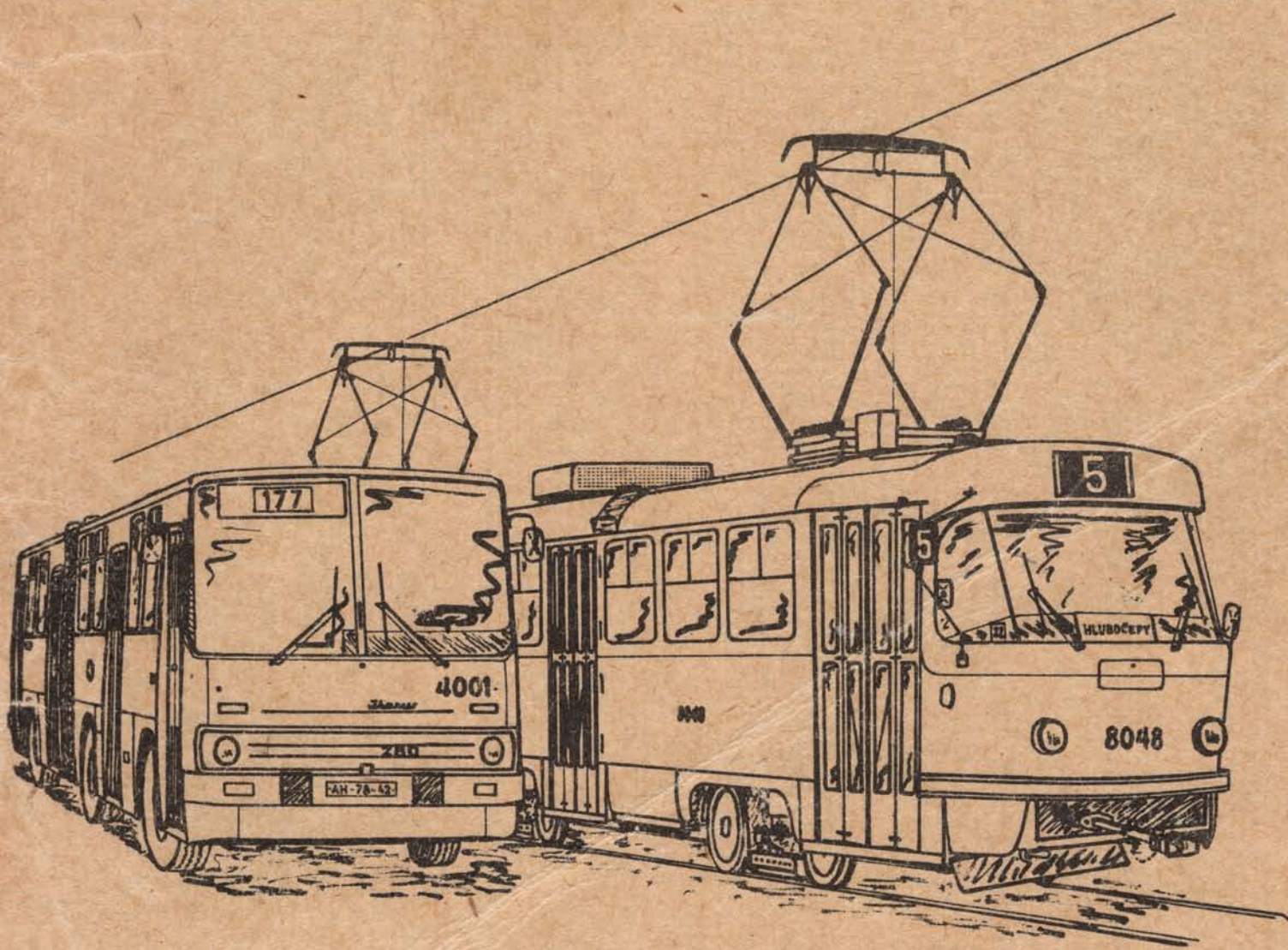


# PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1974 - 1985



**Pavel Fojtik**

**Stanislav Linert**

**Ing. František Prošek**

# **PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA**

**1974 - 1985**

**Praha 1986**

## P ř e d m l u v a

=====

V letech 1980 - 1985 vydal KPMD Praha pětidílný (deseti-svazkový) soubor publikací, který zpracovává historii pražské městské dopravy od zahájení provozu koňky do zahájení provozu na první trase pražského metra, tedy období let 1875 - 1974. Jde o tyto publikace :

Pražská koňka (v roce 1980)

Pražské elektrické dráhy 1891 - 1907 (v r. 1981)

Pražská městská doprava 1907 - 1918 (v r. 1982)

Pražská městská doprava 1918 - 1945 (3 svazky 1983 - 1984)

Pražská městská doprava 1945 - 1974 (4 svazky v r. 1985)

Vydáním pátého dílu byla zatím ukončena základní práce, kterou je možné označit jednoznačněji za historii. Následující období let 1974 - 1985 považujeme zatím za natolik živé a složité, že není možné k němu přistupovat zcela stejným způsobem zpracování jako ve výše uvedeném souboru.

Přesto jsme přistoupili k vydání doplňující publikace, jejímž hlavním úkolem je shromáždit základní fakta z dopravně komplikovaného období I. etapy přestavby dopravního systému v Praze. Toto období je vymezeno daty 9.5.1974 a 3.11.1985 (výstavbou metra v centrální oblasti Prahy), v některých případech - kde je to nutné nebo vhodné - jsou zahrnuty údaje za celá léta 1974 nebo 1985.

Protože předkládaná faktografie navazuje volně na předcházející publikace, je její obsah věnován přednostně stejným základním tématům - tj. vývoji tratí el. drah, linkového vedení, vozového parku a území města. Oproti předcházejícím letům přibývá i přehled základních údajů o metru, kde zachycujeme i některé údaje z předchozích let. Práce "Pražská městská doprava 1974-1985" má, jak již bylo uvedeno, poněkud odlišné pojetí. V předcházejících částech jsme se snažili o moderní historiografický přístup, tj. zařazení dějů do souvislostí s ostatním vývojem města, hledání příčin a následků i vzájemných vazeb, jakož i kritické posouzení fakt. Tentokrát předkládáme prostý popis, přičemž (z praktických důvodů) jsou některé části textu ještě dále zúženy.

## VÝVOJ ÚZEMÍ A OSÍDLENÍ PRAHY

=====

S platností od 1.7.1974 bylo podle zákona č. 31/1974 Sb. ke Praze připojeno 30 obcí (37 katastrálních území) z okresů Praha-východ a Praha-západ Středočeského kraje. Byly to tyto obce (katastrální území): Benice, Běchovice, Březiněves, Dolní Počernice, Dubeč, (Hájek), (Holyně), Horní Počernice, Cholupice, Klánovice, Koloděje, Kolovraty, Královice, Křeslice, (Lipany), Lipence, Lochkov, Nedvězí, Písnice, (Pitkovice), Přední Kopanina, Radotín, Reporyje, Satalice, Slivenec, (Šobín), Stodůlky, Seberov, (Točná), Třebonice, Uhřetěves, Újezd /dr. Újezd u Průhonice/, Újezd nad Lesy, Vinoř, (Zadní Kopanina), Zbraslav, Zličín. Uvedené obce byly připojeny k městským obvodům Praha 4,5,6,8,9,10 bez dalších změn jejich hranic. Celková rozloha města se tak zvětšila z 297 na 496 km<sup>2</sup>, počet obyvatel vzrostl o 62 tisíc, tj. přibližně na 1160 tisíc. V průběhu sledovaného období již k dalším územním změnám nedošlo, počet obyvatel se mírně zvyšoval přirozeným přírůstkem i migrací; v polovině roku 1985 činil 1 189 786.

Z připojených obcí bylo v roce 1974 pouze 5 katastrálních území obsluhováno linkami MHD: Dolní Počernice (a-109), Cholupice (a-173), Písnice (a-113), Točná-částečně (a-173) a Zličín (a-164). V ostatních obcích zajišťovaly dopravu linky ČSAD buď přímo nebo s určitou docházkovou vzdáleností. Tento systém dopravy byl na základě delimitačního protokolu mezi Národním výborem hl.m.Prahy a Středočeským KNV zachován i po připojení ke Praze. Již první úvahy o možnosti zajištění obsluhy prostředky městské dopravy totiž naznačovaly, že se bude jednat o náročnější úkol než v obdobném předcházejícím případě v roce 1968. Počet nutných provozních autobusů byl odhadován v roce 1974 na 119 vozů, v následujícím roce již dokonce na 161 vozů. Protože žádné rezervy v možnosti vypravování autobusů v té době prakticky neexistovaly a ani žádné zvýšení plánovaného objemu dopravy nebylo při rozšíření území provedeno, bylo zřejmé, že bude třeba i do budoucna řešit celou problematiku ve spolupráci s ČSAD, kde tyto prostředky v určité míře existují. Konkrétní představa o řešení byla zpracována do materiálů 8.plenárního zasedání NVP a jeho usnesením dne 28.3.1978 schválena. Byla přijata zásada, že celé pražské území musí být obsluhováno MHD a to s výpomocí prostředků ČSAD KNV Praha, n.p., které budou Dopravním podnikem hl.m.Prahy pronajaty na dlouhodobou smlouvu. Realizace byla rozdělena do tří etap. V první (1978) měl být od ČSAD převzat provoz na linkách tzv. městské dopravy do Horních Počernic (linky 11150/1-4) a Stodůlek (11550). Ve druhé etapě se mělo jednat o linky, začínající a končící na území hl.m.Prahy, tj. 10141, 10930, 10970, 11140, 11180, 11410, 11430, 11690; zde byl stanoven termín do konce roku 1979. Třetí etapa zahrnovala území, obsluhovaná průjezdnými linkami ČSAD a měla být dokončena v roce 1981. Tento rámcově stanovený postup byl v průběhu přípravy upřesněn v tom smyslu, že do II. etapy byly zahrnuty i některé další obce, tvořící s původně předpokládanými komplexní dopravní celky a to buď obsluhované průjezdnými linkami (Újezd, Radotín) nebo vůbec (Holyně). Z důvodu zhoršení dostupnosti zastávek při výstavbě silničního okruhu H1 sem byly zařazeny i Třebonice a tím i Reporyje. Pro všechny tři etapy bylo celkem ze strany ČSAD uvolněno 53 autobusů (a ve stejné době navíc dalších 10 na linku a-233), což byl počet značně nižší, než bylo požadováno. Bylo proto nutné řešit obsluhu některých území úsporněji a v některých případech i prostředky Dopravních podniků, tj. omezenou provozu na již existujících linkách. Celkový skutečný počet autobusů, nezbytných pro zajištění dopravy do připojených obcí (bez pozdějšího nárůstu zatížení v některých oblastech) však nepřekročil po zmíněné mírné

redukci 70, z čehož je zřejmé, že původní požadavky byly zřetelně nadhodnoceny.

V následujícím přehledu je uveden chronologický postup zahajovacího provozu MHD do jednotlivých obcí. Mimo uvedené tři etapy byla v dřívějších termínech zavedena v provizorní podobě doprava do Šeberova (a-X), do Křeslic (a-51) a v téže roce toutéž linkou i do Pitkovic; dále bylo rozšířeno tangenciální spojení v oblasti Prahy 4 prodloužením a-165 a před ostatními obcemi III. etapy zajištěna doprava do Přední Kopaniny. V rámci II. a III. etapy byly kromě radiálních zřízeny i nové tangenciální linky a-240, 245, 251 a a-262, 263, 269.

- 19. 7. 1976 Šeberov a-X (1.2.1978 a-165, 27.5.1979 a-226)
- 28. 3. 1978 Křeslice a-51 (28.8.1978 Jo → a-220, 16.11.1981 a-232)
- 29. 5. 1978 Horní Počernice a-221, 222, 223 (28.12.1981 a-262, 263, 269)  
Stodůlky a-219 (22.12.1979 a-230, 249)
- 19.12.1978 Pitkovice a-220 (16.11.1981 a-232)
- 27. 5. 1979 Dubeč a-228, 229  
Koloděje a-229 (29.12.1979 a-251)  
Újezd a-227
- 22.12.1979 Řeporyje a-230, 249 (23.11.1981 a-256)  
Třebonice a-249
- 29.12.1979 Běchovice a-250 (28.12.1981 a-262, 263, 269)  
Holyně a-248 (prakticky po výstavbě obratiště 10.3.1980)  
Lipence a-241; a-240  
Lochkov a-246, 247  
Radotín a-244, 246; a-245 (23.11.1981 a-256)  
Slivenec a-246, 247, 248  
Újezd n. Lesy a-250; a-251 (28.12.1981 a-262, 269)  
Zbraslav a-129, 241, 243; a-240, 245 (23.11.1981 a-255)
- 18. 2. 1980 Přední Kopanina a-254
- 31. 8. 1981 Satalice a-186 (28.12.1981 a-262, 263, 269)
- 2.11.1981 Březiněves a-258
- 16.11.1981 Benice a-265  
Hájek a-266  
Kolovraty a-268  
Královice a-264  
Lipany a-265  
Nedvězí a-268  
Uhřetěves a-232, 264, 265, 266, 267, 268
- 23.11.1981 Vinoř a-259  
Zadní Kopanina a-256
- 30.11.1981 Sobín a-257
- 28.12.1981 Klánovice a-261; a-262

I když zajištění dopravy do obcí, připojených ke Praze v roce 1974, bylo značně komplikovaným problémem, hlavní zvýšení přepravních nároků v průběhu celého období padá na vrub výstavbě sídlišť na okraji města. Proces vylidňování centra, který začal v 60. letech, se ve sledovaném desetiletí dále urychlil, neboť výstavba nových bytů se dostala konečně do žádoucího tempa. V průběhu celého období byly přidávány byty v těchto nejvýznamnějších lokalitách: Baarova, Barrandov, Bohnice, Černý most I., Cimice, Dáblice, Homolka, Horní Počernice, Hornoměřolupská, Jahodnice, JZM-Lužiny, JZM-Stodůlky, Jižní

Město I., Jižní Město II. (západ), Kobylisy, Letňany, Lhotka-Libuš, Na Bohdalci, Na Dědině, Na Groši, Na Košíku, Petrovice-Měcholupy, Písnice, Rohožník, Repy I., Repy II., SNB, Zličín. Nová zástavba se tak stále více vzdaluje od centra, které zůstává těžištěm pracovních příležitostí. Vzhledem k naprosto nekoordinovanému přidělování bytů (zejména podnikových) ve vztahu k místu pracoviště, rostou však přepravní vzdálenosti i do okrajových částí města, kde se rozšiřují existující průmyslové podniky (Hostivař-TOS, Jinonice-Motorlet, Letňany-Avia, Liben-Lokomotivka, Modřany-Sigma, Zličín-Stavební stroje apod.) nebo vznikají zcela nové (Čakovice-Masokombinát, Kyje-Laktos, Libuš-Vodní stavby, Malešice-Svoboda a Prefa, Písnice-Masokombinát, Uhřetěves-stavební výroba atd.). Tím trvale roste absolutní velikost přepravní práce i její relativní podíl na jednu cestu ve sféře nejdůležitějších cest za prací. I objem ostatních cest a tím i velikost příslušné přepravní práce má většinou rostoucí tendenci; snad jedinou výjimkou v opačném smyslu jsou cesty rekreační, jejichž počet z různých důvodů klesá.

## V Ý V O J S Í T Ě M E T R A D O R O K U 1 9 8 5

=====

Ačkoliv období zpracovávané touto publikací začíná dnem 9. května 1974, je nutné do popisu sítě metra a jejího vývoje zahrnout i několik dat z předcházejícího období.

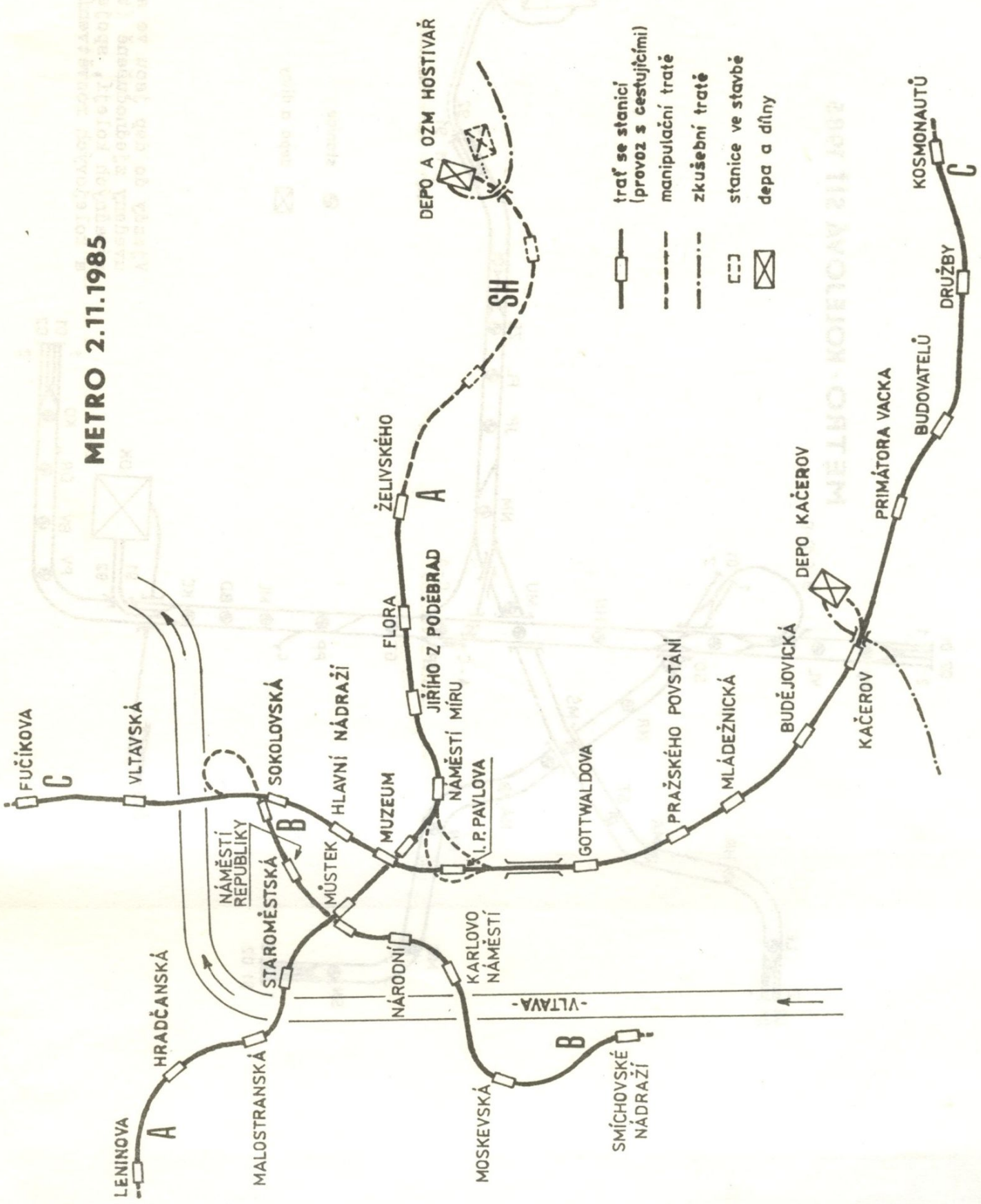
Do obecného povědomí vstoupily především jednotlivé provozní úseky nazývané "trasami". (Faktem zůstává, že správnější označení bylo "trat", která je pojížďena "linkou", i když jednoznačné vymezení těchto pojmů by patrně bylo složitější záležitostí. Výraz "trasa" je vhodnější pro obecné vytyčení směru nebo pro jisté skloubení obou základních pojmů - trati a linky.). Poněkud stranou zájmu zůstaly další neveřejné tratové úseky, bez kterých by existence sítě metra byla zcela nemyslitelná. Jde o manipulační tratě do dep a dílen, spojovací trati, ale také zkušební trati. V širších souvislostech by bylo možné zahrnout i kolejiště vlastních dep a dílenských provozů a spojovací kolej mezi Depem Hostivař a Opravárenskou základnou metra.

### Tratě metra

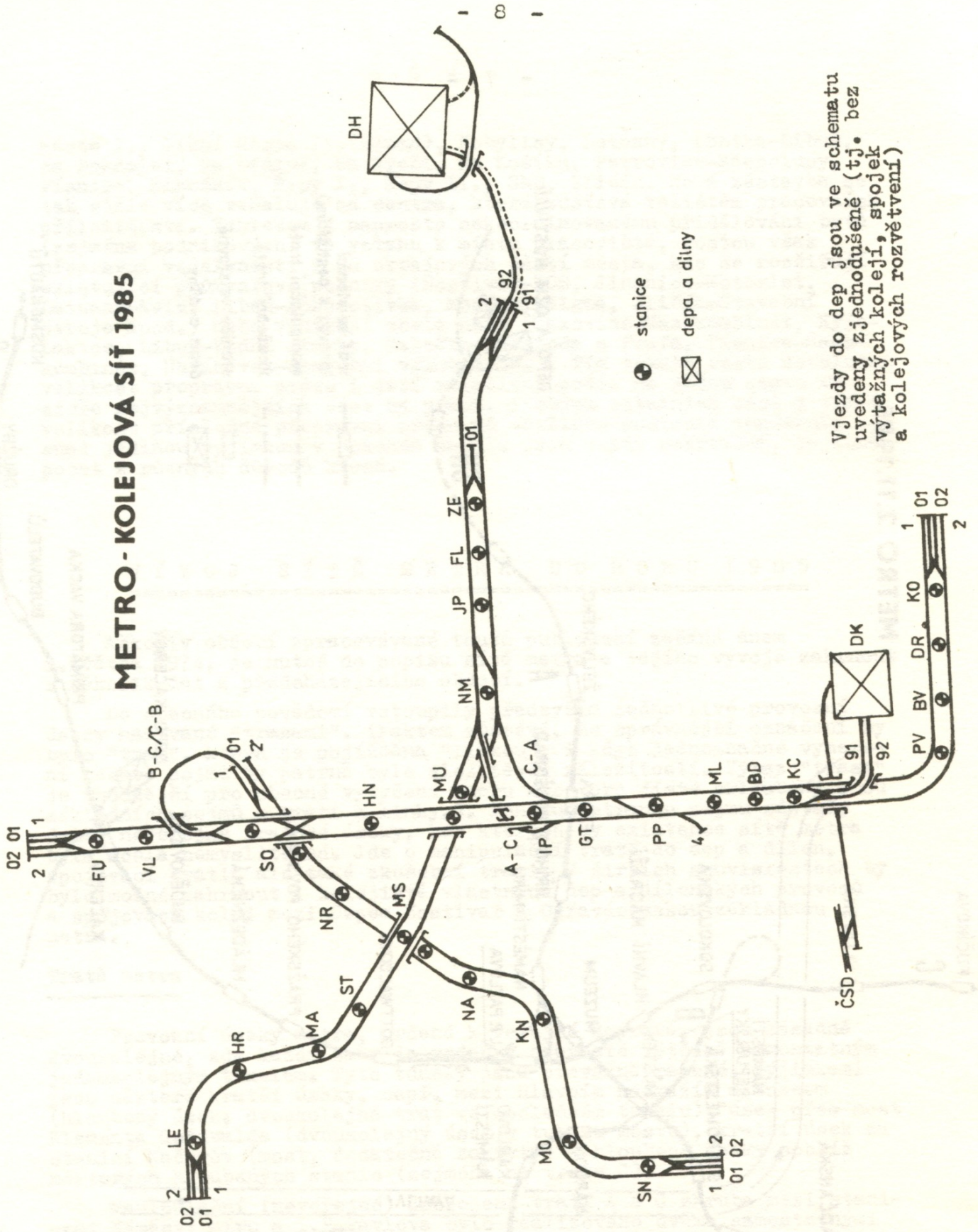
Provozní úseky metra, určené k veřejné dopravě, jsou zásadně dvoukolejné, kde každý směr je veden v naprosté většině samostatným jednokolejným tunelem. Tyto tunely jsou převážně ražené. Výjimkami jsou některé kratší úseky, např. mezi Hlavním nádražím a Muzeem (hloubený úsek; dvoukolejná trat ve společném tunelu), úsek přes most Klementa Gottwalda (dvoukolejný úsek v tubusu mostu), kratší úsek za stanicí Kačerov (most, dodatečně zakrytý) a hloubené úseky poblíž některých hloubených stanic (zejména na trase C).

Manipulační (neveřejné) propojení tratí A a C zhruba mezi stanicemi Náměstí Míru a I. P. Pavlova bylo realizováno dvěma samostatnými jednokolejnými a jednosměrnými tunely - vzniklé spojky lze považovat stavebně (i z hlediska staničení) za dvě, vzájemně samostatné trati metra. Spojení tratí B a C bylo uskutečněno jedním jednokolejným obousměrným tunelem, na počátku i na konci propojeným vidlicovitě na obě koleje příslušných tratí. Bylo projektováno také jednokolejné

# METRO 2.11.1985



# METRO - KOLEJOVÁ SÍŤ 1985

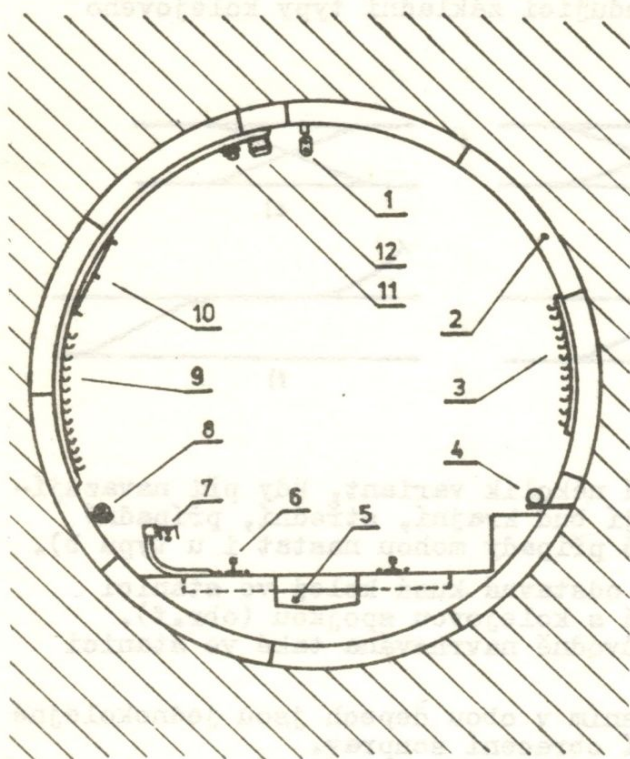


● stanice

⊠ depa a dílny

Vjezdy do dep jsou ve schématu uvedeny zjednodušeně (tj. bez výtažných kolejí, spojek a kolejových rozvětvení)





Příčný řez tunelem metra s litinovou obezdívkou :

- 1-Anténní dvoulinka VKV
- 2-Litinová obezdívka
- 3-Rošty pro kabely sdělovací a zabezpečovací
- 4-Vodovodní potrubí
- 5-Odvodňovací žlábek
- 6-Kolejnice
- 7-Napájecí kolejnice
- 8-Kabely 22 kV
- 9-Rošty pro silnoproudé kabely
- 10-Rošty pro kabely osvětlení
- 11-Pomocné osvětlení
- 12-Hlavní osvětlení

obousměrné propojení tratí A a B (s jednokolejnými spojkami v tratích), od stavby však bylo upuštěno.

Manipulační trať do depa Kačerov je stavebně kratší, převážně povrchová. Zatím jen manipulační trať (spojka) do hostivařského depa je dvukolejná, vedená dvěma jednokolejnými tunely. V současnosti je z provozního hlediska za spojku do depa označována i část trati A (III.A) mezi stanicemi zelivského a Strašnická. Stavebně (z hlediska staničení) však vlastní spojka začíná podle projektové dokumentace až ve stanici Strašnická.

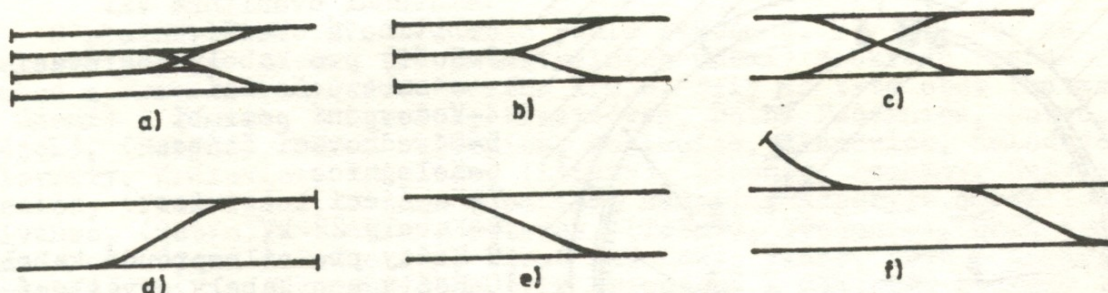
Zkušební trati jsou povrchové. Kačerovská zkušební trať je provedena formou kolejové splítky se železniční vlečkou mezi depem a železniční stanicí Praha-Krč.

Uvádění jednotlivých tratí metra do provozu a některé další údaje vyplývají z tabulek.

#### Vratná zařízení a odstavné koleje

V síti metra se uplatňuje zásada možnosti obracení (resp. možnosti odstavení) souprav v přibližně pětikilometrových úsecích. Obousměrná konstrukce vozidel vyžaduje výstavbu jednoduchých nebo křížových spojek, případně středních vratných kolejí (vidlicovitého napojení) orientovaných kusým ukončením směrem z centra.

V Praze byly použity následující základní typy kolejového uspořádání obratišť :



Typ, uvedený pod písmenem a) má několik variant, kdy při navazujících tratových úsecích pokračují buď krajní, střední, případně všechny tratové koleje. Obdobné případy mohou nastat i u typu b).

Ojedinelá je v síti metra odstavná kusá kolej ve stanici Pražského povstání, kombinovaná s kolejovou spojkou (obr.f). (Obdobná odstavná kolej byla původně navrhována také ve stanici Staroměstská).

Zajímavým kolejovým zařízením v obou depech jsou jednokolejné vratné trojúhelníky, umožňující obracení souprav.

Kolejové uspořádání sítě pražského metra v době dokončení první etapy výstavby je znázorněno na zjednodušeném schématu na str. 8.

### Základní parametry tratí

Základní parametry tratí stanovené Pravidly technického provozu metra a na ně navazujícími podmínkami pro projektování metra jsou uvedeny v tabulce I.

Tabulka I.: Základní parametry tratí metra

#### Minimální poloměr oblouku:

- v hlavní trati	300 m	
- spojovací a manipulační trati	150 m	
- úvratové a odstavné koleje	přímá	(výjimečně 800 m)
- úseky v depu	70 m	(výjimečně 60 m)

#### Podélný sklon tratí:

- podzemní úseky	max. 40°/..
- povrchové úseky	max. 25°/..

#### Podélný sklon nástupiště:

- podzemní úseky	3°/..
- povrchové úseky	1,5°/..

Minimální šířka nástupiště:

ostrovní	
- povrchová a podzemní mělce založená	10 m
- hluboko založená sloupová	12 m
- hluboko založená (v části bez průchodu)	3,2 m
boční	
- povrchová	4 m
- podzemní	3,5 m

Minimální průměr raženého tunelu:

- v přímé trati	4,9 m	(zpravidla 5,1 m)
-----------------	-------	-------------------

Minimální délka nástupištních hran:

- ve všech typech stanic	100 m
--------------------------	-------

Stanice metra

V letech 1974-1985 bylo vybudováno zároveň s trasami metra 32 stanic, dvě další (na spojkce do depa Hostivař) byly koncem tohoto období ve stavbě. Podrobné údaje o způsobu výstavby stanic jsou uvedeny ve specializovaných monografiích o jednotlivých trasách metra. Proto se v naší publikaci této problematice nevěnujeme.

V tabulce II. uvádíme přehled všech stanic v abecedním pořadí.

Chronologie výstavby tratí metra

V přehledu je uváděn jen pravidelný provoz (bez zkušebních tratí).

9. 5.74	N	Sokolovská - Kačerov
	N	Kačerov - depo Kačerov
12. 8.78	N	Leninova - Náměstí Míru
	N	spojky A-C a C-A
78	N	koleje za stanicí Sokolovská
7.11.80	N	Kačerov - Kosmonautů
19.12.80	N	Náměstí Míru - Želivského
3.11.84	N	Fučíkova - Sokolovská
17.10.85	N	Želivského - depo Hostivař
2.11.85	N	Smíchovské nádraží - Sokolovská
	N	spojka B-C

Tabulka II.: Seznam stanic pražského metra

Stanice	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Budějovická	BD	C	9. 5.74	HON	11	2	-	-	(1)
Budovatelů	BU	C	7.11.80	HON	12	1	-	-	
Družby	DR	C	7.11.80	HON	16	1	-	-	
Flora	FL	A	19.12.80	3RPZ	28	1	-	6	
Fučíkova	FC	C	3.11.84	HON	2-8	2	-	-	
Gottwaldova	GT	C	9. 5.74	PHBS	4	2	-	-	
Hlavní nádraží	HN	C	9. 5.74	HBS	7	-	-	-	(2)
Hradčanská	HR	A	12. 8.78	3RPZ	42	1	55,5	7	(3)
I.P.Pavlova	IP	C	9. 5.74	HOS	20	1	-	-	
Jiřího z Poděbrad	JP	A	19.12.80	3RPZ	46	1	-	7	
Kačerov	KC	C	9. 5.74	HOS	13	1	-	-	
Karlovo náměstí	KN	B	2.11.85	3RP	40	2	-	19	
Kosmonautů	KO	C	7.11.80	HON	18	2	-	-	
Lenínova	LE	A	12. 8.78	HON	11	2	-	-	
Malostranská	MA	A	12. 8.78	3RP	33	1	107	5	
Mládežnická	ML	C	9. 5.74	HOS	15	1	-	-	
Moskevská	MO	B	2.11.85	3RP	37	2	-	27	
Můstek (A)	MS-A	A	12. 8.78	3RSP	30	2	167	21	(4)
Můstek (B)	MS-B	B	2.11.85	3RS	41	1	-	-	(4)
Muzeum (A)	MU-A	A	12. 8.78	3RPZ	34	1	69,1	8	(4)
Muzeum (C)	MU-C	C	9. 5.74	HON	11	1	-	-	(4)
Náměstí Míru	NM	A	12. 8.78	3RPZ	53	1	53,2	7	
Náměstí Republiky	NR	B	2.11.85	3RP	40	2	-	-	
Národní třída	NA	B	2.11.85	3RP	39	1	-	-	
Pražského povstání	PP	C	9. 5.74	HON	8	1	-	-	
Primátora Vacka	PV	C	7.11.80	HON	5	1	-	-	(5)
Smíchovské nádraží	SN	B	2.11.85	HON	11	2	-	-	
Sokolovská (B)	SO-B	B	2.11.85	3R	1	1	-	-	(4)
Sokolovská (C)	SO-C	C	9. 5.74	HON	10	2	-	-	(4)(1)
Staroměstská	ST	A	12. 8.78	3RPZ	28	1	68,2	8	(6)
Vltavská	VL	C	3.11.84	HON	25	1	-	-	
Želivského	ZE	A	19.12.80	3RPZ	27	1	-	10	

**Vysvětlivky:**

- 1 = Zkratka názvu stanice
- 2 = Příslušnost ke trase
- 3 = Datum uvedení stanice do provozu
- 4 = Typ stanice: HON = hloubená, ostrovní nástupiště nerozčleněné sloupy  
HOS = hloubená, ostrovní nástupiště rozčleněné sloupy  
HBS = hloubená, boční nástupiště, sloupy v ose stanice  
PHBS = část hloubená, část povrchová, boční nást. se sloupy  
3RPZ = ražená trojlodní pilířová, zkrácená střední loď  
3RSP = ražená trojlodní sloupová, prodloužená stř. loď
- 5 = Hloubka TK ve středu stanice (zaokrouhлено na celé metry). U úseků I.A, II.A a I.C jsou údaje dle skutečnosti, u ostatních podle projektu.
- 6 = Počet vestibulů
- 7 = Délka střed. tunelu u ražených stanic; bez technolog. tunelů
- 8 = Počet prostupů mezi střední a krajní lodí u ražených stanic
- 9 = Poznámky: (1) Druhý vestibul otevřen o několik let později.  
(2) Výstupy z metra ústí do odbavovací haly nádraží.  
(3) Druhý vestibul uvažován v roce 1993.  
(4) Přestupní stanice.  
(5) Budována z části povrchově a dodatečně zakryta zeminou.  
(6) Druhý vestibul uvažován v roce 1998.

Tabulka III.: Zprovoznování úseků metra podle tratí

Trasa	Úsek				Počet stanic	P r o v o z			Poznámky
	Označení stavby	Vymezení úseku	Staničení levé koleje(l)	Staničení pravé koleje(r)		Zkušební	Pravdělný		
A	I.A	Leninova-Náměstí Míru	16,177 - 21,526	1. 7.78	7	12. 8.78			
	II.A	Nám.Míru-Zelivského	21,526 - 24,227	20.10.80	3	19.12.80		(2)	
	III.A	Zelivského-Strašnická	24,227 - (25,296)	/1/		17.10.85			
B	I.B	Smíchovské nádr.-Sokolov	(12,806 - 18,216)	2. 9.85	7	2.11.85		(3)	
C	I.C	Sokolovská-Kačerov	20,348 - 27,475	2. 1.74	9	9. 5.74		(4)	
	I.C7	odst.koleje Sokolovská	20,330 - 20,438	27. 8.80	4	7.11.80		(5)	
	II.C	Kačerov-Kosmonautů	27,475 - (32,806)	3. 9.84	2	3.11.84		(6)	
	III.C	Fučíkova-Sokolovská	(17,917) - 20,438			12. 8.78		(7)	
	AC	(nám.Míru-I.P.Pavlova)	0,000 - 0,889			12. 8.78		(8)	
	CA	(I.P.Pavlova-nám.Míru)	0,000 - 0,780			2.11.85		(9)	
	BC	(Sokol.B-Sokol.C)	0,000 - (1,150)			17.10.85		(10)	
	SH	Strašnická-depo Hostivař	0,000 - (1,772)			9. 5.74			
spojky		odb.do depa Kačerov	0,000 - 0,350			1. 4.71			
		zkušební trať Kačerov	0,440 - 1,858						
		zkušební trať Hostivař							

Poznámky:

- (1)-Údaje o staničení III.A, I.B, II.C, III.C, BC, SH (v závorce) pocházejí z různých stupňů projektové dokumentace. Staničení I.A, II.A, I.C, AC, CA, DK a zkuš.trati na Kačerově odpovídá skutečnému stavu. U trati I.C nejsou brány v úvahu odchýlné hektometry - v detailech tedy koncové km nemusí vždy odpovídat skutečné stavební délce.
- (2)-Manipulační provoz do depa Hostivař. Stanice Strašnická je ve stavbě. V současné době je traťový úsek III.A označován provozně jako spojka do depa Hostivař (SH).
- (3)-Dne 22.12.73 ověřovací jízda v úseku Kačerov-Pražského povstání, 29.12.73 v celé trase.
- (4)-Od roku 1984 běžná trať. (Skončila funkce odstavných kolejí za stanicí Sokolovská.)
- (5)-Pravidelný zkušební provoz od 20.10.84.
- (6)-Nákladní provoz na spojení CA při stavbě trasy A od 27.4.76.
- (7)-Manipulační provoz bez cestujících po levé koleji. Stanice Skalka ve stavbě.
- (8)-Uvedené staničení odpovídá stavbě I.C4. V rámci I.C5 (vlastní depo) pokračuje staničení odbočky do depa až do km 0,635 - k vratům koleje č.28.
- (9)-Staničení platí pro žel.vlečku mezi depem Kačerov a žel.st.Praha-Krč. Zkušební trať byla vybudována ve formě kolejové splítky s touto vlečkou mezi km 0,559 a 1,660 vlečky. Napájecí kolejnice zkušební trati byla přizvána mezi km 0,589 - 1,610 a 1,680 - 1,858. Vlečka je v užívání od roku 1970, zkušební provoz zahájen soupravami R1 v roce 1971. Později byla vlečka prodloužena a zapojena přímo do kolejiště žel.st.Praha-Krč.
- (10)-Veškeré údaje o hostivařské zkušební trati schází. První vozy metra byly po ní taženy v srpnu 84.

Tabulka IV.: Uvažované termíny zprovoznění úseků metra v různých obdobích

Trasa (stavba)	Termíny podle různých pramenů					
	A	B	C	D	E	F
Centrální dispečink	1978	1978	1978	(1)	(1)	(1)
I.A	1978	1978	1978	(1)	(1)	(1)
II.A	1980	1980	1980	(1)	(1)	(1)
III.A	1984	1984	1984(6)	(1985)	1985(6,11)	1985(6,11)
DH	1984	1984-1985	1985-87	(1985)	1985-87	1985-87
OZM	1984(2)		1985-88	(1985)	1986(12)	1985-89
2.vest.HR	-	-	-	1993	-	1993
2.vest.ST	-	-	-	1998	-	1998
I.B	1985	1985	1985	(1985)	1985	1985
II.B	1986(3)	1986(3)	1989(3,7)	1990(9)	1990(9)	1990(9)
III.B	1989(4)	1989	1988(8)	1988	1988	1988
IV.B	-	-	-	1998	(13)	1998
V.B	-	-	-	1995	(13)	1994
DJ	1989	1989	1989	(10)	-	-
DZ	-	-	-	1995	(13)	1994-97
I.C6,7	1978	1978	1978	(1)	(1)	(1)
II.C	1980	1980	1980	(1)	(1)	(1)
III.C	1982(5)	1982-83	1984	(1984)	1984	1984
IV.C	-	-	-	1993(14)	(13)	1994(14)
C1	-	-	-	2000	(13)	2000

Prameny:

- A = Postup výstavby pražského metra na období let 1976-1990. Schválen radou NVP 15.4.1975.
- B = Usnesení rady NVP č.269 z 20.7.1976 o postupu výstavby pražského metra pro období 1976-1980
- C = Usnesení předsednictva vlády ČSR č.263/P ze dne 17.8.1977 k návrhu postupu výstavby pražského metra do roku 1990.
- D = Usnesení rady NVP č.249 z 24.8.1982 k dílčím výsledkům komplexní studie hromadné dopravy v Praze, tj. návrhu koncepce rozvoje sítě MHD pro období 1990-2000.
- E = Usnesení předsednictva Federální vlády ČSSR č.101 ze dne 2.6.1983 o postupu výstavby pražského metra na období 7.-9.pětiletky (1981-1995)
- F = Generel dopravy hl.města Prahy do roku 2000. NVP,ÚDI, Praha - červenec 1984.

Poznámky:

- (1)-Stavba byla v době zpracování dokumentu již v provozu.
- (2)-V dokumentu pod označením ÚDH (Ústřední dílny Hostivař).
- (3)-V trase Sokolovská - Palmovka.
- (4)-V trase Smíchovské nádraží - Únorového vítězství (=Dukelská).
- (5)-Již v dnešní trase Sokolovská - Vrbenského (=Fučíkova).
- (6)-Pod označením SDH (též SH) = spojka do depa Hostivař.
- (7)-Orientační termín.
- (8)-Nejpozději do tohoto termínu.
- (9)-Již v trase Sokolovská - Zápotockého.
- (10)-Nahrazeno nově uvažovaným depem Zličín.
- (11)-Uvažovány stanice Strašnická (1987) a Skalka (1990).
- (12)-I.etapa.
- (13)-Bez bližších termínů.
- (14)-Přes Bohnice.

V Ý V O J K O L E J O V É S Í T Ě E L. D R A H V L E T E C H  
1974 - 1985

=====

Zásadní vliv na vývoj kolejové sítě pražských el. drah v letech 1974-1985 měla především výstavba metra a přestavba pražského komunikačního systému (především výstavba tzv. Základního komunikačního systému). Velmi stručně lze vývoj sítě charakterizovat takto :

- 1) Dochází k výraznější redukci kolejové sítě, jak tratí, tak některých obratišť - a to jednak v některých místech, kde byly budovány trasy metra nebo v místech, kde pro výstavbu nových komunikací nebylo možno tramvajové trati přeložit.
- 2) Dochází k výstavbě dlouhodobých provizorních kolejových přeložek, a to v místech dotčených stavebními pracemi.
- 3) Stavební práce v některých lokalitách jsou důvodem k dlouhodobým úplným výlukám tramvajového provozu.
- 4) Nepočítáme-li drobnější přeložky ryze lokálního charakteru (např. v oblasti křižovatek Bulhar, Otakarova, Skrétova, Dopravní podniky nebo Vychovatelna, ale i trvalou přeložku trati do Blanické ulice), nedošlo k výraznějšímu rozšíření kolejové sítě. Jsou vybudovány pouze tři nové tratové úseky - trať Hloubětín-Černý most; Partyzánská-Trojská a Nám. J. Marata-Nádraží Hostivař. Tramvajové tratě v "Myší díře" na Jungmannově náměstí a v Kukulově ulici (Motol-Vypich) měly jen provizorní charakter.
- 5) Budují se trvalé přeložky tramvajových tratí v oblasti stanic metra (tratě navazují na výstupy z vestibulů metra a podchodů).
- 6) Pokračuje období dlouhodobých rekonstrukcí tramvajových tratí. Od roku 1977 jsou prováděny zásadní rekonstrukce (modernizace) tramvajových tratí zcela novým způsobem podle systému BKV (viz dále).

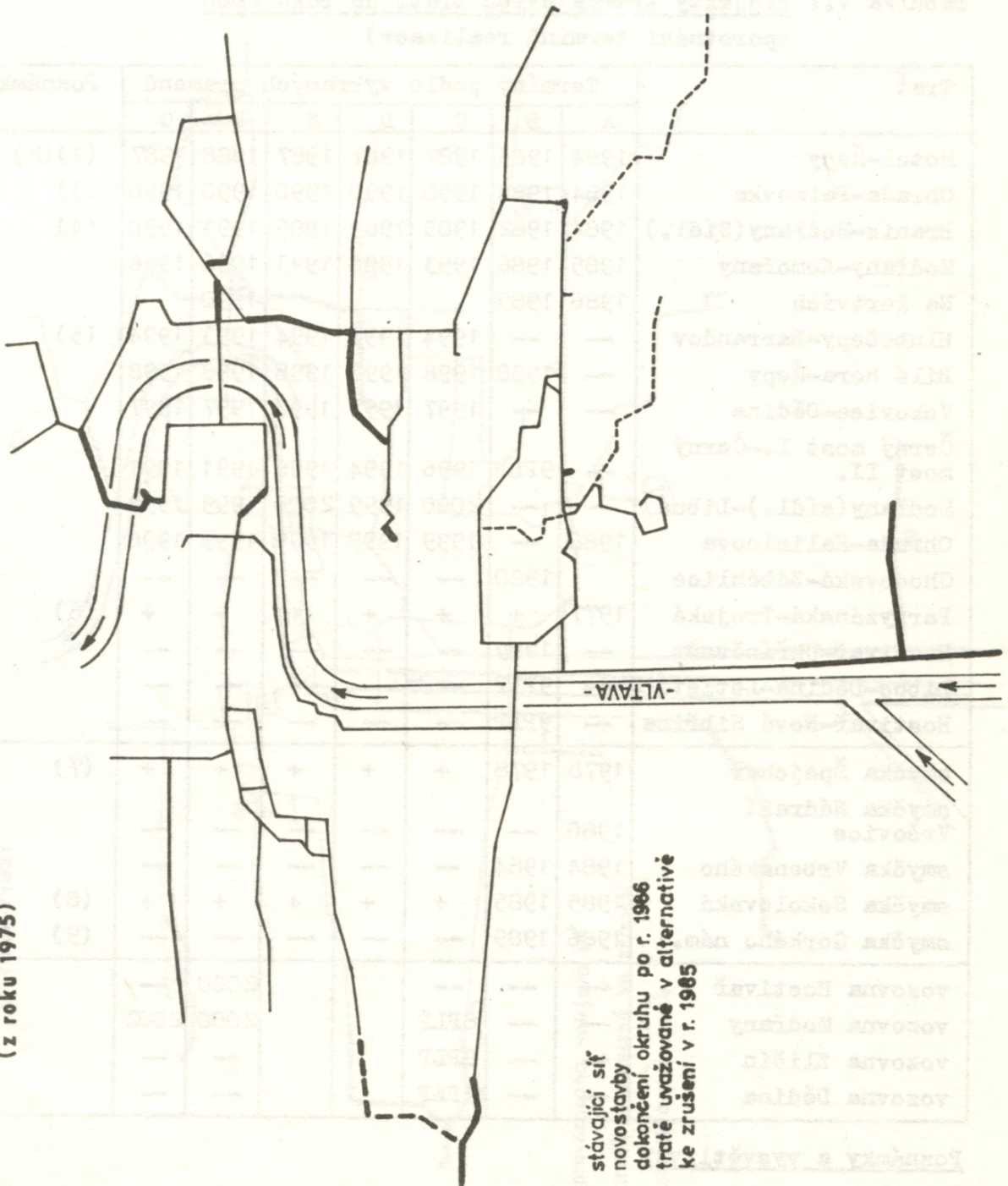
Není ovšem možné opomenout i vývoj koncepce tramvajové dopravy. Základním prvkem nové koncepce se stala myšlenka přestavby stávající sítě s diametrálně radiální strukturou na síť okružně radiální. Podmínkou pro vytvoření takového systému se stala výstavba dvou nových zásadních tramvajových spojení - ve východní části sítě trať Ohrada-Palmovka a v západní části sítě postupná výstavba tratí Motol-Repy a Repy-Bílá hora. Na počátku sledovaného období byla tato základní myšlenka doplněna i velmi výraznou redukcí tramvajových tratí v centru města. Do roku 1990 (podle dvou Generelů rozvoje dopravního systému MHD z r. 1975 a 1978) měla v centru Prahy tramvajová síť prakticky zaniknout, konkrétně v těch směrech, kde byly navrhovány nové tratové úseky metra. To znamenalo, že kromě mnohých centrálních tratí měly zaniknout i tratě v jižní oblasti Smíchova, v Karlíně a na Vinohradech. V r. 1975 se zvažovalo i zrušení tratí v Bělehradské ulici, na Spořilov a do Hostivaře. Z novostaveb zásadního rázu, kromě již uvedených, byly v dohledné době uvažovány jen tratě do Modřan a Komořan, resp. opětovné rozšíření tramvajové dopravy na Žižkově. Zajímavým prvkem Generelu z r. 1978 byla myšlenka tramvajové tratě rychlodrážního charakteru z Hostivaře do Uhřetěvesi a Kolovrat. Na počátku 80. let došlo k přehodnocení významu tramvajové dopravy v hlavním městě, a proto v Komplexní studii hromadné dopravy v Praze se již objevují i některé další tramvajové tratě, zejména do lokalit, kde zatím není v reálné době uvažováno metro. Realizace starších projektů se však odložila o 1-2 pětiletky. Odpadá však (bez vysvětlujícího komentáře) myšlenka uhřetěveské trati. Významným rysem upravené koncepce je i menší uvažovaný počet zrušených tratí a to i v samotném centru, kde se redukce (kromě již zrušených tratí) omezila prakticky v první fázi jen na trať v ul. Na příkopě a Hybernské. Ke zrušení pro příští léta jsou navrženy (podle výstavby metra) zatím





# Návrh tramvajové sítě pro rok 1986

(z roku 1975)



- stávající síť
- novostavby
- tratič uvázané v alternativě
- ke zrušení v r. 1985

tratě na Sokolovské, Radlické a ve 2.pól. 90.let i na Fučíkové třídě ve Vysočanech.

Jisté srovnání koncepcí z počátku a konce sledovaného období, pokud jde o rozsah sítě i termíny realizace některých jejích doplňků, vyplývá z tabulky V. a ze schemat na str. 17 a 19.

Případné termíny rušení tratí je možné odhadnout podle srovnávací tabulky uvažovaných termínů zprovoznování úseků metra na str. 14.

Tabulka V.: Projekty tramvajových tratí do roku 2000  
(porovnání termínů realizace)

Trať	Termíny podle vybraných pramenů							Poznámky
	A	B	C	D	E	F	G	
Motol-Řepy	1984	1983	1987	1987	1987	1988	1987	(1)(2)
Ohrada-Palmovka	1984	1984	1990	1990	1990	1990	1990	(3)
Braník-Modřany (Sídl.)	1984	1982	1989	1989	1989	1991	1990	(4)
Modřany-Komořany	1985	1986	1993	1996	1993	1996	1996	
Na žertvách	1986	1989				1990		
Hlubočepy-Barrandov	--	--	1994	1993	1994	1993	1994	(5)
Bílá hora-Řepy	--	1988	1998	1998	1998	1998	1998	
Vokovice-Dědina	--	--	1997	1997	1997	1997	1997	
Černý most I.-Černý most II.	--	9PLP	1996	1994	1996	1991	1991	
Modřany (sídl.)-Libuš	--	--	2000	1999	2000	1999	1999	
Ohrada-Kalininova	1986	--	1999	1998	1999	1999	1998	
Chodovská-Záběhllice		1980	--	--	--	--	--	
Partyzánská-Trojská	1977	+	+	+	+	+	+	(6)
Hostivař-Uhříněves	--	1989	--	--	--	--	--	
Liboc-Dědina-Letiště	--	9PLP	--	--	--	--	--	
Hostivař-Nová Sibirina	--	9PLP	--	--	--	--	--	
smyčka Špejchar	1978	1978	+	+	+	+	+	(7)
smyčka Nádraží Vršovice	1980	--	--	--	--	--	--	
smyčka Vrbenského	1984	1984	--	--	--	--	--	
smyčka Sokolovská	1985	1985	+	+	+	+	+	(8)
smyčka Gorkého nám.	1986	1989	--	--	--	--	--	(9)
vozovna Hostivař	--	--	--			2000	--	
vozovna Modřany	--	--	8PLP			2000	2002	
vozovna Zličín	--	--	8PLP			--	--	
vozovna Dědina	--	--	11PLP			--	--	

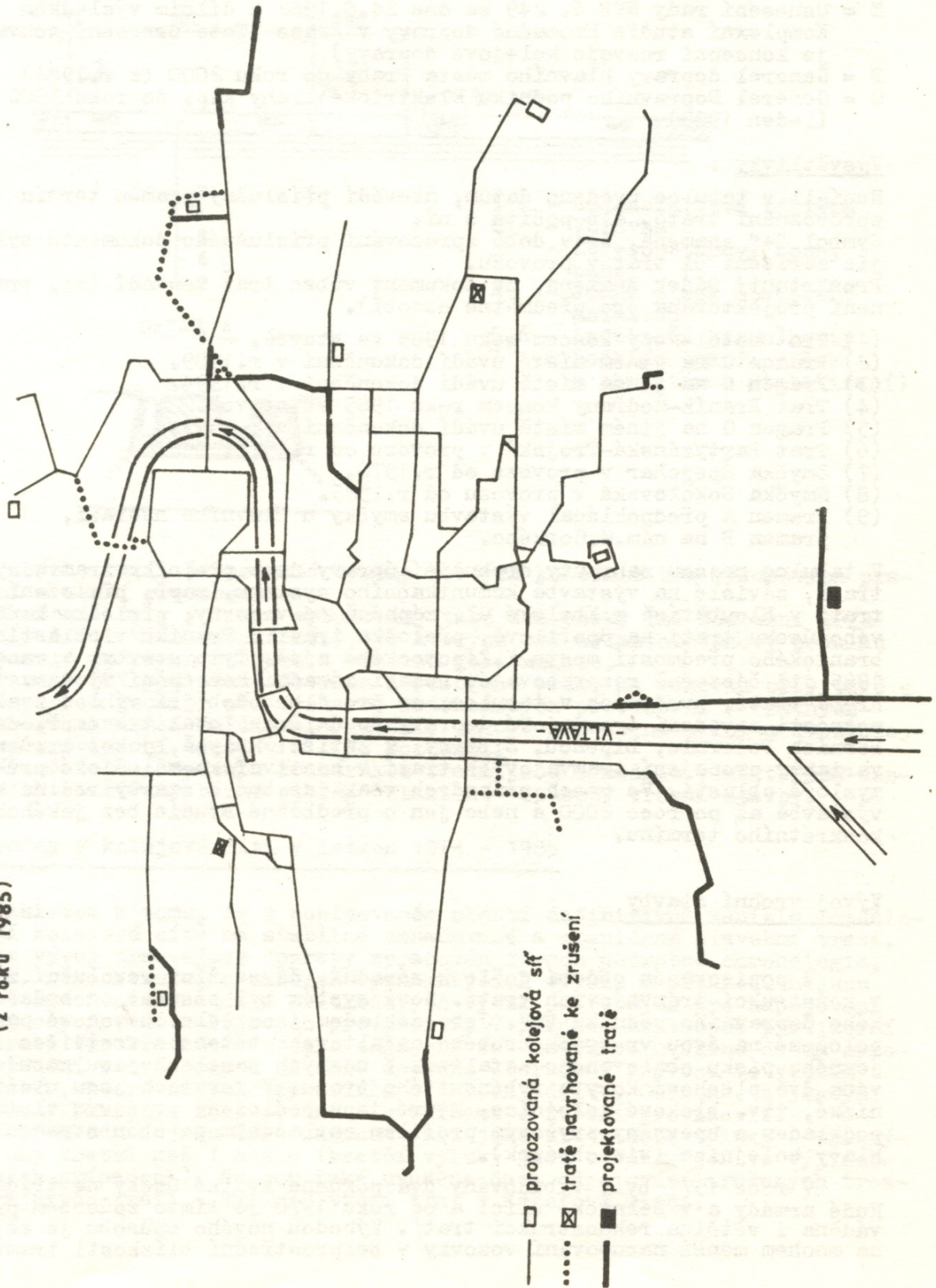
Poznámky a vysvětlivky :

Prameny

A = Generel rozvoje dopravního systému MHD na léta 1976-90 (návrh; červenec 1975)

# Návrh tramvajové sítě pro rok 2000

(z roku 1985)



- B = Generel rozvoje dopravního systému MHD na léta 1980-90 (z r.1978)  
C = Komplexní studie hromadné dopravy v Praze - souborná zpráva (duben 1982)  
D = Zpráva o komplexní studii MHD (Jednání ředitelské rady DP ze dne 31.5.1982)  
E = Usnesení rady NVP č. 249 ze dne 24.8.1982 k dílčím výsledkům Komplexní studie hromadné dopravy v Praze (Toto usnesení schvaluje koncepci rozvoje kolejové dopravy).  
F = Generel dopravy hlavního města Prahy do roku 2000 (z r.1984)  
G = Generel Dopravního podniku Elektrické dráhy k.p. do roku 2000 (leden 1985)

#### Vysvětlivky :

Není-li v tabulce uvedeno datum, neuvádí příslušný pramen termín zprovoznění tratě, ale počítá s ní.

Symbol "+" znamená, že v době zpracování příslušného dokumentu bylo již zařízení či trať v provozu.

Proškrtnutý řádek znamená, že dokument vůbec trať neuvádí (tj. trať není projektována pro předmětné období).

- (1) Trať Motol-Řepy koncem roku 1985 ve stavbě.
- (2) Pramen G na jiném místě uvádí dokončení v r.1989.
- (3) Pramen G na jiném místě uvádí dokončení v r.1994.
- (4) Trať Braník-Modřany koncem roku 1985 ve stavbě.
- (5) Pramen G na jiném místě uvádí dokončení v r.1993.
- (6) Trať Partyzánská-Trojská v provozu od r.1977.
- (7) Smyčka Spejchar v provozu od r.1978.
- (8) Smyčka Sokolovská v provozu od r.1985.
- (9) Pramen A předpokládal výstavbu smyčky u Hlavního nádraží, pramen B na nám.M.Gorkého.

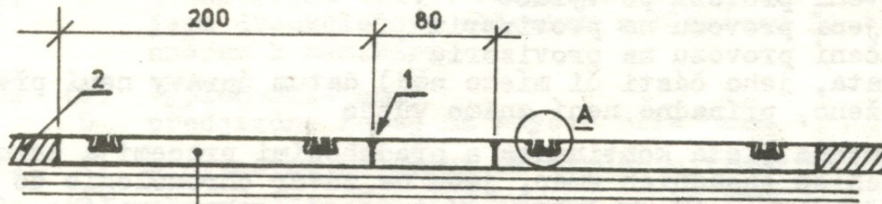
V tabulce nejsou zahrnuty drobnější úpravy nebo přeložky tramvajových tratí, závislé na výstavbě komunikačního systému, (např. přeložení trati v Hloubětíně z Kbelské ul. západně od vozovny, přeložka koncového úseku trati na Spořilově, přeložka trati v Braníku v oblasti branického předmostí mostu A. Zápotockého aj.). Tyto stavby, v roce 1985 již částečně rozpracované, nemají zásadní koncepční význam. Kromě tratí, uvedených v tabulce, se pro dlouhodobější výhled zvažují možnosti zavedení tramvajové dopravy do dalších lokalit - např. do Horních Počernic, Lipenců, Sibřiny, k letišti Ruzyně, jakož i různé varianty propojení tramvajových tratí v hostivařsko-malešické průmyslové oblasti. Ve všech případech však jde buď o stavby reálné k výstavbě až po roce 2000 a nebo jen o předběžné studie bez jakéhokoliv konkrétního termínu.

#### Vývoj vrchní stavby

V popisovaném období došlo k zásadní, dá se říci revoluční změně v konstrukci tramvajových tratí. Nový systém byl převzat od budapeštského dopravního podniku BKV. Jeho základem jsou železobetonové panely položené na dvou vrstvách hrubého asfaltového betonu a vrstvičce jemného písku obalovaného asfaltem. V nosných panelech jsou zabudována dvě plechová koryta rybinovitého tvaru. V korytech jsou uloženy nízké, tzv. blokové kolejnice, které jsou podloženy pryžovým tlumícím podkladem a upevněny pryžovým profilem zatlačeným po obou stranách hlavy kolejnice (viz obrázek).

V roce 1977 byly vybudovány dva pokusné krátké úseky na třídě Rudé armády a v Dělnické ulici a od roku 1978 je tímto způsobem prováděna i většina rekonstrukcí tratí. Výhodou nového způsobu je zejména mnohem menší narušování vozovky v bezprostřední blízkosti tramva-

Příčný řez vrchní stavbou typu BKV :



DETAIL A



- 1 - Gumoasfaltová zálivka
- 2 - Vozovka
- 3 - Železobetonový nosný panel
- 4 - Jemný písek obalovaný asfaltem
- 5,6 - Asfaltový beton hrubý
- 7 - Podklad (např. štěrk s cementovou stabilizací)

jových tratí, jednoduchá výměna ojetých kolejnic bez výkopových prací a menší pracnost.

Zkušebně byly v Praze vybudovány také dva úseky (na Nádražní třídě a v části Vinohradské tř.), ve kterých byl asfaltobetonový podklad panelů nahrazen štěrskem a vrstvou geotextilie.

Panely BKV podložené štěrskem a položené přímo na vozovku byly také s úspěchem použity při výstavbě krátkodobých provizorií - vratných trojúhelníků a Molákové, Jateční, Urxové a Kotevní ulici a dvoukolejné provizorní trati v ul. Na rozcestí.

Kromě tohoto způsobu konstrukce tratí jsou i nadále v některých úsecích používány běžné starší "klasické" způsoby vrchní stavby.

#### Změny v kolejové síti v letech 1974 - 1985

Vzhledem k tomu, že v popisovaném období definitivně zaniklo rozdělení kolejové sítě na stabilně označované a staničené stavební tratě, je vývoj tramvajové dopravy zpracován formou podrobné chronologie, vč. rekonstrukcí a dalších významnějších výluk. V přehledu nejsou většinou uvedena data krátkodobých výluk potřebných pro napojování či odpojování kolejových provizorií. V případě existence provizorní trati či obratiště je jako zahájení rekonstrukce uváděno datum zprovoznění provizoria a nikoliv dočasné přerušování provozu ve větším úseku, které nastalo zpravidla o 1-3 dny dříve. Obdobně, s jistými odchylkami, je postupováno i u záznamu o rušení provizorií. V přehledu nejsou dále zahrnuty ani jiné krátkodobé výluky - tj. výluky kratší než 1 měsíc (kratší výluky jsou uvedeny jen ve výjimečných případech). Nejsou také uváděna data odpojování zrušených tramvajových tratí - výjimku tvoří trat v Resslově ulici.

V textu je použito orientačních zkratek :

- D - zahájení provozu na nové trati či zařízení
- X - trvalé zrušení provozu (vč. provizorií)
- (X) - zahájení výluky
- (D) - obnovení provozu po výluce
- D! - zahájení provozu na provizoriu
- X! - ukončení provozu na provizoriu
- § - (u data, jeho části či místo něj) datum úpravy není přesně doloženo, případně není známo vůbec

Aby byla zachována jistá kontinuita s předchozími pracemi a zároveň byl získán přehled zásadních změn, jsou na závěr chronologie do samostatných tabulek uvedeny také nové traťové úseky trvalého rázu, trvale zrušené úseky a přehled dlouhodobých výluk, delších než 1 rok.

### Chronologický přehled změn kolejové sítě

Z předchozího období přecházejí výluky Kalininovy, Olšanské, Jičínské a Bolzanovy ulice a Čechova mostu (vše od roku 1972).

1 9 7 4

=====

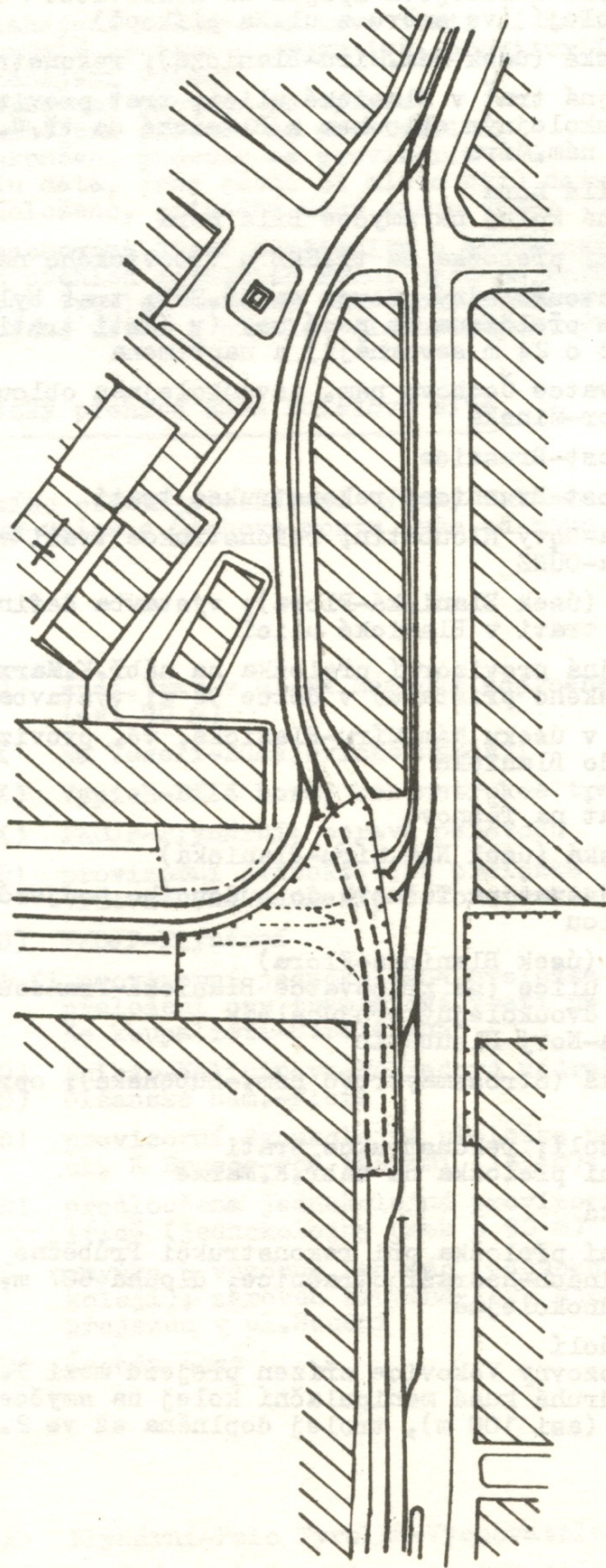
- 9. 5. D spoj. trať v ul. Na Zámecké doplněna o předjízdnou kolej (asi 90 m)
- 10. 5. X Na Veselí-Budějovické náměstí
- 20. 5. (X) Vypich-Bílá hora; rekonstrukce trati
- 1. 8. (X) PKOJF-Plynární; oprava parovodu
- 9. 9. D! provizorní jednokolejná přeložka (225 m) na tř. SNB u vršovického nádraží; rekonstrukce trati a komunikace
- 10. 9. § (D) PKOJF-Plynární
- 9. § D!, X! provizorní jednokolejná přeložka při rekonstrukci a přeložení osy tramvajové trati na tř. Rudé armády v úseku Ke koupališti-Střelnická
- 25. 10. (D) Bulhar-Kalininova-Nákladové nádraží Žižkov
- (D) Olšanské nám.-Flora
- 25. 11. D! provizorní dvoukolejná přeložka na tř. Obránců míru mezi ul. K Brusce-Pod baštami (142 m); výstavba stanice metra
- 2. 12. D! prodloužena jednokolejná provizorní přeložka na Leninově třídě (jednokolejný úsek o 90 m)
- 22. 12. D smyčka u vozovny Pankrác (jednokolejná s předjízdnou kolejí); zároveň zrušena levá sjezdová výhybka křížového přejezdu v ul. Soudní
- 28. 12. (D) Čechův most

1 9 7 5

=====

- 15. 1. X Plynární-Pelc Tyrolka-Vychovatelna
- 21. 1. (X) Prašný most-Brusnice; oprava jižní vozovky, (není vyloučen občasný manipulační provoz)

25. 1. D vložena pravá kolejová spojka na křižovatce Mústek mezi 2. a 3.kolejí (ve směru z ul.Na příkopě)
10. 4. (X) Francouzská (úsek Nám.Míru-Blanická); rekonstrukce trati
28. 4. D dvoukolejná trať v Blanické ulici; trať provizorně napojena dvoukolejným obloukem z Blanické na tř.W.Piecka směrem k nám.Míru
1. 5. (D) Vypich-Bílá hora  
D předjízdna kolej na smyčce Bílá hora
31. 5. X! provizorní přeložka na tř.SNB u vršovického nádraží
2. 6. (D) obnoven dvoukolejný provoz na tř.SNB; trať byla v délce asi 365 m přeložena do nové osy (v části trati došlo k posunu až o 24 m severněji) a napříměna
15. 6. D na křižovatce Čechovo nám. zdvoukolejněn oblouk Koh-i-noor-Minská
26. 6. (D) Prašný most-Brusnice
30. 6. (X) Prašný most-Brusnice; rekonstrukce trati
1. 7. (X) Balabenka-Nový Hloubětín; rekonstrukce trati v úseku Balabenka-OÚNZ
5. 7. (X) W.Piecka (úsek Blanická-Flora); výstavba definitivního napojení trati v Blanické ulici
14. 7. D! dvoukolejná provizorní přeložka na nábrž.K.Marxe (u podolského přístavu) v délce 92 m; výstavba stoky K
25. 7. X W.Piecka v úseku Nám.Míru-Blanická, vč. provizorního oblouku do Blanické  
(X) Blanická  
X stará trať na Těšnově
4. 8. (D) Francouzská (úsek Nám.Míru-Blanická)
14. 8. D přeložena trať na Těšnově do budoucího podjezdu pod magistrálou
29. 8. (D) W.Piecka (úsek Blanická-Flora)  
(D) Blanická ulice (na křižovatce Blanická-Francouzská dokončen dvoukolejný trojúhelník  
(D) Balabenka-Nový Hloubětín
15. 9. (X) Antonínská (Strossmayerovo nám.-Bubenská); oprava parovodu
- 14.10. (X) Výtoň-Podolí; rekonstrukce trati  
X provizorní přeložka na nábrž.K.Marxe
- 13.11. (D) Antonínská
- 17.11. D! provizorní přeložka při rekonstrukci Průběžné ul. v úseku V olšinách-Nádraží Strašnice, dlouhá 607 m, z toho 479 m jednokolejně
- 13.12. (D) Výtoň-Podolí  
§ D v hale vozovny Vokovice zřízen přejezd mezi 1. a 2.kolejí  
§ D zřízena druhá kusá manipulační kolej na smyčce Vozovna Kobylisy (asi 100 m), trolej doplněna až ve 2.čtvrtletí 1976



Provizorní uspořádání kolejí v oblasti křižovatky Mústek v roce 1976 - současný provoz v ulici 28.října a na provizorní trati v "Mýší díře" (3.4. - 4.6.1976).

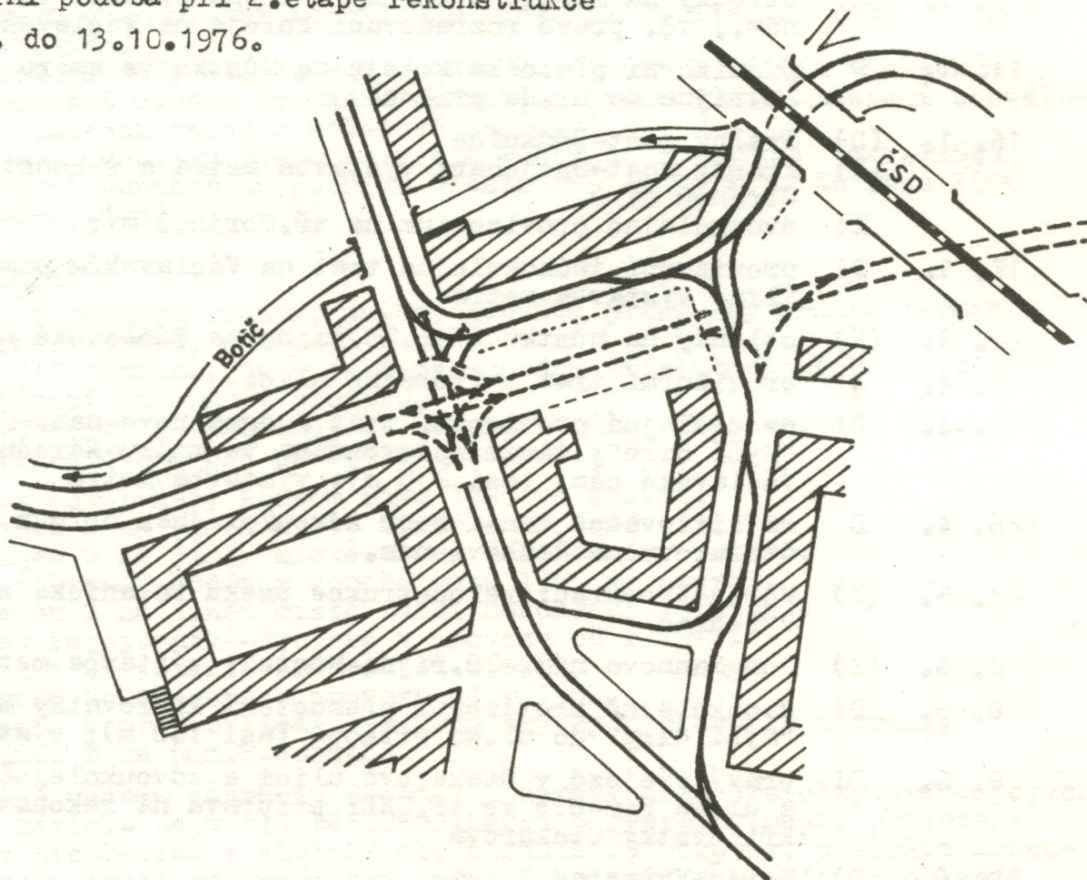


1 9 7 6

=====

9. 1. (X) oblouky na Můstku u Koruny z ul. Na příkopě na Václavské nám., vč. pravé rozřadovací koleje na Václavském nám.
11. 1. D provizorní přeložka koleje na Můstku ve směru z ul. 28.října do ul. Na příkopě
16. 1. (D) Prašný most-Brusnice  
(X) Prašný most-Spejchar; výstavba metra a rekonstrukce tř. Obránců míru  
X! dvoukolejné provizorium na tř. Obránců míru
17. 1. D! provizorní jednokolejná trať na Václavském nám. u pasáže Alfa; výstavba metra
22. 3. (X) oblouky na Můstku z tř. 28.října na Václavské nám.  
2. 4. X! provizorní trať v Průběžné ulici  
3. 4. D! dvoukolejná provizorní trať Jungmannovo nám.-Mústek v "Myší díře"; zatím zprovozněna ve směru Národní-Václavské nám. (asi 235 m); výstavba metra
26. 4. D na křižovatce Koh-i-noor zdvoukolejněn oblouk od Otakarovy na Čechovo nám.
24. 5. (X) Morán-Vyšehrad; rekonstrukce úseku Botanická zahrada-Vyšehrad  
4. 6. (X) Jungmannovo nám.-28.října-Mústek; výstavba metra  
6. 6. D! dvoukolejné provizorní přemostění křižovatky Mústek od "Myší díry" do ul. Na příkopě (asi 140 m); výstavba metra
28. 6. D! pravý přejezd v Otakarově ulici a zdvoukolejněn oblouk z ul. Na Zámecké ke tř. SNB; příprava na rekonstrukci křižovatky Otakarova
29. 6. (D) Morán-Vyšehrad
30. 6. D Hloubětín-Černý most; dvoukolejná trať (asi 1,5 km), napojená na křiž. Kbelská dvoukolejným trojúhelníkem. Koncová smyčka jednokolejná se dvěma předjízdými kolejemi a jednou kolejovou spojkou.
5. 7. (X) PKOJF-Plynární-Dělnická; přeložka inženýrských sítí  
(X) Vladimírova-Spořilov; rekonstrukce úseku Michelská-Chodovská
26. 7. D! provizorní zdvoukolejnění oblouku Otakarova-Bělehradská (v uvedeném směru bez výhybek); zahájena rekonstrukce křižovatky Otakarova
26. 8. (D) PKOJF-Plynární-Dělnická  
7.10. (D) Vladimírova-Spořilov  
13.10. X Otakarova (stará trať starým podjezdem v délce asi 420 m)  
X severní část trati Na Zámecké (Otkarova-Ctiradova)  
X! všechna provizoria v oblasti Otakarovy  
(X) Na Zámecké; výstavba nového napojení trati
- 23.10. D Otakarova; nová trať v odlišné ose je situována ve vlastní rozšířené Otakarově ulici o 21 m jižněji. V novém podjezdu pod tratí ČSD byla osa trati přeložena až o 77 m; délka přeložené trati je 356 m. Na křižovatce Otakarova zdvoukolejněny oblouky Bělehradská-Otkarova a Nám. brí Synků-Otkarova

Přestavba křižovatky Otakarova v r.1976.  
Provizorní podoba při 2.etapě rekonstrukce  
od 20.9. do 13.10.1976.



- 8.11. (X) Nádražní (před budovou nádraží mezi vjezdem a výjezdem kolejevé smyčky); rekonstrukce trati  
D! provizorní provoz přes smyčku Smíchovské nádraží, částečně jednokolejný, v Nádražní ulici jižně od smyčky vložena provizorní výhybka
- 19.11. X! jednokolejné provizorium na Leninově třídě
- 22.11. (D) dvoukolejný provoz na Leninově třídě u stanice metra
- 26.11. X! dvoukolejné provizorium na Arbesově náměstí; trať v původní ose
- 17.12. (D) Na Zámecké; v Otakarově trať zapojena jednokolejným trojúhelníkem
- 29.12. § (D) Nádražní (před nádražím)  
X! provizorní výhybka v Nádražní

1 9 7 7

=====

- 15. 1. (X) PKOJF-Dělnická; oprava parovodu a napojení trati v ul. Partyzánské
- 28. 2. D! 1.jednokolejné provizorium v Nádražní mezi jižním viaduktem a vjezdem na smyčku Nádraží Smíchov; rekonstrukce trati

5. 3. (D) PKOJF-Dělnická  
(X) Vychovatelna-Střelničná; napojení trati v Trojské ul.
20. 3. (D) Vychovatelna-Střelničná
1. 4. X! 1.provizorium v Nádražní
4. 4. D! 2.jednokolejné provizorium v Nádražní mezi ulicí Za Ženskými domovy a jižním viaduktem; rekonstrukce trati
5. 5. D dvoukolejná trať Partyzánská-Trojská (3,033 km) napojená na obou koncích dvoukolejnými trojúhelníky; ve stanici Nad Trojou a pod stanicí Hercovka umístěny pravé přejezdy
13. 5. X! 2.provizorium v Nádražní
16. 5. (X) Nádražní (Anděl-Za Ženskými domovy); rekonstrukce trati
1. 6. (X) Vinohradská (Škrétova-Flora); rekonstrukce trati v úseku Škrétova-Spanělská a Sumavská-Flora  
X oblouky Škrétova-Flora; výstavba nového odbočení
10. 6. (D) Nádražní (Anděl-Za Ženskými domovy)
27. 6. X Hybernská (Opletalova-Bulhar)  
X Bulhar-Husitská-Ohrada  
(D) Bolzanova  
D Bolzanova-Kalininova; dvoukolejná trať v podjezdu pod magistrálou (asi 230 m)
4. 7. (X) Chotkovy sady-Špejchar-Strossmayerovo nám.-Antonínská (vč.); rekonstrukce tř.Obránců míru  
(X) nábr.kpt.Jaroše-Veletržní; přestavba křižovatky na Strossmayerově nám.  
(X) Sokolovská-Na Florenci-Nádraží Střed; rekonstrukce trati
18. 8. (D) nábr.kpt.Jaroše-Veletržní  
(D) Sokolovská-Na Florenci-Nádraží Střed
1. 9. (D) Muzeum-Flora; při rekonstrukci byly s předstihem vloženy výhybky pro nové odbočení do ul.Škrétovy  
(D) Chotkovy sady-Špejchar-Antonínská; při rekonstrukci mírně vyosena severním směrem tratí v úseku Špejchar-U Vorlíků, vloženo odbočení na rozestavěnou smyčku Špejchar a křižovatka Strossmayerovo nám. doplněna o dvoukolejné oblouky v relacích Antonínská-PKOJF a Antonínská-nábr.kpt.Jaroše (oba zatím bez troleje a mimo provoz)  
(D) Pražný most-Špejchar; provedena úplná přestavba tratě. Trať přeložena do nové osy, na křižovatce Pražný most vybudováno předsunuté kolejové rozvětvení (3.kolej) pro směr z centra. V prostoru budoucí stanice metra vloženy výhybky pro další staniční koleje.  
(X) Minská-Koh-i-noor; rekonstrukce trati
5. 9. (X) Jičínská (Olšanské nám.-Flora); výstavba metra  
X propojení severní a jižní části Jičínské na křižovatce Flora  
(X) Radlická-Kotlářka-Vozovna Motol; rekonstrukce Plzeňské tř. mezi Radlickou a Kotlářkou, odpojen koncový úsek trati v Motole (voz.Motol-západní vjezd - Motol)  
X fyzicky likvidována 3.kolej a kolejové spojky ve stanici Kotlářka  
D vozovna Motol(záp.vjezd)-Kukulova-Vypich; provizorní manipulační trať 2,245 km dlouhá (z toho asi 170 m dvoukolejně, zbytek jednokolejný). Na Vypichu napojena dvoukolejným trojúhelníkem.

- (X) Dělnická-Libeňský most-Vychovatelna-Ke Stírce; rekonstrukce trati na tř. Rudé armády v úseku Horovo nám.-Bulovka a výstavba zkušebních úseků BKV
21. 9. (D) Dělnická-Libeňský most-Vychovatelna-Ke Stírce; vybudovány dva zkušební úseky BKV (na holešovickém předmostí Libeňského mostu a mezi Proseckou a Primátorskou ul., celkem 469 m dvoukolejně trati)
- 10.10. (X) Národní divadlo-Nám. Krasnoarmějců; rekonstrukce trati
- 15.10. D! zprovozněna první část provizorně přeložené křižovatky Flora; dvoukolejná přeložka mezi Florou a Chrudimskou ulicí (133 m)
- 17.10. D! dokončena provizorní přeložka na Floře; dvoukolejný přeložený oblouk od Olšanských hřbitovů do jižní části Jičínské ulice (75 m); severní část Jičínské ulice nebyla na Floře kolejově napojena
- (X) Černokostelecká-ÚDDP; rekonstrukce smyčky ÚDDP, manipulační provoz do dílen (jednokolejně) zachován
- 20.10. (D) Minská-Koh-i-noor
- 4.11. (D) Národní divadlo-Nám. Krasnoarmějců
- 12.11. § (D) Černokostelecká-ÚDDP; smyčka zdvoukolejněna, nová vnitřní kolej zatím neuvedena do provozu
- 14.11. (X) Blanická-Čechovo náměstí; rekonstrukce trati
- 17.12. (D) Blanická-Čechovo náměstí
- § X snesena část kolejového trojúhelníku u Sparty (větší část kusé koleje v Komsomolské ulici v délce asi 50 m)

1 9 7 8

=====

9. 1. X Škrétova (Římská-Vinohradská) v délce asi 170 m
13. 1. D Škrétova (Římská-Vinohradská); přeložená dvoukolejná trať (asi 185 m), napojená pouze směrem k Václavskému náměstí (toto napojení nově situováno asi o 60 m východněji, zhruba na křižovatce Rubešova-Vinohradská)
14. 1. X! zrušeno provizorní přemostění křižovatky Můstek z "Myší díry" do ul. Na příkopě
10. 2. (D) Můstek-28. října-Jungmannovo náměstí; před Domem koberců v ul. Na příkopě obnoveno předsunuté kolejové rozvětvení (3. kolej), vč. kolejové spojky mezi 2. a 3. kolejí, propojení z Můstku na Václavské nám. zatím nedokončeno
1. 3. X smyčka Vychovatelna; výstavba mimoúrovňové křižovatky
6. 3. X! jednokolejné provizorium na Václavském nám. u Alfy  
X provizorní trať přes Jungmannovo nám. a "Myší díru"
25. 3. (D) obnoven úplný dvoukolejný provoz na Václavském nám., vč. 3. koleje ve stanici Můstek a dvoukolejných oblouků do ulic 28. října a Na příkopě
- X Muzeum-Hlavní nádraží-Bolzanova; výstavba komunikace, část kolejí o užitné délce asi 100 m v Opletalově ulici ponechána jako odstavné koleje
3. 4. (X) Prašný most-Špejchar; dokončování přestavby
28. 4. D 2. kolej na smyčce ÚDDP

10. 5. (X) Tylovo nám.-Nám.Míru-Blanická; rekonstrukce trati a přeložení kolejí na nám.Míru
15. 5. (X) Výtoň-Vyšehrad; rekonstrukce trati  
X Resslerova (Jiráskovo nám.-Karlovo nám.) - 14.5. je naposledy doloženo použití tratě v pravidelném, i když účelovém provozu
27. 5. (D) Prašný most-Špejchar
22. 6. D zprovozněny oba nové oblouky na Strossmayerově náměstí
23. 6. (D) Tylovo nám.-Nám.Míru-Blanická; úsek na nám.Míru v mírně posunuté ose
1. 7. (D) Výtoň-Vyšehrad
3. 7. (X) nábr.kpt.Jaroše-Dopravní podniky; výstavba předmostí
4. 7. (X) Vyšehrad-Otakarova; rekonstrukce trati
11. 7. (X) Švermův most-nám.Republiky; rekonstrukce trati
27. 7. (X) U Brusnice; rekonstrukce trati
1. 8. (X) Balabenka-Harfa; rekonstrukce trati  
D! provizorní oblouk ze smyčky Harfa do Hloubětína (bez výhybek)  
(X) oblouk ze smyčky Harfa do centra
10. 8. (D) Švermův most-nám.Republiky
13. 8. D jednokolejná smyčka Špejchar (372 m) se dvěma předjízd-  
nými kolejemi (198 a 155 m) a kolejovou spojkou mezi  
1. a 2.kolejí; napojena na trat dvoukolejným trojúhel-  
níkem  
D vnější staniční koleje pro oba směry ve stanici Hrad-  
čanská (2x asi 190 m)
- § (D) U Brusnice
19. 8. § (D) nábr.kpt.Jaroše-Dopravní podniky
22. 8. (X) Prašná brána-Hybernská-Bolzanova; rekonstrukce plynovodu
29. 8. (X) Dopravní podniky-Dělnická; výstavba předmostí
16. 9. (X) nábr.kpt.Jaroše-Dopravní podniky; výstavba předmostí  
a rekonstrukce trati u Jatek  
(X) Antonínská-Dopravní podniky-Sokolovská
21. 9. X! provizorní oblouk ze smyčky Harfa  
(D) Balabenka-Harfa (výjezd ze smyčky Harfa dočasně  
nenapojen)
29. 9. (D) Vyšehrad-Otakarova
- 2.10. (X) Antonínská  
X Bubenská-Veletržní
- 6.10. X odpojen manipulační trojúhelník u Sparty
- 7.10. (D) Prašná brána-Hybernská-Bolzanova
- 20.10. D 2.předjízdňá kolej na smyčce Lihovar  
(X) Nádražní (mezi vjezdem a výjezdem ze smyčky); výstavba  
metra  
X trvale zrušena funkce smyčky Nádraží Smíchov; kolejiště  
smyčky slouží provizorně jako provozní trat  
D! jižně od smyčky vložena provizorní výhybka pro částečný  
jednokolejný provoz přes bývalou smyčku

- 27.10. (D) Dopravní podniky-Dělnická  
(D) nábrž.kpt.Jaroše-Dopravní podniky  
(D) Dopravní podniky-Sokolovská; křižovatka na severním předmostí Hlávkova mostu provizorně upravena na dvoukolejný trojúhelník, úsek kolem budovy DP zůstává během výstavby mimoúrovňové křižovatky dlouhodobě mimo provoz  
D! provizorní dvoukolejný oblouk od SPK na Hlávkův most
- 31.10. (X) Lihovar-Hlubočepy; rekonstrukce trati
- 8.11. (X) Chotkovy sady-Malostranská; rekonstrukce trati
- 29.11. (D) Chotkovy sady-Malostranská
- 13.12. (D) Lihovar-Hlubočepy
- § D dvě předjízdné koleje při objízdě koleji budovy ÚDDP v Hostivaři
- § X pravděpodobně v tomto roce odpojena v žižkovské vozovně nákladová kolej ke kotelně

1 9 7 9

=====

- 1.§ (D) obnoven výjezd ze smyčky Harfa
27. 2. (X) PKOJF-Elektrárna Holešovice; rekonstrukce trati v úseku PKOJF-Železničářů
6. 3. (X) Palackého nám.-Výtoň; rekonstrukce trati
26. 3. (D) PKOJF-Elektrárna Holešovice
6. 4. (D) Palackého nám.-Výtoň
22. 5. (X) Malostranská-Újezd; rekonstrukce trati v Karmelitské ul.
23. 6. (X) Strojimport-Vinice; výstavba přeložky u stanice metra
30. 6. (D) Strojimport-Vinice; trať v délce 217 m trvale přeložena do prostoru výstupů z metra, vloženy výhybky pro 3.staniční kolej (ta dosud nedokončena)
- (X) Sokolovská-Urxova; rekonstrukce trati
2. 7. D! provizorní vratný trojúhelník v Urxově ulici (pro výše uvedenou rekonstrukci)
19. 7. X povoleno snesení trati v Resslově ulici, na části koleji u Jiráskova náměstí povoleno příležitostné manipulační odstavování
30. 7. (D) Malostranská-Újezd
13. 8. X! provizorní trojúhelník v Urxově ulici
21. 8. (D) Sokolovská-Urxova  
(X) Blanická-Flora; úpravy na křižovatce Flora
8. 9. X! zrušena provizorní úprava křižovatky Flora z roku 1977  
(X) Flora-Želivského; rekonstrukce trati
10. 9. (D) Blanická-Flora  
D! provizorní dvoukolejný oblouk (bez výhybek) z Vinohradské ulice (od Muzea) do Jičínské ulice (k Orionce)
17. 9. (X) Střelnická-vozovna Kobylisy; rekonstrukce trati  
D! levá provizorní výhybka u Breziněveské ul. pro manipulační jednokolejný provoz do vozovny po levé tratové koleji

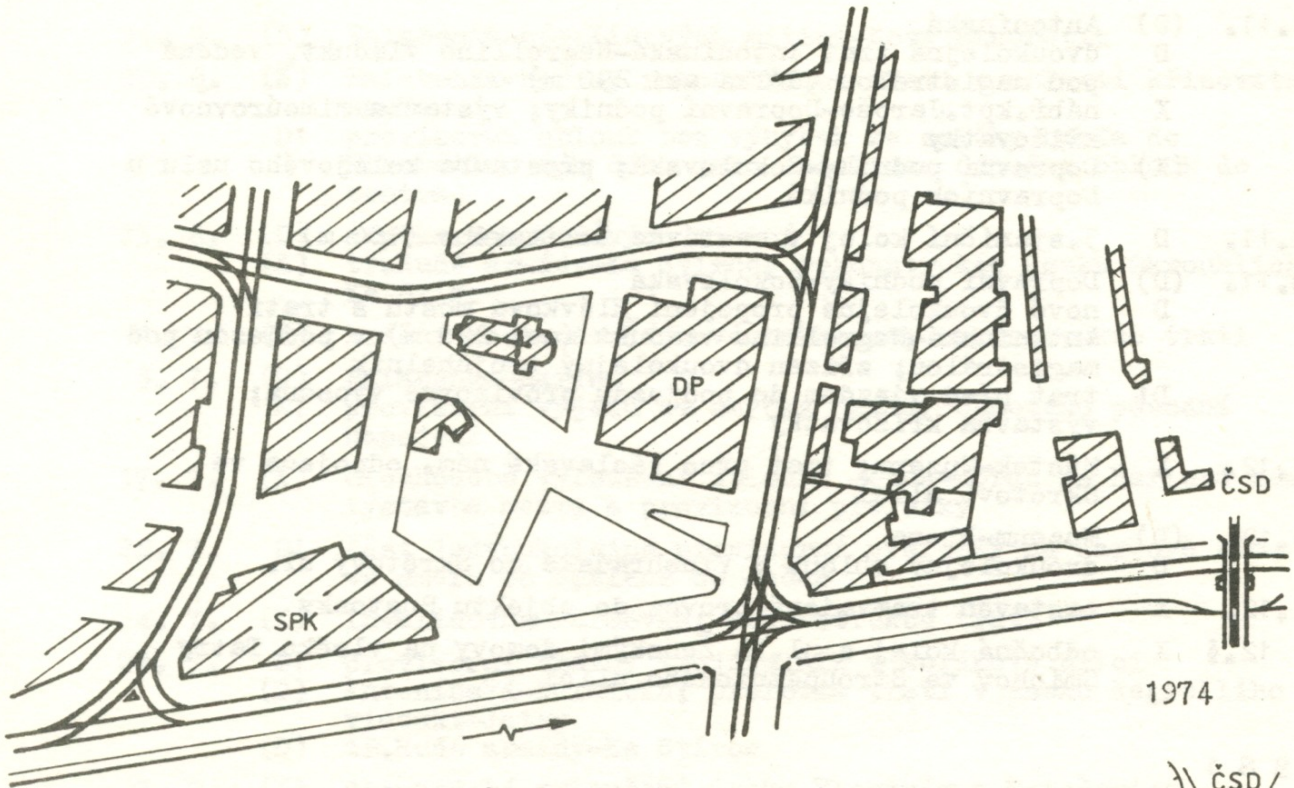
- 7.11. (D) Radlická-Kotlářka-vozovna Motol; rekonstruovaná trať přeložena v úseku Mozartova-Kavalírka k jižnímu chodníku. Smyčka Kotlářka rekonstruována pro opačný směr poježdění (tj. nově proti směru hodinových ručiček) a provedena jako jednokolejná se dvěma předjízdými kolejemi a dvěma kolejovými spojkami (viz schema na str. 44).
- 12.11. X provizorní manipulační trať vozovna Motol-Kukulova-Vypich
- 15.12. X! provizorní oblouk na Floře
- 17.12. (D) Flora-Želivského; na Floře částečný provoz po definitivní křižovatce (zatím ve směru Muzeum-Želivského), trať v úseku Flora-Hradecká (235 m) mírně vyosena severním směrem, smyčka Olšanské hřbitovy napojena dvěma jednokolejnými trojúhelníky
- (D) Jičínská (Olšanské nám.-Flora), vč. dvoukolejného oblouku k Olšanským hřbitovům
- X kolejiště bývalé smyčky Nádraží Smíchov, které sloužilo provizorně jako trať
- X! provizorní výhybka jižně od smyčky; výstavba stanice metra
- 21.12. D! provizorní trať před smíchovským nádražím (u východního chodníku) v délce asi 560 m, z toho asi 400 m jednokolejně
- 22.12. (D) úplný provoz přes křižovatku Flora - zprovozněn definitivní dvoukolejný oblouk od Orionky k Olšanským hřbitovům
- 11.§ X!,D! levá provizorní výhybka u Březiněveské ul. nahrazena pravou, manipulační jednokolejný provoz do kobyliské vozovny převeden na pravou kolej
- 11.§ X snesena sjezdová výhybka oblouku z Březiněveské ulice (smyčka Střelnická) ke kobyliské vozovně

1 9 8 0  
=====

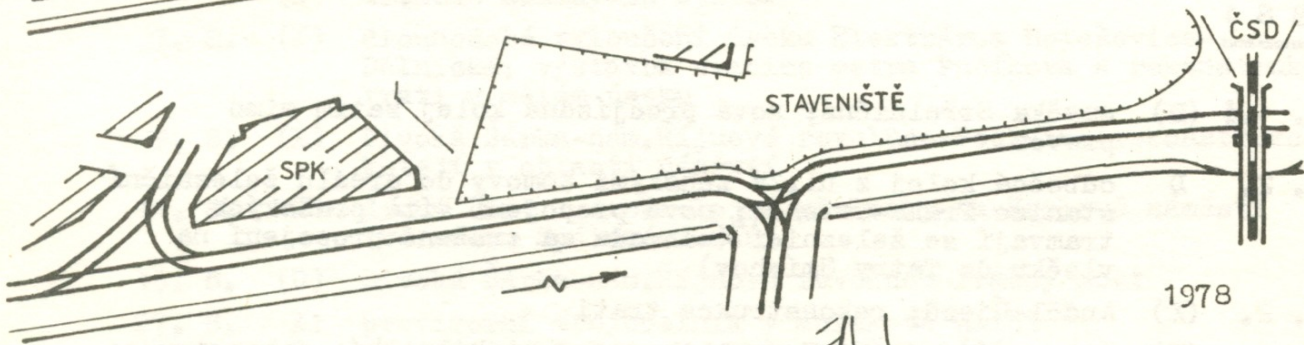
10. 1.§ X! provizorní výhybka u Březiněveské ul., obnoven dvoukolejný manipulační provoz
14. 1. (D) Střelnická-vozovna Kobylisy
30. 1. (X) Jindřišská-Vodičkova-Lazarská; rekonstrukce trati
12. 2. (X) Koh-i-noor-nám.Kubánské revoluce; rekonstrukce trati v úseku Koh-i-noor-Bělocerkevská
25. 2. (X) Za Ženskými domovy; rekonstrukce trati
3. 3. (X) Morán-Palackého nám.; výstavba provizorní přeložky na Palackého náměstí
24. 3. (X) nádraží Střed-nám.M.Gorkého-Bolzanova; rekonstrukce křižovatky nám.M.Gorkého
29. 3. (D) Morán-Palackého nám.  
D! provizorní jednokolejná přeložka na Palackého náměstí (asi 65 m)
10. 4. X odpojena trať v Resslově ulici (z Karlova náměstí)
13. 4. D kolejová křižovatka na Karlově nám. upravena na dvoukolejný trojúhelník
25. 4. (D) nádraží Střed-nám.M.Gorkého-Bolzanova  
(D) Jindřišská-Vodičkova-Lazarská

1. 5. (D) Koh-i-noor-nám. Kubánské revoluce
12. 5. (X) 1. fáze výstavby provizoria na nám. Republiky; výluka křižovatky ve směru Prašná brána-Revoluční
15. 5. (D) Za Ženskými domovy; trať ve východní části komunikace vyosena severním směrem  
D 2. kolej v ul. Za Ženskými domovy
22. 5. (X) 2. fáze výstavby provizoria na nám. Republiky; výluka křižovatky ve směru Prašná brána-Na poříčí
26. 5. (D) obnoven provoz ve směru Prašná brána-Revoluční  
D! provoz na první části dvoukolejné přeložky (130 m) v uvedeném směru  
(X) 3. fáze výstavby provizoria na nám. Republiky; výluka křižovatky ve směru Revoluční-Na poříčí
19. 6. (D) obnoven provoz ve směrech Prašná brána-Na poříčí i Revoluční-Na poříčí  
D! úplný provoz provizoria na nám. Republiky; směr Prašná brána-Na poříčí přeložen v délce 145 m, směr Revoluční-Na poříčí v délce 38 m
30. 5. § X manipulační trojúhelník v ul. U Uranie
2. 7. (X) nám. Republiky-Havlíčkova; výstavba metra  
(X) Můstek-Perštýn; výstavba 1. provizoria na Jungmannově náměstí  
X trvale ukončen dvoukolejný provoz na Jungmannově nám.  
(X) Dělnická-Rudé armády-Ke Stírce; rekonstrukce úseku tř. Rudé armády-Bulovka, přestavba křižovatky s ČSD na Palmovce  
X stará trať v úseku Bulovka-Vychovatelna-U třešňovky; výstavba mimoúrovňové křižovatky
30. 7. (X) objízdna kolej ve vozovně Motol; stavební práce
27. 8. (X) smyčka Radošovická; výstavba parovodu
29. 8. (D) Dělnická-tř. Rudé armády-Ke Stírce  
D dvoukolejná přeložka v ose nové komunikace v úseku Bulovka-U třešňovky (asi 700 m)  
D zdvoukolejněna tramvajová trať přes železniční přejezd na Palmovce a zřízen dvoukolejný oblouk z Libenského mostu na Palmovku
25. 8. (D) nám. Republiky-Havlíčkova
17. 9. (X) smyčka Střelnická; rekonstrukce  
X odstavná kolej v Březiněveské ulici
24. 9. (X) Muzeum-Flora; rekonstrukce trati
9. § (D) objízdna kolej ve vozovně Motol
25. 10. (D) Můstek-Perštýn  
D! 1. jednokolejné provizorium na Jungmannově náměstí (asi 90 m)
29. 10. (D) smyčka Radošovická
7. 11. X Bubenské nábřeží (Dopravní podniky-Negrelliho viadukt); výstavba metra a mimoúrovňové křižovatky
10. 11. (X) Elektrárna Holešovice-Trojská-Ke Stírce  
X tramvajový most přes Vltavu (závady konstrukce); výstavba nového mostu

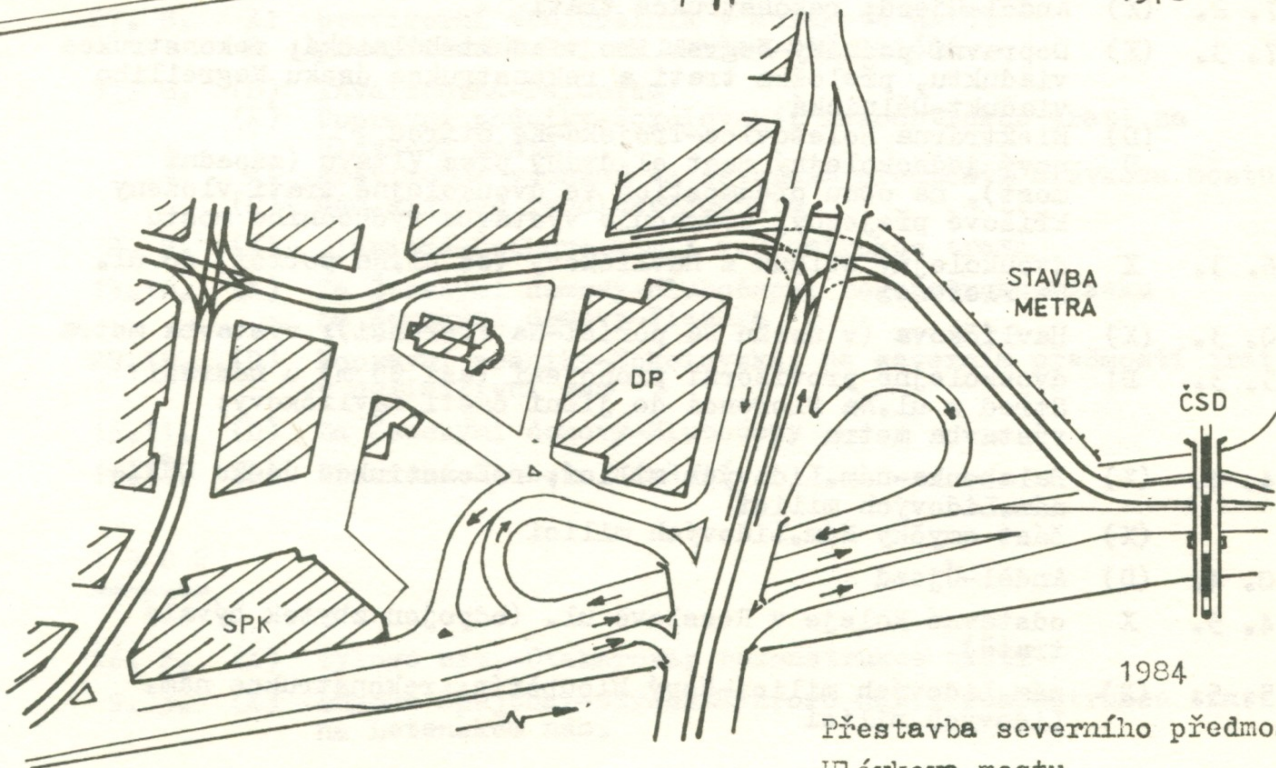




1974



1978



1984

Přestavba severního předmostí  
Hlávkova mostu

- 11.11. (D) Antonínská  
D dvoukolejná trať Antonínská-Negrelliho viadukt, vedená pod magistrálou (délka asi 290 m)  
X nábr.kpt.Jaroše-Dopravní podniky; výstavba mimoúrovňové křižovatky  
(X) Dopravní podniky-Sokolovská; přestavba kolejového uzlu u Dopravních podniků
- 18.11. D 3.staniční kolej v zastávce Želivského (180 m)
- 28.11. (D) Dopravní podniky-Sokolovská  
D nové dvoukolejné propojení Hlávkova mostu s tratí Antonínská-Negrelliho viadukt (asi 290 m) v podjezdu pod magistrálou; zřízen dvoukolejný trojúhelník  
D! trať před vjezdem do podjezdu provizorně vyosena; výstavba křižovatky
- 13.12. X Městek-Muzeum; trať přes Václavské nám. odpojena ve Škrétově ulici
- 19.12. (D) Muzeum-Flora  
D dvoukolejný oblouk z Vinohradské do Škrétovy ul.
- 31.12. X zastaven tramvajový provoz do objektu Rustonky  
12.§ X odbočná kolej z ul.Za Ženskými domovy na vlečku Tatry Smíchov ve Stroupežnického ulici

1 9 8 1  
=====

15. 1.§ (D) smyčka Střelnická; nová předjízdna kolej zatím mimo provoz
11. 2. D odbočná kolej z ul.Za Ženskými domovy do areálu železniční stanice Praha-Smíchov; nové propojení sítě pražských tramvají se železnicí (náhrada za zrušené propojení na vlečku do Tatry Smíchov)
17. 2. (X) Anděl-Újezd; rekonstrukce trati
7. 3. (X) Dopravní podniky-Negrelliho viadukt-Dělnická; rekonstrukce viaduktu, přeložka trati a rekonstrukce úseku Negrelliho viadukt-Dělnická  
(D) Elektrárna Holešovice-Trojská-Ke Stírce  
D nový jednokolejný most el.dráhy přes Vltavu (západní most), na obou předmostích ve dvoukolejné trati vloženy křížové přejezdy, pokračuje výstavba východního mostu
16. 3. X dvoukolejný oblouk z Havlíčkovy (od ul.Na poříčí) do ul. Na Florenci
20. 3. (X) Havlíčkova (v úseku Na poříčí-Na Florenci); výstavba metra
23. 3. D! dvoukolejné provizorní propojení (asi 95 m) u nádraží Střed z ul.Na Florenci do jižní části Havlíčkovy; výstavba metra
14. 4. (X) Balabenka-nám.Lidových milicí; rekonstrukce úseku OÚNZ-nám.Lidových milicí  
(X) část smyčky Nám.Lidových milicí
30. 4. (D) Anděl-Újezd
4. 5. X odstavné koleje v Resslově ul. (odpojen zbytek bývalé tratě)
15. 5. (X) nám.Lidových milicí-Nový Hloubětín; rekonstrukce nám.Lidových milicí

31. 5. (D) Balabenka-nám.Lidových milicí-Nový Hloubětín
20. 6. (X) Balabenka-Harfa; rekonstrukce trati v oblasti křižovatky Harfa  
D! provizorní oblouk bez výhybek ze smyčky Harfa do Hloubětína (po dobu jeho existence odpojen oblouk do centra)
23. 6. (D) smyčka Nám.Lidových milicí  
(X) tř.Rudé armády-Ke Stírce; rekonstrukce úseku Okrouhlická-Ke Stírce
1. 7. (X) Prašný most-nám.Říjnové revoluce; rekonstrukce trati
3. 7. (D) Balabenka-Harfa  
X! provizorní výjezd ze smyčky Harfa, obnoveno původní napojení
17. 7. (X) dlouhodobé vyloučení oblouku Ječná-Morán na Karlově nám.; výstavba metra a provizorní přeložky
20. 7. D! část 1.dvoukolejné provizorní přeložky na Karlově nám. ve směru od Spálené do Ječné
24. 7. (X) Invalidovna-Palmovka; rekonstrukce trati
27. 7. D! provizorní vratný trojúhelník v Molákově ulici  
(D) Antonínská-Dělnická; přeložka trati v úseku Negrelliho viadukt-Jatky  
(D) tř.Rudé armády-Ke Stírce
3. 8. (X) dlouhodobé vyloučení úseku Elektrárna Holešovice-Dělnická; výstavba stanice metra Fučíkova a rekonstrukce trati v celém úseku
9. 8. (X) Divoká Šárka-nám.Říjnové revoluce-Podbaba; rekonstrukce kolejí v oblasti náměstí
11. 8. D! druhá část 1.dvoukolejné přeložky na Karlově náměstí (ve směru Spálená-Morán)
15. 8. (D) Divoká Šárka-nám.Říjnové revoluce-Prašný most
27. 8. X! provizorní trojúhelník v Molákově ulici  
D předjízdna kolej na smyčce Střelnická
31. 8. (D) Invalidovna-Palmovka  
(X) Dopravní podniky-Sokolovská; rekonstrukce trati na Hlávkově mostě  
X! provizorní vyosení na severním předmostí Hlávkova mostu  
(D) Nám.Říjnové revoluce-Podbaba
2. 9. (X) Blanická-Čechovo nám.; rekonstrukce trati
- 13.10. (X) Za Ženskými domovy-Hlubočepy; rekonstrukce úseku Za Ženskými domovy-Plzenka
- 29.10. (D) Dopravní podniky-Sokolovská; na severním předmostí trať v definitivní ose
- 15.11. (D) Za Ženskými domovy-Hlubočepy
- 17.12. (D) Blanická-Čechovo náměstí
- 1 9 8 2  
=====
16. 2. (X) Tylovo nám.-Otakarova; rekonstrukce trati
9. 3. (X) smyčka Špejchar-Strossmayerovo nám.; rekonstrukce trati na Letenském nám.

19. 3. (X) Špejchar-Chotkovy sady; havárie parovodu  
23. 3. (X) Výton-Podolí; rekonstrukce trati  
27. 3. (D) smyčka Špejchar-Strossmayerovo náměstí  
23. 4. (D) Špejchar-Chotkovy sady  
X! 1.provizorní přeložka na Jungmannově náměstí  
27. 4. D! 2.provizorní jednokolejná přeložka na Jungmannově nám.  
(58 m)  
(X) Koh-i-noor-nám.Kubánské revoluce; rekonstrukce trati na  
křižovatce Bělocerkevská  
4. 5. (X) Anděl-Palackého nám.; rekonstrukce trati  
7. 5. (D) Koh-i-noor-nám.Kubánské revoluce  
21. 5. (D) Tylovo náměstí-Otakarova  
9. 6. (X) Prašná brána-Hybernská-Bolzanova; rekonstrukce trati  
15. 6. (X) Malostranská-Čechův most; rekonstrukce trati  
30. 6. (D) Malostranská-Čechův most (výjimečný manipulační provoz)  
(X) Palmovka-Balabenka; rekonstrukce trati  
1. 7. D dokončen východní jednokolejný most el.dráhy přes Vltavu,  
zahájení dvoukolejného provozu  
(D) Výton-Podolí  
(X) Čechův most-Švermův most; rekonstrukce trati  
D! provizorní dvoukolejná trať v ul.Na rozcestí (asi 190 m);  
napojena na obě vysočanské větve kolejovými oblouky bez  
výhybek  
5. 7. (D) Prašná brána-Hybernská-Bolzanova  
20. 7. (X) Střešovická-Malovanka; rekonstrukce trati  
30. 7. (X) Invalidovna-Palmovka; rekonstrukce trati v oblasti  
Palmovky  
2. 8. D! provizorní vratný trojúhelník v Molákově ulici  
4. 8. (X) Dlabačov-Malovanka; rekonstrukce křižovatky Malovanka  
18. 8. (X) Karlovo nám.-Vyšehrad  
(X) Na Moráni  
X! část 1.provizorní přeložky na Karlově náměstí  
26. 8. (D) Karlovo nám.-Vyšehrad/Palackého nám.  
D! část 2.dvoukolejné provizorní přeložky na Karlově nám.  
X! provizorní trať v ul.Na rozcestí  
27. 8. X! provizorní trojúhelník v Molákově ulici  
30. 8. (D) Invalidovna-Palmovka-Balabenka  
1. 9. (D) Malostranská-Čechův most (pravidelný provoz)  
(D) Čechův most-Švermův most  
(D) Anděl-Palackého nám.  
(X) Újezd-Národní divadlo; rekonstrukce trati  
(X) Švermův most-Strossmayerovo nám.; rekonstrukce trati  
3. 9. X! zbývající část 1.provizoria na Karlově nám. (oblouk do  
Ječné)  
7. 9. X smyčka Nám.J.Marata  
(X) Zahradní Město-nám.J.Marata; napojování nové trati  
6. 9. D! 2.část 2.provizorní dvoukolejné přeložky na Karlově nám.  
(oblouk Spálená-Ječná)  
15. 9. (X) Vápenka-Spojovací; rekonstrukce trati na křižovatce  
Spojovací

25. 9. (D) Vápenka-Spojovací  
27. 9. (D) Dlabačov-Královka  
4.10. (D) Zahradní Město-nám.J.Marata  
D nám.J.Marata-nádraží Hostivař; dvoukolejná trať (asi 350 m) zakončená jednokolejnou smyčkou se dvěma před-  
jízdnými kolejemi a čtyřmi kolejovými spojkami  
(X) vozovna Strašnice-Průběžná  
X tratový úsek přes křižovatku Starostrašnická-V olšinách;  
výstavba stanice metra a přeložky trati  
11.10. (X) vnější kolej smyčky Sídliště Dáblice; rekonstrukce  
smyčky  
12.10. (X) Národní divadlo-Perštýn; rekonstrukce trati  
23.10. (D) Střešovická-Malovanka  
20.11. (D) Švermův most-Strossmayerovo nám. (v části trati na  
nábřeží zřízeno vlastní těleso)  
27.11. (D) Újezd-Národní divadlo-Perštýn  
4.12. (D) obnoven provoz bývalé vnější (nově střední) koleje  
smyčky Sídliště Dáblice, nová kolej zatím nedokončena  
12.12. (D) vozovna Strašnice-Průběžná  
D přeložená dvoukolejná trať u budoucí stanice metra  
Starostašnická (v délce asi 155 m)  
15.12. (X) Národní divadlo-Staroměstská; havárie nábřežní zdi,  
navazuje rekonstrukce trati  
20.12. (X) výluka levé koleje na tř.W.Piecka mezi Soboteckou a  
Jičínskou ul. (v uvedeném směru); výstavba vodovodu  
D! provizorní výhybky pro zabezpečení prozatímního jedno-  
kolejného provozu ve výše uvedeném úseku  
§ D nová kusá manipulační kolej ve vozovně Žižkov  
§ X odpojena nepojížděná kolej do měnirny ve vozovně  
Strašnice

1 9 8 3

=====

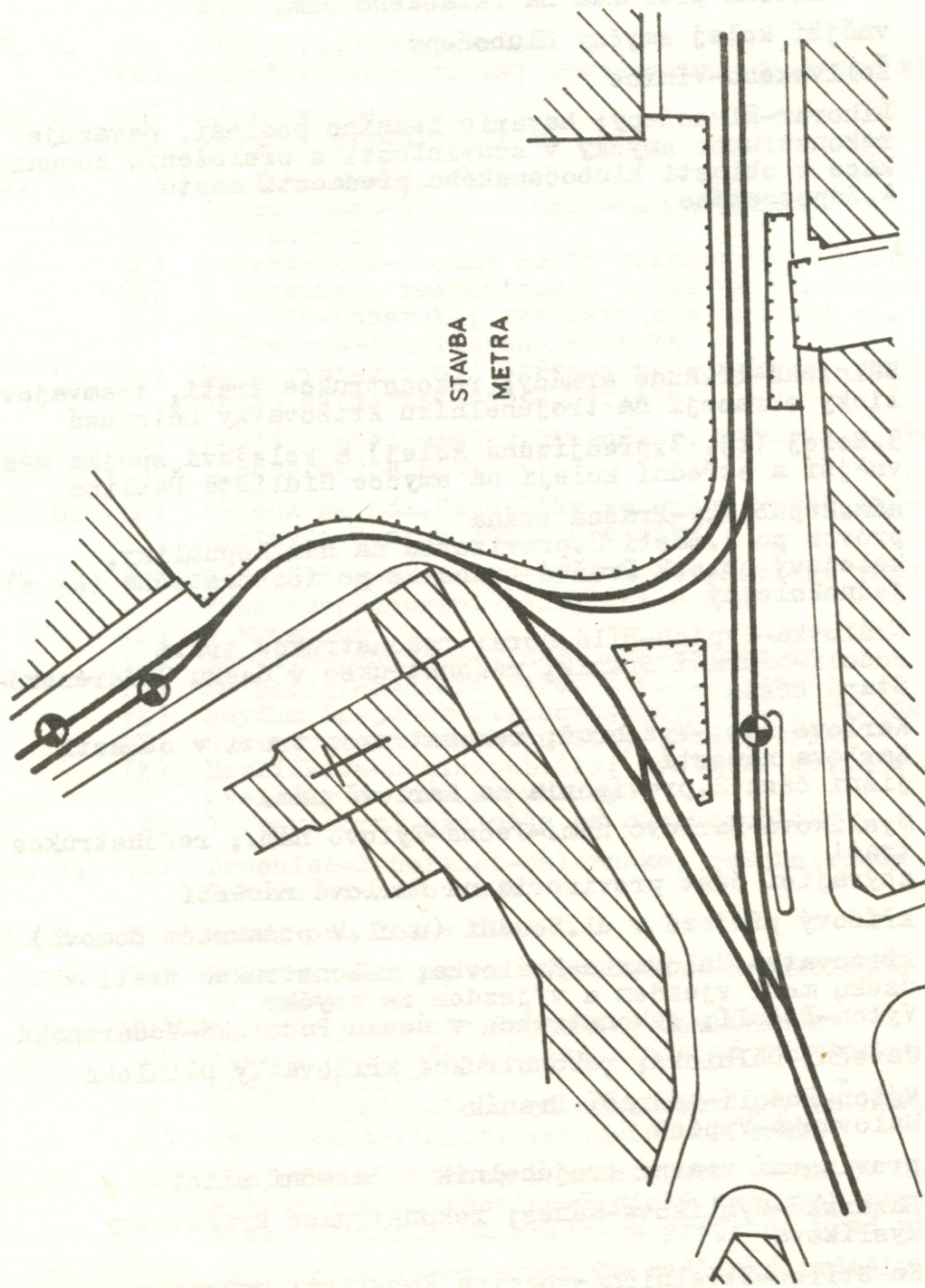
9. 2. (X) nám.Republiky-Sokolovská; rekonstrukce trati v úseku  
Havlíčкова-Sokolovská a přestavba křižovatky Sokolovská  
16. 2. (X) Vladimírova-Spořilov; rekonstrukce úseků Michelská-  
Chodovská a Vladimírova-Na Jezerce  
5. 3. (X) Vápenka-Spojovací; rekonstrukce trati  
6. 4. (X) Národní divadlo-Palackého nám.  
(X) Myslíkova; rekonstrukce trati na Gottwaldově nábřeží  
(X) Blanická-Flora; výstavba vodovodu a rekonstrukce trati  
X! provizorní výhybky v Jičínské a na tř.W.Piecka  
8. 4. X,X! Na Florenci (Sokolovská-nádraží Střed), vč. provizorní  
dvoukolejné přeložky u nádraží, trať odpojena na obou  
koncích  
11. 4. (D) nám.Republiky-Sokolovská; křižovatka Sokolovská upravena  
jako dvoukolejný trojúhelník  
(D) Havlíčkova (mezi ul.Na poříčí a Na Florenci), na křižo-  
vatce Na poříčí vloženy výhybky pro budoucí oblouk  
ve směru nám.Republiky-Havlíčкова

22. 4. (X) Čechův most-Staroměstská-Malostranská; rekonstrukce trati v ul.17.listopadu a úprava parovodu na Klárově
25. 5. (D) Myslíkova  
(D) Mánes-Palackého nám.
1. 6. (X) kolej pro TBZ v ÚDDP; rekonstrukce
7. 6. (X) Střešovická-Malovanka; rekonstrukce části křižovatky Střešovická
22. 6. (D) Střešovická-Malovanka  
(X) Střešovická-Petřiny; rekonstrukce 2.části křižovatky
30. 6. (D) Vápenka-Spojovací  
(D) Národní divadlo-Mánes
4. 7. (D) Vladimírova-Spořilov  
(D) Čechův most-Staroměstská-Malostranská  
(D) Střešovická-Petřiny  
(X) Střešovická-Prašný most; rekonstrukce trati  
(X) U Brusnice; rekonstrukce trati na tř.Obránců míru  
(X) Perštýn-Lazarská; rekonstrukce Spálené ul.  
(X) Bolzanova-Jindřišská-Lazarská  
(X) Na poříčí-nádraží Střed-nám.M.Gorkého; rekonstrukce úseku Na poříčí-nám.M.Gorkého
25. 7. (X) vnější kolej smyčky Hlubočepy; havárie a přeložka inženýrských sítí
23. 8. (X) oblouk na nám.Republiky ve směru Revoluční-Na poříčí; výstavba 2.provizorní přeložky
1. 9. (D) Střešovická-Prašný most; u střešovické vozovny zkrácena kusá bezpečnostní kolej asi o 4 m  
(D) U Brusnice  
(D) Perštýn-Lazarská-Jindřišská-Bolzanova  
(D) Na poříčí-nádraží Střed-nám.M.Gorkého  
(X) smyčka Špejchar-Strossmayerovo nám.; rekonstrukce trati  
(X) Svermův most-nám.Republiky-Prašná brána  
(X) Havlíčkova-nám.Republiky; výstavba metra a 2.provizorní přeložky na nám.Republiky  
X! 1.provizorní přeložka na nám.Republiky
13. 9. (X) Brusnice-Pohořelec-Malovanka; rekonstrukce úseku Pohořelec-Malovanka
15. 9. (D) kolej pro TBZ v ÚDDP
- 3.10. (D) Blanická-Flora; na tř.W.Piecka dvoukolejná trať přeložena na severněji  
(D) Svermův most-nám.Republiky-Havlíčkova  
D! provoz na 1.části 2.jednokolejné provizorní přeložky na nám.Republiky  
D dvoukolejný oblouk od nám.Republiky do Havlíčkovy ul.  
(X) Želivského-Vinice; rekonstrukce trati
- 17.10. (X) Trojská-Ke Stírce; rekonstrukce trati (v úseku Elektrárna Holešovice-Trojská zachován tramvajový provoz, vlaky obracejí na křížovém přejezdu před stanicí Trojská)
- 1.11. X Laurová-Radlice; výstavba radlické radiály
- 7.11. (D) Národní divadlo-Staroměstská  
D na Smetanově nábřeží vložen pravý přejezd  
(D) Brusnice-Pohořelec-Malovanka

- 16.11. (D) Trojská-Ke Stírce
- 21.11. (D) Ženské domovy-Laurová  
D vratný jednokolejný trojúhelník ve stanici Laurová  
(D) smyčka Špejchar-Strossmayerovo nám.  
(X) Morán-Palackého náměstí; výstavba metra, rekonstrukce trati  
X! provizorní přeložka na Palackého nám.
- 30.11. (D) vnější kolej smyčky Hlubočepy
- 3.12. (D) Želivského-Vinice
- 22.12. (X) Lihovar-Hlubočepy; havárie zemního podloží, navazuje rekonstrukce smyčky v souvislosti s přeložením komunikace v oblasti hlubočepského předmostí mostu A.Zápotockého

1 9 8 4  
=====

- 10. 1. (X) Dělnická-tř.Rudé armády; rekonstrukce trati, tramvajové linky obracejí na trojúhelníku křižovatky Dělnická
- 31. 1. D 3.kolej (tj. 2.předjízdna kolej) a kolejová spojka mezi vnější a střední kolejí na smyčce Sídliště Dáblice
- 1. 2. (D) nám.Republiky-Prašná brána  
D! provoz po 2.části 2.provizoria na nám.Republiky, kolejový oblouk Prašná brána-Na poříčí částečně (64 m) jednokolejný
- 14. 2. (X) Královka-Vypich-Bílá hora; rekonstrukce trati  
(X) Podolí-nádraží Braník; rekonstrukce v úseku Vodárenská-Stará cesta
- 6. 3. (X) Karlovo nám.-Vyšehrad; rekonstrukce trati v oblasti Karlova náměstí  
X! jižní část 2.provizoria na Karlově nám.
- 3. 5. (X) Myslíkova-Karlovo nám.-Ječná-Tylovo nám.; rekonstrukce trati  
X! zbývající část provizoria na Karlově náměstí
- 5.§ X křížový přejezd v ul.Soudní (u ul.V občanském domově)
- 5. 6. (X) křižovatka Malovanka-Královka; rekonstrukce trati v úseku mezi vjezdem a výjezdem ze smyčky  
(X) Výton-Podolí; rekonstrukce v úseku Podolská-Vodárenská
- 30. 6. (X) Jateční-Dělnická; rekonstrukce křižovatky Dělnická
- 2. 7. (D) Výton-Podolí-nádraží Braník  
(D) Malovanka-Vypich
- 13. 7. D! provizorní vratný trojúhelník v Jateční ulici
- 16. 7. (X) Lazarská-Myslíkova-Mánes; rekonstrukce křižovatky Myslíkova
- 17. 7. (X) Ke Stírce-Střelničná-vozovna Kobylisy; rekonstrukce úseku Ke Stírce-Střelničná  
(X) Střelničná-sídliště Dáblice; oprava trati v podjezdu u zastávky Nadsídlištní
- 1. 8. (X) Knížecí-Anděl; rekonstrukce trati a přestavba křižovatky Anděl



STAVBA  
METRA

Druhé provizorium na nám. Republiky při výstavbě metra v letech

1984 - 1985



1. 9. (D) Ke Stírce-vozovna Kobylysy  
(D) Střelnická-sídliště Dáblice  
(D) Lazarská-Karlovo nám.-Ječná-Tylovo nám.; trať v nové ose  
(D) Karlovo nám.-Vyšehrad  
(D) obnoven dvoukolejný oblouk na Karlově náměstí od Moráně do Ječné ul.  
(X) Anděl-Palackého nám.; rekonstrukce křižovatek Anděl a Palackého náměstí  
(X) Národní divadlo-Výtoň; rekonstrukce křižovaty Palackého nám.  
X dvoukolejný oblouk z Palackého mostu k Jiráskovu nám.
18. 9. (X) Koh-i-noor-Průběžná; rekonstrukce úseku Bělocerkevská-nám.Kubánské revoluce  
(X) smyčka Nám.Kubánské revoluce; rekonstrukce smyčky
- 1.10. (D) Knížecí-Anděl-Palackého nám.-Morán; trať v Nádražní (úsek Bozděchova-Anděl) v nové ose, přeložena rovněž část trati na Palackého nám. včetně křižovaty. Na obou křižovatkách částečný provoz po nové konstrukci.  
(X) Anděl-Radlická; rekonstrukce trati  
(X) Anděl-Újezd; rekonstrukce křižovaty Anděl
- 16.10. (D) Národní divadlo-Výtoň; úplný provoz po křižovatce Palackého nám.  
(D) Myslíkova
- 20.10. (D) Újezd-Anděl  
X! provizorní trojúhelník v Jateční ulici  
(X) Dopravní podniky-Jateční; likvidace provizoria v ul. Jateční a rekonstrukce oblouku u Jatek
- 3.11. (D) Elektrárna Holešovice (Fučíkova)-Osadní-Dělnická  
(D) Dopravní podniky-Dělnická-tr.Rudé armády
- 13.11. (X) Čechovo nám.-Koh-i-noor-Minská; rekonstrukce křižovaty Koh-i-noor
- 26.11. (D) Anděl-Radlická  
D nový dvoukolejný oblouk Nádražní-Plzeňská na křižovatce Anděl (dokončena přestavba uzlu)
- 3.12. (D) Čechovo nám.-Koh-i-noor  
(D) Minská-Průběžná

1 9 8 5

=====

22. 1. (X) Strossmayerovo nám.-PKOJF-Fučíkova; rekonstrukce trati v ul.Dukelských hrdinů  
(X) Plzenka-Lihovar; rekonstrukce trati, výstavba definitivní přeložky u smíchovského nádraží  
D! provizorní vratný trojúhelník v Kotevní ulici
1. 3. (X) Perštýn-Prašná brána; úpravy trati v ul.Na příkopě
11. 3. (D) Perštýn-Prašná brána  
(X) výluka levé koleje (ve směru Prašná brána-Panská); přeložka inženýrských sítí v ul.Na příkopě  
D! vloženy provizorní výhybky pro zabezpečení jednokolejného provozu v úseku Prašná brána-Panská (125 m)
15. 3. (X) smyčka Podolí; úprava průjezdného profilu
18. 3. (X) Vladimírova-Spořilov; rekonstrukce trati v Nuselské ul.
15. 4. (D) Strossmayerovo nám.-Fučíkova

17. 4. (D) smyčka Nám. Kubánské revoluce
30. 4. (D) smyčka Podolí
13. 5. (X) Újezd-Malostranská; rekonstrukce trati v Letenské ulici
18. 5. D! provizorní jednokolejná přeložka na Jungmannově nám. prodloužena až do ul. 28. října k Můstku; oprava pláštů budov
28. 5. X! provizorní trojúhelník v Kotevní ulici
4. 6. (D) Plzeňka-Lihovar-Hlubočepy; trať u smíchovského nádraží v nové ose; smyčka Hlubočepy mírně přeložena
10. 6. (D) Vladimírova-Spořilov
11. 6. (D) Vypich-Bílá hora; trať v nové ose
16. 6. (D) Újezd-Klárov
17. 6. (D) obnoven dvoukolejný provoz v ul. Na příkopě; provizorní výhybky (bez napojení na obnovenou kolej) ponechány v trati
4. 7. X Perštýn-Mústek-Prašná brána-nám. Republiky (včetně provizorií)  
X Prašná brána-Hybernská-Opletalova  
(X) Vladimírova-vozovna Pankrác; rekonstrukce trati v Tábořské ulici  
(X) Sokolovská-Vltavská; rekonstrukce křižovatky Sokolovská
9. 7. (X) Průběžná-nádraží Hostivař; rekonstrukce trati  
(X) Havlíčkova-Sokolovská-Palmovka; rekonstrukce uzlu Sokolovská a úseku Invalidovna-Uřova  
(X) Morán-Palackého nám.; oprava pláštů budov
29. 7. (X) Švermův most-nám. Republiky-Havlíčkova; rekonstrukce nám. Republiky, výstavba definitivní přeložky  
X! 2. provizorium na nám. Republiky  
(D) Havlíčkova-Sokolovská-Vltavská
16. 8. (D) Morán-Palackého nám.  
(X) Morán-Vyšehrad; rekonstrukce trati ve Vyšehradské ulici
28. 8. (D) Vladimírova-vozovna Pankrác (manipulačně, v pravidelném provozu od 31.8.)
31. 8. (D) Sokolovská-Palmovka; trať u stanice metra přeložena do definitivní osy, napojena nová smyčka Sokolovská  
D pravý přejezd na Invalidovně  
(D) Švermův most-nám. Republiky-Havlíčkova; trať na nám. Republiky přeložena do nové osy (prostý dvoukolejný oblouk z Revoluční do ul. Na poříčí)
2. 9. (X) Želivského-Ohrada-Spojovací; rekonstrukce trati v ul. Želivského  
(X) Olšanské nám.-Nákladové nádraží Žižkov; výluka pro rekonstrukci Želivského ulice
16. 9. X přejezd pod Hercovkou v ul. Trojské
1. 10. (D) Průběžná-Radošovická
24. 10. D smyčka Sokolovská (pro pravidelný provoz až od 3. 11.)
3. 11. (D) Morán-Vyšehrad  
(D) Želivského-Ohrada-Spojovací  
(D) Olšanské nám.-Nákladové nádraží Žižkov
5. 12. (D) Radošovická-nádraží Hostivař  
D nové oblouky na smyčce Radošovická ve směru z (do) Hostivaře

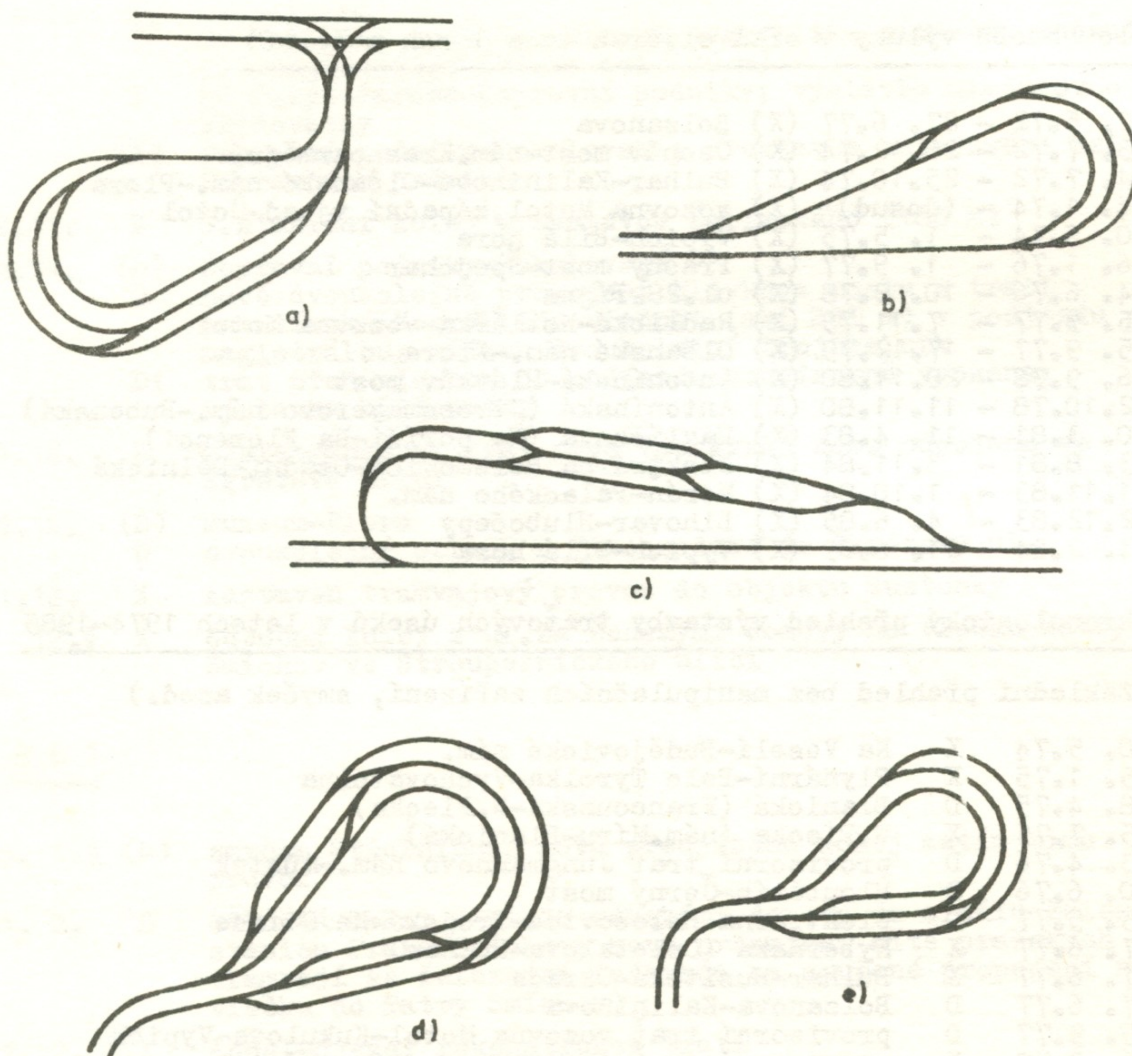
Dlouhodobé výluky v síti el.drah (cca 1 rok a delší)

2.	5.72	-	27.	6.77	(X)	Bolzanova
3.	7.72	-	28.	12.74	(X)	Cechův most-nám.Krasnoarmějců
24.	7.72	-	25.	10.74	(X)	Bulhar-Kalininova-Olšanské nám.-Flora
14.	1.74	-	(dosud)		(X)	vozovna Motol,západní vjezd-Motol
20.	5.74	-	1.	5.75	(X)	Vypich-Bílá hora
16.	1.76	-	1.	9.77	(X)	Prašný most-Spejchar
4.	6.76	-	10.	2.78	(X)	ul.28.října
5.	9.77	-	7.	11.79	(X)	Radlická-Kotlářka-vozovna Motol
5.	9.77	-	17.	12.79	(X)	Olšanské nám.-Flora
16.	9.78	-	28.	11.80	(X)	Antonínská-Hlávkův most
2.	10.78	-	11.	11.80	(X)	Antonínská (Strossmayerovo nám.-Bubenská)
20.	3.81	-	11.	4.83	(X)	Havlíčkova (Na poříčí-Na Florenci)
3.	8.81	-	3.	11.84	(X)	Elektrárna Holešovice-Osadní-Dělnická
21.	11.83	-	1.	10.84	(X)	Morán-Palackého nám.
22.	12.83	-	4.	6.85	(X)	Lihovar-Hlubočepy
14.	2.84	-	11.	6.85	(X)	Vypich-Bílá hora

Chronologický přehled výstavby traťových úseků v letech 1974-1985

(Základní přehled bez manipulačních zařízení, smyček apod.)

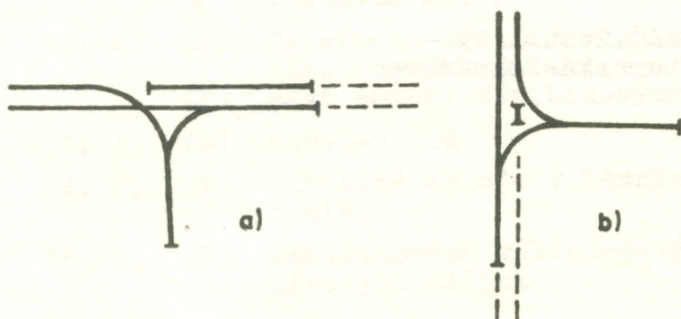
10.	5.74	X	Na Veselí-Budějovické nám.
15.	1.75	X	Plynární-Pelc Tyrolka-Vychovatelna
28.	4.75	D	Blanická (Francouzská-W.Piecka)
25.	7.75	X	W.Piecka (nám.Míru-Blanická)
3.	4.76	D	provizorní trať Jungmannovo nám.-Mústek
30.	6.76	D	Hloubětín-Černý most
5.	5.77	D	Elektrárna Holešovice-Trojská-Ke Stírce
27.	6.77	X	Hybernská (Opletalova-Bulhar)
27.	6.77	X	Bulhar-Husitská-Ohrada
27.	6.77	D	Bolzanova-Kalininova
5.	9.77	D	provizorní trať vozovna Motol-Kukulova-Vypich
6.	3.78	X	provizorní trať Jungmannovo nám.-Mústek
25.	3.78	X	Opletalova-Hlavní nádraží-Muzeum
15.	5.78	X	Resslova
2.	10.78	X	Bubenská-Veletřžní
12.	11.79	X	provizorní trať vozovna Motol-Vypich
2.	7.80	X	Bulovka-Vychovatelna-Okrouhlická (stará trať)
29.	8.80	D	Bulovka-Okrouhlická (přeložená trať)
7.	11.80	X	Dopravní podniky-Negrelliho viadukt
11.	11.80	D	Antonínská-Negrelliho viadukt
11.	11.80	X	nábř.kpt.Jaroše-Dopravní podniky
13.	12.80	X	Mústek-Muzeum-Škrétova
1.	7.82	D	provizorní trať v ul.Na rozcestí
26.	8.82	X	provizorní trať v ul.Na rozcestí
4.	10.82	D	nám.J.Marata-nádraží Hostivař
8.	4.83	X	Sokolovská-Na Florenci-nádraží Střed
1.	11.83	X	Laurová-Radlice
4.	7.85	X	Perštýn-Mústek-nám.Republiky
4.	7.85	X	Prašná brána-Hybernská-Bolzanova



Schematická znázornění kolejových smyček z let 1974 - 1985 :

- a) Špejchar (1978)
- b) Černý most (1976)
- c) Koblárka (po rekonstrukci od roku 1979)
- d) Nádraží Hostivař (1982)
- e) Sídliště Dáblice (po rekonstrukci od r.1984)

Příklady provizorních vratných trojúhelníků :



- a) Molákova (1981, 1982)
- b) Kotevní (1985)

L I N K Y

K hlavním charakteristikám celého období patří velký počet změn ve vedení linek a to jak trvalých, tak i dočasných. Důvodem trvalých změn byla převážně postupná přestavba dopravního systému, během níž se při uvádění nových tratí metra do provozu mění zásadně funkce povrchové dopravy. Četnost trvalých změn, at již jsou charakterizovány jakkoliv, byla téměř trojnásobná ve srovnání s předcházejícím obdobím. Dočasné změny jsou důsledkem výstavby komunikační sítě a stanic metra, rekonstrukce tramvajových tratí apod. Rovněž jejich počet je mnohem větší než v minulých deseti letech. Dalším typickým rysem sledovaného období je kumulace trvalých změn v povrchové dopravě k určitým příležitostem, jimiž je obvykle zahájení provozu na novém tratovém úseku metra s případnými souvisejícími úpravami kolejové sítě tramvají. Linky tramvají a autobusů byly upravovány tak, aby se v maximální míře přizpůsobily novým požadavkům, vyplývajícím ze změněné situace. Národním příkladem největších komplexů změn jsou obě hraniční data našeho období. K 9.5. 1974 ovlivnil celou dopravní síť nejen první provozní úsek pražského metra, ale i změna přestupného tarifu na nepřestupný (která byla důvodem k uspořádání sítě linek s ohledem na minimalizaci počtu přestupů a odstranila zároveň rozdíl mezi základní a překryvnou sítí autobusů) a dále ukončení výměny vozového parku tramvají. Ke dni dokončení výstavby metra v centrální oblasti města a zprovoznění jeho třetí tratí 2.11.1985 souvisely úpravy v síti i se snahou o vytvoření podmínek pro stabilizaci sítě tramvajových linek.

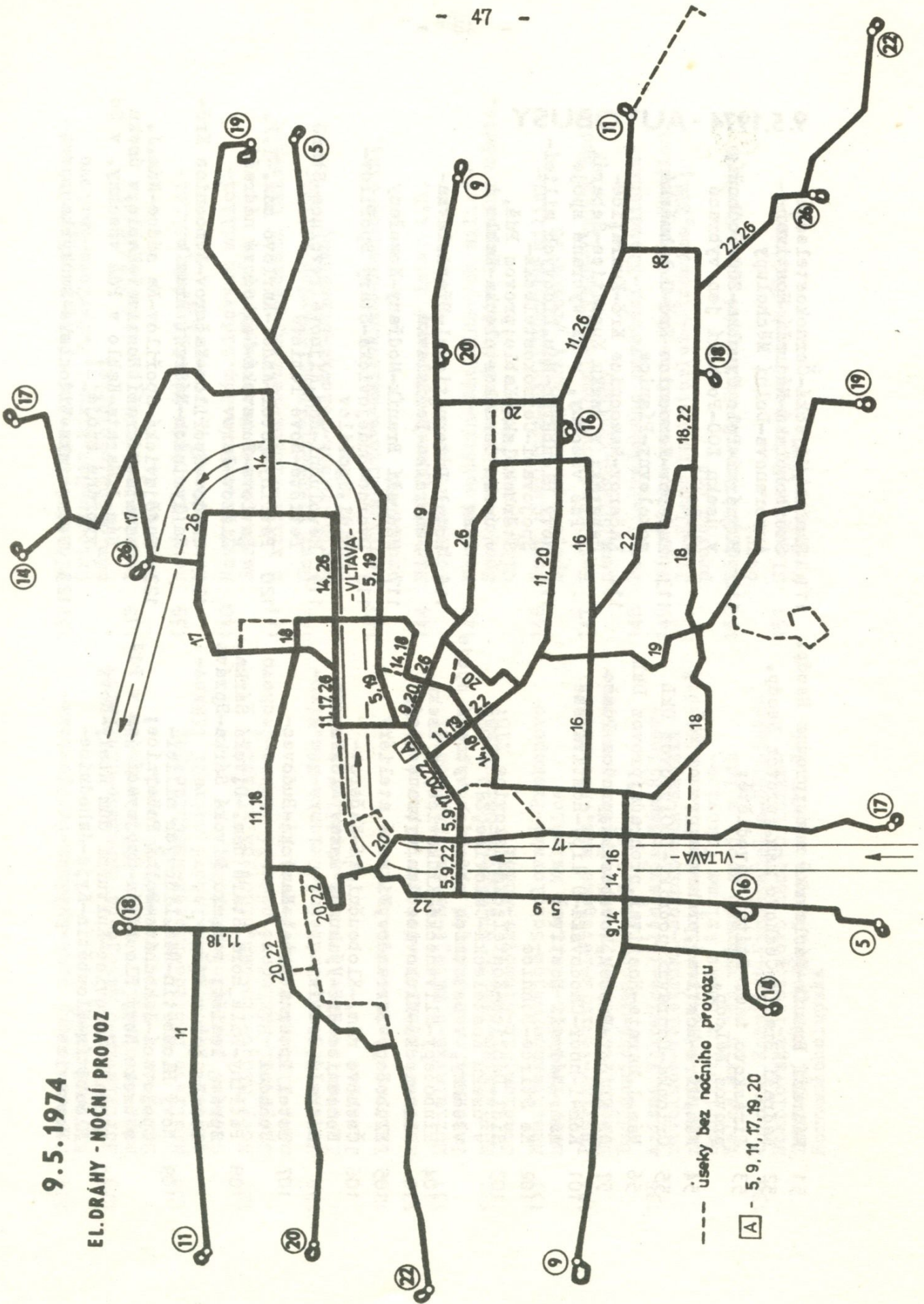
Metro v maximální míře ovlivnilo uspořádání ostatní hromadné dopravy, samo je však z hlediska vedení linek zcela jednoduché. Přijetím zásady autonomie jednotlivých tratí se jedná pouze o tři jednoduché a na sobě provozně nezávislé linky, prodlužované dle zprovoznování nových tratových úseků, tj. na lince A jednou, na lince C dvakrát.

Na vývoj sítě tramvajových linek měl největší vliv postupný rozvoj metra a zároveň redukce kolejové sítě zejména v centrální oblasti města. Vzhledem k těsné významové vazbě většiny tramvajových linek vyvolala každá úprava celý řetěz navazujících změn, často i ve vzdálených místech sítě. Protože neexistovala pevná koncepce vývoje vedení linek, ukázaly se některé změny ze zpětného pohledu jako nadbytečné. I změny plně oprávněné však často vzbuzují dojem provizorií vzhledem ke krátkodobé platnosti, způsobené v těchto případech rychlou změnou vnějších podmínek. Podrobný popis jednotlivých linek nebylo možné do této publikace zařadit s ohledem na jejich rozsah. Je proto nahrazen větším počtem schemat sítě, které naznačený vývoj dokumentují bez potřeby rozsáhlých komentářů. Je uvedeno vždy pravidelné vedení linek bez případných dočasných výluk. Protože jednotlivé provozní úseky metra byly otvírány slavnostně, dělo se tak většinou ve dnech pracovního volna a klidu. Navazující dopravní opatření se v plném rozsahu mohla projevit - s ohledem na existenci řady linek provozovaných jen ve špičkách pracovních dnů - až v nejbližší pracovní den. Pro přehlednost však uvádíme tyto komplexy změn pod datem jejich teoretické platnosti, které lépe vystihuje vzájemné souvislosti. První schema s datem 9.5.1974 tak např. dokumentuje stav sítě, platný v plném rozsahu od 12.5.1974 (pondělí). Zde je možné bezprostřední srovnání s předcházejícím stavem, který je obsažen v publikaci Pražská městská doprava 1945-1974 na str.100 (resp. 101 pro noční provoz). Ve schématu je zakresleno vedení linek v ranní přepravní špičce, kdy jich bylo v provozu všech 32. Linka d-3 jezdila jen v ranní špičce, linky d-7,25,32 jen v ranní a odpolední špičce pracovních dnů; dále v omezeném rozsahu



9.5.1974

EL. DRÁHY - NOČNÍ PROVOZ



--- úseky bez nočního provozu

A - 5, 9, 11, 17, 19, 20

## 9.5.1974 - AUTOBUSY

- |     |   |     |  |
|-----|---|-----|--|
| 51  | Nádraží Braník-Václavské nám.; provoz Neodp.  | 111 | Skalka, Hájecká-Černokostecká-Stěrboholská-Nádraží Hostivař-Autorenova-Dolní Měcholupy   |
| 52  | Nádraží Braník-Čechovo nám.; provoz Neodp.  | 112 | Plynární-Pelc Tyrolka-ZOO-Podhoří; v úseku ZOO-Podhoří jen vybrané spoje   |
| 53  | Jiráskovo nám.-Státní závodistiště; provoz NeLodp.  | 113 | Kačerov-Nemocnice Krč-U libušské sokolovny-Písnice   |
| 54  | Nám.Míru-Hostivař,přehrada;provoz DkL   | 114 | Kačerov-Nemocnice Krč-Kunratice-Seberák; v úseku Kunratice-Seberák v Pdš všechny, v Dk vybrané spoje                           |
| 55  | Orionka-Dopravní podniky-ZOO;provoz DkL   | 115 | Nový Hloubětín-Nám.Lidových milicí-Spojovací-Černokostecká-Stěrboholská-Kablo;provoz Pdš, v úseku Černokostecká-Kablo i Pdsv   |
| 56  | Nám.J.Marata-Hostivař,přehrada;provoz DkL   | 116 | Hotel International-Břetislavka-Jenerálka-Bořislavka   |
| 57  | DP Klíčov-Prosek,Novoborská;provoz Pdššo  | 117 | Nádraží Braník-Modřany-Komořany  |
| 101 | Koh-i-noor-Chodovská-U lípy-Hostivařské nám.-Nádraží Hostivař   | 118 | Dvorce-Budějovická-Starý Spořilov-Sídl.Spořilov  |
| 102 | Ke Stírce-Bohnice   | 119 | Revoluční-Nám.Říjnové revoluce-Staré letiště-Nové letiště  |
| 103 | Sídl.Ďáblice-Kostelecká-Čakovice,ZJD; v úseku Kostelecká-Čakovice,ZJD v Pdš všechny, v ostatních obdobích vybrané spoje | 120 | Petřiny-Motol-Anděl-Karlovo nám.-I.P.Pavlova-Sumavská-Nákladové nádraží Žižkov-Jarov   |
| 104 | Hlubočepy-Slivenecká-Klukovice; v úseku Slivenecká-Klukovice jen vybrané spoje  | 121 | Chodov-Spořilov-Kačerov-Nemocnice Krč-Na lysinách-Nádraží Braník   |
| 105 | Hlubočepy-Barrandov,Filmové ateliéry  | 122 | Budějovická-Spořilov-Na sádce-Nám.J.Marata-Nádraží Hostivař-Kablo;v úseku Nám.J.Marata-Kablo v Pdš všechny, v So vybrané spoje |
| 106 | Čechovo nám.-Kloboučnická-Kačerov-Nemocnice Krč-Výzkumný ústav A.S.Popova-Nádraží Braník                                | 123 | Demartinka-Vidoulská-Šmukýřka  |
| 107 | Hotel International-Kamýcká-Budovec-Suchdol   |     |  |
| 108 | Petřiny-Bílá hora-Staré nám.-Divoká Šárka-Správa letiště; v úseku Divoká Šárka-Správa letiště jen v Pdš                 |     |  |
| 109 | Nový Hloubětín-Nám.Lidových milicí-Spojovací-Jahodnice-Dolní Počernice; v úseku Nový Hloubětín-Spojovací jen v Pdš      |     |  |
| 110 | Nádraží Čakovice-Kulturní dům Kbely-Nový Hloubětín-Hloubětín-Kyje-Jahodnice-Hostavice                                   |     |  |

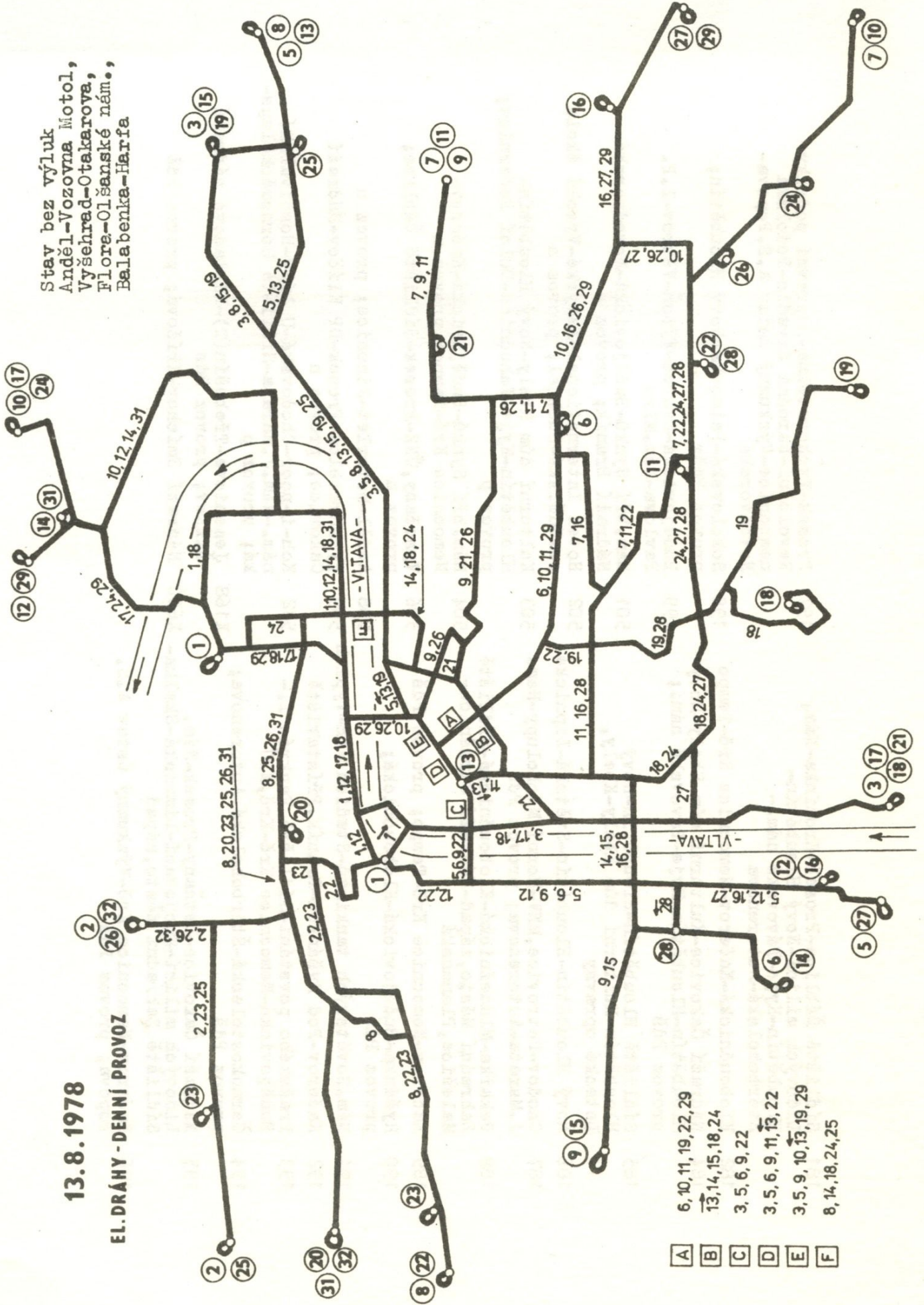


- |     |  |     |   |
|-----|--|-----|---|
| 124 | Dvorce-Zelený pruh-Ryšánka-Budějovická-Kloboučnická  | 137 | Sídlisté Zahradní Město, západ-Průběžná-Orionka-Nám. Míru-I. P. Pavlova-Karlovo nám.-Anděl-Motorlet |
| 125 | Bořislavka-U Matěje-Na Santince-Sibiřské nám.-Revoluční; v úseku Bořislavka-Na Santince v Pdšr jen každý 2. spoj   | 138 | Podolí-Pražského povstání-Sídlisté Pankrác I.   |
| 126 | Sídlisté Dáblice-Prosek-Nám. Lidových milicí-Šilicí-Spojovací-Nákladové nádraží Žižkov-Cechovo nám.-Kloboučnická   | 139 | Nový Hloubětín-Nám. Lidových milicí-Harfa-Ohrada; provoz Pdš  |
| 127 | Nový Hloubětín-Nám. Lidových milicí-Spojovací-Nákladové nádraží Žižkov-Cechovo nám.-Kloboučnická; provoz Pdš   | 140 | Nový Hloubětín-Nám. Lidových milicí-Harfa-Ohrada-Bezovka-Nám. Míru                                  |
| 128 | Skalka, Hájecká-Průběžná-Orionka-Nám. Míru-I. P. Pavlova-Karlovo nám.-Anděl-Motorlet-Jinonice  | 141 | U kříže-Prosek-Letňany-Nádraží Čakovice   |
| 129 | Lihovar-Dostihová-Iahovice   | 142 | Nový Hloubětín-Nám. Lidových milicí-Harfa-Ohrada-Bezovka-Mánesova; provoz Pdšr                      |
| 130 | Anděl-Vrchlického-Motorlet-Jinonice, ZPA   | 143 | Dejvice, Zikova-Malovanka-Stadion Jih; provoz Pd  |
| 131 | Bořislavka-U Matěje-Na Santince-Hotel International-Nádraží Bubeneč-Spejchar   | 144 | Nádraží Braník-Výzkumný ústav A.S. Popova-Tempo   |
| 132 | Bořislavka-Nám. Na Ořechovce-Malovanka-Stadion Jih-Klamovka-Anděl  | 145 | Nový Hloubětín-Nám. Lidových milicí-Spojovací-Limuzská-Skalka-Zahradní Město, Cíl; provoz Pdš       |
| 133 | Nám. Krasnoarmějců-Sokolovská-Prokopovo nám.-Třebešín-Sídlisté Malešice  | 146 | Nový Hloubětín-Nám. Lidových milicí-Spojovací-Hostýnská; provoz Pd                                  |
| 134 | Petřiny-Větrník-Letecké nám.-Revoluční-Národní divadlo-Výton-Pražského povstání-Budějovická-Nemocnice Krč-Tempo  | 147 | Hotel International-Kamýcká-Vysoká škola zemědělská-Výchledy  |
| 135 | Aritma Vokovice-Veleslavín-Nám. Říjnové revoluce-Veletržní-Sokolovská-Rajská zahrada-Nám. Míru-Slavie-Spořilov-Sídlisté Spořilov; v úseku Aritma Vokovice-Veleslavín jen vybrané spoje v Pdš | 148 | Podolí-Pražského povstání-Klaudíanka  |
| 136 | Vozovna Kobylisy-Vychovatelna-Dělnická-Sokolovská-Prokopovo nám.-Orionka-Zahradní Město-Nám. J. Marata-Sídlisté Hornoměřolská  | 149 | Nám. Říjnové revoluce-Malovanka-Stadion Jih-Klamovka-Motorlet-Jinonice, ZPA; provoz Pdš             |
|     |  | 150 | Nádraží Braník-Baumanské nám.-Tyršova čtvrt   |
|     |  | 151 | Slovanka-Bulovka-Prosek-Klíčovská-Vysočany, UNZ   |

- 152 Ke Stírce-Čimice-Dolní Chabry, MNV-Čakovice, ŽJD; v úseku Čimice-Dolní Chabry, MNV jen vybrané spoje, v úseku Dolní Chabry, MNV-Čakovice, ŽJD jen vybrané spoje v Pdš
- 153 Anděl-Motorlet; provoz Pdš
- 154 Budějovická-Spořilov-Na sádce-Petrovice, MNV-Horní Měcholupy-Nám. J. Maratě
- 155 Petřiny-Větrník-Letenské nám.-Revoluční-Národní divadlo-Karlovo nám.-I. P. Pavlova-Nám. Míru-Hollarovo nám.-Sídliště Malešice
- 156 Revoluční-Dopravní podniky-Vychovatelna-Prosek; provoz Pdš
- 157 Vychovatelna-Prosek-Vysočany, ÚNZ
- 158 Vysočany, ÚNZ-Prosek-Letňany-Nádraží Čakovice-Čakovice, ZPA-Miškovice; v úseku Čakovice, ZPA-Miškovice jen vybrané spoje
- 159 Vysočany, ÚNZ-Prosek-Letňany-Nádraží Čakovice; provoz Pdš
- 160 Hotel International-Břetislavka-Lysolaje
- 161 Bořislavka-Jenerálka-Nebošice
- 162 Vozovna Kobylišy-Dolní Chabry, Mateřská škola
- 163 Černokostecká-Štěrboholská-Štěrboholy
- 164 Bílá hora-Řepy, závod-Zličín, křižovatka-Motol-Kotlářka
- 165 Šeberák-U pošty-Modřany-Komořany; provoz Pdš
- 166 U kříže-Prosek-Letňany-Nádraží Čakovice-Třeboradice-Teplárna Třeboradice; v úseku Třeboradice-Teplárna Třeboradice jen vybrané spoje v Pdš
- 167 Kotlářka-Pod motolskou nemocnicí-Nemocnice Motol
- 168 Jeseniova-Tesla-Nákladové nádraží Žižkov-Hollarovo nám. (T)-Židovské hřbitovy (Z)-Sídliště Malešice; provoz Pdš
- 169 Lovosická-Nám. Lidových milicí-Spojovací-Malešické nám.-Černokostecká
- 170 Nádraží Braník-Modřany-Baba III
- 171 Sídliště Spořilov-Spořilov-Kačerov-Nemocnice Krč-Výzkumný ústav A. S. Popova
- 172 Lihovar-Dostihová-Lahovičky (Z)-Velká Chuchle, Nám. Omladiny
- 173 Nádraží Braník-Modřany-(Točná (T))-Cholupice; na Točnou zajíždí v Pd od 19.00 hodin, v Dk celodenně
- 174 Nám. Říjnové revoluce-Veletržní-Sokolovská-Rajská zahrada-Nám. Míru-Čechovo nám.; provoz Pdš
- 175 Vozovna Kobylišy-Vychovatelna-Dělnická-Sokolovská-Prokopovo nám.-Orionka-Zahradní Město-Zahradní Město, Cíl; provoz Pdš
- 176 Průběžná-Orionka-Nám. Míru-I. P. Pavlova-Karlovo nám.-Arbesovo nám.-Stadion Jih
- 178 Chodov-Spořilov-Budějovická-Zemanka; provoz Pdš
- 179 Kotlářka-Motol-Vypich-Petřiny-Divoká Sárka-Staré letiště-Nové letiště
- 180 Sídliště Rybníčky-Průběžná-Orionka-Nám. Míru-I. P. Pavlova-Karlovo nám.; provoz Pdš

- 181 Sídliště Dáblice-Prosek-Krocínka-Nám.  
Lidových milicí-Nový Hloubětín-  
Hloubětín-Kyje-Pávovské nám.-  
Štěrboholská-Autorenova
- 182 Kloboučnická-Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo
- 184 Nádraží Čakovice-Kulturní dům Kbely-Nový  
Hloubětín-Hloubětín-Kyje-Pávovské nám.;  
provoz Pdš
- 185 Sídliště Hloubětín-Hloubětín-Nový  
Hloubětín-Kulturní dům Kbely-Kbely,  
Letecké opravny
- 186 Nový Hloubětín-Hloubětín-Světská-Lipnická
- 187 Chodov-Petrovice,MNV-Horní Měcholupy-Nám.  
J.Marata-Autorenova; provoz Pdš
- 188 Pekařka-Mládežnická-Kloboučnická-Sídliště  
Zahradní Město,západ-Nádraží Strašnice-  
Malešice,Plananská
- 189 Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo; provoz Pdš
- 190 Ryšánka-Budějovická-Kloboučnická;  
provoz Pdš
- 191 Nám.Sovětských tankistů-Stadion Jih-Vypich
- 192 Kačerov-Pod Ryšánkou-Braník,Přístaviště
- 193 Pražského povstání-Sídliště Pankrác I.-  
Budějovická-Nemocnice Krč-Krč,MBÚ
- 194 Černokostecká-Štěrboholská-Autorenova;  
provoz Pdš
- 195 Nádraží Čakovice-Letňany-Prosek-Nám.  
Lidových milicí-Spojovací-Limuzská-Skalka-  
Sídliště Zahradní Město,západ
- 196 Kačerov-Nemocnice Krč-Výzkumný ústav A.S.  
Popova; provoz Pdš
- 197 Prosek-Výchovatelna-Dopravní podniky-  
Revoluční-Národní divadlo-Podolská  
nemocnice-Výzkumný ústav A.S.Popova-  
Novodvorská
- 198 Sokolovská-Palmovka-Nový Hloubětín;  
provoz Pdšr
- 199 Budějovická-Dvorce-Výtoň-Větrov-I.P.  
Pavlova-Nám,Míru
- 501 Nám.říí Synků-Budějovická-Novodvorská-  
Nádraží Braník; provoz n
- 502 Hotel International-Kamýcká-Vysoká škola  
zemědělská-Suchdol; provoz n
- 503 Kulturní dům Kbely-Nový Hloubětín-  
Hloubětín-Kyje-Jahodnice-Dolní Počernice;  
provoz p
- 504 Nám.říí Synků-Budějovická-Kačerov-  
Nemocnice Krč-Tempo; provoz n
- 506 Vysočany,ÚNZ-Prosek-Sídliště Dáblice;  
provoz n
- 508 Anděl-Motorlet-Jinonice; provoz n
- 509 Výchovatelna-Prosek-DP Klíčov-Nádraží  
Čakovice; provoz n
- 512 Koh-i-noor-Chodovská-U lípy-Hostivařské  
nám.-Nám.J.Marata-Sídliště Hornoměcholups-  
ká; provoz p
- X168 Jeseniova-Třebešín(T)-Nákladové nádraží  
Žižkov; provoz Pds
- X600 Nádraží Smíchov-Křížová; provoz Pdš

Stav bez výluk  
Anděl-Vozovna Motol,  
Výšehrad-Otakarova,  
Flora-Olišanské nám.,  
Balabenka-Harfa



- A 6, 10, 11, 19, 22, 29
- B 13, 14, 15, 18, 24
- C 3, 5, 6, 9, 22
- D 3, 5, 6, 9, 11, 13, 22
- E 3, 5, 9, 10, 13, 19, 29
- F 8, 14, 18, 24, 25

v určitých úsecích byly vedeny d-4 (Lihovar-Hlubočepy jen Pdš, Neodp), d-8 (Nový Hloubětín-Nám.Lidových milicí jen Pdš), d-27 (Ústřední dílny DP-Cernokostecká jen Pd), d-29 (v tomtéž úseku jen Pdš), d-32 (tamtéž jen část spojů). Přestavba sítě v roce 1974 byla vcelku úspěšná a následných změn bylo poměrně malé množství. Ve větší míře ovlivnilo vedení linek pouze zprovoznění nové trati Partyzánská-Trojská k 5.5.1977. Další velkou změnou byly úpravy v souvislosti se zahájením provozu na lince A metra od 13.8.1978. V tomto případě byl zásah do tramvajové sítě ne zcela přiměřený významu nové trati metra. Byla provedena některá opatření, která bylo možné zdůvodnit teoreticky, avšak jejich praktický dopad byl nepřiznivý mnohdy z hlediska cestujících i provozovatele. Proto musela být brzy provedena řada dílčích úprav s komplexním vyhodnocením k 19.2.1979. Další zásadní změna související s prodloužením linky A metra do stanice Želivského a zrušením tramvajové trati na Václavském nám. již současně spadá do období dlouhých výluk tratí v centru města. Pravidelné vedení linek se v této době (zhruba 1981-1985) stává převážně teoretickým pojmem, neboť platí v průběhu roku jen několik málo měsíců nebo dokonce týdnů. V ostatních obdobích dochází ke komplikovaným odklonům linek, které tak někdy podstatným způsobem mění i svoji funkci. Již od roku 1982 jsou však zpracovávány návrhy na uspořádání sítě k dokončení I. etapy výstavby metra. To umožnilo některé dílčí úpravy provádět v předstihu již s přihlédnutím k výslednému stavu. Dopracovaného návrhu bylo v plné míře použito při změnách k prodloužení linky C metra na Fučíkovu k 3.11.1984, čímž byla usnadněna realizace opatření v následujícím roce. Ta proběhla v zásadě ve dvou termínech - jednak k 2.7.1985 (zrušení tramvajové trati Perštýn-Prašná brána-Nám.Republiky/Opletalova) a konečně k 3.11.1985 (zahájení provozu na lince B metra). K tomuto stavu, zachycenému na posledních schématech (zvláště i pro noční provoz), je nutné doplnit, že z 26 provozovaných linek bylo 6 špičkových (d-13, 14, 19, 20, 21, 23) a všechny linky byly vedeny v neměněných trasách ve všech obdobích dne i týdne.

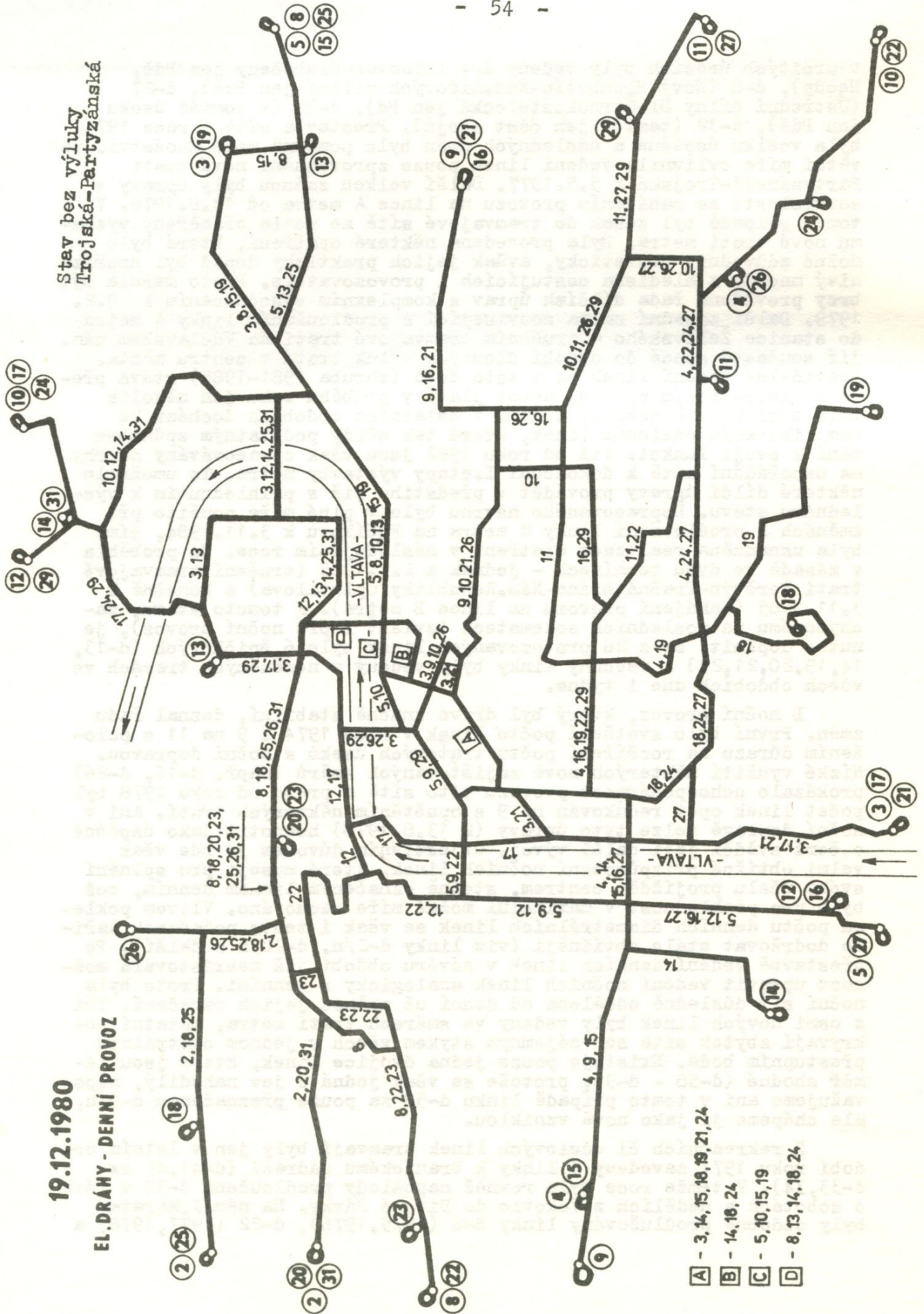
I noční provoz, který byl dříve značně stabilní, doznal řadu změn. První bylo zvětšení počtu linek v roce 1974 z 9 na 11 s položením důrazu na rozšíření počtu tratových úseků s noční dopravou. Nízké využití některých nově zajišťovaných směrů (např. d-16, d-26) prokázalo nehospodárnost provozu této sítě a proto od roku 1978 byl počet linek opět redukován na 9 s opuštěním některých tratí. Ani v noční dopravě nelze tyto úpravy (k 13.8.1978) hodnotit jako úspěšné o čemž svědčí její další vývoj. Objektivním důvodem je zde však velmi obtížné přizpůsobení nočních linek, které musejí pro splnění svého účelu projíždět centrem, stejně označeným linkám denním, což bylo pro přehlednost v maximální možné míře zachováno. Vlivem poklesu počtu denních diametrálních linek se však i tento požadavek dařilo dodržovat stále obtížněji (viz linky d-2/n, d-20/n a další). Po přestavbě vedení denních linek v závěru období již neexistovala možnost upravit vedení nočních linek analogicky s denními. Proto byla noční síť důsledně oddělena od denní už změnou jejich označení. Tři z osmi nových linek byly vedeny ve směrech tratí metra, ostatní pokrývají zbytek sítě se vzájemným stykem všech v jednom centrálním přestupním bodě. Existuje pouze jedna dvojice linek, které jsou téměř shodné (d-58 - d-9); protože se však jedná o jev nahodilý, nepovažujeme ani v tomto případě linku d-58 za pouze přeznačenou d-9/n, ale chápeme ji jako nově vzniklou.

Z rekreačních či účelových linek tramvají byly jen v letním období roku 1974 zavedeny 2 linky k branickému nádraží (d-41, 42 ex d-33, 34). V témže roce byla rovněž naposledy prodloužena d-30 v létě o sobotách a nedělích z Vokovic do Divoké Šárky. Na nám.J.Marata byly obdobně prodlužovány linky d-6 (1975, 1976), d-22 (1977, 1978) a

19.12.1980

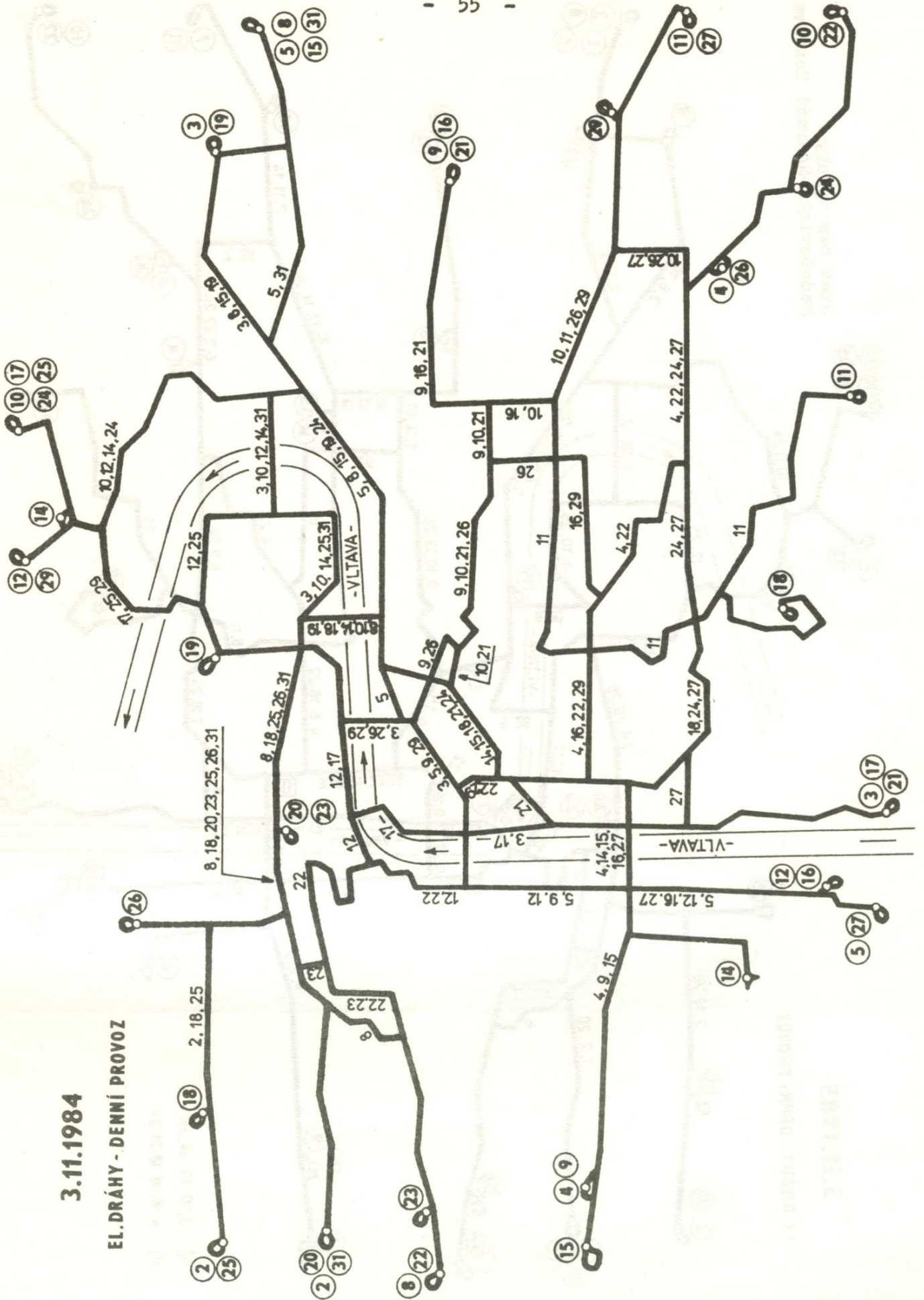
EL. DRÁHY - DENNÍ PROVOZ

Stav bez výluky  
Trojská-Partyzánská



3.11.1984

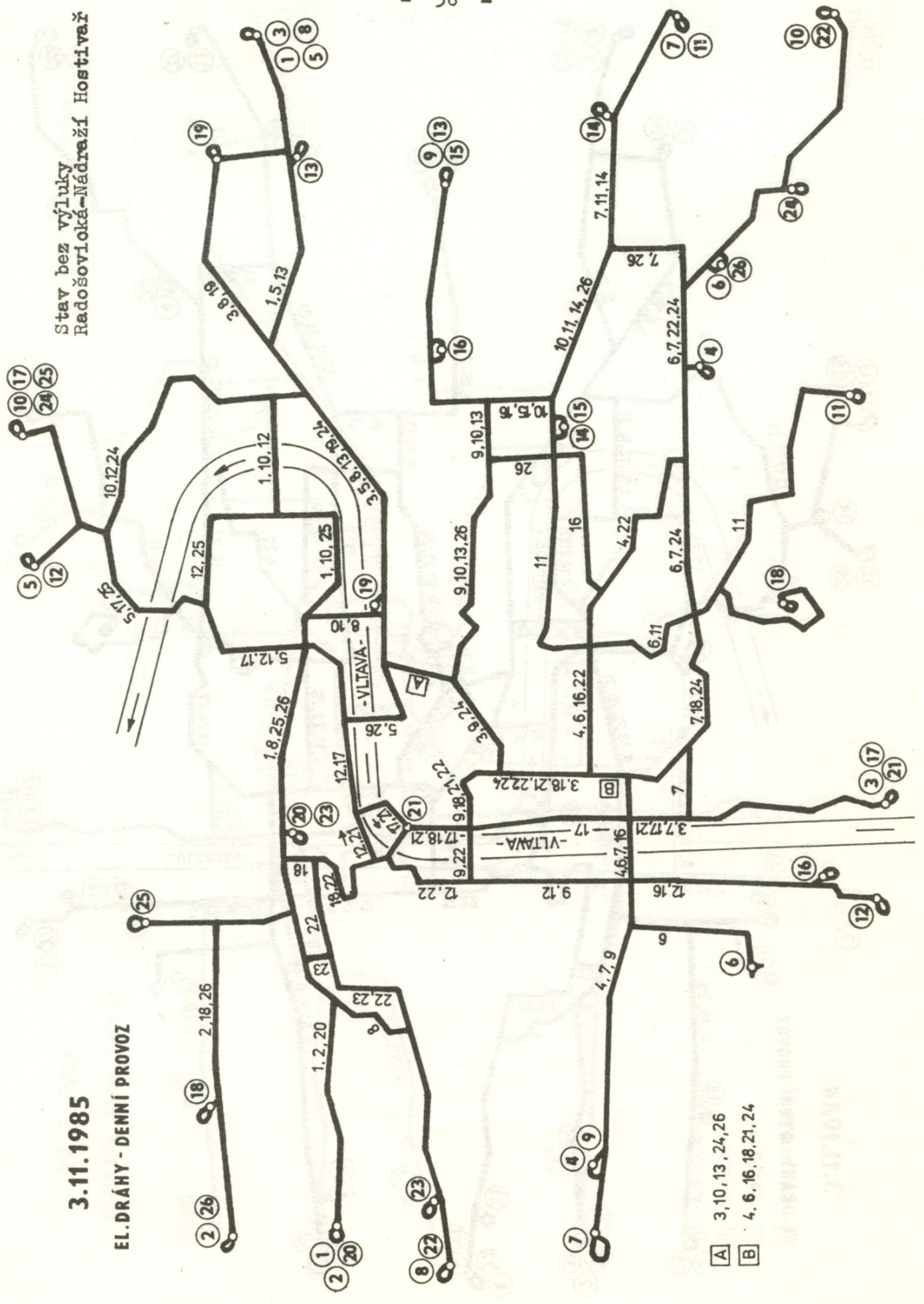
EL. DRÁHY - DENNÍ PROVOZ



3.11.1985

EL. DRÁHY - DENNÍ PROVOZ

Stav bez výluky  
Radošovláká-Nádraží Hostivař



- A 3, 10, 13, 24, 26
- B 4, 6, 16, 18, 21, 24





## 3.11.1985 - AUTOBUSY

- |     |  |     |  |
|-----|--|-----|--|
| 101 | Karlov, Dětská nemocnice-Nám.Míru-Koh-i-noor-Chodovská-U lípy-Nám.J.Marata-Plynárna Měcholupy                              | 117 | Nádraží Braník-Obchodní nám.-Komořany  |
| 102 | Fučíkova-Ke Stírce-Krakov-Bohnice  | 118 | Dvorce-Budějovická-Starý Spořilov-Sídlíště Spořilov  |
| 103 | Sídlíště Dáblice-Kostecká-Avia Letňany; v úseku Kostecká-Avia Letňany jen v Pdš  | 119 | Leninova-Divoká Šárka-Letiště Ruzyně   |
| 104 | Smíchovské nádraží-Hlubočepy-Slivenecká  | 120 | Smíchovské nádraží-Sídlíště Barrandov-Klukovice  |
| 105 | Smíchovské nádraží-Barrandov, Filmové ateliéry; provoz Pdš   | 121 | Kačerov-Nad Havlem-Novodvorská-Nalysinách-Nádraží Braník                                       |
| 106 | Čechovo nám.-Kloboučnická-Kačerov-Nemocnice Krč-Výzkumný ústav A.S.Popova-Nádraží Braník                                   | 122 | Budovatelů-Družby-V Horkách-Nádraží Hostivař-Léčiva; v úseku Nádraží Hostivař-Léčiva jen v Pdš |
| 107 | Leninova-Vysoká škola zemědělská-Suchbál   | 123 | Moskevská-Kavalírka-Šmukýřka   |
| 108 | Špejchar-Hradčanská-Vypich-Mílá hora-Staré nám.-Divoká Šárka-Letiště Ruzyně; v úseku Divoká Šárka-Letiště Ruzyně jen v Pdš | 124 | Dvorce-Zelený pruh-Ryšánka-Budějovická-Kloboučnická  |
| 109 | Nový Hlobětín-Nám.Lidových milicí-Spojovací-Dolní Počernice; provoz Pdš  | 125 | Revoluční-Nádraží Bubeneč-Na Santince-Bořislavka   |
| 110 | Nádraží Čakovice-Jilemnická-Nový Hlobětín-Hlobětín-Kyje-Hostavice  | 126 | Sídlíště Dáblice-Prosek-Nám.Lidových milicí-Spojovací-Želivského-Cechovo nám.-Kloboučnická     |
| 111 | Želivského-Černokostecká-Průmyslová-(Léčiva)-TOS Hostivař-Dolní Měcholupy; k Léčivům zajiždí jen PdsvDk                    | 127 | Nový Hlobětín-Nám.Lidových milicí-Spojovací-Želivského-Cechovo nám.-Kloboučnická; provoz Pdš   |
| 112 | Fučíkova-Pelc Tyrolka-ZOO-Podhoří; v úseku ZOO-Podhoří jen vybrané spoje   | 128 | Moskevská-Motorlet-Jinonice-ZPA Jinonice; v úseku Jinonice-ZPA Jinonice jen v Pdš              |
| 113 | Kačerov-Nemocnice Krč-Libuš-Písnice  | 129 | Smíchovské nádraží-Dostihová-Zbraslavské nám.-Baně   |
| 114 | Kačerov-Nemocnice Krč-Kunratice, Šeberák   | 130 | Moskevská-Jinonická-Motorlet-ZPA Jinonice-Reporyjské nám.                                      |
| 115 | Nový Hlobětín-Nám.Lidových milicí-Spojovací-Černokostecká-Průmyslová-Léčiva; provoz Pdš                                    | 131 | Hradčanská-J.M.Sverdlova-Na Santince-Bořislavka  |
| 116 | Leninova-Břetislavka-Jenerálka-Bořislavka  | 132 | Bořislavka-Macharovo nám.-Malovanka-Stadion Strahov-Klamovka-Moskevská; provoz Pdš             |

- 133 Staroměstská-Sokolovská-Tachovské nám.-  
Třebešín-Sídlíště Malešice
- 134 Podolská vodárna-Pražského povstání-  
Budějovická-Nemocnice Krč-Tempo;  
provoz Pdš
- 135 Sokolovská-Ústřední rada odborů-Nám.Míru-  
Slavia-Sídlíště Spořilov
- 136 Lovosická-Nám.Lidových milicí-Ohrada-  
Flora-Pod Rapidem-Zahradní Město-Taškent-  
Sídlíště Horní Měcholupy
- 137 Moskevská-Motorlet
- 138 Nám.Míru-Koh-i-noor-Chodovská-U Lípy-  
Topolová; provoz Pdš
- 139 Nám.Míru-Slavia-Sídlíště Spořilov;  
provoz Pdš
- 140 Jiřího z Poděbrad-Ohrada-Nám.Lidových  
milicí-Nový Hloubětín; provoz Pdš
- 141 U kříže-Prosek-Letňany-Nádraží Čakovice;  
provoz Pdš
- 143 Leninova-Malovanka-Stadion Strahov;  
provoz Pd
- 144 Fučíkova-Ke Stírce-Bohnice,Nisa
- 145 Budovatelů-Družby-Na Košíku-Zahradní  
Město-Skalka-Limuzská-Spojovací-Nám.  
Lidových milicí-Nový Hloubětín;provoz Pdš
- 146 Želivského-Sídlíště Malešice-Spojovací-  
Nám.Lidových milicí-Nový Hloubětín;  
provoz Pdš
- 147 Leninova-Budovec-Výhledy
- 148 Bělocerkevská-Nám.Míru-Botanická zahrada-  
Podolská vodárna-Cs.televize; v úseku  
Bělocerkevská-Podolská vodárna jen Pdšs
- 149 Leninova-Malovanka-Stadion Strahov-  
Klamovka-Motorlet-ZPA Jinonice;provoz Pdš
- 150 Nádraží Braník-Baumanské nám.-Tyršova  
čtvrť-Sídlíště Modřany-Modřany,U otočky
- 151 Slovanka-Bulovka-Prosek-Klíčovská-OÚNZ  
Vysočany
- 152 Fučíkova-Ke Stírce-Podhajska pole-  
Sídlíště Čimice
- 154 Koleje Jižní Město-Budovatelů-Kosmonautů-  
Sídlíště Horní Měcholupy-Nádraží Hostivař
- 155 Skalka,Hájecká-Pod Rapidem-Želivského-  
Sídlíště Malešice
- 156 Fučíkova-Prosek-Letňany-Avia Letňany
- 157 Budějovická-Nemocnice Krč-Sídlíště  
Modřany; provoz Pdš
- 158 OÚNZ Vysočany-Prosek-Letňany-Nádraží  
Čakovice-Miškovice
- 159 OÚNZ Vysočany-Prosek-Masokombinát  
Čakovice-Čakovické nám.-ZPA Čakovice
- 160 Leninova-Břetislavka-Lysolaje
- 161 Leninova-Jenerálka-Nebušice
- 162 Vozovna Kobylisy-Dolní Chabry
- 163 Želivského-Černokostelecká-Štěrboholy
- 164 Bílá hora-Stavební stroje-Chabská-Motol-  
Kotlářka
- 165 Jižní Město-Družby-Šeberák-Libuš-Obchodní  
nám.-Komořany-Zbraslavské nám.-Prefa  
Radotín(T)-Benátky(Z)-Nádraží Radotín;  
v úseku Komořany-Nádraží Radotín jen  
vybrané spoje v Pdš

- 166 U kříže-Prosek-Letnany-Nádraží Čakovice-Třeboradice-Teplárna-Třeboradice; v úseku Třeboradice-Teplárna Třeboradice jen vybrané spoje
- 167 Moskevská-Kotlářka-Sídlíště Homolka-Safránecká
- 168 Hlavní nádraží-Tachovské nám.-Jarov-Vysočany, Pod šancemi
- 169 Lovosická-Nám.Lidových milicí-Spojovací-Cernokostelecká
- 170 Kačerov-Nemocnice Krč-Výzkumný ústav A.S. Popova-Nádraží Braník-Obchodní nám.-Bába III
- 171 Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo; provoz Pdšr
- 172 Smíchovské nádraží-Dostihová-Lahovičky(Z)-Velká Chuchle, Nám.Omladiny
- 173 Nádraží Braník-Obchodní nám.-Točná
- 174 Špejchar-Hradčanská-Vypich-Motol-K Vidouli-Stodůlky
- 175 Fučíkova-Ke Stírce-Vozovna Kobyliisy-Dáblice, Simůnkova
- 176 Karlovo nám.-Nám.Sovětských tankistů-Stadion Strahov
- 177 Bohnice, Nisa-Podhajska pole-Kobyliiské nám.-Prosek-Nám.Lidových milicí-Harfa-Hloubětín-Sídlíště Cerný most
- 178 Primátora Vacka-Spořilov-Budějovická-Ryšánka-Zelený pruh; v úseku Ryšánka-Zelený pruh jen Pd do 20.00 hodin
- 179 Kotlářka-Motol-Vypich-Petřiny-Divoká Sárka-Letiště Ruzyně
- 180 Špejchar-Hradčanská-Vypich-Sídlíště Řepy
- 181 Sídlíště Čimice-Vozovna Kobyliisy-Simůnkova-Prosek-Nám.Lidových milicí-Nový Hloubětín-Hloubětín-Pávovské nám.-Průmyslová-Nádraží Hostivař-Sídlíště Horní Měcholupy
- 182 Kloboučnická-Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo-Sídlíště Lhotka; provoz Pdšs
- 184 Moskevská-Kovářova-Konstruktiva/Stodůlky-Lužiny; v trase Moskevská-Stodůlky jen každý 2. spoj Pdšr, Moskevská-Stodůlky-Lužiny jen vybrané spoje Pdš
- 185 OÚNZ Vysočany-Prosek-Kbely-Kbely, Letecké opravny
- 186 Hloubětín, Lázně-Černý most-Lipnická-Satalice; v úseku Hloubětín, Lázně-Černý most jen vybrané spoje v Pdšr
- 187 Fučíkova-Prosek-Průjezdni
- 188 Čs. televize-Kloboučnická-Chodovská-Sídlíště Zahradní Město, západ-Nádraží Strašnice-Limuzská-Plananská
- 189 Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo-Sídlíště Lhotka; provoz PdšvDk
- 190 Budějovická-Nemocnice Krč-Sídlíště Modřany-Modřany, U otočky
- 191 Moskevská-Klamovka-Spiritka-Vypich-Petřiny
- 192 Budějovická-Pod Ryšánkou-Modřanská-Smíchovské nádraží
- 193 Nám.bří Synků-Pražského povstání-Ryšánka-Budějovická-Nemocnice Krč-Krč, MBÚ
- 194 Skalka, Hájecká-Černokostelecká-Průmyslová-Nádraží Hostivař-TOS Hostivař; provoz Pdš

- 195 Nádraží Čakovice-Letňany-Prosek-Nám. Lidových milicí-Spojovací-Limuzská-Skalka-Sídlíště Zahradní Město, západ
- 196 Kačerov-Nad Havlem-Výzkumný ústav A.S. Popova-Modřanská; provoz Pdš
- 197 Moskevská-Lihovar-Modřanská-Výzkumný ústav A.S. Popova-Sídlíště Lhotka-Pavlíkova-Masokombinát Písnice-Budovatelů-Ne sádce-Kosmonautů; v úseku Masokombinát Písnice-Kosmonautů jen v Pdš
- 198 Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo-Pavlíkova-Masokombinát Písnice; provoz Pdš
- 199 Moskevská-Lihovar-Modřanská-Výzkumný ústav A.S. Popova-Sídlíště Lhotka; provoz Pdš
- 200 Fučíkova-Ke Stírce-Podhajska pole-Bohnice, Visla
- 201 Bohnice, Visla-Krakov-Kobyliské nám.-Prosek-Letňany-Jilemnická-Nový Hloubětín; provoz Pdš
- 202 Bohnice, Nisa-Sídlíště Čimice-MNV Dolní Chabry-Kostelecká-Avia Letňany
- 203 Jižní Město-Na sádce-Spořilov-Kačerov-Nemocnice Krč-Výzkumný ústav A.S. Popova
- 204 Primátora Vacka-Na sádce-Kosmonautů-Sídlíště Horní Měcholupy-Nádraží Hostivař-Léčiva; provoz Pdšs
- 205 Budějovická-Nemocnice Krč-Sovětské armády-Obchodní nám.-Komořany
- 206 Želivského-Pod Rapidem-Sídlíště Zahradní Město, západ
- 207 Staroměstská-Sokolovská-Tachovské nám.-Ohrada
- 208 Želivského-Sídlíště Malešice-Černokoste-
- 209 lecká-Teplárna Malešice-Dolní Počernice QÚNZ Vysočany-Prosek-Letňany-Nádraží Čakovice-ZPA Čakovice; provoz Pdš
- 212 Jižní Město-Družby-Na Košíku-Nádraží Hostivař-Průmyslová-Teplárna Malešice-Perlit; provoz Pdš
- 213 Želivského-Kob-i-noor-Chodovská-Spořilov-Na sádce-Družby-Jižní Město
- 214 Petřiny-Vypich-Bílá hora-Ruzyně, Uhelné sklady; provoz Pdš
- 215 Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo-Sídlíště Libuš
- 216 Špejchar-Hradčanská-Macharovo nám.-Starodejvická-Aritma/Bořislavka; v úseku Starodejvická-Aritma jen v Pd, Starodejvická-Bořislavka jen v Dk
- 217 Leninova-Malovanka-Stadion Strahov-Klamovka-Moskevská
- 218 Leninova-Divoká Šárka-Sídlíště Na Dědině
- 219 Kotlářka-Motol-Konstruktiva-Kovářova-ZPA Jinonice-Motorlet
- 220 Pitkovice-Sídlíště Horní Měcholupy-Nádraží Hostivař-Dolní Měcholupy; provoz Pdš
- 221 Černý most-Chvaly-Na kovárně
- 222 Černý most-Chvaly-Svépravice-Xaverov; v úseku Svépravice-Xaverov v Pdšr jen část spojů
- 223 Černý most-Chvaly-Komárovská
- 224 Želivského-Pod Rapidem-Zahradní Město, Cíl
- 225 Kotlářka-Motol-Sídlíště Řepy II; provoz Pdš

- 226 Kosmonautů-K jezeru-Družby-Hrnčíře
- 227 Kosmonautů-K jezeru-Družby-Újezd,Ke mlýnu
- 228 Želivského-Černokostelecká-Průmyslová-Dubeč; provoz Pdš
- 229 Želivského-Černokostelecká-Průmyslová-Dubeč-Koloděje
- 231 Moskevská-Dívčí hrady-Moskevská
- 232 Kosmonautů-Pitkovice-Picassova-Nádraží Uhříněves/Černokostelecká; v úseku Picassova-Nádraží Uhříněves jen v Pdšv,Dkv, Picassova-Černokostelecká v PdšDkd
- 233 Fučíkova-Prosek-Průjezdní-Masokombinát Čakovice
- 234 Jiřího z Poděbrad-Třebešín-Habrová
- 235 Špejchar-Hradčanská-Břevnovská;provoz Pdš
- 236 Bohnice,Visla-Zámky; provoz Pdš
- 237 Petřiny-Vypich-Kafkova; provoz Pdš
- 238 Skalka,Hájekká-Pod Rapídem-Želivského-Sídlíště Malešice-Černokostelecká-Léčiva; provoz Pdš
- 240 Nádraží Braník-Obchodní nám.-Komořany-Zbraslavské nám.-Sídlíště Zbraslav-Lipence; provoz Pdš, v úseku Sídlíště Zbraslav-Lipence jen vybrané spoje
- 241 Smíchovské nádraží-Dostihová-Zbraslavské nám.-Sídlíště Zbraslav-Lipence
- 242 Kosmonautů-Družby-Na Košíku-Nádraží Hostivař-TOS Hostivař; v úseku Nádraží Hostivař-TOS Hostivař jen v Pdšv
- 243 Smíchovské nádraží-Dostihová-Zbraslavské nám.-Sídlíště Zbraslav; provoz Pdš
- 244 Smíchovské nádraží-Dostihová-Prefa Radotín-Sídlíště Radotín
- 245 Nádraží Braník-Obchodní nám.-Komořany-Zbraslavské nám.-Prefa Radotín(T)-Benátky(Z)-Nádraží Radotín-Cementárna Radotín; v úseku Nádraží Radotín-Cementárna Radotín jen vybrané spoje v PdšDk, v Pdš též samostatné spoje
- 246 Smíchovské nádraží-Filmové ateliéry-Sídlíště Barrandov-Nám.Devítilletky-Lochkov-Nádraží Radotín
- 247 Smíchovské nádraží-Filmové ateliéry-Sídlíště Barrandov-Nám.Devítilletky-Lochkov; provoz Pdš
- 248 Smíchovské nádraží-Filmové ateliéry-Sídlíště Barrandov-Nám.Devítilletky-Holyně
- 249 Kotlářka-K Vidouli-Konstruktiva-Řeporyjské nám.-Třebonice
- 250 Spojovací-Dolní Počernice-Běchovice-Rohožnická
- 251 Koloděje-Rohožnická(rT,oZ)-Nádraží Klánovice; provoz Pdš
- 252 Kotlářka-Motol-Krematorium Motol;provoz PdšSoSodop.
- 254 Lenínova-Jenerálka-Nebošice-Přední Kopanina-Letiště Ruzyně; v úseku Přední Kopanina-Letiště Ruzyně jen vybrané spoje v Pdš
- 255 Smíchovské nádraží-Dostihová-Zbraslavské nám.-Strnady
- 256 Motorlet-ZPA Jinonice-Řeporyjské nám.-Zední Kopanina-Nádraží Radotín
- 257 Bílá hora-Stavební stroje-Sobín

- 258 Sídliště Dáblice-Kostelecká-Březiněves  
259 OÚNZ Vysočany-Prosek-Kbely-Vinoř  
261 Spojovací-Dolní Počernice-Běchovice-  
Újezd n. Lesy-Klánovice  
262 Nádraží Čakovice-Jilemnická-Nádraží Horní  
Počernice-Běchovice-Klánovice; provoz Pdš  
263 Nádraží Čakovice-Jilemnická-Nádraží Horní  
Počernice-Xaverov-Výzkumné ústavy  
Běchovice; provoz Pdš, v úseku Xaverov-VÚ  
Běchovice jen vybrané spoje  
264 Černokostelecká/Nádraží Uhříněves-  
Picassova-Královice; v úseku Černokoste-  
lecká-Picassova jen v Pdš, Nádraží  
Uhříněves-Picassova v PdsvDk  
265 Černokostelecká/Nádraží Uhříněves-  
Picassova-Lipany; v úseku Černokostelecká-  
Picassova jen v Pdš, Nádraží Uhříněves-  
Picassova v PdsvDk  
266 Černokostelecká/Nádraží Uhříněves-  
Picassova-Hájek; v úseku Černokostelecká-  
Picassova jen v Pdš, Nádraží Uhříněves-  
Picassova v PdsvDk  
267 Družby-Kosmonautů-Picassova-Uhříněves  
268 Černokostelecká-Průmyslová-Picassova-  
Kolovraty-Nedvězí  
269 Nádraží Čakovice-Jilemnická-Nádraží Horní  
Počernice-Běchovice-Rohožnická; provoz Pdš  
451 Budovatelů-Koleje Jižní Město  
453 Smíchovské nádraží-Velká Chuchle, Státní  
závodniště; provoz NeLodp.  
454 Ke Stírce-Podhajska pole-Ústav-Bohnice;  
provoz (StNe)odp.
- 455 Kačerov-Nemocnice Krč-Masokombinát  
Písničky; provoz PdšRT, PdšOZ  
456 Špejchar-Hradčanská-Stavební stroje;  
provoz PdšRT, PdšOZ  
457 Lovosická-Prosek-Klíčovská-OÚNZ Vysočany;  
provoz Pdš  
502 Hradčanská-Leninova-Vysoká škola  
zemědělská-Suchdol; provoz n  
503 Černý most-Kyje-Běchovice-Rohožnická;  
provoz n  
504 Ohrada-Hlavní nádraží-I.P.Pavlova-  
Mládežnická-Na strži-Budějovická-  
Nemocnice Krč-Sídliště Libuš-Sídliště  
Modřany-Sídliště Lhotka; provoz n  
505 Sídliště Čimice-Krakov-Ke Stírce-Vltavská-  
Nám.Republiky-Hlavní nádraží-I.P.Pavlova-  
Mládežnická-Budějovická-Spořilov-Budovate-  
lů-Družby-Kosmonautů-Sídliště Horní  
Měcholupy-Nádraží Hostivař; provoz n  
506 OÚNZ Vysočany-Prosek-Kbely-Jilemnická;  
provoz n  
508 Moskevská-Motorlet-Kovářova-Konstruktiva-  
Motol-Vypich; .provoz n  
509 Bulovka-Prosek-Průjezdní-Nádraží Čakovice;  
provoz n  
510 Divoká Šárka-Letiště Ruzyně; provoz n  
512 Černý most-Chvaly-Na kovárně; provoz n

d-4 (1979, 1980). Nová účelová linka d-41 byla pak dále v provozu v letech 1983-1985 pro posílení dopravy k nádraží Praha-Smíchov a do Parku kultury.

V síti autobusové dopravy vznikl rokem 1974 nový typ linky - napaječ metra. Postupně počet těchto linek vzrůstal a stal se koncem období typem nejběžnějším. Vývoj však nebyl v tomto směru vždy přímočarý, neboť největší sídliště byla často spojována s centrem města nejdříve radiálními linkami, zajišťujícími spojení do oblastí soustředěných cílů a vylučujícími nutnost přestupů na tramvaje, které z hlediska kapacity ani kvality nebyly schopny vysoká přepravní zatížení přenášet. Tyto radiální linky, často rychlíkového charakteru, byly zkracovány ke stanicím metra až s prodlužováním jeho tratí do příslušných oblastí. Obdobně byly postupně likvidovány dlouhé diametrální linky, které byly většinou pozůstatkem překryvné sítě autobusů či bývalých linek trolejbusů. Pokud metro již zasahovalo do určitého sektoru města, v němž probíhala nová výstavba, byly napájecí linky zřizovány jako první základní obsluha těchto lokalit. Rušením radiálních a diametrálních linek se v některých směrech současně obnovoval dočasně omezený význam tramvajové dopravy, což mělo kladný význam i z hlediska struktury spotřeby druhů trakční energie. Současně se dařilo odstranovat autobusovou dopravu z centra města s nesporně pozitivními dopady ekologickými. Někdy se ovšem tento proces neobešel bez komplikací a retardačních kroků (viz např. obnovení fukcí a-136, 175 v roce 1981). Vysoká atraktivita metra však někde způsobovala silné tlaky na zřizování autobusových spojení k jednotlivým stanicím i v těch případech, kde existovalo úspornější řešení dopravou tramvajovou. V celém období zůstal zachován význam linek tangenciálních a jejich počet se mírně, avšak trvale, zvyšoval. Některé vznikly i při zapojování území, připojeného ke Praze v roce 1974, do sítě MHD, které je popsáno podrobněji v kapitole Vývoj území a osídlení Prahy. Zde je nutné ještě poznamenat, že připojením nového území zanikly případy obsluhy mimopražských lokalit linkami městské dopravy. Bezvýznamnou výjimku tvoří a-255, kde se jedná o důvody manipulační a školní a-416, kterou je zajišťována přeprava pražských dětí do školy, ležící bezprostředně za hranicí katastrů Újezda n. Lesy a Sibřiny; jen dočasně bylo vedení a-256 přes Ořech při přerušení silnice III/0058 během výstavby okruhu H1.

V provozu nočních linek došlo od května 1974 rovněž k určité úpravě. S ohledem na sjednocení denního a nočního jízdného odpadla nutnost zvláštního označování polonočních linek vedených ve stejných trasách, jako linky denní. Proto zanikly a-317, 331, 378, které byly nahrazeny časovým prodloužením provozu a-117, 131, 178. Jako polonoční zůstaly provozovány pouze a-503 (ex a-310) a nová a-512. Počet celonočních linek (6) zůstal zachován s tím, že bývalé a-313, 344 byly nahrazeny novými a-501, 504, u ostatních se jednalo pouze o přečíslování spojené v jednom případě s dílčí změnou trasy. Po rozšíření provozu na celonoční u a-503 (v roce 1975) a zrušení a-512 k 23.3.1976 zanikly zcela polonoční autobusové linky. Počet celonočních vzrostl postupně do roku 1981 na 12, přičemž všechny měly napájecí charakter. V témže roce byla vytvořena spojením a-504+511 první noční diametrála, zajišťující pro dvě oblasti přímé spojení s centrem. Další obdobná linka vznikla v roce 1984 spojením a-505 a a-507. Po úpravách v listopadu 1985 bylo v provozu 9 nočních linek, z toho 2 diametrální.

Vývoj účelových linek navázal plynule na předcházející období ve sféře linek rekreačních. V roce 1973 jich bylo v provozu 6 a tento počet zůstal teoreticky zachován i v roce 1974. Protože však z důvodu výstavby nové komunikace nemohly být v tomto roce zavedeny a-54, 56 a linky a-51, 52 byly na konci sezony zrušeny trvale, skutečný počet rekreačních linek již nikdy této hodnoty nedosáhl. V létě



1975 jich bylo provozováno 5 (a-51/nová/,53,54,55,56), v následujících letech jejich počet trvale klesal (s výjimkou nové a-52 v roce 1982) až v roce 1985 zůstala zachována jediná a-453. Vedle linek rekreačních se vytvořil jiný typ linek s jednoúčelovým významem a pro celou skupinu byl pak zvolen název "účelové", který sice nevystihuje podstatu jejich funkce, ale výstižnější zatím nalezen nebyl. V závěru předcházejícího období byly takovými linkami a-X101 (k dopravě do zdravotnického zařízení) a a-X127 (k zajištění lokálních vztahů). Od 9.5.1974 to byla linka a-57, která se stejně jako a-X127 neosvědčila, a byla proto brzy bez náhrady zrušena. Další linky, které jako účelové vznikly, měly různý osud. Pokud se prokázala jejich nezbytnost, a přitom jejich charakter nebyl výrazně jednoúčelový, byly převedeny formálně mezi linky základní sítě (a-52 → a-252, a-57 → a-237) nebo jejich funkce nahrazena jinými upravenými linkami (a-58 v roce 1978, a-54 v roce 1980). Nesprávně byla mezi účelové zařazena a-51 v trase Křeslice-Dolní Měcholupy, přečíslovaná pak ještě v roce svého vzniku na a-220. Charakter náhradní dopravy měla a-58 (→ 458) v letech 1979 až 1984. Linky a-57 (\* 1979) a a-51 (→ 451)(\* 1980) patřily opět mezi funkčně pochybené a proto brzy zlikvidované. Novým typem účelových linek v závěru období byly a-456 (ex a-X700) a a-455, sloužící pro přepravu pracovníků vždy pouze jednoho konkrétního podniku. Školní linky, zařazené svým očíslováním od 1.9.1983 mezi účelové, jsou souhrnně popsány v kapitole Provoz.

Z důvodu složitosti autobusové sítě ji nelze prostředky použitelnými pro tisk této publikace vhodně reprodukovat. Z toho důvodu je ke schématu linek tramvají k hraničním datům 9.5.1974 a 3.11.1985 připojen seznam autobusových linek, které byly v této době v provozu. Seznamy rovněž nahrazují záznamy o vedení linek z úvodu a závěru jejich popisu, který nemohl být z důvodu rozsahu do publikace zařazen.

#### Chronologický přehled změn ve vedení linek

Chronologický přehled je sestaven obdobně jako přehledy v předcházejících publikacích a obsahuje prakticky všechny trvalé změny ve vedení linek za sledované období. Nejsou do něho zahrnuty školní linky autobusů a to pro jejich nepatrný přepravní význam. Rovněž nejsou uváděny některé lokální změny autobusových linek např. v oblastech budoucích sídlišť, kde probíhající výstavba komunikační sítě způsobuje časté přeložky dočasného i trvalého charakteru. Dočasné změny v důsledku výluk (odklony pravidelných linek, linky náhradní dopravy) jsou uvedeny pouze v případech, mají-li význam pro další trvalá dopravní opatření. Protože tato publikace - na rozdíl od předcházejících - neobsahuje popis linek, je do chronologického přehledu zahrnuto i každoroční zřizování a rušení sezónních linek. Noční linky tramvají jsou zapracovány samostatně, pro rozlišení je za číslem linky používán znak "/"d" pro denní a "/"n" pro noční. Pokud se příslušná změna týká stejně denního i nočního provozu, je zaznamenána bez rozlišení pouze jednou.

Z důvodů uvedených v předcházející části jsou zachyceny odlišně komplexy změn vedení linek, uskutečňované zčásti ve dnech pracovního klidu a zčásti v následujících pracovních dnech. Takové změny jsou soustředěny pod prvním datem a u linek, u nichž de facto změna proběhla později, je toto datum uvedeno v závorce za příslušným textovým záznamem.

Vysvětlivky :

N	- zřízení linky
X	- zrušení linky
P	- prodloužení trasy linky
K	- zkrácení trasy linky
Zz	- změna trasy linky v koncovém úseku
Zp	- změna průběhu vedení linky při nezměněných konečných zastávkách
Jr	- změna rozsahu provozu
Jo	- změna označení
()	- dočasná změna
x	- ukončení dočasné změny
o	- změna v důsledku změny označení linky
š	- změna sezonního charakteru
č	- změna pouze části spojů nebo v části provozní doby linky nebo částečné ukončení dočasné změny
Pd	- pracovní dny
So	- sobota
Ne	- neděle
Dk	- dny pracovního volna a klidu
š	- přepravní špička (šr ... ranní, šo ... odpolední)
s	- přepravní sedlo
d	- den
v	- večer
p	- období polonočního provozu
n	- noc
dop	- dopoledne
odp	- odpoledne
L	- léto

9. 5.74	m-C	N	Sokolovská-Kačerov
	d-1/n	X	- - -
	d-2	Zp	...-Nám.Krasnoarmějců-Perštýn-Karlovo nám.-...
	d-3	X,N	Sokolovská-Palmovka-Nám.Lidových milicí; provoz Pdšr (* 12.5.74)
	d-6	Zp,Jr	...-Anděl-Karlovo nám.-Nám.Míru-...;provoz PdDk
	d-7	X,N	Pelc Tyrolka-Park kultury-Dlouhá-Hlavní nádraží-Italská-Olšanské hřbitovy;provoz Pdš (* 12.5.74)
	d-10	K	Vychovatelna-...-Nám.J.Marata
	d-13	Zz	Hloubětín-...-Nádraží Střed-Hlavní nádraží-Muzeum-Strojimport-Vinice-Radošvická
	d-16/n	N	Olšanské hřbitovy-Nám.Míru-Morán-Anděl-Nádraží Smíchov
	d-18/d	Zz	Hotel International-...-Pražského povstání-Vozovna Pankrác
	d-18/n	Zz	Hotel International-...-Divadlo v Nuslích-Nám.Kubánské revoluce
	d-20/n	N	Petřiny-Spejchar-Nám.Krasnoarmějců-Můstek-Prašná brána-Hlavní nádraží-Muzeum-Vápenka
	d-22/n	Zp	...-Muzeum-Nám.Míru-Koh-i-noor-Průběžná-...
	d-23	Zp,K	Hotel International-...-Klárov-Újezd-Perštýn-Karlovo nám.-...-Nám.bří Synků
	d-24	P	Sídliště Dáblice-Vychovatelna-...-Zahradní Město
	d-26/d	Zz	Pelc Tyrolka-...-Nádraží Střed-Tachovské nám.-Vápenka

d-26/n	N	Pelc Tyrolka-Dělnická-Dopravní podniky-Dlouhá-Nádraží Střed-Hlavní nádraží-Flora-Vinice-Zahradní Město
d-28	N	Nádraží Smíchov-Anděl-Palackého nám.-Nádraží Braník; provoz d
d-35	X	- - -
a-51	No	dříve a-A/r (Nádraží Braník-Václavské nám.)
a-52	No	dříve a-B/r (Nádraží Braník-Čechovo nám.)
a-53	No	dříve a-F/r (Jiráskovo nám.-Státní závoďiště)
a-57	N	DP Klíčov-Prosek, Novoborská; provoz Pdsšo (* 12.5.74)
a-106	P, (Zpx)	Čechovo nám.-Kloboučnická-...-Hadovitá-Kačerov-V podzámčí-...-Nádraží Braník
a-111	Pč	Skalka, Hájecká-...-Dolní Měcholupy; všechny spoje
a-113	(Zzx)	Kačerov-V podzámčí-...-Pisnice
a-114	(Zzx)	Kačerov-V podzámčí-...-Seberák
a-118	Zz	Dvorce-...-Na rolích-Starý Spořilov-Sídliště Spořilov
a-119	No	dříve a-219 (Revoluční-Nové letiště)
a-120	No, Zp, Jr	Petriny-...-Karlovo nám.-I.P.Pavlova-Šumavská-...-Jarov; provoz PdDk (dříve a-220)
a-121	(Zpx)	...-V zápolí-Kačerov-V podzámčí-...
a-122	P, Jr	Budějovická-Spořilov-...-Nám.J.Marata-Kablo; provoz PdDk, v úseku Nám.J.Marata-Kablo jen Pdš, So vybrané spoje
a-125	No	dříve a-225 (Bořislavka-Na Santince-Revoluční)
a-126	No, Jr	Sídliště Dábllice-Kloboučnická; provoz PdDk (dříve a-226)
a-127	No	dříve a-227. (Nový Hloubětín-Kloboučnická)
a-128	Zp	...-Nám.Míru-I.P.Pavlova-Karlovo nám.-...
a-132	No, K	Bořislavka-...-Anděl (dříve a-232)
a-133	No	dříve a-233 (Nám.Krasnoarmějců-Sídliště Malešice)
a-134	No, Zz, Jr	Petriny-...-Budějovická-Tempo; provoz PdDk (dříve a-234)
a-135	No	dříve a-235 (Aritma Vokovice-Nádraží Veleslavín-...-Sídliště Spořilov; v úseku Aritma Vokovice-Nádraží Veleslavín jen vybrané spoje Pdš)
a-136	No, P	Vozovna Kobylicy-...-Nám.J.Marata-Sídliště Hornoměcholupská (dříve a-236)
a-137	Zp	...-Nám.Míru-I.P.Pavlova-Karlovo nám.-...
a-138	K	Podolí-...-Sídliště Pankrác I
a-144	N	Nádraží Braník-Novodvorská-Tempo; provoz d
a-145	No	dříve a-245 (Nový Hloubětín-Zahradní Město, Cíl)
a-148	K, P, Jr	Podolí-...-Pražského povstání-Klaudiánka; provoz d
a-149	No	dříve a-249 (Nám.Říjnové revoluce-Jinonice, ZPA)
a-154	P	Budějovická-Spořilov-...-Nám.J.Marata
a-155	No, Zz, Jr	Petriny-Letenské nám.-Národní divadlo-I.P.Pavlova-Nám.Míru-...-Sídliště Malešice; provoz d (dříve a-255)
a-156	No, K, Jr	Revoluční-...-Prosek; provoz Pdš (dříve a-256)
a-168	(Jr)	provoz Pdš, Dk
a-171	N	Sídliště Spořilov-Kačerov-Nemocnice Krč-VÚ A.S.Popova; provoz d
a-174	No, Zz	Nám.Říjnové revoluce-...-Kodaňská-Čechovo nám.; (dříve a-274)
a-175	No	dříve a-275 (Vozovna Kobylicy-Zahr.Město, Cíl)

a-176	Zp	...-Nám.Míru-I.P.Pavlova-Karlovo nám.-...
a-177	X	- - -
a-180	Zp	...-Nám.Míru-I.P.Pavlova-Karlovo nám.
a-182	Zp,Jr	...-Hadovitá-Kačerov-V podzámčí-...; provoz d
a-187	Jr	provoz Pdšs
a-189	N	Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo;provoz Pdš (* 12.5.74)
a-190	N	Ryšánka-Budějovická-Kloboučnická;provoz Pdš (* 12.5.74)
a-192	N	Kačerov-Nad Havlem-Pod Ryšánkou-Přístaviště; provoz d
a-193	N	Pražského povstání-Sídliště Pankrác I - Budějovická-Krč,MBÚ; provoz d
a-195	N	Nádraží Cakovice-Nám.Lidových milicí- Spojovací-Limuzská-Sídliště Zahradní Město, západ; provoz d
a-196	N	Kačerov-Nemocnice Krč-VÚ A.S.Popova; provoz Pdš (* 12.5.74)
a-197	N	Prosek-Vychovatelna-Dopravní podniky- Revoluční-Národní divadlo-Podolská nemocnice-Novodvorská; provoz d
a-198	N	Sokolovská-Palmovka-Nový Hloubětín; provoz Pdšr (* 12.5.74)
a-199	N	Budějovická-Dvorce-Výtoň-Větrov-Nám.Míru; provoz d
a-219	Jo	→ a-119
a-220	Jo,Zp,Jr	→ a-120
a-225	Jo	→ a-125
a-226	Jo,Jr	→ a-126
a-227	Jo	→ a-127
a-232	Jo,K	→ a-132
a-233	Jo	→ a-133
a-234	Jo,Zz,Jr	→ a-134
a-235	Jo	→ a-135
a-236	Jo,P	→ a-136
a-244	X	- - -
a-245	Jo	→ a-145
a-249	Jo	→ a-149
a-255	Jo,Zz,Jr	→ a-155
a-256	Jo,K,Jr	→ a-156
a-271	X	- - -
a-274	Jo,Zz	→ a-174
a-275	Jo	→ a-175
a-307	Jo	→ a-502
a-310	Jo	→ a-503
a-313	X	- - -
a-317	X	- - -
a-331	X	- - -
a-344	X	- - -
a-353	Jo	→ a-508
a-357	Jo	→ a-509
a-369	Jo,Zz	→ a-506
a-378	X	- - -
a-501	N	Nám.bří Synků-Budějovická-Novodvorská- Nádraží Braník; provoz n
a-502	No	dříve a-307 (Hotel International-Suchdol)
a-503	No	dříve a-310 (Kbely,Kulturní dům-Dolní Počernice)
a-504	N	Nám.bří Synků-Budějovická-Na rolích-Kačerov- Nemocnice Krč-Tempo; provoz n

a-506	No, Zz	Vysočany, OÚNZ-...-Liberecká-Sídlíště Dáblice (dříve a-369)
a-508	No	dříve a-353 (Anděl-Jinonice)
a-509	No	dříve a-357 (Vychovatelna-Nádraží Čakovice)
a-512	N	Koh-i-noor-Záběhlce-Nám. J. Marata-Sídlíště Hornoměřcholupská; provoz p
a-A/r	Jo	→ a-51
a-B/r	Jo	→ a-52
a-F/r	Jo	→ a-53
a-X101	X	- - -
a-X168	(N)	Žižkov, Ješeniova-Třebešín(T)-Nákladové nádraží Žižkov; provoz Pdš
15. 6.74	d-30 (Pčš)	Divoká Šárka-Vokovice-...-Nádraží Braník (P jen Dk)
	d-41 Noš	dříve d-33 (Nám. J. Marata-Nádraží Braník; provoz DkLodp)
16. 6.74	d-42 Noš	dříve d-34 (Sokolovská-Nádraží Braník; provoz NeLodp)
30. 6.74	d-42 P	Park kultury-Sokolovská-Nádraží Střed-...- Nádraží Braník
1. 7.74	a-144 Jr	provoz Pdš
8. 7.74	a-114 Pč	Kačerov-...-Kunratice-Kunratice, Šeberák; všechny spoje
24. 8.74	a-X168 (Nx)	- - -
26. 8.74	a-125 Pč	Bořislavka-Na Santince-...-Revoluční; všechny spoje
	a-141 Jr	provoz Pdš
	a-168 Jr	provoz Pdš
	a-173 Zz	Nádraží Braník-...-Cholupice, rozcestí- Točná
2. 9.74	a-193 Zz	Nám. brí Synků-Pražského povstání- Mládežnická-Sídlíště Pankrác I.-...- Krč, MBÚ
16. 9.74	d-30 (Pčšx)	Vokovice-Nádraží Braník
	d-41 X	- - -
	d-42 X	- - -
28. 9.74	a-57 X	- - -
30. 9.74	a-156 Pč	Revoluční-...-Prosek-DP Klíčov; v úseku Prosek-DP Klíčov jen každý 3. spoj
7.10.74	d-28 Pč	Lihovar-Nádraží Smíchov-...-Nádraží Braník; v úseku Lihovar-Nádraží Smíchov jen PdšNeodp
25.10.74	d-7 Zp	...-Nádraží Střed-Bulhar-Olšanské nám.- Flora-...
	d-13 Zp	...-Nádraží Střed-Nám. M. Gorkého-Bulhar- Olšanské nám.-Flora-...
	d-26/d Zp	...-Nádraží Střed-Bulhar-Olšanské nám.- Nákladové nádraží Žižkov-Ohrada-...
	d-26/n Zp	...-Nádraží Střed-Bulhar-Flora-...
29.10.74	d-11 Pč	Divoká Šárka-...-Černokostecká-Hostivař, ÚDDP; v úseku Černokostecká-ÚDDP jen Pdš
	d-29 Kč	Vozovna Kobylisy-...-Černokostecká
10.74	a-X600 (Nx)	- - -
15.11.74	a-123 Zz	Košíře, Vrchlického-Kavalírka-...-Šmukýřka

18.11.74	a-53	Xš	- - -
2.12.74	a-55	Xš	- - -
16.12.74	a-136	P	Sídliště Ďáblice-Vozovna Kobylisy-....- Sídliště Hornoměřolská
	a-175	Jr	provoz Pd
	a-181	P	Vozovna Kobylisy-Sídliště Ďáblice-....- Autorenova
22.12.74	a-124	Zp	....-Ryšánka-Krčská-Budějovická-....
2. 1.75	d-4	Pč	Radošovická-....-Lihovar-Hlubočepy; všechny spoje
	d-16/n	P	Černokostelecká-Olšanské hřbitovy-....- Nádraží Smíchov
	d-25	K	Vokovice-....-Harfa
	d-30	P	Divoká Sárka-Vokovice-....-Nádraží Braník
	a-51	X	- - -
	a-52	X	- - -
13. 1.75	a-503	Jr	provoz ů
	a-510	N	Divoká Sárka-Nové letiště; provoz n
15. 1.75	d-7	K	Park kultury-....-Olšanské hřbitovy
	d-17	(Zp)	....-Vychovatelna-Dělnická-Teplárna Holešovice-....
	d-26	Zz	Park kultury-Osadní-....-Vápenka
	d-29	(Zp)	....-Vychovatelna-Dělnická-Teplárna Holešovice-....
	a-112	Zz	Holešovice,Osadní-Pelc Tyrolka-....
	a-X17	(N)	Holešovice,Osadní-Bulovka; provoz dn
23. 1.75	a-198	Zz,Jr	Sokolovská-....-Balabenka-Harfa-Hloubětín; provoz Pdš
5. 2.75	a-152	Kč	Ke Stírce-Čimice-Dolní Chabry,MNV; v úseku Čimice-Dolní Chabry,MNV jen část spojů
	a-177	N	Sídliště Bohnice-Střelnická-Prosek-Náměstí Lidových milicí-Hloubětín; provoz d
	a-183	N	Ke Stírce-Sídliště Bohnice; provoz d
	a-202	N	Sídliště Bohnice-Čimice-Dolní Chabry,MNV- Kostelecká-Čakovice,ZJD; provoz Pdš
3. 3.75	a-208	N	Malešice,Hostýnská-Sídliště Malešice- Černokostelecká-Perlit; provoz Pd
26. 3.75	a-115	P	Nový Hloubětín-....-Kablo-Hostivař,Léčiva
	a-122	Pč	Budějovická-....-Kablo-Hostivař,Léčiva; v úseku Nám.J.Marata-Léčiva jen Pdš,So vybrané spoje
29. 3.75	a-55	Nš	Orionka-Troja,ZOO
30. 3.75	a-53	Nš	Jiráskovo nám.-Velká Chuchle,Státní závoňště
1. 4.75	a-52	N	Kotlářka-Motol,Krematorium;provoz PdsšoSodop
10. 4.75	a-178	Zz	Jižní Město-Na sádce-....-Zemanka
28. 4.75	a-505	N	Ke Stírce-Podhajska pole-Sídliště Bohnice; provoz n
1. 5.75	d-2	P	Bílá hora-Vypich-....-Spojovací
3. 5.75	a-51	N	Kačerov-Nádraží Krč; provoz NeLodp
4. 5.75	a-187	Pč	Chodov-....-Autorenova-Dolní Měcholupy; v úse- ku Autorenova-D.Měcholupy jen Pdsšo
	a-204	N	Chodov-Nám.J.Marata-Hostivař,Léčiva;provoz Pdš

12. 5.75	a-108	Pč	Petřiny-...-Divoká Šárka-Správa letišť; všechny spoje
	a-123	Pč	Anděl-Vřehlického-...-Šmukýřka; v úseku Anděl-Vřehlického jen Pdš
	a-184	K	Kbely,Letecké opravy-...-Kyje,Pávovské nám.
	a-200	N	Sokolovská-Sídliště Bohnice; provoz d
	a-201	N	Sídliště Bohnice-Prosek-Letnany-Kbely, Důstojnické domy; provoz Pdš
1. 7.75	a-144	X	- - -
5. 7.75	d-6	(Pčš)	Radlice-...-Nám.Kubánské revoluce-Nám.J. Marata (P jen Dk 06.30-21.00)
	a-56	Noš	dříve a-G (Nám.J.Marata-Hostivař,přehrada; provoz DkL (08.00-19.30))
19. 7.75	a-54	Noš	dříve a-H (Nám.Míru-Hostivař,přehrada; provoz DkL (08.00-20.30))
20. 7.75	a-53	P	Karlovo nám.-Jiráskovo nám.-...-Velká Chuchle,Státní závoďiště
5. 8.75	a-186	Zp	...-Černý most-Vodňanská-Jordánská-Lipnická
1. 9.75	d-3	Zz	Sokolovská-...-Balabenka-Harfa(T)-Nový Hloubětín(Z)-Hloubětín
8. 9.75	a-54	Xš	- - -
	a-56	Xš	- - -
15. 9.75	d-6	(Pčšx)	Radlice-...-Nám.Kubánské revoluce
16. 9.75	a-177	P	Sídliště Bohnice-...-Hloubětín-Sídliště Hloubětín
	a-198	P	Sokolovská-...-Hloubětín-Sídliště Hloubětín
27. 9.75	a-156	Pč	Revoluční-...-DP Klíčov; všechny spoje
	a-157	Zz	Prosek,Lovosická-Liberecká-...-Vysočany,OÚNZ
	a-210	N	Sokolovská-Prosek; provoz d
	a-X17	K	Osadní-...-Vychovatelna
29. 9.75	a-139	Jr	provoz Pdšr
	a-142	Zz,P,Jr	Prosek,Lovosická-Nám.Lidových milicí-...-Slavíkova-Nám.Míru; provoz Pdš
	a-170	P	Kloboučnická-Kačerov-Novodvorská-Nádraží Braník-...-Baba III.
	a-205	N	Budějovická-Zálesí-Obecní domy-Modřany-Komorany; provoz d
6.10.75	a-182	P	Kloboučnická-...-Tempo-Sídliště Lhotka
27.10.75	a-51	X	- - -
3.11.75	a-55	Xš	- - -
15.11.75	a-168	X	- - -
24.11.75	a-53	Xš	- - -
1.12.75	a-208	Zz,Jr	Sídliště Malešice-Černokostelecká-...-Perlit; provoz Pdš
8.12.75	a-168	(N)	Nákladové nádraží Žižkov-Tesla(T)-Třebešín (T)-Nákladové nádraží Žižkov; provoz Pdš
17.12.75	a-203	N	Tempo-Kačerov-Sídliště Jižní Město;provoz Pdš
23.12.75	a-205	Zp	...-Zálesí-Sídliště Lhotka-Modřany-...
12. 1.76	a-201	Jr	provoz d
19. 1.76	a-X	N	Na sádce-Chodov-Kunratice; v úseku Na sádce-Chodov jen školní spoje, provoz PdSo

26.	1.76	a-504	P	Nám.bří Synků-...-Tempo-Sídliště Lhotka
	2.	2.76	a-166	Pč U kříže-...-Teplárna Třeboradice; všechny spoje
	7.	2.76	a-190	X - - -
	16.	2.76	a-123	Pč Anděl-Vrchlického-...-Vidoulská-Šmukýřka; na Šmukýřku všechny spoje
			a-X125	N Revoluční-Na Santince; provoz Pdšr
	23.	2.76	a-167	Zp <b>Kotlářka-Pod motolskou nemocnicí(T)-Nemocnice Motol(T)-Sídliště Homolka(T)-Kotlářka</b>
			a-212	N Nám.Krasnoarmějců-Sídliště Dáblice,Burešova; provoz d
			a-X17	(Nx) - - -
	6.	3.76	a-107	Zp Hotel International-...-Kamýcká-Vysoká škola zemědělská-Suchdol,MNV-Suchdol
			a-147	Zp Hotel International-...-Kamýcká-Budovec-Suchdol,MNV-Vysoká škola zemědělská-...-Výhledy
	22.	3.76	a-X	Pč,Zz Stavební plocha IPS/Na sádce-Chodov-...-Kunratice; v úseku Stavební plocha IPS-Chodov jen školní spoje, v úseku Na sádce-Chodov jen část spojů
	23.	3.76	a-512	X - - -
	27.	3.76	a-55	Nš Orionka-Troja,ZOO
	4.	4.76	a-53	Nš Karlovo nám.-Velká Chuchle,Státní závoďiště
	5.	4.76	a-144	N Nám.Krasnoarmějců-Sídliště Bohnice,jih; provoz d
			a-153	P Š.M.Kirova-Anděl-...-Motorlet
			a-209	N Ke Stírce-Sídliště Bohnice,jih; provoz d
	12.	6.76	d-6	(Pčš) Radlice-...-Nám.Kubánské revoluce-Nám.J.Marata (P jen Dk 06.30-21.00)
	19.	6.76	a-56	Nš Nám.J.Marata-Hostivař,přehrada
	1.	7.76	d-3	Zz Šokolovská-...-Balabenka-Nám.Lidových milicí
			d-5	P Černý most-Kbelská-Tesla Hloubětín-...-Hlubočepy (P 30.6.76
			d-8	P Vypich-...-Nový Hloubětín-Kbelská-Černý most
			d-25	P Vokovice-...-Harfa-Hloubětín
			a-198	X - - -
	10.	7.76	a-54	Nš Nám.Míru-Hostivař,přehrada
	17.	7.76	a-122	Zp ...-Nám.J.Marata-Kablo-...
			a-187	Zp ...-Nám.J.Marata-(Podjezdová/Příjezdová)-U továren-...
			a-204	Zp ...-Nám.J.Marata-Kablo-...
	9.	8.76	a-178	Jr provoz d; v úseku Ryšánka-Zemanka jen Pdš
	30.	8.76	a-156	P,Zz,Jr Nám.Krasnoarmějců-Revoluční-...-Prosek-Prosek,Průjezdní-DP Klíčov; v úseku Průjezdní-DP Klíčov jen část spojů Pdš; provoz d
			a-176	P Sídliště Rybníčky-Pod Rapidem-...-Stadion,Jih
			a-180	K Pod Rapidem-...-Karlovo nám.
			a-206	N Budějovická-Spořilov-Stavební plocha IPS-Sídliště Jižní Město; provoz Pdš
			a-211	N Lihovar-Ženské domovy; provoz d
			a-507	N Spořilov-Sídliště Jižní Město; provoz n



6. 9.76	a-54	X	- - -
	a-56	Xš	- - -
4.10.76	a-208	Jr	provoz Pdšsv
23.10.76	d-6	(Pčšx)	Radlice-...-Nám.Kubánské revoluce
8.11.76	a-55	Xš	- - -
15.11.76	a-53	Xš	- - -
22.11.76	a-203	Jr	provoz d
24.11.76	a-132	Zp	...-Vozovna Střešovice-Pod Královkou-Malovanka-...
	a-143	Zp	...-Vozovna Střešovice-Malovanka-...
	a-149	Zp	...-Vozovna Střešovice-Pod Královkou-Malovanka-...
1.12.76	a-185	K	Nový Hloubětín-...-Letecké opravny
6.12.76	a-122	P, Zp, Pč	Ryšánka-Budějovická-...-Nám.J.Marata-Sklářská-V Chotejně-Kablo-Léčiva; v úseku Nám.J. Marata-Léčiva jezdí v Pd a vybrané spoje v So
	a-204	Zp	...-Sklářská-V Chotejně-Kablo-...
3. 1.77	a-154	P	Ryšánka-Budějovická-...-Nám.J.Marata
10. 1.77	a-186	P	Nový Hloubětín-...-Lipnická-Hutě,Světská
	a-197	P	Prosek,Průjezdní-Nový Prosek-Prosek-...-Novodvorská
	a-210	P	Sokolovská-...-Prosek-Nový Prosek-Prosek, Průjezdní
13. 1.77	a-208	P	Sídliště Malešice-...-Perlit-Prefa(T)
17. 1.77	a-189	P	Kačerov-...-Tempo-K višňovce-Sídliště Lhotka
16. 3.77	a-106	P	Čechovo nám.-...-Nádraží Braník-Baba III
	a-170	K, Jr	Kloboučnická-Nádraží Braník; provoz Pdš
	a-213	N	Čechovo nám.-Sporilov-Sídliště Jižní Město; provoz d
22. 3.77	a-185	Zz	U kříže-Prosek-Čakovická-...-Letecké opravny
	a-201	P	Sídliště Bohnice-...-Důstojnické domy-Čakovická-Nový Hloubětín
3. 4.77	a-53	Nš	Karlovo nám.-Velká Chuchle,Státní závodíště
9. 4.77	a-55	Nš	Orionka-Troja,ZOO
5. 5.77	d-10	P	Sídliště Dáblice-Střelničná-Vychovatelna-...-Nám.J.Marata
	d-12	P	Vozovna Kobylisy-...-Nádraží Smíchov-Lihovar
	d-14/d	Zz	Střelničná-Rudé armády-Jatky-Dopravní podniky-...-Radlice
	d-17	(Zpx), Zp	...-Ke Stírce-Trojská-Elektrárna Holešovice-...
	d-19/n	P	Cerný most-Hloubětín-Nový Hloubětín-...-Sporilov
	d-24	Zp	...-Ke Stírce-Trojská-Park kultury-Nádraží Bubny-Dopravní podniky-...
	d-28	Kč	Nádraží Smíchov-...-Nádraží Braník
	d-29	(Zpx), Zp	...-Ke Stírce-Trojská-Elektrárna Holešovice-...
	d-31	K	Petriny-...-Střelničná
6. 5.77	a-136	K	Sídliště Dáblice,Burešova-...-Sídliště Hornoměcholupská
	a-212	X	- - -

23. 5.77	a-131	Zp	...-Na Santince-Zelená-Nádraží Bubeneč-Sibiřské nám.-...
28. 5.77	d-22/d	(Pčš)	Bílá hora-...-Nám.Kubánské revoluce-Nám.J. Marata (P jen Dk)
1. 6.77	d-7	Zp	...-Nábř.kpt.Jaroše-Právnická fakulta-Národní divadlo-Mústek-Muzeum-Flora-...
27. 6.77	d-9	Zp	...-Ohrada-Nákladové nádraží Žižkov-Olšanské nám.-Bolzanova-Nádraží Střed-...
	d-13	Zp	...-Nádraží Střed-Bolzanova-Husinecká-...
	d-21	Zp	...-Ohrada-Nákladové nádraží Žižkov-Olšanské nám.-Bolzanova-Jindřišská-...
	d-26	Zp	...-Nádraží Střed-Bolzanova-Husinecká-...
	a-X21	(N)	Hlavní nádraží-Ohrada; provoz d
2. 7.77	a-56	Nš	Nám.J.Marata-Hostivař,přehrada
29. 8.77	a-198	N	Kačerov-Tempo-Masokombinát Libuš; provoz Pdš
5. 9.77	d-3	Zz	Sokolovská-...-Balabenka-Harfa
	d-7	Zz,Jr	Park kultury-Strossmayerovo nám.(T)-Dělnická (Z)-Nábř.kpt.Jaroše-...-Olšanské hřbitovy; provoz d
	d-9/d	(Zz)	Spojovací-...-Anděl-Ženské domovy
	d-9/n	(Zz)	Spojovací-...-Anděl-Nádraží Smíchov
	d-15	(Zz)	Nový Hloubětín-...-Anděl-Nádraží Smíchov
	d-26/n	Zp	...-Olšanské nám.-Nákladové nádraží Žižkov-Strojimport-...
	d-32	X	- - -
	a-167	Zp,Zz	...-Kotlářka-Sídlíště Homolka-Nemocnice Motol-Motol,Kudrnova
	a-X9	(N)	Anděl-Kotlářka; provoz dn
12. 9.77	a-56	Xš	- - -
19. 9.77	a-58	N	Stadion,Jih-Hládkov-Nám.Říjnové revoluce; provoz Pdš
26. 9.77	a-101	P	Čechovo nám.-...-Nádraží Hostivař-Dolní Měcholupy,Plynárna
8.10.77	d-22/d	(Pčšx)	Bílá hora-...-Nám.Kubánské revoluce
17.10.77	a-55	Xš	- - -
7.11.77	d-3	X	- - -
	d-13	Zz	Hloubětín-...-Bílá labuť-Nám.Republiky(T)-Václavské nám.(Z)-Perštýn,Máj
	d-26/d	Zz	Park kultury-...-Nákladové nádraží Žižkov-Strojimport-Vinice-Strašnice,Radošovičká
14.11.77	a-53	Xš	- - -
19.11.77	a-168	(Nx),N	Hlavní nádraží-Nákladové nádraží Žižkov-Vackov; provoz d
	a-511	N	Hlavní nádraží-Ohrada; provoz n
	a-X21	(Nx)	- - -
1.12.77	a-180	Zz	Sídlíště Malešice-Hollarovo nám.-Orionka-...-Karlovo nám.
	a-190	N	Budějovická-Spořilov-Na sádce-Zupkova-Sídlíště Jižní Město; provoz d
	a-204	Zp	Chodov-Zupkova-Betonárka-...
2. 1.78	a-501	Zp	Nádraží Braník-Černý kůň-Na lysinách-Vinutá-...

23.	1.78	d-13	P	Černý most-Kbelská-Tesla Hloubětín-...-Perštýn,Máj
		a-158	Zp	...-Na hranici-Tupolevova-Fryčovická-Nádraží Čakovice-...
		a-159	Jr	provoz Pdšs
		a-184	K	Černý most-...-Pávovské nám.
		a-185	Zz	Vysočany; OÚNZ-Vysočany-Nový Hloubětín-Čakovická-...-Letecké opravny
1.	2.78	a-165	P	Sídliště Jižní Město-Majorova-Šeberov-Šeberák-...-Komořany
13.	2.78	d-11	Pč	Divoká Šárka-...-Černokostelecká-ÚDDP Hostivař; všechny spoje
15.	2.78	a-186	K,P	Černý most-...-Světská-Satalice
		a-207	N	Sokolovská-Tachovské nám.-Ohrada; provoz d
20.	2.78	a-504	Zp	...-Mládežnická-Krčský hřbitov-Na strži-Budějovická-...
1.	3.78	a-201	Zz	Sídliště Bohnice,jih-Bohnická-...-Nový Hloubětín
		a-202	Zz	Sídliště Bohnice,jih-Bohnická-...-Čakovice,ZJD
11.	3.78	a-184	X	- - -
13.	3.78	a-54	N	Hloubětín,lázně-Černý most-Hutě,Světská; provoz Pdšs
25.	3.78	a-55	Nš	Orionka-Troja,ZOO
		a-511	P	Václavské nám.-Hlavní nádraží-...-Ohrada
28.	3.78	a-51	N	Křeslice-Petrovice,most-Horní Měcholupy-Nám.J.Marata-U továren-Dolní Měcholupy;provoz d
		a-187	Zz,Jr	Chodov-...-Nádraží Hostivař-Kablo-Prefa Malešice; provoz Pdš
		a-196	P	Kačerov-...-VÚ A.S.Popova-Braník,Přístaviště
2.	4.78	a-53	Nš	Karlovo nám.-Velká Chuchle,Státní závořiště
3.	4.78	a-145	Zz	Nový Hloubětín-...-Zahradní Město-Nám.J.Marata-Sídliště Hornoměcholupská
14.	4.78	a-120	P	Petřiny-...-Jarov-Spojovací
17.	4.78	a-168	P	Hlavní nádraží-...-Vackov-Žižkov,Habrová
2.	5.78	a-153	P,Jr	S.M.Kirova-...-Motorlet-Jinonice; provoz Pd
3.	5.78	a-158	Zp	...-Na hranici-Letňany-Nádraží Čakovice-...
		a-159	Zp,P,Jr	...-Na hranici-Tupolevova-Fryčovická-Nádraží Čakovice-Čakovice,ZPA; provoz d
		a-185	Zp	...-Nám.Lidových milicí-Prosek-Čakovická-...provoz Pd
		a-201	Jr	
20.	5.78	d-22/d	(Pčš)	Bílá hora-...-Nám.Kubánské revoluce-Nám.J.Marata (P jen Dk)
22.	5.78	a-121	Pč	Sídliště Jižní Město-Majorova-Chodov-...-Nádraží Braník; v úseku Sídliště Jižní Město-Chodov jen Pdš
29.	5.78	a-219	N	Kotlářka-Zličín,nádraží-Stodůlky,MNV,Stodůlky,cihelna-Nová kolonie-Vidoule-Motorlet; provoz d
		a-221	N	Černý most-Chvaly,hřbitov-Horní Počernice,Na kovárně; provoz d
		a-222	N	Černý most-Chvaly,hřbitov-Svépravice-Xaverov; provoz d, v úseku Svépravice-Xaverov Pdšr jen část spoju

	a-223	N	Černý most-Chvaly,hřbitov-Horní Počernice, Komárovská; provoz d
3. 6.78	a-56	Nš	Nám.J.Marata-Hostivař,přehrada
1. 7.78	a-180	X	- - -
4. 7.78	d-27	P	ÚDDP Hostivař-Černokostelecká-...-Nádraží Smíchov-Hlubočepy
12. 8.78	m-A	N	Leninova-Náměstí Míru
13. 8.78	d-1	X,N	Park kultury-Dělnická-Dopravní podniky- Staroměstská(Z)-Malostranská; provoz d
	d-2/d	X,N	Divoká Šárka-Leninova-Hotel International
	d-2/n	N	Divoká Šárka-Leninova-Dopravní podniky- Bílá labuť-Národní divadlo-Nádraží Braník
	d-3	N	Nový Hloubětín-Nám.Lidových milicí- Sokolovská-Národní divadlo-Nádraží Braník; provoz d, v úseku Nový Hloubětín-Nám. Lidových milicí jen Pdš
	d-4	X	- - -
	d-6/d	Zz	Radlice-...-Anděl-Újezd-Mústek-Muzeum- Flora-Olšanské hřbitovy
	d-6/n	N	Radlice-Karlovo nám.-Mústek-Muzeum-Flora- Strojimport-Spojovací
	d-7	X,N	Spojovací-Strojimport-Nám.Míru-Koh-i-noor- Průběžná-Nám.J.Marata; provoz d
	d-8	P	Bílá hora-Vypich-...-Černý most
	d-9/n	X	- - -
	d-10	Zp	...-Dopravní podniky-Dlouhá-Mústek- Muzeum-...
	d-11	X,N	Spojovací-Strojimport-Muzeum-Mústek- Perštýn-Karlovo nám.-Nám.Míru-Minská; provoz d
	d-14/n	X	- - -
	d-16/d	P	Černokostelecká-Olšanské hřbitovy-...- Lihovar
	d-17/n	X	- - -
	d-18/d	Zz	Nádraží Braník-Staroměstská-Park kultury- Dělnická-Dopravní podniky-...-Vozovna Pankrác
	d-18/n	X	- - -
	d-20/d	Zz	Petřiny-...-Hradčanská-Špejchar
	d-20/n	Zz	Petřiny-...-Hradčanská-Strossmayerovo nám.-Staroměstská-Prašná brána-Nákladové nádraží Žižkov-Vinice-Nám.J.Marata
	d-21	K	Vápenka-...-Nádraží Braník
	d-22/n	K	Bílá hora-...-Nám.Kubánské revoluce
	d-23	X,N	Vypich-Pražský hrad-Hradčanská-Leninova- Vokovice;provoz d
	d-24/n	N	Sídlíště Dáblice-Park kultury- Strossmayerovo nám.-Dopravní podniky- Sokolovská-Václavské nám.-Karlovo nám.- Otakarova-Zahradní Město
	d-25	P,Jr	Divoká Šárka-Cervený vrch-...-Hloubětín; provoz d
	d-26/d	Zz	Hotel International-Hradčanská- Strossmayerovo nám.-Nábř.kpt.Jaroše-...- Radošovická
	d-26/n	X	- - -
	d-28	K,Zz	Anděl-...-Palackého nám.-Karlovo nám.-I.P. Pavlova-Otakarova-Nám.Kubánské revoluce
	d-29/d	P	Vozovna Kobylisy-...-Černokostelecká- ÚD DP Hostivař

d-29/n	N	Vozovna Kobylisy-Trř.Rudé armády-Dělnická-Park kultury-Dlouhá-Můstek-Muzeum-Černokostelecká-ÚDDP Hostivař
d-30	X	- - -
d-32	N	Petřiny-Prašný most-Leninova-Hotel International; provoz d
a-57	N	Petřiny-Vypich-Břevnovská; provoz Pdšš (* 14.8.78)
a-58	X	- - -
a-101	P	Karlovy, Dětská nemocnice-I.P.Pavlova-Nám.Míru-Kodánská-Svahová-...-Dolní Měcholupy, Plynárna
a-107	P	Leninova-Hotel International-...-Suchdol
a-108	Zz	Hradčanská-Břevnovská-Malý Břevnov-...-Správa letišť
a-116	P	Leninova-Hotel International-...-Bořislavka
a-125	Zp	...-Zelená-Nádraží Bubeneč-Sibiřské nám.-...
a-131	Zp	...-Zelená-J.M.Sverdlova-Sibiřské nám.-...
a-132	Zp	...-Vozovna Střešovice-Malovanka-...
a-134	K	Jiráskovo nám.-Palackého nám.-...-Krč, Tempo
a-135	K	Sokolovská-...-Sídliště Spořilov
a-147	P	Leninova-Hotel International-...-Výhledy
a-149	Zp	...-Vozovna Střešovice-Malovanka-...
a-155	K	Karlovo nám.-...-Sídliště Malešice
a-160	P	Leninova-Hotel International-...-Lysolaje
a-161	P	Leninova-Horoměřická-...-Nebušice
a-174	X, N	Hradčanská-Břevnovská-Motel; provoz d
a-214	N	Petřiny-Vypich-Bílá hora-Ruzyně, Uhelné sklady; provoz Pdšš, (* 14.8.78)
a-216	N	Hradčanská-Nám.Na Ořechovce-Aritma; provoz d
a-217	N	Vysoké školy-Stadion Jih-Klamovka-Anděl; provoz d
a-502	P	Prašný most-Hotel International-...-Suchdol
a-X125	X	- - -
28. 8.78	a-51	Jo → a-220
	a-56	Xš - - -
	a-121	Pč Sídliště Jižní Město-Chodov-...-Nádraží Braník; všechny spoje
	a-206	Jr provoz d
	a-220	No dříve a-51 (Křeslice-Dolní Měcholupy)
29. 8.78	d-1	X - - -
19. 9.78	a-207	P Sokolovská-...-Černínova-Jarov-Pod šancemi, Pražské komunikace
22. 9.78	d-13	Jr provoz Pdš
28. 9.78	a-191	P Nám.Sovětských tankistů-...-Vypich-Větrník-Petřiny
30. 9.78	d-22/d (Pčšx)	Bílá hora-...-Nám.Kubánské revoluce
23.10.78	a-55	Xš - - -
26.10.78	d-11	K Vápenka-...-Minská
	d-21	P Spojovací-Vápenka-...-Nádraží Braník
27.10.78	d-24/d	Zp ...-Veletržní-Strossmayerovo nám.-Dopravní podniky-...
13.11.78	a-53	Xš - - -
16.12.78	d-4	N Radošovická-Otakarova-I.P.Pavlova-Morán-Anděl-Lihovar; provoz d
	d-28	X - - -

19.12.78	a-220	P	Pitkovice-Křeslice,MNV-...-Dolní Měcholupy
2. 1.79	d-15	PČ	Černý most-Hloubětín-Nový Hloubětín-...- Nádraží Smíchov; v úseku N.Hloubětín- Černý most jen Pdš
8. 1.79	a-132	Zp	...-Vozovna Střešovice-Hládkov-Malovanka-...
	a-217	Zp	...-Vozovna Střešovice-Hládkov-Malovanka-...
29. 1.79	a-58	N	Holešovice,Mladé gardy-Dopravní podniky-Park kultury-Dělnická-Mladé gardy; provoz Pdšs
7. 2.79	a-502	Zpč	...-Mrazírny-Odstavná plocha Suchdol(Z)- Kamýcká-...; přes zast.Odstavná plocha Suchdol jen jeden spoj
19. 2.79	d-1	N	Koh-i-nqor-Otakarova-Spořilov; provoz d
	d-2/d	Zz	Divoká Šárka-...-Leninova-Prašný most-Petřiny
	d-3	Zp	...-Perštýn,Máj-Myslíkova-Jiráskovo nám.-...
	d-6/d	P	Radlice-...-Olšanské hřbitovy-Vinice- Černokostelecká
	d-13	K,Zz,Jr	Hloubětín-...-Sokolovská-Dopravní podniky- Dělnická-Park kultury-Nábř.kpt.Jaroše- Staroměstská(Z)-Malostranská; provoz d
	d-18	Zz	Vokovice-Leninova-Strossmayerovo nám.- Štvanice-...-Vozovna Pankrác
	d-23	Zz	Spejchar-Prašný most-Brusnice-...-Vypich
	d-25	P	Divoká Šárka-...-Hloubětín-Černý most
	d-32	X	- - -
26. 2.79	a-233	N	Sokolovská-Prosek-Sídliště Letňany, Tupolevova; provoz Pdš
	a-X158	N	Prosek,Průjezdni-Letnanské strojírny; provoz Pdš
5. 3.79	a-236	N	Leninova-Divoká Šárka-Nové letiště;provoz Pdš
19. 3.79	a-57	Jo,P	→ a-237
	a-108	P	Spejchar-Hradčanská-...-Správa letiště
	a-174	P	Spejchar-Hradčanská-...-Motol
	a-216	P	Spejchar-Hradčanská-...-Aritma
	a-235	N	Spejchar-Břevnovská; provoz Pdš
	a-237	No,P	Petřiny-...-Břevnovská-Leninova (dříve a-57)
26. 3.79	a-211	Jr	provoz 05.00-20.00
	a-231	N	Ženské domovy-Konvářka(T)-Dívčí hrady(T)- Kesnerka(T)-Ženské domovy; provoz d
14. 4.79	a-55	Nš,K	Sokolovská-Troja,ZOO
22. 4.79	a-53	Nš	Karlovo nám.-Velká Chuchle,Státní závoďiště
27. 5.79	a-226	N	Chodov,Na sádce-Hrnčiče; provoz d
	a-227	N	Chodov,Na sádce-Újezd,Ke mlýnu; provoz d
	a-229	N	Černokostelecká-Dubeč-Koloděje; provoz d
	a-X	X	- - -
28. 5.79	a-165	Jr	provoz Pdšs
	a-180	N	Spejchar-Hradčanská-Bílá hora-Sídliště Řepy; provoz Pd
	a-228	N	Černokostelecká-Dubeč; provoz Pdš
9. 6.79	d-4	(Pčš)	Nám.J.Marata-Radošovická-...-Lihovar (P jen Dk)
21. 6.79	a-187	K	Chodov-...-Malešice,Perlit
	a-208	K	Sídliště Malešice-...-Malešice,Perlit
30. 6.79	a-56	Nš	Nám.J.Marata-Hostivař,přehrada

2. 7.79	a-172	Zp	...-Dostihová-Lahovičky(Z)-Zahradnictví(Z)-Starochuchelská-...
16. 7.79	a-154	K,Pč	Budějovická-...-Nám.J.Marata-Léčiva; v úseku Nám.J.Marata-Léčiva jen Pdš
15. 8.79	a-112	P	Mladé gardy-Osadní-...-Podhoří
3. 9.79	a-56	Xš	- - -
	a-57	N	Nám.bří Synků-Podolí; provoz Pdšs
	a-140	Jr	provoz Pdšv
	a-142	Jr	provoz PdšsDk
	a-149	P	Dejvice,Vysoké školy-Leninova-...- Jinonice,ZPA
	a-177	P	Černý most-Sídliště Lehovec-Sídliště Hloubětín-...-Sídliště Bohnice
	a-233	P	Sokolovská-...-Tupolevova-Sídliště Letňany, Trutnovská
23. 9.79	d-4	(Pčšx)	Radošovická-...-Lihovar
29.10.79	a-212	N	Chodov-Zupkova-Sídliště Jižní Město- V Horkách-Nám.J.Marata-Technoplyn-Teplárna Malešice; provoz Pdš
8.11.79	d-4	Zz	Radošovická-...-Anděl-Kotlářka
	d-9	(Zzx)	Špojovací-...-Anděl-Kotlářka
	d-15	(Zzx)	Černý most-...-Anděl-Kotlářka
	d-16/n	Zz	Černokostelecká-...-Anděl-Vozovna Motol
	a-52	Jo	→ a-252
	a-211	P	Lihovar-...-Ženské domovy-Anděl
	a-225	N	Kotlářka-Motol-Sídliště Řepy; provoz Pdš
	a-231	P	Anděl-Ženské domovy-...-Ženské domovy-Anděl
	a-252	No	dříve a-52 (Kotlářka-Motol,Krematorium)
	a-X9	(Nx)	- - -
12.11.79	a-53	Xš	- - -
	a-55	Xš	- - -
22.12.79	a-230	N	Kotlářka-Zličín,nádraží-Stodůlky,MNV- Reporyjské nám.-Jinonice,ZPA-Motorlet; provoz d
	a-249	N	Kotlářka-Zličín,nádraží-Stodůlky,MNV- Reporyjské nám.-Třebonice; provoz d
29.12.79	a-105	Jr	provoz Pd
	a-129	P	Lihovar-...-Lahovice-Zbraslav,Baně
	a-240	N	Nádraží Braník-Komořany-Zbraslavské nám.- Sídliště Zbraslav-Lipence; provoz d, v úseku Sídliště Zbraslav-Lipence jen vybrané spoje Pdš
	a-241	N	Lihovar-Zbraslavské nám.-Lipence; provoz d
	a-243	N	Lihovar-Zbraslavské nám.-Sídliště Zbraslav; provoz d
	a-244	N	Lihovar-Lahovičky-Nádraží Radotín-Sídliště Radotín; provoz d
	a-245	N	Nádraží Braník-Komořany-Zbraslavské nám.- Lahovice-Nádraží Radotín-Cementárna Radotín; provoz Pdš, v úseku Nádraží Radotín- Cementárna Radotín jen vybrané spoje, též samostatné spoje
	a-246	N	Hlubočepy-K Holyni-Lochkov-Nádraží Radotín; provoz d
	a-247	N	Hlubočepy-K Holyni-Lochkov; provoz d
	a-248	N	Hlubočepy-K Holyni-Nám.Devítiletky;provoz d
	a-250	N	Špojovací-U váhy-Běchovice-(VÚ Běchovice)- Újezd n.Lesy,Rohožnická; provoz d, k VÚ Běchovice jen 1 pár spojů Pdš

	a-251	N	Koloděje-Újezd n.Lesy-Nádraží Klánovice; provoz Pdšv, So vybrané spoje
4. 2.80	a-103	Zp	...-Hřbitov-Květnová-U spojů-Kokořínská-...
12. 2.80	a-199	Pč	Budějovická-...-Nám.Míru-Čechovo nám.; v úseku Nám.Míru-Čechovo nám. jen Pdš
	a-213	Zp	...-Bohdalec-Investa(T)-Kodanská(T)- Čechovo nám.
18. 2.80	a-254	N	Leninova-Nebošice,MNV-Přední Kopanina-Nové letišťe; provoz d, v úseku Přední Kopanina, MNV-Nové letišťe jen Pdš
27. 2.80	a-54	X	- - -
	a-186	Pč,Zp,Zp	Hloubětín,lázně-Černý most-Hutě-Jordánská- Lipnická-Satalice; v úseku Hloubětín,lázně- Černý most jen vybrané spoje Pdš
3. 3.80	a-108	Pč	Špejchar-...-Správa letišť-Nové letišťe; v úseku Správa letišť-Nové letišťe jen Pdš
10. 3.80	a-240	Jr	provoz Pdšv, v úseku Sídliště Zbraslav- Lipence jen část spojů
	a-245	Jr	provoz d; v úseku Nádraží Radotín- Cementárna Radotín jen vybrané spoje PdšDk, Pdš též samostatné spoje
	a-248	Zz	Hlubočepy-...-K Holyni-Holyně
5. 4.80	a-55	Nš	Sokolovská-Troja,ZOO
6. 4.80	a-53	Nš	Karlovo nám.-Velká Chuchle,Státní závodišťe
8. 4.80	a-182	Jr	provoz Pdšs
	a-189	Jr	provoz PdšvDk
14. 5.80	a-181	P	Čimice-Okořská-Vozovna Kobylisy-...- TOS Hostivař
21. 5.80	a-214	Jr	provoz Pdš
30. 5.80	a-251	Jr	provoz Pdš
7. 6.80	d-4	(Pčš)	Nám.J.Marata-Radošovická-...-Lihovar (P jen Dk)
20. 6.80	a-123	K	Jinonická-...-Šmukýřka
23. 6.80	a-139	X	- - -
2. 7.80	d-3	(X)	- - -
	d-6	X	- - -
	d-9/n	N	Spojovací-Vozovna Motol
	d-22	Zp	...-Národní divadlo-Karlovo nám.-I.P. Pavlova-Nám.Míru-...
	a-58	X	- - -
5. 8.80	a-57	X	- - -
27. 8.80	d-4	(Pčšx)	Radošovická-...-Lihovar
29. 8.80	d-10	Zp	...-Trř.Rudé armády-Palmovka-Sídliště Invalidovna-Sokolovská-Nám.Republiky-...
	d-25	Zp	...-Dopravní podniky-Dělnická-Trř.Rudé armády-Palmovka-...
1. 9.80	d-1	X	- - -
	d-27	Kč	ÚDDP Hostivař-Černokostelecká-...-Hlubočepy; v úseku ÚDDP-Černokostelecká jen Pdš
	a-120	Jr	provoz Pdš
	a-132	Jr	provoz Pdš
	a-134	Jr	provoz Pdš



	a-146	Jr	provoz Pdš
	a-153	Jr	provoz Pdš
	a-157	X	- - -
	a-175	Jr	provoz Pdš
	a-199	Jr	provoz Pdš
	a-201	Jr	provoz Pdš
15. 9.80	a-211	Jr	provoz Pdš
13.10.80	a-198	Zp	...-Tempo-Přírodní-U libušské sokolovny-...
	a-215	N	Kačerov-Nemocnice Krč-Tempo-Přírodní-Sídlíště Libuš; provoz d
20.10.80	d-24/d	(Zp)	...-Ke Stírce-U kříže-Palmovka-Sokolovská-Bílá labuť-Nádraží Střed-...
25.10.80	d-9/d	P	Spojovací-...-Kotlářka-Vozovna Motol
3.11.80	a-55	Xš	- - -
	a-222	Zp	...-Chvaly,náměstí-Na Chvalce-Na vyhlídce-...
	a-223	Zp	...-Chvaly,náměstí-Na Chvalce-Khodlova-...
7.11.80	m-C	P	Sokolovská-...-Kačerov-Kosmonautů
8.11.80	d-3	(Xx), Zp, Zp	Nový Hloubětín-Nám.Lidových milicí-Palmovka-Tr.Rudé armády-Osadní-Park kultury-Nám.Republiky-Nádraží Střed-Václavské nám.-Myslíkova-Výton-Nádraží Braník; v úseku Nový Hloubětín-Nám.Lidových milicí jen Pdš
	d-13	K	Hloubětín-...-Park kultury
	a-51	N	Petřiny-Motol; provoz Po, Út, Čt, Pá (12.30 až 13.30), St (12.30-16.30), Ne (13.00-16.30), (* 9.11.80)
	a-121	K	Kačerov-...-Nádraží Braník
	a-122	Zz, Jr	Budovatelů-Benkova-K obecním hájovným-...-Hostivař,Léčiva; provoz Pdš
	a-130	Kč	Anděl-Jinonická-...-Jinonice,ZPA; v úseku Anděl-Jinonická jen Pdš
	a-154	Zz, Zz	Budovatelů-Prašná-Kosmonautů-...-Nám.J. Marata-Nádraží Hostivař
	a-165	Zp	Jižní Město-K jezeru-Protivova-Dražby-Seberov-...
	a-171	Zz, Jr	Primátora Vacka-Sídlíště Spořilov-Spořilov-...-VÚ A.S.Popova; provoz Pdš
	a-178	Zz, Pč	Primátora Vacka-Sídlíště Spořilov-Spořilov-...-Ryšánka-Zemanka-Zelený pruh; v úseku Ryšánka-Zelený pruh denně do 20.00 hod.
	a-181	Zz	<b>Čimice-...-Kablo-Sklářská-Nádraží Hostivař</b>
	a-187	Zz	Budovatelů-Protivova-Kosmonautů-...-Perlit
	a-190	Zz	Jižní Město-...-Družby-Brechtova-Kosmonautů-Jižní Město
	a-196	Jr	Kačerov-...-VÚ A.S.Popova-Přístaviště; provoz d, v úseku VÚ A.S.Popova-Přístaviště jen Pdš
	a-203	Zp	...-Kosmonautů-Brechtova-MNV Chodov-Na sádce-...
	a-204	Zz	Primátora Vacka-MNV Chodov-Brechtova-Kosmonautů-...-Léčiva
	a-206	X	- - -
	a-212	Zz, Jr	Jižní Město-Kosmonautů-Družby-K obecním hájovným-...-Teplárna Malešice; provoz PdSo
	a-213	Zp	...-Na sádce-Družby-Kosmonautů-...
	a-216	Zzč	Spejchar-...-Starodějvická-Aritma Vokovice/Bořislavka; na Bořislavku jen Dk

	a-226	Zz	Kosmonautů-K jezeru-Družby-Šeberov-...-Hrnčíře
	a-227	Zz	Budovatelů-Donovalská-Družby-Kateřinky-...-Ke mlýnu
	a-239	N	Jižní Město-K jezeru-Protivova-Družby-Na jelenách-Šeberák-U třech svatých-Libuš-Libuš,Masokombinát; provoz Pdš (* 10.11.80)
	a-242	N	Jižní Město-Kosmonautů-Družby-K obecním hájovným-Nám.J.Marata-TOS Hostivař; provoz d
	a-253	N	Jižní Město-Kosmonautů-Družby-Protivova-Kosmonautů-Jižní Město; provoz d
10.11.80	d-12	Zp	...-Dopravní podniky-Strossmayerovo nám.-Nábř.kpt.Jaroše-...
28.11.80	a-509	Zz	Bulovka-Liberecká-...-Nádraží Čakovice
1.12.80	a-53	Xš	- - -
13.12.80	d-19	Zp	...-Nám.Republiky-Nádraží Střed-Václavské nám.-Karlovo nám.-I.P.Pavlova-Bruselská-...
19.12.80	m-A	P	Leninova-...-Nám.Míru-Želivského
	d-2/n	X	- - -
	d-3/n	N	Vozovna Hloubětín-Nový Hloubětín-Rudé armády-Osadní-Park kultury-Nám.Republiky-Můstek-Myslíkova-Výton-Nádraží Braník
	d-7	X	- - -
	d-10	Zp	...-Nám.Republiky-Nádraží Střed-Olšanské nám.-Flora-...
	d-11	Zz,Zp,P	ÚDDP Hostivař-Vinice-Želivského-...-Muzeum-Tylovo nám.-Nám.Míru-...-Čechovo nám.-Nám.Kubánské revoluce
	d-14/n	N	Vozovna Kobyličky-Radlice
	d-16/d	Zz	Spojovací-Ohrada-Želivského-...-Lihovar
	d-16/n	X	- - -
	d-20/n	Zp,Zz	Petřiny-...-Perštýn,Máj-Karlovo nám.-Nám.Míru-Želivského-...-Vinice-ÚDDP Hostivař
	d-22	P	Bílá hora-...-Nám.Kubánské revoluce-Průběžná-Nám.J.Marata
	d-26/n	N	Divoká Sárka-Radošovická
	d-29/d	Zp,K	...-Můstek-Perštýn,Máj-Karlovo nám.-Nám.Míru-Flora-...-Černokostecká
	d-29/n	X	- - -
20.12.80	a-109	Jr	provoz Pdš
	a-111	Zz	Želivského-Černokostecká-...-Dolní Měcholupy
	a-115	Jrč	provoz jen Pdš
	a-120	K	Nám.Míru-...-Petřiny
	a-126	Zp	...-Kodanská-Čechovo nám.(T)-Koh-i-noor(Z)-Ukrajinská-...
	a-127	Zp	...-Kodanská-Čechovo nám.(T)-Koh-i-noor(Z)-Ukrajinská-...
	a-128	K	Nám.Míru-...-Jinonice
	a-133	Zp	...-U památníku-Tachovské nám.-Basilejské nám.-...
	a-136	Zp,Jr	...-Nám.J.Marata-Hornoměřolupská(T)-Sídliště Hornoměřolupská; provoz Pdš
	a-137	K	Nám.Míru-...-Motorlet
	a-140	Zz	Jiřího z Poděbrad-Bořivojova-...-Nový Hloubětín
	a-142	Zz	Lovosická-...-Bezovka-Flora-Pod Rapidem-Sídliště Hornoměřolupská

	a-145	Zp	...-Nám. J. Marata-Hornoměřolupská (T)- Sídliště Hornoměřolupská
	a-146	P	Zelivského-Hostýnská-...-Nový Hloubětín
	a-154	Zz	...-Repčická-Sídliště Hornoměřolupská (T)- Hornoměřolupská (Z)-Nám. J. Marata
	a-155	Zz	Skalka, Hájecká-Pod Rapidem-Zelivského-Na palouku-...-Sídliště Malešice
	a-163	P	Zelivského-Černokostelecká-...-Štěrboholy
	a-168	Zp, Zz	Hlavní nádraží-Hlavní nádraží (Z)- U památníku-...-Ohrada
	a-175	K, P, Jr	Šokolovská-...-Vozovna Kobylisy-Sídliště Dáblice, Burešova; provoz d
	a-176	K	Náměstí Míru-...-Stadion Jih
	a-187	Zp	...-Repčická-Hornoměřolupská (Z)-Sídliště Hornoměřolupská (T)-Nám. J. Marata-...
	a-194	P	Skalka, Hájecká-Černokostelecká-...-TOS Hostivař
	a-204	Zp, Jr	...-Repčická-Hornoměřolupská (Z)-Sídliště Hornoměřolupská (T)-Nám. J. Marata-...; provoz Pdšs
	a-206	N	Zelivského-Pod Rapidem-Sídliště Zahradní Město, západ; provoz d
	a-208	Zz, Zp, P, Jr	Zelivského-Sídliště Malešice- Černokostelecká-Polygrafická-Perlit- Spolská-Dolní Počernice; provoz d
	a-213	Zz	Zelivského-Kodanská-Koh-i-noor-...-Jižní Město
	a-220	Zp	...-Repčická-Hornoměřolupská (Z)-Sídliště Hornoměřolupská (T)-Nám. J. Marata-...
	a-224	N	Zelivského-Pod Rapidem-Skalka-Zahradní Město, Cíl; provoz d
	a-228	P	Zelivského-Černokostelecká-...-Dubeč
	a-229	P	Zelivského-Černokostelecká-...-Koloděje
	a-234	N	Jiřího z Poděbrad-Olšanské nám.-Třebešín- Habrová; provoz d
	a-238	N	Zelivského-Černokostelecká-Kablo-Léčiva; provoz Pd (* 22.12.80)
2. 2.81	a-190	K	Kosmonautů-...-Družby-Brechtova-Kosmonautů- Jižní Město
	a-253	K	Kosmonautů-...-Družby-Protivova-Kosmonautů- Jižní Město
21. 2.81	a-178	Kč	Primátora Vacka-...-Ryšánka-Zelený pruh; v úseku Ryšánka-Zelený pruh jen Pdš
28. 2.81	a-247	Jr	provoz Pdš
2. 3.81	a-105	Jr	provoz Pdš
6. 3.81	a-503	K	Černý most-...-Dolní Počernice
	a-506	Zz	Vysočany, OÚNZ-...-Prosek-Čakovická- Kulturní dům Kbely
	a-512	N	Černý most-Horní Počernice, Na kovárně; provoz n
7. 3.81	d-13	X	- - -
8. 3.81	a-53	Nš	Karlovo náměstí-Velká Chuchle, Státní závodiště
23. 3.81	d-19	Zp	...-Nám. Republiky-Perštýn, Máj-Karlovo nám.-...
6. 4.81	d-4	Zp	...-Koh-i-noor-Nám. Míru-I. P. Pavlova-...
	d-11	Zp	...-Tylovo nám.-Otakarova-Koh-i-noor-...

	d-16	Zz	Spojovací-...-Anděl-Radlice
	a-136	Jr	provoz d
	a-139	N	Nám.Míru-Slavie-Sídliště Spořilov; provoz Pdš
	a-142	Zz	Jiřího z Poděbrad-Bezovka-...-Prosek, Lovosická
	a-156	Zzč	Staroměstská-...-Průjezdni-Čakovice, ZJD; v úseku Průjezdni-Čakovice, ZJD jen Pdš
	a-171	K, Jr	Kačerov-...-VÚ A.S.Popova; provoz d
	a-175	P, Jr	Sídliště Dáblice, Burešova-...-Sokolovská- Flora-Nádraží Strašnice-Zahradní Město, Cíl; provoz Pd
	a-187	X	- - -
	a-196	Jr	provoz Pdš
	a-199	Zz, Jr	Budějovická-...-Nám.Míru-Kodaňská(Z)- Bělocerkevská; provoz Pdš
	a-224	Kč	Želivského-...-Zahradní Město-Zahradní Město, Cíl; v úseku Zahradní Město- Zahradní Město, Cíl jen Dk
	a-234	Zz	Flora-Želivského(T)-Olšanské nám.(Z)- Mezi hřbitovy-...-Habrová
	a-X158	X	- - -
26. 4.81	a-55	Nš	Sokolovská-Troja, ZOO
27. 4.81	a-157	N	Budějovická-Nemocnice Krč-Novodvorská- Tyršova čtvrť; provoz Pdš
30. 4.81	a-192	Zz, (Zp)	Budějovická-Ryšánka-Vlnitá-...-Přístaviště
	a-X192	(N)	Kačerov-Michelský les-Nádraží Krč; provoz d
4. 5.81	a-212	Zz	Jižní Město-...-Štěrboholská-Malešická továrna-Teplárna Malešice-Perlit
18. 5.81	a-114	Zz	Budějovická-V podzámčí-...-Šeberák
10. 6.81	a-104	Pč	Hlubočepy-...-Slivenecká-Klukovická- Klukovice; v úseku Slivenecká-Klukovice jen část spojů
1. 7.81	a-502	Zz	Hradčanská-Leninova-...-Suchdol
4. 7.81	a-56	Nš	Nám.J.Marata-Hostivař, přehrada
6. 7.81	a-154	Pč	Koleje Jižní Město-Budovatelů-...-Nám.J. Marata; v úseku Koleje Jižní Město- Budovatelů jen část spojů Pdš
20. 7.81	a-177	Zz	Sídliště Bohnice-...-Sídliště Lehovec- Sídliště Černý most
3. 8.81	d-3	Zp	...-Dělnická-Jatky-Strossmayerovo nám.-...
31. 8.81	a-56	X	- - -
	a-58	N	Mladé gardy-Park kultury; provoz Pdšs
	a-159	Zp	...-Nádraží Čakovice-Ke stadionu- Čakovice, ZPA
	a-186	P	Hloubětín, lázně-Černý most-...-Lipnická- Plynárna Satalice-Trabantská-Satalice
27.10.81	a-233	P	Šokolovská-...-Trutnovská-Masokombinát Čakovice
31.10.81	d-24/d	(Zpx)	...-Ke Stírce-Trojská-Park kultury- Strossmayerovo nám.-Dopravní podniky- Sokolovská-Nádraží Střed-...

1.11.81	a-501	Zp, Zp, Zz	Nám. brí Synků-...-Mládežnická-Na strži-Budějovická-Na rolích-Kačerov-V podzámčí-...-Zálesí-Tempo-Sídlíště Libuš
	a-504	Zz, Zp, Zp, Zz	Ohrada-Hlavní nádraží-I.P.Pavlova-Mládežnická-Budějovická-Lísek-V podzámčí-...-Zálesí-Novodvorská-Tyršova čtvrť
	a-511	X	- - -
2.11.81	a-55	Xš	- - -
	a-258	N	Sídlíště Dáblice-Kostelecká-Březiněves; provoz d
16.11.81	a-154	Pč	Koleje Jižní Město-Budovatelů-...-Nám.J. Marata; všechny spoje
	a-220	Jr	provoz Pdšs
	a-232	N	Kosmonautů-Pitkovice-Lidový dům-Nádraží Uhříněves; provoz d
	a-264	N	Cernokostelecká/Nádraží Uhříněves-Picassova-Královice; provoz d, z Cernokostelecké v Pdš
	a-265	N	Cernokostelecká/Nádraží Uhříněves-Picassova-Benice-Lipany; provoz d, z Cernokostelecké v Pdš
	a-266	N	Cernokostelecká/Nádraží Uhříněves-Picassova-Netluky-Hájek; provoz d, z Cernokostelecká v Pdš
	a-267	N	Kosmonautů-Na vrchách-Picassova-Uhříněves; provoz d
	a-268	N	Cernokostelecká-Picassova-Kolovraty-Nedvězí; provoz d
23.11.81	a-243	Jr	provoz Pdš
	a-255	N	Lihovar-Zbraslavské nám.-Strnady; provoz d
	a-256	N	Jinonice-Reporyjské nám.-Zadní Kopanina-Cikánka-Nádraží Radotín; provoz d
	a-259	N	Vysočany, OUNZ-Prosek-Čakovická-Kbely-Vinoř; provoz d
30.11.81	a-53	Xš	- - -
	a-257	N	Bílá hora-Zličín-Sobín; provoz d
	a-506	K	Vysočany, OUNZ-...-Kbely, PAL
7.12.81	a-212	Zp	...-Donovalská-Na Košíku-Selská-...
	a-242	Zp	...-Donovalská-Na Košíku-Selská-...
28.12.81	a-261	N	Spojovací-Běchovice-Újezd n.Lesy-Klánovice; provoz d
	a-262	N	Nádraží Čakovice-Kbely-Xaverov-Újezd nad Lesy-Klánovice; provoz Pdš
	a-263	N	Nádraží Čakovice-Kbely-Xaverov-VÚ Běchovice; provoz Pdš, v úseku Xaverov-VÚ Běchovice jen vybrané spoje
	a-269	N	Nádraží Čakovice-Kbely-Xaverov-(VÚ Běchovice)-Újezd n.Lesy-Rohožnická; provoz Pdš, k VÚ Běchovice jen vybrané spoje
1. 2.82	a-108	Kč	Špejchar-...-Dívoká Šárka-Nové letiště; v úseku Dívoká Šárka-Nové Letiště jen Pdš
	a-178	Pč	Primátora Vacka-...-Ryšánka-Zelený pruh; v úseku Ryšánka-Zelený pruh denně do 20.00 hod.
	a-218	N	Leninova-Sídlíště Na Dědině; provoz d
7. 3.82	a-53	Nš	Karlovo nám.-Velká Chuchle, Státní závodíště

23.	3.82	a-199	(Zz)	Budějovická-...-Botanická zahrada-Vyšehrad
10.	4.82	a-55	Nš	Sokolovská-Troja, ZOO
13.	4.82	a-58	Jr	provoz Pdš
15.	4.82	a-255	P	Lihovar-...-Osada Strnady-Strnady
24.	4.82	a-197	P	Prosek, Průjezdní-...-Novodvorská-Sídliště Lhotka
1.	7.82	a-58 a-166	Jr Kč	provoz Pdšo U kříže-...-Třeboradice-Teplárna Třeboradice; v úseku Třeboradice-Teplárna Třeboradice jen vybrané spoje
3.	7.82	a-52	N	Trojská-Troja, ZOO; provoz DkL
31.	7.82	a-180 a-220 a-225 a-232	Jr Jr Jr Zzč	provoz d provoz Pdš provoz d Kosmonautů-...-Picasso-Černokostelecká/ Nádraží Uhřetěves; na Černokosteleckou PdsDk ...-Benice-MNV Benice-Lipany
27.	8.82	a-265	Zp	...-Xaverov-Újezd n. Lesy-...; všechny spoje
30.	8.82	a-102 a-122	Zp Jr	...-Pískovna-Mazurská-Zhořelecká-Bohnice provoz d; v úseku Nádraží Hostivař-Léciva jen Pdš
		a-150	P	Nádraží Braník-...-Tyršova čtvrť-Sídliště Modřany
		a-157	Zz	Budějovická-...-Rozvodna-Sídliště Modřany
		a-177	Zz	Sídliště Bohnice, jih-Odra-...-Sídliště Černý most
		a-201	Zz	Sídliště Bohnice-Mazurská-Pískovna-...-Nový Hloubětín
		a-205	Zp	...-Rozvodna-Sídliště Modřany-K Vystřkovu-...
		a-209	X	- - -
		a-212	Jr	provoz Pdš
		a-242	Kč	Jižní Město-...-Nádraží Hostivař-TOS Hostivař; v úseku Nádraží Hostivař-TOS Hostivař jen Pd
		a-256	Zzč	Jinonice/Motorlet-Jinonice, ZPA-...-Nádraží Radotín; z Jinonic jezdí v Pdš
		a-505	Zz	Ke Stírce-...-Odra-Sídliště Bohnice, jih
1.	9.82	a-54	N	Ke Stírce-Bohnice; provoz (StNe) odp
4.	9.82	a-199	X	- - -
6.	9.82	a-148	Pč	Klaudiánka-...-Podolí-Nám. Míru- Běloserkevská; v úseku Podolí-Bělocerkevská provoz Pdšs
7.	9.82	a-154	Zz	...-Řepčická-Sídliště Hornoměřolská- Nádraží Hostivař
		a-204	Zp	...-Řepčická-Sídliště Hornoměřolská- Nádraží Hostivař-...
		a-220	Zp	...-Řepčická-Sídliště Hornoměřolská- Nádraží Hostivař-...
29.	9.82	a-219 a-230 a-249	Zp Zp Zp	...-Bílý Beránek-Stodůlky, u hřbitova-... ...-Bílý Beránek-Stodůlky, u hřbitova-... ...-Bílý Beránek-Stodůlky, u hřbitova-...
1.	10.82	a-114 a-261 a-262	Zz P P	Kačerov-V podzámčí-...-Šeberák Spojovací-...-Přimské nám.-Klánovice Nádraží Čakovice-...-Přimské nám.-Klánovice

2.10.82	a-178	Kč	Primátora Vacka-...-Ryšánka-Zelený pruh; v úseku Ryšánka-Zelený pruh jen Pd do 20.00 hodin
4.10.82	d-22 a-52 a-55	P Xš Xš	Bílá hora-...-Nám.J.Marata-Nádraží Hostivař - - - (od r.1983 → a-452) - - - (od r.1983 → a-455)
27.10.82	a-121 a-192 a-X192	Zp (Zpx) (Nx)	...-Michelský les-Nad Havlem-Zálesí-... Budějovická-Nad rybníky-Vlnitá-... - - -
5.11.82	a-104 a-X104	(Zp,K) (N)	Hlubočepy-Filmové ateliéry-Hlubočepská Zdravotní středisko-Hlubočepy-Filmové ateliéry-Nový Slivenec-Klukovice; provoz d
27.11.82	a-122 a-154 a-165 a-190 a-227 a-239 a-242 a-253 a-267	Zz Zp Zp X Zz Zz K X P	Družby-K obecním hájovným-...-Nádraží Hostivař-Léčiva ...-Brodského-Donovalská-Brechtova-Modrá škola-... Jižní Město-Kosmonautů-Protivova-... - - - Kosmonautů-Horčičkova-K jezeru-Donovalská- ...-Ke mlýnu Kosmonautů-Protivova-...-Masokombinát Libuš Kosmonautů-...-Nádraží Hostivař-TOS Hostivař - - - Družby-Protivova-Kosmonautů-...-Uhríněves
29.11.82	a-53	Xš	- - - (od r.1983 → a-453)
1.12.82	a-225 a-245	Jr Zp	provoz Pdš ...-Lahovický most-Prefa Radotín(T)- Benátky(Z)-Nádraží Radotín-...
12.12.82	d-10	P	Sídlíště Dáblice-...-Nám.J.Marata-Nádraží Hostivař
16.12.82	a-197 a-X197	K N	Průjezdni-...-Staroměstská Jiráskovo nám.-Palackého nám.-...-Sídlíště Lhotka; provoz d
1. 1.83	a-51 a-54 a-58 a-451 a-454 a-458 a-506	Jo Jo Jo No No No P	→ a-451 → a-454 → a-458 dříve a-51 (Petřiny-Motol) dříve a-54 (Ke Stírce-Bohnice) dříve a-58 (Mladé gardy-Park kultury) Vysočany,OÚNZ-...-PAL-Jilemnická
3. 1.83	a-158 a-209	Pč N	Vysočany,OÚNZ-...-Čakovice,ZPA-Miškovice; všechny spoje Vysočany,OÚNZ-Prosek-Čakovice,ZPA;provoz Pdš
17. 1.83	d-3	Zp	...-Nám.Republiky-Mústek-Národní divadlo- Jiráskovo nám.-...
27. 1.83	a-165	Zp	...-Obecní domy-Na Havránce-Modřany- Cukrovar-...
5. 2.83	a-187 a-197 a-197 a-X197	No,Jr Jo,Jr No Jo	Staroměstská-Průjezdni; provoz Pdš (dříve a-197); (* 7.2.83) → a-187 dříve a-X197 (Jiráskovo nám.-Sídlíště Lhotka) → a-197
23. 2.83	a-122 a-154	P P	Koleje Jižní Město-Družby-...-Nádraží Hostivař-Léčiva Koleje Jižní Město-Volha-...-Nádraží Hostivař

7. 3.83	a-451	X	- - -
15. 3.83	a-153	K	Anděl-....-Jinonice
26. 3.83	a-152 a-202	K, Jr Jr	Ke Stírce-....-Čimice; provoz PdsvDk Sídliště Bohnice, jih-Dolní Chabry, MNV- Čakovice, ZJD; provoz d, v úseku Dolní Chabry, MNV-Čakovice, ZJD jen Pdš
28. 3.83	a-260	N	Sokolovská-Písečná-Čimice; provoz Pdš
2. 4.83	a-452	Noš	dříve a-52 (Trojská-Troja, Z00)
4. 4.83	a-453	Noš	dříve a-53 (Karlovo nám.-Velká Chuchle, Státní závoďiště)
10. 4.83	a-453	P	Nám. Míru-Karlovo nám.-....-Velká Chuchle, Státní závoďiště
11. 4.83	d-14 d-18 d-24	Zp Zp Zp	...-Těšnov-Bílá labuť-Nádraží Střed-... ...-Těšnov-Bílá labuť-Nádraží Střed-... ...-Těšnov-Bílá labuť-Nádraží Střed-...
16. 4.83	a-455	Noš	dříve a-55 (Sokolovská-Troja, Z00)
18. 4.83	a-503	P	Černý most-....-Dolní počernice-Újezd n. Lesy, Rohožnická
3. 5.83	a-119 a-236	K X	Leninova-....-Nové letiště - - -
9. 5.83	d-41	N	Park kultury-Dopravní podniky-Bílá labuť- Mústek-Újezd-Lihovar; provoz NeLodp
11. 5.83	a-193	Zp	...-Na strži-Ryšánka-Budějovická-...
17. 5.83	a-196	Zp	...-Michelský les-Nad Havlem-Zálesí-...
29. 5.83	a-251	Zp	...-Druhanická-Rohožnická-Hulická-...; přes Rohožnickou Pdšr T, Pdšo Z
1. 6.83	a-X700	N	Hradčanská-Stavební stroje, Zličín; provoz Pdšr(T), Pdšo(Z)
2. 7.83	a-233	Jr	provoz d
4. 7.83	d-11/d d-11/n d-19/d d-19/n	Zz N Zz (Zz)	ÚDDP Hostivař-....-Nuselské schody-Nám. bří Synků-Spořilov ÚDDP Hostivař-Muzeum-Spořilov Nový Hloubětín-....-Sokolovská-Dopravní podniky-Strossmayerovo nám.-Park kultury Černý most-....-Nám. Republiky-Újezd-Bílá hora
29. 8.83	d-41	Xš	- - -
1. 9.83	d-19/n d-20/n	X Zz	- - - Petřiny-....-Perštýn, Máj-Mústek-Prašná brána- Sokolovská-Balabenka-Nový Hloubětín-Černý most
	a-103	Kč	Sídliště Dáblice-Kostelecká-Čakovice, ZJD; v úseku Kostelecká-Čakovice, ZJD jen Pdš
	a-150	P	Nádraží Braník-....-Sídliště Modřany-Modřany, U otočky
	a-184 a-202	N Pč	Kotlářka-Motol-Šostakovičovo nám.; provoz d Sídliště Bohnice, jih-....-Dolní Chabry, MNV- Čakovice, ZJD; všechny spoje
	a-219	Zp	...-Konstruktiva-Šostakovičovo nám.-Stodůlky, jih-Nám. Na Lužinách-...
	a-230	Zp	...-Konstruktiva-Šostakovičovo nám.-Montované stavby-...
	a-249	Zp	...-Konstruktiva-Šostakovičovo nám.-Montované stavby-...



	a-508	Zz	Anděl-...-Vidoule-Nám.Na Lužinách-Sostakovičovo nám.-Motol-Vypich
3.10.83	d-16	Zz	Spojovací-...-Anděl-Lihovar
	d-19	Zp	...-Sokolovská-Nám.Republiky-Dlouhá-Strossmayerovo nám.-...
4.10.83	a-451	N	Budovatelů-Koleje Jižní Město; provoz Pdšr
8.10.83	a-225	(X)	- - -
10.10.83	a-105	Jr	provoz Pdšr
17.10.83	a-452	Xš	- - -
	a-455	Xš	- - -
7.11.83	a-111	Zpč	...-Štěrboholská-(Léčiva)-Kabelovna-...; k Léčivům jen Pdsv
	a-238	Zp,Jr	Želivského-Na palouku-Sídliště Malešice-Cernokostelecká-...; provoz Pdš
21.11.83	d-14/d	K	Střelničná-...-Laurová
	d-14/n	K	Vozovna Kobylisy-...-Laurová
28.11.83	a-453	Xš	- - -
1.12.83	a-157	Jr	provoz d
15.12.83	a-106	K	Čechovo nám.-...-Nádraží Braník
	a-170	K,P,Jr	Kačerov-...-Nádraží Braník-Baba III.; provoz d
	a-171	Jr	provoz Pdš
	a-192	Zz	Budějovická-...-Ke Krči-Modřanská-Lihovar
	a-197	Zz,P	Anděl-Lihovar-Modřanská-Ke Krči-...-Sídliště Lhotka-Nové dvory-Sídliště Libuš
	a-211	X	- - -
6. 1.84	a-154	Zp	...-Dieselova-Sídliště Horní Měcholupy-Repčická-...
	a-204	Zp	...-Dieselova-Sídliště Horní Měcholupy-Repčická-...
	a-220	Zp	...-Dieselova-Sídliště Horní Měcholupy-Repčická-...
10. 1.84	d-9/d	K	Spojovací-...-Kotlářka
	d-15	P	Černý most-...-Kotlářka-Vozovna Motol
28. 1.84	a-177	P	Sídliště Černý most-Bouřilova-Hejtmanská-...-Sídliště Bohnice,jih
1. 2.84	d-19	Zp	...-Sokolovská-Dopravní podniky-Strossmayerovo nám.-...
25. 2.84	d-41	Nš,Jr	Park kultury-Bílá labuť-Lihovar; provoz Dkodp
4. 3.84	a-453	Nš,K	Jiráskovo nám.-Velká Chuchle,Státní závořiště
20. 3.84	a-171	Zz,Jr	Kačerov-...-Zálesí-Tempo; provoz Pdšr
	a-203	Zz	Jižní Město-...-Zálesí-VÚ A.S.Popova
2. 4.84	a-451	Jr	provoz Pdšrv
21. 4.84	a-452	Nš	Trojská-Troja,ZOO
	a-455	Nš	Sokolovská-Troja,ZOO
7. 5.84	a-154	Zp	Koleje Jižní Město-Jarníkova-Budovatelů-...
	a-451	Zp	Budovatelů-Jarníkova-Koleje Jižní Město
2. 7.84	a-197	Zzč	Anděl-...-Pavlíkova-Sídliště Libuš/Masokombinát Libuš; k Masokombinátu jen vybrané spoje Pdš

11. 7.84	a-104 (Zpx), P		...-Hlubočepy-Hlubočepská-Slivenecká-Nový Slivenec-Klukovice; všechny spoje
	a-X104 (Nx)		- - -
1. 8.84	a-120	Zp	...-S.M.Kirova-(Kartouzská)-Klamovka(T)-Jinonická(Z)-...
	a-134	Zz	Podolí-Pražského povstání-...-Tempo
	a-138	X	- - -
	a-148	Zz	Bělocerkevská-Podolí-...-Na hřebenech-Čs. televize
	a-255	K	Lihovar-...-Strnady
1. 9.84	a-451	Jr	provoz PdšvDkv
3. 9.84	a-111	Zpč	k Léčivům zajiždí PdsvDk
	a-166	Zp	...-U pošty-Čakovice, ZPA(Z)-U čistírny(Z)-...
	a-169	Zp	Černokostelecká-Sídlíště Malešice(Z)-Malešické nám.-...
	a-184	P	Kotlářka-...-Šostakovičovo nám.-(Lužiny)-Stodůlky; na Lužiny jen vybrané spoje Pdšr(T), Pdšo(Z)
	a-190	N	Budějovická-Nemocnice Krč-Sídlíště Lhotka-Modřany, U otočky; provoz Pdš
	a-456	No	dříve a-X700 (Hradčanská-Stavební stroje)
	a-X700	Jo	→ a-456
1. 10.84	d-41	Xš	- - -
29. 10.84	a-452	X	- - -
	a-455	X	- - -
3. 11.84	m-C	P	Fučíkova-Sokolovská-...-Kosmonautů
	d-3/n	Zp	...-Palmovka-Fučíkova-Strossmayerovo nám.-...
	d-10	Zp, Zp	...-Tř. Rudé armády-Pražská tržnice-Vltavská-Bílá labuť-Nádraží Střed-Hlavní nádraží-...-Olšanské nám.-Nákladové nádraží Žižkov-Zelivského-...
	d-12	Zp	...-Dělnická-Fučíkova-Strossmayerovo nám.-...
	d-14/n	Zp	...-Ke Stírce-Trojská-Fučíkova-Strossmayerovo nám.-Vltavská-...
	d-24/d	Zp	...-Ke Stírce-Palmovka-Sokolovská-Bílá labuť-...
	d-24/n	Zp	...-Ke Stírce-Tř. Rudé armády-Pražská tržnice-Vltavská-Bílá labuť-...
	d-25	Zz	Divoká Sárka-...-Dělnická-Fučíkova-Trojská-Ke Stírce-Sídlíště Dáblice
	d-26/d	Zp	...-Olšanské nám.-Flora-Zelivského-...
	d-31	Zz	Petřiny-...-Tř. Rudé armády-Palmovka-Harfa-Černý most
4. 11.84	a-102	P, Zp	Fučíkova-Vychovatelna-Ke Stírce-...-Zhořelecká-Visla-Bohnice
	a-112	Zz	Fučíkova-Pelc Tyrolka-...-ZOO-Podhoří
	a-128	Zzč	Nám. Míru-...-Vidoule-Jinonice/Jinonice, ZPA; v úseku Vidoule-Jinonice, ZPA jen vybrané spoje Pdšv
	a-135	Zp	Sokolovská-(Vítězného února/Z/)-Ústřední rada odborů-...
	a-136	Zz, P	Lovosická-Prosek-Nám. Lidových milicí-Harfa-Krejcárek-Ohrada-Bezovka-Olšanské nám.-...-Sídlíště Hornoměřolská-Sídlíště Horní Měcholupy
	a-142	X	- - -
	a-144	Zz, Zp	Fučíkova-Jankovcova-Ke Stírce-Dunajská-Bohnice, Nisa

a-145	Zz	Nový Hloubětín-...-Na Groši-Na Košíku-Družby-Koleje Jižní Město
a-152	P,P,Jr	Fučíkova-Vychovatelna-Ke Stírce-...-Čimice-Sídliště Čimice; provoz d
a-156	Zz,Pč	Fučíkova-Jankovcova-...-ZJD Čakovice
a-157	Jr	provoz Pdš
a-165	Pč,Jr	Jižní Město-...-Komořany-Zbraslavské nám.-Lahovický most-Prefa Radotín(T)-Benátky(Z)-Nádraží Radotín; provoz d, v úseku Komořany-Nádraží Radotín jen vybrané spoje Pdš
a-168	P	Hlavní nádraží-...-Černínova-Jarov-Pod šancemi
a-175	Zz,Jr	Fučíkova-Jankovcova-...-Dáblice,Šimůnkova; provoz d
a-181	P,Zp,P	Sídliště Čimice-Čimice-...-Prosek-Nám. Lidových milicí-...-Nádraží Hostivař-Sídliště Horní Měcholupy
a-183	X	- - -
a-187	Zz,Jr	Fučíkova-Liberecká-...-Průjezdni; provoz d
a-190	Jr	provoz d
a-197	Zzč,P,Jr	Anděl-...-Pavlíkova-Masokombinát Libuš-Budovatelů-Na sádce-Modrá škola-Kosmonautů; provoz Pdš
a-199	N	Anděl-Lihovar-Modřanská-Sídliště Lhotka; provoz d
a-200	Zz	Fučíkova-Ke Stírce-Podhajská pole-Bohnice, Víska
a-202	Zp	...-Ubikace-Čimice-Sídliště Čimice-Spořická-...
a-207	P,K	Staroměstská-Sokolovská-...-Jarov
a-210	X	- - -
a-224	Zp,Pč	...-Pod Rapidem-Nádraží Strašnice-Skalka-Zahradní Město-Zahradní Město,Cíl
a-233	Zz	Fučíkova-Vychovatelna-Prosek-...-Masokombinát Čakovice
a-234	Zz	Jiřího z Poděbrad-Olsanské nám.-Nákladové nádraží Žižkov-Mezi hřbitovy-...-Habrová
a-236	N	Víska-Bohnice-Zámky; provoz Pdš (* 5.11.84)
a-238	P	Skalka,Hájecká-Nádraží Strašnice-Pod Rapidem-Želivského-...-Léčiva
a-260	X	- - -
a-455	N	Kačerov-Dobratická-Masokombinát Libuš; provoz Pdšr(T), Pdšo(Z), (* 5.11.84)
a-458	X	- - -
a-505	Zz,P	Sídliště Čimice-Krakov-Ke Stírce-Vychovatelna-Vltavská-Revoluční-Hlavní nádraží-I.P.Pavlova-Palác kultury-Budějovická-Spořilov-Budovatelů-Družby-Kosmonautů-Sídliště Horní Měcholupy
a-507	X	- - -
19.11.84	a-251	Pč Smržovská-Nádraží Klánovice-...-Koloděje; pouze 1 spoj Pdšo
26.11.84	a-453	X# - - -
1.12.84	a-509	Zp Bulovka-Madlina-Liberecká-...-Nádraží Čakovice
1. 1.85	a-504	Zz Ohrada-...-Rozvodna-Sídliště Modřany-Modřany, U otočky

22.	1.85	a-111	Zp	...-Na Homoli-Průmyslová-Kablo(Z)-...	
		a-115	Zp	...-Na Homoli-Průmyslová-Kablo-...	
		a-181	Zp	...-Stavoservis-Průmyslová-Kablo-...	
		a-194	Zp	...-Na Homoli-Průmyslová-Kablo(Z)-...	
		a-212	Zp	...-Kablo-Průmyslová-Na Homoli-...	
		a-238	Zp	...-Na Homoli-Průmyslová-Kablo-...	
23.	1.85	a-451	Jr	provoz Pd,Dkv	
	5.	2.85	a-128	Zpč	...-Vidoule-Jinonice/Jinonice (PdšrZ,PdšoT)- Jinonice,ZPA
	3.	3.85	a-453	Nš	Jiráskovo nám.-Velká Chuchle,Státní závodíště
	5.	3.85	a-219	Zp	...-Nám.Na Lužinách-Nová kolonie-Stodůlky, cihelna-Jinonice,ZPA-...
15.	4.85	d-3/d	Pč	Nový Hloubětín-Nám.Lidových milicí-...- Nádraží Braník; všechny spoje	
		d-19	(X)	- - -	
16.	4.85	a-225	(Xx),P	Kotlářka-...-Sídliště Řepy-Sídliště Řepy II.; provoz Pdš	
		a-239	X	- - -	
		a-255	P	Lihovar-...-Osada Strnady-Strnady	
20.	4.85	a-101	Kč	Dětská nemocnice-Nám.Míru-Plynárna Měcholupy; v úseku Dětská nemocnice-Nám.Míru jen Pd	
13.	5.85	a-457	N	Vysočany,OÚNZ-Krocínka-Nový Střížkov- Lovosická; provoz Pds	
	8.	6.85	d-41	Nš	Park kultury-Nám.Republiky-Lihovar; provoz Dkdp
17.	6.85	a-122	Zz	Budovatelů-Volha-U dálnice-...	
		a-145	Zz	Nový Hloubětín-...-U dálnice-Jarníkova- Budovatelů	
		a-174	P	Spejchar-...-Motol-K Vidouli-Stodůlky	
		a-451	Zp	Budovatelů-Kunratický les-Volha-Koleje Jižní Město	
4.	7.85	d-3	Zp	...-Nám.Republiky-Nádraží Střed-Václavské nám.-Národní výbor-Perštýn,Máj-...	
		d-5	Zp	...-Bílá labuť-Nádraží Střed-Václavské nám.- Národní výbor-Perštýn,Máj-...	
		d-9	Zp	...-Hlavní nádraží-Václavské nám.-Národní výbor-Perštýn,Máj-...	
		d-10	Zp	...-Bílá labuť-Nádraží Střed(Havlíčkova)- Hlavní nádraží-...	
		d-18	Zp	...-Hradčanská-Chotkovy sady-Malostranská- Staroměstská-Národní divadlo-Perštýn,Máj- Karlovo nám.-...	
		d-20/n	Zp	...-Perštýn,Máj-Národní výbor-Václavské nám.- Nádraží Střed-Bílá labuť-...	
		d-26	Zp	...-Nám.Republiky-Nádraží Střed(Havlíčkova)- Hlavní nádraží-...	
		d-29	X	- - -	
6.	7.85	d-41	Zp,Jr	...-Bílá labuť-Nádraží Střed-Václavské nám.- Národní výbor-Perštýn,Máj-...; provoz Neodp	
9.	7.85	d-4	K	Nám.Kubánské revoluce-...-Kotlářka	
31.	8.85	d-3/d	P	Černý most-Nový Hloubětín-...-Nádraží Braník	
		d-15	K	Nový Hloubětín-...-Vozovna Motol	
		d-27	Pč	ÚDDP Hostivař-Černokostelecká-...-Hlubočepy; všechny spoje	

2. 9.85	a-138	N	Nám.Míru-Bohdalec-Chodovská-Zahradní Město, Topolová; provoz Pdš
	a-197	Jrč	Anděl-Masokombinát Libuš-Kosmonautů; provoz d, v úseku Masokombinát Libuš-Kosmonautů jen Pdš
	a-199	Jr	provoz Pdš
	a-451	Jr	provoz d
17. 9.85	a-136	Zp	...-Černínova-Prokopovo nám.-Olšanské nám.-...
	a-140	Zp	...-Olšanské nám.(T)-Prokopovo nám.-Černínova-...
7.10.85	d-41	X	- - -
2.11.85	m-B	N	Sokolovská-Smíchovské nádraží
3.11.85	d-1	No	dříve d-31 (Petřiny-Černý most)
	d-3/d	Zp	...-Národní výbor-Karlovo nám.-Palackého nám.-...
	d-3/n	X	- - -
	d-5/d	Zz	Vozovna Kobylisy-Ke Stírce-Fučíkova-Park kultury-Strossmayerovo nám.-Nám.Republiky-Bílá labut-...-Černý most
	d-5/n	X	- - -
	d-6	N	Radošovická-Nám.Kubánské revoluce-Otakarova-I.P.Pavlova-Karlovo nám.-Palackého nám.-Moskevská-Laurová; provoz d
	d-7	No,Zz	ÚDDP Hostivař-...-Moskevská-Kotlářka-Vozovna Motol (dříve d-27)
	d-9/n	X	- - -
	d-11/n	X	- - -
	d-12	P	Vozovna Kobylisy-...-Lihovar-Hlubočepy
	d-13	N	Spojovací-Poštovní správa-Hlavní nádraží-Nádraží Střed-Bílá labut-Sokolovská-Palmovka-Harfa-Hloubětín; provoz Pdš (* 4.11.85)
	d-14	X,N	Olšanské hřbitovy-Zelivského-Černokostelecká; provoz Pdš (* 4.11.85)
	d-15	X,N	Olšanské hřbitovy-Zelivského-Ohrada-Spojovací; provoz d
	d-16	K	Vápenka-...-Lihovar
	d-19 (Xx),K,Jr		Sokolovská-Palmovka-Nový Hloubětín; provoz Pdš, ((Xx) 4.11.85)
	d-20/d	Jr	provoz Pdš
	d-20/n	X	- - -
	d-21	Zz,Jr	Malostranská-Čechův most(T)-Staroměstská-Národní divadlo-Národní třída-Karlovo nám.-Palackého nám.-...-Nádraží Braník; provoz Pdš
	d-22/n	X	- - -
	d-23	Jr	provoz Pdš
	d-24/n	X	- - -
	d-25	Zz	Hotel International-Leninova-...-Sídliště Dáblice
	d-26/d	Zz	Divoká Šárka-Leninova-...-Radošovická
	d-26/n	X	- - -
	d-27	Jo,Zz	→ d-7
	d-31	Jo	→ d-1
	d-51	N	Divoká Šárka-Strossmayerovo nám.-Staroměstská-Lazarská-Nám.Míru-Radošovická; provoz n
	d-52	N	Černý most-Harfa-Sokolovská-Lazarská-Palackého nám.-Hlubočepy; provoz n
	d-53	N	Vozovna Kobylisy-Trojská-Nám.Republiky-Lazarská-Albertov-Vozovna Pankrác; provoz n
	d-54	N	Sídliště Dáblice-U kříže-Fučíkova-Staroměstská-Lazarská-Palackého nám.-Nádraží Braník; provoz n

d-55	N	Černý most-Nám.Lidových milicí-Sokolovská-Lazarská-Albertov-Průběžná-UDDP Hostivař; provoz n
d-56	N	Petřiny-Strossmayerovo nám.-Bílá labuť-Lazarská-I.P.Pavlova-Spořilov; provoz n
d-57	N	Bílá hora-Hradčanská-Malostranská-Újezd-Lazarská-I.P.Pavlova-Čechovo nám.-Průběžná-Nádraží Hostivař; provoz n
d-58	N	Spojovací-Olšanské hřbitovy-Hlavní nádraží-Lazarská-Újezd-Moskevská-Vozovna Motol; provoz n
a-101	Pč,Zpč	Karlovo nám., Dětská nemocnice-I.P.Pavlova(Z)-Nám. Míru-...-Plynárna Měcholupy; všechny spoje
a-104	P,K	Smíchovské nádraží-Hlubočepy-...-Slivenecká
a-105	Zz,Jr	Smíchovské nádraží-Serpentina-...-Filmové ateliéry; provoz Pdš
a-120	X,N	Smíchovské nádraží-Sídliště Barrandov-Klukovice; provoz d
a-123	P	Moskevská-Kavalírka-...-Šmukýřka
a-128	K,Zpč	Moskevská-...-Vidoule-Jinonice-ZPA Jinonice; v úseku Jinonice-ZPA Jinonice jen vybrané spoje v Pdš
a-129	P	Smíchovské nádraží-Lihovar-...-Baně
a-130	P,Zz	Moskevská-Moskevská-Jinonická-...-ZPA Jinonice-Reporyjské nám.
a-132	P	Bořislavka-...-Moskevská-Moskevská
a-137	K	Moskevská-...-Motorlet
a-153	X	- - -
a-167	P,Zz	Moskevská-Kotlářka-...-Nemocnice Motol-Kukulova-Šafránecká
a-172	P	Smíchovské nádraží-Lihovar-...-Velká Chuchle, Nám.Omladiny
a-176	K	Karlovo nám.-...-Stadion Strahov
a-184	X,N	Moskevská-Nádraží Jinonice-Kovářova-Konstruktiva/Stodůlky-Lužiny; v úseku Kovářova-Stodůlky jen část spojů Pdš a vybrané spoje Pdš, v úseku Stodůlky-Lužiny jen vybrané spoje Pdš
a-191	Zz	Moskevská-Klamovka-Spiritka-Televizní věž-...-Petřiny
a-192	P	Budějovická-...-Lihovar-Smíchovské nádraží
a-197	Zz	Moskevská-Křížová-...-Masokombinát Písnice-Kosmonautů
a-199	Zz	Moskevská-Křížová-...-Sídliště Lhotka
a-207	K	Staroměstská-...-Ohrada
a-217	P	Leninova-...-Moskevská-Moskevská
a-230	X	- - -
a-231	Zz	Moskevská-Křížová-...-Křížová-Moskevská
a-241	P	Smíchovské nádraží-Lihovar-...-Lipence
a-243	P	Smíchovské nádraží-Lihovar-...-Sídliště Zbraslav
a-244	P	Smíchovské nádraží-Lihovar-...-Sídliště Radotín
a-246	Zz,Zp	Smíchovské nádraží-Serpentina-...-Nový Slivenec-Smaragdová-K Holyni-...-Nádraží Radotín
a-247	Zz,Zp	Smíchovské nádraží-Serpentina-...-Nový Slivenec-Smaragdová-K Holyni-...-Lochkov
a-248	Zz,Zp	Smíchovské nádraží-Serpentina-...-Nový Slivenec-Smaragdová-K Holyni-Nám.Devítiletky-Holyně

a-249	Zp	...-Vozovna Motol-K Vidouli-Konstruktiva-...
a-255	P	Smíchovské nádraží-Lihovar-...-Strnady
a-256	Zzč	Motorlet-ZPA Jinonice-...-Nádraží Radotín; všechny spoje
a-453	Zz	Smíchovské nádraží-Velká Chuchle, Státní závoďiště
a-456	P	Spejchar-Hradčanská-...-Stavební stroje
a-501	X	- - -
a-504	Zp, Zz	...-Mládežnická-Na strži-Budějovická-...- Novodvorská-Sídliště Libuš-Sídliště Modřany- Sídliště Lhotka
a-505	Zp, P	...-Vltavská-Nám. Republiky-Nádraží Střed- Hlavní nádraží-...-Sídliště Horní Měcholupy- Nádraží Hostivař
a-508	Zp	...-ZPA Jinonice-Nová kolonie (Z)-Mláď- Kovářova-...
25.11.85	a-453	Xš - - -
26.11.85	a-252	X - - -
19.12.85	a-183	N Vozovna Kobylisy-Sídliště Ďáblice-Prosek- Nám. Lidových milicí-Nový Hloubětín- V chaloupkách-Perlit-Průmyslová-Nádraží Hostivař; provoz Pdš

Dočasné změny linek na období letních školních prázdnin 1974 - 1985 :

1974	1. 7. - 30. 8.	(X)	a-139
1975	1. 7. - 31. 8.	(X)	d-3, a-139, 185
1976	5. 7. - 29. 8.	(X)	a-139, 185
1977	27. 6. - 28. 8.	(X)	d-3
	4. 7. - 28. 8.	(X)	d-7, a-139, 170
1978	3. 7. - 27. 8.	(X)	a-139, 141, 189, 198
1979	30. 6. - 20. 8.	(X)	d-3
	2. 7. - 26. 8.	(X)	a-58, 139, 141, 143, 170, 198, X158
1980	23. 6. - 31. 8.	(X)	a-141, 143, 170, 198
1981	1. 7. - 30. 8.	(X)	d-23
	6. 7. - 30. 8.	(X)	a-141, 143, 170
1982	18. 6. - 29. 8.	(X)	a-143
	30. 6. - 29. 8.	(X)	a-141, 170
		(Jr)	a-137 (Pdš)
1983	2. 7. - 31. 8.	(X)	a-105, 141, 143, 170
		(K)	a-122 (Družby)
		(Jr)	a-137, 169 (Pdš)
1984	2. 7. - 31. 8.	(X)	a-141, 143, 235
		(K)	a-122 (Družby)
		(Jr)	a-137, 169 (Pdš)
1985	17. 6. - 1. 9.	(X)	a-109, 141, 143, 153, 171, 235,
		(Jr)	252, 454 a-137, 169 (Pdš)

## Označování linek

Linky metra jsou od počátku značeny písmeny, použitými místo pojmenování pro stavební tratě. Pro některé účely se používá i označování barevné, v němž lince A odpovídá barva zelená, B žlutá a C červená.

Úpravou vedení linek k 9.5.1974 se zvýšil počet denních tramvajových linek na 32 a vyplnila se jimi po dlouhé době souvislá číselná řada 1 - 32. Byl to největší počet linek v historii pražské MHD, který se v následujících letech pozvolna snižoval v důsledku změny funkce tramvajové dopravy. Pokud byly zřizovány linky nové, byla pro jejich označení používána uvolněná čísla linek zrušených, přesto však již od roku 1977 nebylo znovu souvislé číselné řady dosaženo. Před změnami v listopadu 1985 bylo nejvyšší číslo linky 31, chyběla však čísla 1, 6, 7, 13, (19-docházející), 28, 29, 30. Protože se předpokládalo, že nové vedení linek bude stabilní i do vzdálenější budoucnosti, posuzovalo se podrobně i jejich označení. Po zamítnutí návrhů na označení různými číselnými řadami dle dopravně-technického charakteru linek (diametrální, tangenciální a napájecí) nebo rozsahu provozu (celodenní, špičkové) bylo zvoleno tradiční označení 26 linek čísly 1 - 26. Jeho výhodou bylo zachování existujících čísel pro většinu linek, neboť jen d-31 musela být přeznačena na d-1 bez jakékoli změny vedení a d-27 na d-7 současně se změnou v její západní části.

Označování nočních linek se v roce 1974 nezměnilo i když určité úvahy v tomto směru byly učiněny. Současně s přeznačením tramvajových účelových a autobusových linek se prověřovala možnost odlišení denních a nočních linek obdobně jako u autobusů. K praktické realizaci však nemohlo dojít, neboť nebyl technicky vyřešen problém výměny orientačních tabulek na čele vozů T3. Přestože na noční linky byly již důsledně vypravovány zvláštní vlaky (pořadových čísel 31 a výše), vyjížděly z vozoven z důvodu dostatečného dopravního výkonu již ve večerních hodinách na trasy denních linek a teprve okolo půlnoci se výměnou vnitřních orientačních tabulek zahajoval provoz v nočním režimu. Teprve vozy provedení T3SU umožnily výměnu i čelních tabulek z vnitřku vozu a tak se se změnou vedení linek v roce 1985 mohlo přikročit i ke změně označení nočních linek. Protože od roku 1983 byla autobusy uvolněna padesátková číselná řada, mohla být využita pro noční linky tramvají, čímž nastal soulad s autobusy ve všech sériích (denní od 1, resp. 101, účelové od 41, resp. 401, noční od 51, resp. 501).

Pro účelové linky bylo od roku 1974 zvoleno označení v samostatné řadě od 41 výše namísto čísel navazujících na čísla linek základních. V této řadě byly značeny i zvláštní linky náhradní dopravy a většinou i linky příležitostné. Při Československých spartakiádách 1980 a 1985, kdy počet zvláštních linek překročil 10, byly linky modré větve označeny čísly třicítkové řady (37-39, resp. 35-38) a pro linky červené větve použito i číslo 40.

Protože u linek autobusů zanikl změnou tarifu v květnu 1974 rozdíl mezi základní a překryvnou sítí, byly bývalé překryvné linky znovu přečíslovány snížením čísla o 100 na hodnotu před 1.2.1971. Stejným způsobem se změnilo i označení linek, vzniklých později (274 → 174, 275 → 175), linky a-244, 271 byly zrušeny a čísla 144, 171 obsazena linkami novými. K 9.5.1974 bylo nejvyšší obsazené číslo 199, číselná řada byla úplná s výjimkou čísel 177 a 183, rezervovaných pro linky v oblasti Severního Města (\* 5.2.1975). Pro následující nové linky byla používána další čísla (200, 201, ...) nebo čísla uvolněná při rušení linek. Koncem období bylo nejvyšší číslo 269, neobsazena byla 142, 153, 183 (\* 19.12.1985), 210, 211, 230, 239, 252 (+ 25.11.1985), 253, 260.



Noční linky autobusů byly přeznačeny rovněž od 9.5.1974. Dřívější čísla třístovkové série, navazující na adekvátní čísla denních linek zvětšená o 200, byla nahrazena řadou od 501 výše bez vazby na číslo stejné nebo podobné linky denní. Původně mělo být přeznačeno všech 10 "třístovkových" linek a to od 502 (ex a-307) ve vzestupné řadě do 511 (ex a-378), přičemž a-501 byla nová linka na obvodě Prahy 4, a-512 pak dodatečně navržená linka polonoční. V průběhu přípravy nového systému však byla přijata zásada, že samostatným číslem budou označovány všechny linky celonoční, z polonočních však pouze ty, které mají odlišnou trasu od některé linky denní. Nedošlo proto ke změně označení a-317, 331, 378 a zůstala proto volná čísla 505, 507, 511 a dále 510 (a-369 označena a-506 namísto a-510). Volná čísla byla doplněna při zřizování nových linek; od roku 1981 postupně 3 linky ubyly slučováním a úpravami tras, čísla 501, 507, 511 byla tudíž na konci období neobsazena. Zvláštním případem noční účelové linky bylo použití čísla 562 pro linku I.P.Pavlova-Stadion Jih při ČSS 80 a 85 jako vyjádření vztahu ke stejné lince denní a-62, resp. a-462.

Protože již první linka metra byla označena písmenem, bylo nutné změnit i způsob značení účelových linek autobusů. Ne zcela logicky byla zvolena řada čísel od 51 výše, přestože nic nebránilo již v této době použít řadu čtyřstovkovou (od 401) a tím vyjádřit analogii s účelovými linkami tramvají (od 41) a zároveň do budoucnosti umožnit i zvláštní označení nočních tramvají. Padesátkovou řadou byly účelové linky značeny až do konce roku 1982, přičemž nejvyšší použité číslo bylo 58. Při zavádění ASR v Dopravních podnicích se projednávala možnost jednotného tříznakového způsobu značení, které by pro strojní zpracování nemuselo být kodováno. Do skupiny účelových linek byly v této souvislosti zařazeny i dosud pouze interně označované školní linky a označeny od 401 výše od 1.9.1982; čísla dosavadních účelových linek byla zvýšena o 400 od 1.1.1983 (prakticky u linek celoročních a-451, 454, 458, u ostatních od zahájení sezonního provozu v roce 1983). Při ČSS bylo použito pro zvláštní linky ke stadionu v roce 1975 čísel 60-63, v roce 1980 61, 62 a v roce 1985 461, 462.

Písmeno X doplněné číslem nahrazované tramvajové nebo autobusové linky (písmenem linky metra) se používá pro linky náhradní autobusové dopravy. Samostatné písmeno X bylo použito ze zvláštních důvodů pro linku Kunratice-Chodov v letech 1976-1979. Dále bylo použito pro krátkodobé linky (náhradní dopravy) nemající analogii v síti pravidelných linek. V posledních letech se v interních materiálech Dopravního podniku Autobusy začaly rozlišovat linky s různými spoji přidáváním velkého písmena k oficiálnímu číslu linky. Písmeno A se používá vždy pro základní trasu, další písmena pro trasu spojující odlišných (zkrácených, prodloužených apod.). V některých případech se toto označení objevilo i v informacích pro veřejnost, přestože nebylo pro tyto účely schváleno.

S označováním linek souvisí i způsob jeho provedení na vozidlech a zastávkách. Od r.1974 byl sjednocen u tramvají a autobusů tak, že pro denní linky či provoz se používaly vozové tabulky v barvách bílá-modrá (u tramvají negativní), pro noční bílá-červená a pro účelové bílá-zelená. Terče s čísly linek na zastávkách byly ve stejných barvách (vždy pozitivní), u linek tramvají s nepřetržitým provozem byly instalovány dva. Po nabytí účinnosti ON 73 6425 Zastávky MHD od 1.8.1978 se změnil tvar terčů na zastávkách na čtvercový a jejich barvy pro pouze noční provoz na bílá-modrá v negativním provedení, pro nepřetržitý provoz na bílá-červená. V souvislosti s tím byly analogicky změněny i vozové tabulky, červená se však ani u tramvají nepoužívala s ohledem na jejich výměnu v nočním provozu.

P R O V O Z

Přepravní a dopravní výkony

Ze všech ukazatelů, které jsou v provozu sledovány a vykazovány, uvádíme údaje o počtu přepravených osob a ujetých vozových kilometrech. Za roky 1974 a 1985 se jedná o hodnoty celoroční, stejně jako v letech ostatních.

Počet přepravených osob se určuje z počtu prodaných jízdenek pro jednotlivou jízdu (jednotlivě v předprodejích Dopravních podniků, v prodejních automatech a hromadně fakturovaných dalším organizacím k drobnému prodeji), z tržeb v turniketech metra (od 9.5.1974 do 28.9.1985) a z počtu časových a volných jízdenek. U přenosných časových jízdenek se počítá se 180 jízdami a tedy přepravenými osobami za měsíc, u všech ostatních předplatních a volných jízdenek se 150 jízdami za měsíc. Pomocí koeficientů se dále započítávají cestující přepravovaní bezplatně bez jízdních dokladů. Z uvedené metodiky vyplývá, že se ve skutečnosti nejedná o počet přepravených osob (tj. počet cest), nýbrž o velice hrubě odhadnutý počet jednotlivých jízd v prostředcích hromadné dopravy.

Tabulka VI   .: Přepravené osoby (tis.)

rok	celkem	metro	tramvaje	autobusy
1974	640 107	38 904	400 774	200 429
75	724 440	63 989	411 108	249 343
76	978 513	95 547	545 030	337 936
77	1 019 414	102 832	536 090	380 492
78	1 067 207	144 082	531 507	391 618
79	1 106 438	206 961	509 922	389 555
80	1 138 283	216 926	488 779	432 578
81	1 145 975	254 785	496 981	421 209
82	1 164 520	259 650	460 144	444 726
83	1 195 906	269 902	470 904	455 100
84	1 204 118	272 888	473 530	457 700
85	1 249 807	335 151	479 675	434 981

Ujeté vozové kilometry jsou kilometry ujeté všemi vozidly městské dopravy na základě příslušných dopravních dokladů a to jak ve vlastním přepravním procesu, tak i dopravní výkony režijní. V tabulce VII. na str. 99 ve sloupci "autobusy" uvádíme tyto výkony bez zvláštních jízd, v součtu "celkem" jsou zahrnuty včetně zvláštních jízd autobusů.

Rozsah provozu

Na traťových zařízeních metra je nutné provádět každodenní kontrolu a údržbu, kterou nelze uskutečňovat za provozu. Proto musí být k dispozici určitý časový úsek, v němž je provoz vyloučen a trať přístupná pracovníkům i mechanismům, nezbytné činnosti zabezpečujícím. Výluka se provádí v nočních hodinách a na všech linkách metra je

Tabulka VII.: Ujeté vozové kilometry (tis.)

rok	celkem	metro	tramvaje	autobusy
1974	111 011	2 713	54 642	52 993
75	119 186	4 621	54 265	59 636
76	126 651	5 302	55 326	65 244
77	126 117	5 341	53 891	66 091
78	127 417	7 377	54 443	64 884
79	129 106	10 855	53 131	64 516
80	125 941	11 985	50 837	62 509
81	128 676	18 898	47 881	61 278
82	126 388	19 973	46 708	59 421
83	125 391	19 358	46 816	58 883
84	130 614	19 899	47 016	(63 000)
85	141 541	23 417	48 150	67 781

proto zajišťován pouze denní provoz. Původně se předpokládalo, že všechny stanice budou otevírány v 05.00 hodin a pro vstup zavírány ve 24.00 hodin, neboť v celém tomto období budou pro cestující k použití vlaky obou směrů. Pro využití v prvních ranních vlacích byl již od otevření první trati metra pro veřejnost uplatněn poněkud odlišný systém. Po noční výluce projíždí jako první celou trať zkušební vlak, který nezastavuje ve stanicích a není určen pro cestující. Za ním následují již vlaky pro pravidelnou přepravu cestujících. Stanice se proto otevírají bezprostředně po průjezdu zkušebního vlaku i když je v některých případech ještě po určitou dobu zajištěn provoz jen v jednom směru. Tak v počátcích provozu na první lince m-C byly vypravovány soupravy pouze z depa Kačerov a nebyla prováděna jejich depónace na trati. První vlak pro cestující musel proto vyjíždět tak, aby již několik minut po 5. hodině přijížděl zpět do stanice Kačerov. Ve směru na Sokolovskou proto byla z Kačerova zahajována doprava již přibližně v 04.30 hodin. Právě tak v noci byly vstupy stanic uzavírány až v návaznosti na příjezd posledního vlaku ve směru ze Sokolovské, tj. kolem 00.15 hodin, výstupy po jeho odjezdu. Aby nedocházelo ke zkracování noční výluky a rovněž z důvodu omezené kapacity depa Kačerov, je od zahájení provozu na druhé lince m-A používáno deponování vozů na trati, zpravidla v koncových stanicích, vybavených kolejištěm pro obrát souprav a provádění provozního ošetření a běžné údržby. Zahájení ranního provozu tak probíhá v jednotlivých stanicích a směrech v rozmezí 04.40-05.00 hodin. Z tohoto hlediska nedošlo k zásadním změnám ani po otevření depa Hostivař.

V síti tramvají existovaly linky s nepřetržitým provozem, linky denní a špičkové. Úpravou jízdních řádů, které přizpůsobily rozsah provozu tramvají metru, došlo od května 1974 k praktickému zrušení kategorie linek polonočních, neboť všechny denní linky nyní zatahovaly až kolem půlnoci. Počet linek s provozem nepřetržitým byl od 9.5. 1974 zvýšen na 11, od 13.8.1978 opět snížen na 9. Od 3.11.1985 bylo vytvořeno 8 samostatných nočních linek nezávislých na denních a linky s nepřetržitým provozem tak zanikly (viz též str. 53). Špičkové linky existovaly v návaznosti na předcházející období (první - d-24,25 - vznikly 31.8.1959) celkem 4 (d-3,7,25,32), z toho jedna (d-3) byla v provozu pouze v ranní špičce jako náhrada dřívější d-35 (ex d-X) i když s jiným přepravním významem. V letech 1977-78 byly d-3,32 zrušeny a u d-7,25 rozsah provozu změněn na celodenní. Nově byla vytvořena od 4.9.1978 špičková d-13 již jako jediná toho druhu v síti. Po úpravě jejího provozu od 19.2.1979 přestaly špičkové linky tramvají

dočasně existovat. K jejich obnovení došlo až od 3.11.1985, kdy jich bylo vytvořeno 6 z celkového počtu 26 denních linek.

U autobusů zůstaly po květnu 1974 kromě nočních linek v provozu jen dvě samostatně označené linky polonoční. Obdobně jako u linek nočních jednalo se (na rozdíl od tramvají) o linky, jezdící jen v tomto období, tj. v této době přibližně mezi 23.30 a 01.30 hodin. Po změně rozsahu provozu a-503 a zrušení a-512 zanikly tyto polonoční linky od 23.3.1976 zcela. Zároveň se změnou označení dřívějších samostatných polonočních linek se shodnou trasou jako u denních vznikl dočasně nový typ autobusových linek s prodlouženým provozem až přibližně do 01.30 (a-117,131,178). Pro tyto linky, které stejně jako polonoční tramvajové jezdily od rána až do doby po půlnoci, se však označení "polonoční" nepoužívalo. Jejich rozsah provozu se postupně sjednotil s linkami denními, které končí nejpozději ve vazbě na poslední vlaky metra. V denním provozu byla současně se zrušením zvláštní překryvné sítě odstraněna skupina linek s rozsahem PdSo. (V průběhu období se takové linky objevily znovu jen výjimečně). Z celkového počtu 97 linek bylo k 9.5.1974 provozováno 74 celotýdenně, 19 ve špičkách pracovních dnů a pouze 4 linky jinak - jen Pd (a-143, 146) nebo Pdšr (a-142,198). Podíl hlavních dvou skupin se po celé období prakticky nezměnil a činil kolem 75, resp. 20%; jen zbývajících 5% tvořily linky s rozsahem odlišným. K 3.11.1985 tak bylo ze 160 linek 118 celotýdenních a 34 špičkových, u ostatních byl rozsah Pd (a-143), Pdšs (a-182,204,237), Pdšv (a-140), Pdšr (a-171), PdšsSodop (a-252), PdšvDk (a-189).

### Vypravování dopravních prostředků

S ohledem na odlišnou provozní technologii nelze u metra určit počty vypravovaných dopravních prostředků stejným způsobem jako v povrchové dopravě. Jednotlivé soupravy (tento pojem odpovídá u tramvají pojmu "vlak") procházejí cyklem provozních (denních) ošetření a pravidelných prohlídek v závislosti na kilometrickém proběhu. Provozní ošetření probíhá v průběhu celého dne a každá souprava musí být proto v určitých intervalech odstavena, což v některých obdobích vyvolává potřebu nahrazení jinou soupravou. Proto je jejich počet v každém dnu vyšší, než odpovídá minimálnímu intervalu v přepravní špičce v závislosti na oběžné době. V době platnosti některých grafikonů vlakové dopravy (GVD) dokonce došlo k vynechání některých pořadových čísel souprav a nejvyšší použité číslo tak nesouhlasilo s jejich celkovým počtem v cyklu pracovních dnů. Část souprav určených ke střídání, je obsazena trvale vlakovou četou a funguje tak současně jako záloha pro nutnost operativní náhrady v případě technické závady či poruchy. Na lince m-C byl provoz v roce 1974 zahajován se 14 soupravami, maximální počet ve špičce činil 12. Pro zajištění provozu na všech třech linkách od listopadu 1985 jsou zapotřebí následující počty souprav :

linka	počet souprav			deponace		
	provozní	záložní	vystřídací	DK	DH	trať
m-A	11	2	1	—	10	7 (LE)
m-B	14	2	1	9	—	5 (SN)
m-C	29	2	2	14	6	13 (FU,PP,KO)
celkem	54	6	4	23	16	25

Na lince m-C jezdily zpočátku třívozové soupravy, složené z vozů typu Ečs. Soupravy čtyřvozové začaly být částečně používány od 5.8.1975, výhradně pak od 25.8.1975. Na využití maximální délky souprav, omezené délkou nástupišť na 5 vozů, se přešlo od 26.2.1979. Na m-A byly využívány od počátku čtyřvozové vlaky, sestavené z modernizovaných vozů s větším výkonem trakčních motorů s ohledem na méně příznivé sklonové poměry (max. 39°/..). Jednalo se o řídicí (čelní) vozy označené 81-7171 a vložené vozy 81-7141. V dalších letech už byly dodávány pouze tyto inovované vozy, které se pak začaly používat i na m-C. Zčásti začaly na m-A jezdit pětivozové vlaky od 17.11.1981, plně od 28.2.1982. Provoz na m-B byl od počátku zajišťován soupravami pětivozovými.

Pro úsporu pracovních sil byla od 22.1.1979 zkoušena na dvou soupravách linky m-A jednomužná obsluha bez pomocníka strojvedoucího. Na základě příznivých výsledků byla na celé lince zavedena od 2.7.1979, na m-C pak od 25.11.1982.

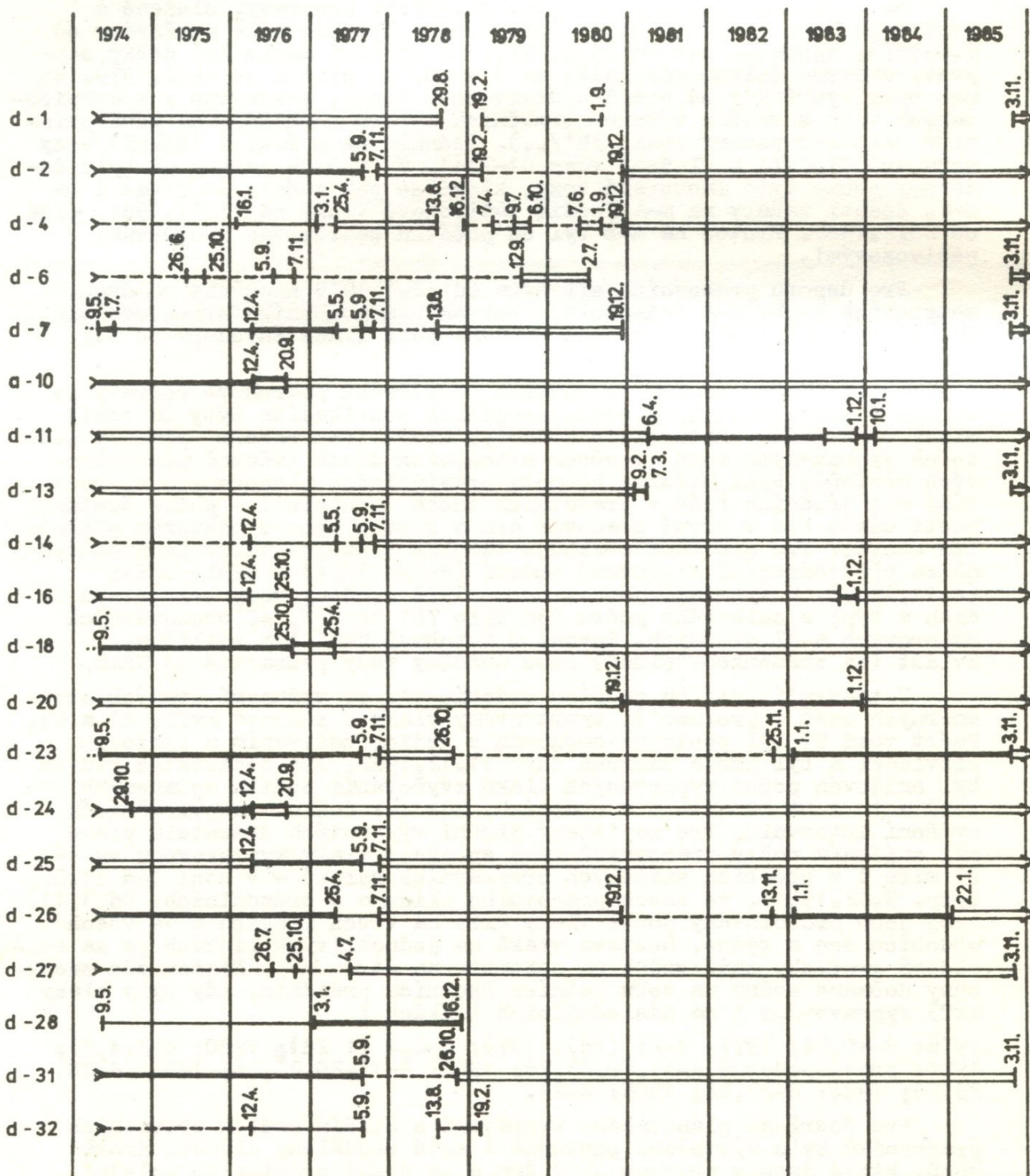
Počet vypravovaných dopravních prostředků povrchové dopravy je uveden v tabulce VIII. V předcházejících publikacích byly na tomto místě uveřejněny statistické hodnoty, které jsou ročními průměry skutečně vypravených vozů ve všech pracovních dnech (včetně prázdninových měsíců). Nyní uvádíme hodnoty pravidelného plánovaného vypravování dle jízdních řádů v pracovních dnech 1.pololetí - podle dostupnosti údajů buď v první pracovní den v květnu nebo v některém předešlém měsíci. Pro srovnání obsahuje tabulka i stejné údaje bezprostředně za předcházející sledované období (duben 1974) a následující (4.11.1985). U tramvají jsou v dubnu 1974 uvedeny vozy bez ohledu na druh a typ; z celkového počtu 838 bylo 761 vozů T, 40 obousměrných motorových a 37 vlečných. Rovněž u autobusů není typ rozlišen, zvláště (za znaménkem "plus") jsou uváděny vozy pronajaté od ČSAD.

U tramvají byly na začátku období, tj. po vyřazení starých obousměrných vozů z provozu\*), vypravovány vlaky v sestavě 2xT3, T3 a T1. Počet vozů T1 byl postupně omezován s jejich dožíváním a fyzickou likvidací a byl zcela ukončen dnem 31.12.1982. Pro nedostatek řidičů byl snižován počet vypravených vlaků zvyšováním podílu sprážených vozů a to i na linkách a v obdobích, kde tak došlo k nepřiměřenému zvýšení intervalu. Pro zajištění plnění výkonových ukazatelů plánu při sníženém počtu pracovníků byly sprážené vlaky vypravovány ve větší míře i v obdobích snížených přepravních nároků - v noci (od 31.8., resp. 9.12.1981), ve dnech pracovního klidu a o prázdninách. Od 3.11.1985 jsou provozovány pouze vlaky 2xT3 na všech linkách a ve všech obdobích dne a týdne. Sestava vlaků na jednotlivých linkách je za celé období graficky znázorněna na schématu na str. 102. Nejsou zde zachyceny dočasné změny na dobu letních školních prázdnin, kdy byly vlaky 2xT3 vypravovány i na následujících linkách :

1976: d-10,24; 1977: d-23 (Pd); 1979: d-2,4 (i Pd); 1980: d-2,4,23; 1981: pravděpodobně d-11,20,23,26; 1982: d-11,20,23,26; 1983: d-20,23,26; 1984: d-23,26; 1985: d-23.

Pro dodržení plánovaného vypravení s nižším počtem provozních pracovníků bylo vytvořeno postupně i nové rozdělení služeb. Kromě vozů, které jsou v provozu celý den a na nichž probíhá po poledni střídání řidičů ("tůráky") a vozů v provozu pouze ve špičkách ("šejdry"), existují nyní i následující druhy vozů, obsazené pouze

\*) Slavnostní rozloučení se starými vozy se uskutečnilo 9.5.1974 odpoledne. Posledními pravidelnými vlaky, obsazenými starými vozy, byly 1/18 (souprava 2107+1505 z vozovny Pankrác) s příjezdem na Budějovické nám. v 00.55 a zatažením 01.10 a 6/18 (2279+1534 Vokovice) s příjezdem do Podbabě 00.42 a zatažením 01.12 dne 9.5.1974.



VLAKY plně část 2x T3

1x T1 - - - - -  
 1x T3 —————  
 1x T —————  
 2x T3 = = = = =

Na ostatní linky po celé období  
 vypravovány vlaky 2x T3

Sestava vlaků na linkách tramvají

jedním řidičem : s provozem pouze v ranní špičce ("zatahováky"), s tzv. celodenním provozem o maximální délce směny ("céděčka") a provozované od rána do odpoledne s krátkou přestávkou v poledne ("převrácené šejdry"). Tímto rozložením vozů a služeb je na krátkou část špiček plně vypravení, v jejich ostatních obdobích je však skutečný počet vypravených vozů nižší, než udává tabulka VIII.

Tabulka VIII : Vypravované dopravní prostředky

	Tramvaje			Autobusy		
	vozy			vozů		
	šr	šo	s	šr	šo	s
4.1974	838	503	312	715 + 20	709 + 20	347 + 8
1974	771	506	317	752 + 20	739 + 20	369 + 5
1975	771	502	318	787 + 22	790 + 22	369 + 5
1976	(798)	503	309	832 + 22	830 + 22	380 + 5
1977	798	467	275	830	824	381
1978		412	257	869	864	399
1979		413	248	898 + 25	819 + 25	400 + 8
1980	787	413	249	917 + 48	841 + 48	390 + 18
1981	787	421	249	917 + 48	822 + 48	321 + 18
1982	787	421	244	917 + 63	826 + 62	319 + 27
1983	787	421	243	917 + 63	833 + 63	318 + 25
1984	787	407	230	924 + 63	823 + 62	319 + 25
1985	787	397	232	917 + 63	818 + 62	315 + 25
11.1985	788	394	229	917 + 63	824 + 62	320 + 25

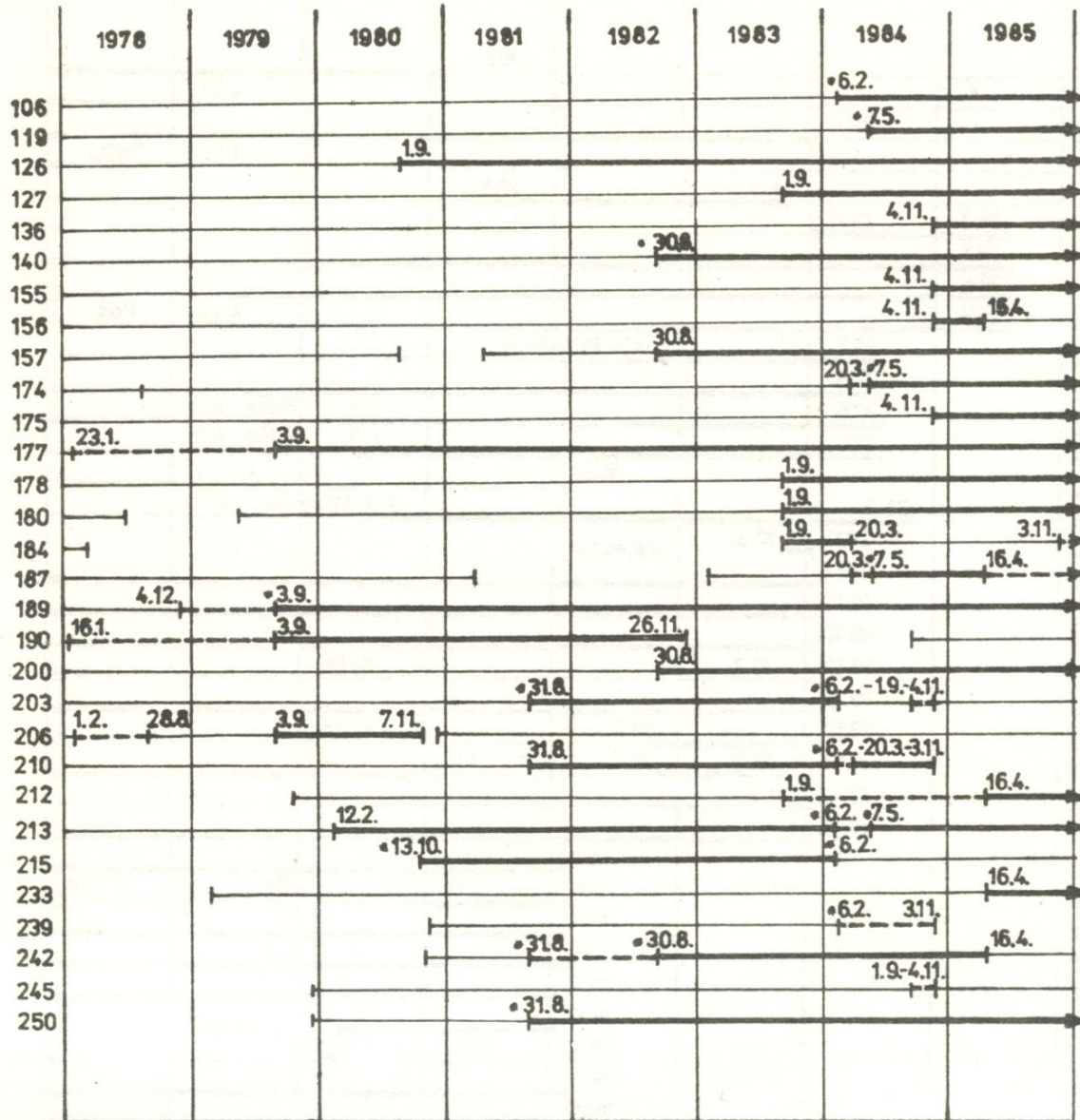
V první polovině období se zvýšilo vypravení autobusů v ranní přepravní špičce o 200 vozů, čímž byly průběžně pokrývány rostoucí přepravní požadavky. Již od roku 1978 se však i v autobusové dopravě projevil nedostatek řidičů, který její kvalitu začal negativně ovlivňovat. Aby mohl být zachován rozsah ranního vypravení, musel být od začátku roku 1979 snížen počet vozů v odpolední špičce. Zatímco do této doby byl odpoledne teoretický počet vozů proti ránu jen nepatrně nižší (viz tabulka VIII. ; praktický počet byl navíc snížen o dalších přibližně 10 vozů nočních linek vykazovaných mezi odpoledními), byl nyní snížen teoreticky o 65 (v lednu 1979 p/Pdšr/=869, p/Pds/=804) a v dalších letech tento rozdíl ještě vzrostl na téměř jedno sto. Právě tak se i absolutně snížilo vypravení v mimošpičkových obdobích. Ještě během roku 1979 pokračoval nárůst vypravování v ranní špičce, až na jeho konci dosáhl počtu 917. Tím byl tento kladný vývoj ukončen, neboť v dalších letech se již toto číslo z různých důvodů nezvýšilo. Obsluha nových rozvojových území, zejména sídelních celků, je od té doby zajišťována pouze prostředky, které se ušetří v jiných místech sítě. Zdrojem úspor je hlavně rozšiřování sítě metra, při němž dochází k náhradě autobusových linek a dále odstranování souběhů s tramvajemi, optimalizace sítě a zvyšování využití spojů jejich dimenzováním až na maximální obsaditelnost. Absolutní nárůst kapacity je zajišťován pouze částečnou náhradou vyřazovaných vozů maďarskými kloubovými vozidly Ikarus 280 s kapacitou o 50% vyšší. Poprvé byly nasazeny od 16.1.1978 na linku a-190. (V témže roce - od 1.7.1978 - byly z provozu zcela vyřazeny vozy Š 706 RTO a Jelcz s nižší kapacitou proti vozům SM 11). V dalších letech byla kloubová vozidla používána buď pro posílení kapacity u linek s rostoucím zatížením nebo pro úsporu vozů u silných linek s nízkým intervalem. Počet vypravovaných Ikarusů postupně rostl a v závěru období činil v ranní špičce 246; tím se zvýšila nabízená kapacita stejně, jako kdyby vzrostl počet vypravovaných jednoduchých vozů z 917 na 1040. Postup nasazování Ikarusů na linky je uveden na schématu na str. 105. Podle skutečné správkovosti byly v některých obdobích krátkodobě a v menší míře vypravovány Ikarusy i na další linky nebo naopak nebyly v plném rozsahu vypravovány na linky stanovené. Do přehledu nejsou zahrnuty linky s provozem Ikarusů ČSAD (a-241,243,244). Tečkou (.) jsou označena hypotetická a přibližná data.

Z předcházejícího období (od 2.1.1973) pokračovala do 30.6.1976 výpomoc 20, resp. 22 vozů ČSAD, která částečně řešila tehdejší obtíže v oblasti pracovních sil. Tyto vozy byly použity na linkách a-156 (ex a-256), 181,198 - na a-156 v kombinaci s vozy DP od 9.5.1974 do 31.8.1975, zcela na a-181 od 9.5.1974 do 30.6.1976 a na a-198 od 1.9.1975 do 30.6.1976. Znovu se vozy ČSAD objevily na linkách Dopravních podniků v souvislosti se zajišťováním dopravy do připojených obcí (viz str. 4) od 29.5.1978 (a-219,221,222,223). Obsazování linek vozidly ČSAD je patrné ze schématu na str. 106. Na něm je u smíšeného provozu uvedeno i období, ve kterém na linku vypravují dopravní prostředky Dopravní podniky a to buď zcela nebo zčásti. Není zapracována linka a-230, kde byl v Dk asi od 1.12.1982 do 2.11.1985 zčásti zajišťován provoz přejezdy z a-256.

### Provozní parametry

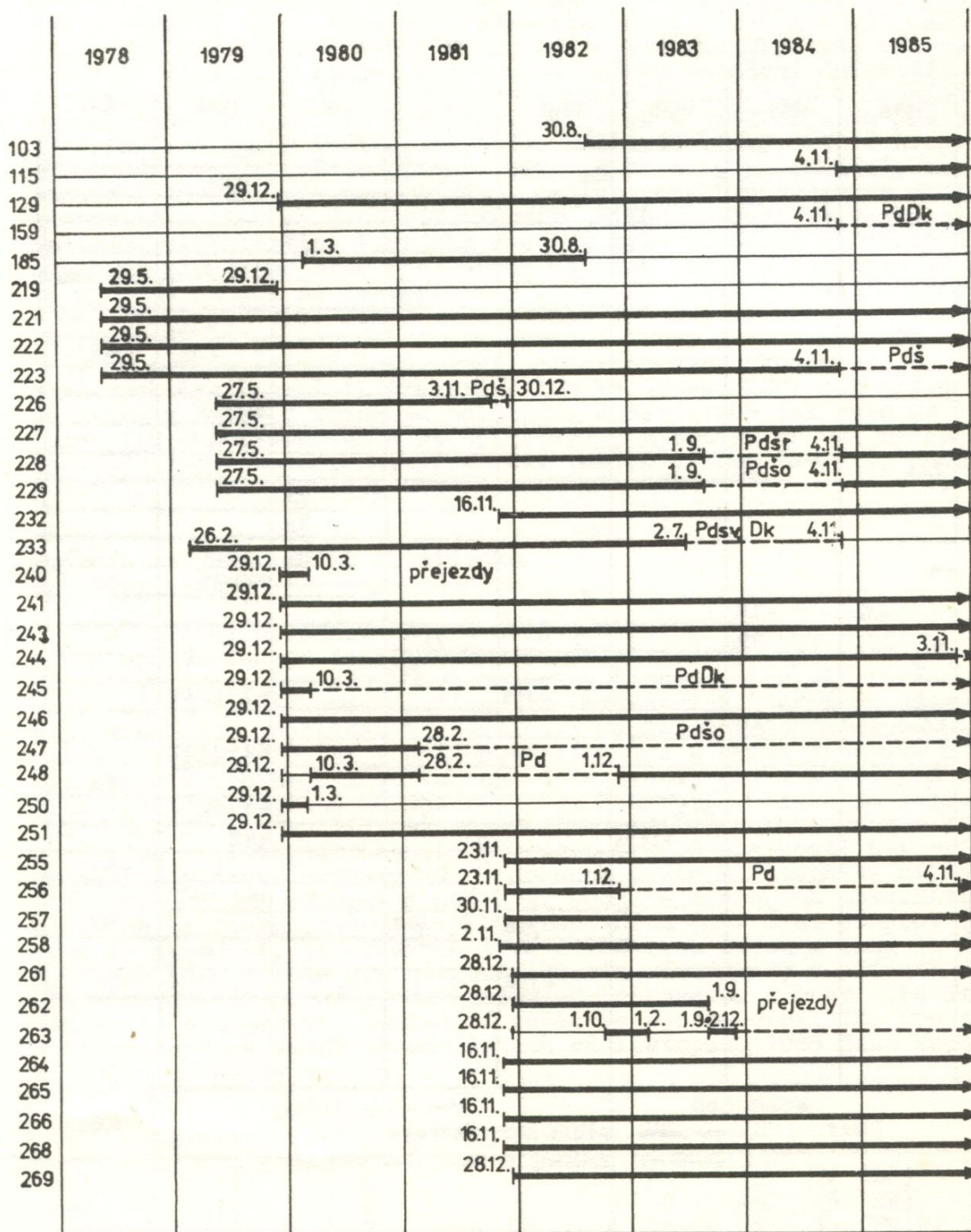
V tabulce IX. jsou shrnuty celkové délky linek a pro povrchovou dopravu jejich průměrné intervaly. U tramvají je navíc uvedena i délka tratí a vypočtený linkový koeficient; u metra se uvažuje délka tratí totožná s délkou linek a tedy  $k = 1$ . Délky tratí i linek jsou převzaty ze statistických údajů Dopravních podniků dle stavu ke konci každého roku.





————— pouze vozy Ikarus  
 - - - - - smíšený provoz (Ikarus + Š)

Nasazování kloubových vozů Ikarus 280 na linky autobusů MHD



————— pouze vozy ČSAD  
 - - - - - smíšený provoz ČSAD+DP

Nasazování vozů ČSAD na linky autobusů MHD v letech 1978 - 1985

Tabulka IX .: Délka linek a průměrné intervaly

Rok	Metro	T r a m v a j e					A u t o b u s y		
	délka linek	délka		link.	̑ interval		délka linek	̑ interval	
		tratí	linek	koef.	Pdš	Pds		Pdš	Pds
1974	7	138	418	3,03	7,30 7,29	10,12 9,96	905		
1975	7	129	426	3,30	8,00	10,82	1006		
1976	7	129	429	3,33	7,54	10,95	1038	7,04	12,53
1977	7	125	412	3,30	8,30	12,67	1061		14,75
1978	12	124	379	3,06	8,92	13,21	1145	7,44	14,02
1979	12	124	395	3,19	8,36	13,42	1405	7,80	15,10
1980	20	124	377	3,05	8,28	13,13	1409	7,84	16,02
1981	20	123	362	2,94	8,00	13,00	1616	8,08	17,09
1982	20	123	362	2,93	7,61	12,72	1587	9,03	21,80
1983	20	128	355	2,78	7,50	13,00	1610	9,10	
1984	22	127	351	2,76	7,47	11,92	1654	9,60	22,50
1985	28	125	325	2,60	7,37 7,06	12,86 10,82	1671	8,01 8,90	20,43 21,00

Průměrné intervaly jsou uváděny ke stejným časovým obdobím jako počty vypravovaných dopravních prostředků v tabulce VIII. V roce 1974 se proto jedná opět o hodnoty za duben a květen, v roce 1985 za květen a listopad. Průměrné intervaly jsou většinou převzaty z tabulkových přehledů vypravování, které vydávají dopravní podniky Elektrické dráhy a Autobusy dle předpisu D4/2-3. Metodika jejich výpočtu není známa, pravděpodobně se jedná o prostý harmonický průměr. Pro tramvaje v letech 1974 a 1985 byly vypočteny jako harmonický průměr vážený oběžnými dobami; od téhož průměru prostého se však příliš neliší (v dubnu 1974  $\bar{L}_n$  (Pdš) = 7,41, resp. 7,30,  $\bar{L}_n$  (Pds) = 10,32, resp. 10,12).

Vývoj intervalů na linkách metra v ranní špičce je v další tabulce XI. Jedná se o intervaly celoroční, oslabování provozu na dobu letních školních prázdnin, k němuž dochází stejně jako v povrchové dopravě (podle původních úvah nemělo být na metru prováděno) zde zahrnuto není.

Porovnání dalších číselných charakteristik o síti kolejové dopravy je provedeno v tabulce X. Obsahuje údaje o síti tramvajových linek pro 5 stavů za sledované období a pro možnost porovnání i pro stav roku 1965. Kromě toho je tabulka doplněna o srovnatelné údaje o síti linek metra v roce 1985. U tramvajů se při výpočtu charakteristik vycházelo v tomto případě ze skutečného stavu vedení linek, tj. k datům označeným x) včetně probíhajících výluk.

Tabulka X •: Porovnání provozních parametrů tramvají a metra

počet linek	1965	12.5.74	4.9.78 x)	19.12.80	5.11.84 x)	4.11.85 x)	metro 1985
délka linek/km/ - celková - průměrná - nejdelší linka - nejkratší linka	28/25/ 347,3 12,4 17,3 4,4	32 /28/ 418 13,1 20,1(d-24) 5,8(d-3)	29 /29/ 395 13,6 21,6(d-18) 5,5(d-20)	26 /26/ 377 14,5 19,6(d-10) 5,4(d-20)	26 /26/ 351,1 13,5	26 /20/ 325,3/280,7/ 12,5 /14,0/ 21,1(d-10) 3,3(d-14)	3 /3/ 28,4 9,5 14,9 5,4
průměrný linkový interval /min./ - ve špičce - v sedle	4,55 6,85	7,29 9,96	7,98 12,54	8,08 13,19	7,25 12,63	7,06 10,82	2,16 5,00
nejkratší interval - ve špičce - v sedle	2,35 4,6	4,6(d-4) 6,9(d-10, 24)	4,4(d-20) 7,6(d-20)	4,0(d-20) 8,8(d-20)	4,0(d-5) 10,0(d-10, 11)	6,0(13x) 9,0(6x)	2,00 5,00
nejdelší interval - ve špičce - v sedle	7,65 10,1	12,6(d-25) 14,5(d-28, 31)	11,2(d-23) 14,6(d-18)	12,2(d-13) 14,9(d-12)	10,0(d-19) 13,0(23x)	8,0(13x) 12,0(14x)	2,50 5,00
průměrný traťový interval /min./ - ve špičce - v sedle	1,73 2,82	2,41	2,50 3,93	2,65 4,32	2,63 4,58	2,72 4,81	2,16 5,00
koef.provozní nerovnoměrnosti - průměrný - minimální - maximální	1,63 1,11 2,59	1,43 0,95(d-27) 2,10(d-28)	1,58 1,14(d-22) (d-43)	1,64 1,13(d-13) 2,20(d-20)	1,75 1,30(d-19) 3,25(d-5)	1,55 1,13(4x) 2,00(5x)	2,31 2,00 2,50
linkový koeficient	2,63	3,03	3,19	3,05	2,76	2,60/2,25/	1,00

Tabulka XI .: Minimální intervaly na linkách metra

	A	B	C	poznámky
12. 5.74			180	m-C 3 vozy
2.12.74			150	
25. 8.75			180	m-C 4 vozy
22. 8.77			150	(nebo 23.8.76)
14. 8.78	180			m-A 4 vozy
26. 2.79			160/165	m-C 5 vozů
8.11.80			150	(I.C + II.C)
20.12.80	150			(I.A + II.A)
28. 2.82	150			m-A 5 vozů
1.10.82			140	
1. 4.83			135	
2. 1.84			130	
4.11.84			125	(I.C + II.C + III.C)
4.11.85		130	120	

Mimořádná doprava

Z hlediska potřeby mimořádného rozšíření dopravy byly opět nejvýznamnější spartakiády a to jak rozsahem, tak i trváním. Zatímco v předcházejícím období byla doprava organizována při posledním všesokolském sletu a třech celostátních spartakiádách v zásadě shodně, docházelo při jednotlivých československých spartakiádách ke změnám, způsobeným probíhajícím vývojem celé sítě MHD. Popíšeme proto zejména vzájemné rozdíly, přičemž pro srovnání vyjdeme ze systému dopravy při III.CS v roce 1965. Počet linek, jedoucích do oblasti Strahova při maximálním rozsahu dopravy, tj. při hlavních vystoupeních (při CSS 1985 i při generálních zkouškách) je opět uveden v přehledné tabulce XII . Systém ukončení linek na Dlábačově, Královce a u Stadionu Jih se nezměnil. U autobusové dopravy se jedná, stejně jako dříve, vždy pouze o dvě linky - z centra a z nám. Sovětských tankistů. V roce 1975 byly obě tramvajové větve provozovány v plné intenzitě ve stejných úsecích jako v roce 1965, tj. červená z Klárova a modrá ze Strossmayerova nám. a byly rovněž separovány vyloučením provozu na příčných tratích - v úseku Chotkovy sady-Spejchar a na dříve manipulační, nyní provozní trati Brusnice-Vozovna Střešovice. Dále zůstal bez provozu opět úsek Prašný most-nám. Ríjnové revoluce. Náhradní doprava byla opět zavedena v trasách Podbaba-Divoká Šárka, Octárna-Petřiny, Královka-Bílá hora a navíc Královka-Petřiny. V síti tramvajových linek byla na modré větvi novinkou d-48 od stanice metra Sokolovská. Autobusové linky zelené

Tabulka XII .

Rok	L i n k y	L i n k y			součet	celkem
		pravidelné	odkloněné	zvláštní		
1965	d-(Dl)	2,22	1,7,20,23	30,31,33,35	10	26 (22)
	d-(Kr)	8	10,11,13,18, 25,26	29,32,34	10	
	t- a-	53 ----	--- ---	65,66,67 301,302	} 6 (2)	
1975	d-(Dl)	2	6,20,22,23, 28,30	45,46,47	10	24 (22)
	d-(Kr)	8	1,10,11,18, 26,31	43,44,48	10	
	a-	----	---	60,61,62,63	4 (2)	
1980	d-(Dl)	---	---	40 - 49	10	16 (15)
	d-(Kr)	---	---	37,38,39	3 (2)	
	a-	---	---	61,62,562	3	
1985	d-(Dl)	---	---	40 - 48	9	16 (15)
	d-(Kr)	---	---	35,36,37,38	4	
	a-	---	---	45,46,47,562	3 (2)	

větvě vedené do centra byly ukončeny až u stanice metra I.P.Pavlova, což byl nejdůležitější rozdíl proti předcházející spartakiádě, neboť význam autobusové dopravy systémově vzrostl. V roce 1980 se zásadně změnilo uspořádání tramvajové dopravy. Linky červené větve obsluhovaly většinu kolejové sítě a po trasách přes Malostranskou a Letnou se sjížděly u Chotkových sadů; samostatná linka od stanice Sokolovská nebyla zřízena. Modrá větev byla vedena zcela nezávisle od stanice metra Leninova, bez provozu byl úsek mezi křižovatkami Špejchar a Prašný most a stanice metra Hradčanská byla z důvodu malé kapacity uzavřena a vlaky jí projížděly. Kromě úseků Leninova-Hotel International a Leninova-Divoká Šárka, obsluhovaných linkami modré větve, byla náhradní autobusová doprava shodná jako v roce 1975. Doprava na zelené větvi byla zajišťována beze změny. V roce 1985 opět došlo k úpravě systému tramvajové dopravy. Byla do značné míry obnovena funkce červené větve vedené opět pouze ve směru přes Malostranskou s vyloučením úseku Chotkovy sady-křižovatka Špejchar. Modrá větev byla provozována v plné intenzitě v úseku Královka-Prašný most, kde se dělila do dvou směrů - k trase metra A na Leninovu a k trase C ke stanici Vltavská. Traťový úsek mezi křižovatkou Špejchar a Prašným mostem byl tedy v provozu, stanice metra Hradčanská však byla uzavřena. Zelená větev autobusů opět nedoznala žádné změny.

Z dalších významnějších vícedenních sportovních podniků, které si vyžádaly zavedení mimořádné dopravy je vhodné opět připomenout mistrovství světa v hokeji, konané ve Sportovní hale PKOJF v letech 1978 a 1985, kdy kromě pravidelných linek zajistily dopravu i mimořádné tramvajové linky (v r.1978 d-42,43, v r.1985 d-X). V roce 1978 se ve dnech 29.8.-3.9. konalo na Strahově mistrovství Evropy v atletice. Dopravu ke stadionu zajistily dvě účelové linky d-41,42, vedené od konečných stanic metra Leninova (resp. z Podbavy) a Sokolovská.

Po celé sledované období byla zajišťována rovněž i mimořádná doprava při oslavách 1.máje. Kromě pravidelných linek bylo přímo na Letnou nebo do její blízkosti (a v některých letech ke stanicím metra) vedeno 3-5 tramvajových linek a 4-12 linek autobusů. Tak byla zajištěna rychlá přeprava účastníků na manifestaci i odvoz po jejím skončení. Počty mimořádných "prvomájových" linek jsou uvedeny v tabulce XIII .

Tabulka XIII .: Přehled účelových linek při oslavách 1.máje

Rok	Linky tramvajů		Linky autobusů	
	Počet	Označení	Počet	Označení
1974	3	33,34,36	13	61-73
1975	3	33-35	12	61-72
1976	3	41-43	13	61-73
1977	3	41-43	12	61-72
1978	3	44-46	13	61-73
1979	4	41-44	13	61-73
1980	4	41-44	13	61-73
1981	5	41-45	11	62,64,65-73
1982	4	39,45-47	10	62,64,65,67-73
1983	4	41-44	10	62-65,67-70,72,73
1984	5	41-45	9	461,462,464,468-473
1985	3	42-44	5	461-465

Existovala samozřejmě ještě řada dalších jednodenních akcí s linkami mimořádného charakteru (různé akce v PKOJF, doprava o "dušičkách" či v předvánočním období). Jejich význam je však z hlediska zpracovávaného rozsahu malý.

Naproti tomu je vhodné se zmínit o některých dočasných "výlukových linkách". Kromě linek, které zajišťovaly dopravu např. v rekonstrukci dočasně oddělené části sítě (např. v Břevnově, Braníku, Vokovicích, Vysočanech apod.) existovaly také linky, které vznikly dočasným sloučením dvou pravidelných linek, přesněji sloučením jejich zachovalých částí. K takovým případům došlo při některých větších rekonstrukcích v letech 1979, 1982-1985. Torza původních linek byla v těchto případech zrušena. Jde o tyto případy (popis trasy je zjednodušen uvedením čísla dočasně nahrazované linky) :

30. 6.-21. 8.79 : d-43 Bílá hora(d-8)-Bílá labuť(d-3)-Nádraží Braník  
d-44 Spořilov(d-19)-Sokolovská(d-15)-Anděl
20. 3.- 1. 7.82 : d-41 Sídliště Ďáblice(d-17)-Výtoň-Vyšehrad-Karlovo nám.(d-21)-Spojovací
4. 7.- 1. 9.83 : d-42 Nádraží Braník(d-17)-Myslíkova-Karlovo nám.  
(d-22)-Nádraží Hostivař  
d-43 Bílá hora(d-22)-Perštýn(d-29)-Vozovna Kobylisy
3. 5.- 1. 9.84 : d-42 Černokostelecká(d-29)-Flora-Muzeum-Tylovo nám.(d-22)-Nádraží Hostivař  
d-43 Královka(d-22)-Myslíkova(d-4)-Kotlářka  
( 2.7. P Vypich-...-Kotlářka,  
16.7. Zp ...-Malostranská-Staroměstská-  
Jiráskovo nám.-... )
31. 8.- 2.11.85 : d-42 Vozovna Kobylisy(d-29)-Nám.Republiky-  
Sokolovská(d-19)-Nový Hloubětín

Tyto linky s charakterem náhradní dopravy nejsou uvedeny v kapitole LINKY.

Ze zajímavých řešení náhradních doprav je třeba uvést i dvojití využití lodí pro tento účel. Jednalo se o výluky tramvajové trati v úseku Výtoň-Podolí v letech 1975 a 1982. Lodní doprava ve stejném úseku byla zavedena pro zachování spojení ve směru pravobřežního tahu i když převážná část cest z oblasti Modřan a Braníka do centra byla směřována pomocí autobusových linek ke stanicím metra trasy C. Protože myšlenka použití lodí pro náhradní dopravu v roce 1975 byla zcela nová, připravoval se provoz velice pečlivě. Dne 9.10.1975 proběhla zkouška simulovaného provozu pro stanovení jízdních dob a způsobů manévrů lodí, kdy na místě cestujících byli učni Dopravních podniků. Protože zkouška prokázala funkční schopnost navrženého způsobu dopravy, došlo od 3.11.1975 k jeho realizaci. Provoz byl zajišťován v rozsahu denních linek od 04.45 do 00.20 hodin ve špičkách čtyřmi, mimo špičky třemi motorovými loděmi (interval 7,75, resp. 10,33 min.). Po určitých obtížích v Podolí, kde pro dosažení stanovené oběžné doby musel být po prvním dnu instalován 2.přistávací můstek, se další problémy prakticky nevyskytovaly a zajištění náhradní dopravy bylo dostačující a spolehlivé až do skončení výluky 13.12.1975. Proto při obdobném, ale delším přerušování provozu tramvají od 23.3. do 30.6.1982 bylo použito již bez pochybností prakticky stejné řešení. Parametry lodní linky byly zcela stejné, využitím poznatků z předcházejícího nasazení se dále zvýšila provozní spolehlivost.

Jako další méně obvyklé řešení náhradní dopravy bylo využití linky metra m-A k tomuto účelu při výluce tramvajové trati Prašný most-Leninova o prázdninách roku 1981. Řešení prakticky spočívalo pouze v opatřeních ve sféře tarifní, tj. povolení platnosti jízdenek pro jednotlivou jízdu v úseku Leninova-Hradčanská a dočasně instalaci označovacích strojků u vstupů do těchto dvou stanic.



## Školní linky

Z předcházejícího období přetrvala existence několika školních spojů - na a-108 Falcká-Ruzynská škola, na a-110 (později jiných linkách) Nový Hloubětín-Kyje, na a-112 Podhoří-Dimitrovovo nám. a možná i dalších. Tyto spoje byly vyznačeny pouze v jízdních řádech linek, z nichž vozy na jejich zajištění přejížděly a obdobně byly evidovány i v materiálech dopravního útvaru podniku Autobusy společně se všemi mimořádnými spoji a přejezdy. Zvláštní evidence byla zavedena až od roku 1978, kdy se začaly v provozní dokumentaci pořadově číslovat. Ke konci školního roku 1977/78 existovalo 11 spojů označených čísly 1-8, tj. vlastně 8 linek, tvořených jedním nebo dvěma spoji. Kromě linek č.1 Falcká-Ruzynská škola a č.4 Nový Hloubětín-Kyje (prodloužený spoj a-112 zanikl pravděpodobně od 15.1.1975) to bylo dalších 6 linek, u nichž není známo datum vzniku; není vyloučeno, že do té doby vznikly a zanikly ještě další, o nichž zatím nebyly zjištěny žádné údaje. Za celé období 1974-1985 je zachyceno více než 50 školních autobusových linek, přesný počet nelze stanovit s ohledem na prázdninami přerušovanou existenci, kdy v některých případech je sporné, zda se v dalším roce jednalo o linku novou, či podstatně změněnou linku z předcházejícího školního roku. Od roku 1978 jsou o všech školních linkách již známy všechny údaje jako o linkách ostatních s výjimkou přesného data vzniku první linky č.13. Od 1.9.1982 jsou školní linky označovány čísla ze série účelových linek 400 (od 401 výše) a to i na vozidlech, kde dosud byl na orientačních tabulkách pouze nápis ŠKOLNÍ SPOJ. Od této doby se rovněž důsledně užívá i správný termín "školní linka".

Školní linky zajišťovaly v minulosti převážně spojení do základních škol z lokalit, kde škola není a neexistuje zde přímé spojení pravidelnou linkou. Někdy se takové linky zaváděly i z bezpečnostních důvodů, např. k odstranění nutnosti přechodu frekventované komunikace, výjimečně pak z důvodů kapacitních tam, kde pravidelná linka nestačí přepravní poptávce. Později vznikl větší počet linek, převážejících děti z oblastí přeplněných škol, zejména na nových sídlištích, do škol plně nevyužitých. Zde se jedná zpravidla o přepravu většího množství dětí, mnohdy i ucelených školních tříd. Tyto dvě základní skupiny školních linek tvořily asi 70% všech případů. Zbývajících 30% linek mělo za důvod vzniku zajištění přepravy do škol zvláštního typu - pro slabozraké a nevidomé (3 případy), zvláštní (2) a jazykové (1), do mateřské školy - pro rodiče s dětmi (1), pro celou třídu včetně pedagogů do jiné školy (1); dále se jednalo o dočasné přepravy z důvodu rekonstrukce či opravy školní budovy (3), přepravu učňů Dopravních podniků (2) a v jednom případě o ne zcela logické označení paralelních spojů účelové linky.

Jediným doloženým případem využití tramvajové dopravy pro zvláštní přepravu školních dětí byl několikadenní provoz (od 3. do 12.10. 1984) linky v trase Dělnická-Park kultury. Jednalo se o jeden spoj ráno tam a jeden odpoledne zpět (přejezd z linky d-20) a důvodem zřízení byla porucha topení v základní škole Mladé gardy, odkud byla výuka zčásti přemístěna do budovy ve Strojnické ulici.

Na začátku školního roku 1985/86 bylo v provozu 28 linek (401 až 409, 411-429) s celkem 48 spoji. Po vyjasnění účelu a funkce těchto linek platila v této době již jednoznačně zásada, že se jedná o spoje určené k přednostní přepravě dětí, které mohou ostatní cestující používat pouze v případě, že nejsou dětmi plně vytíženy.

## Pozemní komunikace

Ve sledovaném období začala systematická přestavba sítě pozemních komunikací, která má bezprostřední vliv zejména na provoz autobusů. Z toho důvodu je vhodné alespon v krátké samostatné kapitole uvést nejdůležitější údaje o celém systému a přehled realizovaných staveb.

Koncepce přestavby komunikační sítě byla definitivně formulována v období 1972-73 a její zásady schváleny usnesením vlády ČSR č. 13 ze dne 16.1.1974. Navazující usnesení rady NVP č. 88/V z 19.3.1974 určilo ústředním investorem Výstavbu hl.m.Prahy. Po určení vyšších dodavatelů jednotlivých staveb byly tyto závěry potvrzeny dalším usnesením vlády č. 295 z 4.12.1974. Přestavba komunikační sítě spočívá - až na nepatrné výjimky - ve vybudování zcela nových radiál a sběrných okruhů, které tvoří tzv. základní komunikační systém (ZKS, ZÁKOS). Rekonstruované či nové navazující městské komunikace tvoří doplňkový komunikační systém (DKS, DOKOS).

Základní komunikační systém se skládá z dálničního okruhu (H1,  $l = 71,0$  km), městského nebo středního okruhu (SDO,  $l = 30,6$  km) a vnitřního nebo novoměstského okruhu (celková délka =  $15,6$  km), který v úseku křižovatek PKOJF-Radlice splývá s SDO (samostatná délka je proto pouze  $7,4$  km). Dále je tvořen radiálami, kterých bylo původně předpokládáno 9 (prosecká, vysočanská, hrdlořezská/žižkovská/, šterboholská/strašnická/, pankrácká, chuchelská, radlická, břevnovská, veleslavínská) a nyní se k nim počítají další 2 (hostivařská a krčská) o celkové délce  $l = 88$  km. Zbývající část ZKS tvoří úseky dálnic a silnic I. třídy mezi okruhem H1 (kde začínají radiály) a hranicemi Prahy ( $l = 35$  km) a spojky - spořilovská (mezi křiž. Chodovec a Spořilov), libenská (Vychovatelna-U křiže), březiněveská/dáblická/ (Březiněves-Dáblice) a nuselská s celkovou délkou  $l = 10$  km. V některých případech budou dlouhodobě plnit funkci ZKS i komunikace DKS, které byly již vybudovány nebo rekonstruovány pro vyšší dopravní zatížení a vyhovují tak v současné době svými parametry potřebám dopravy. Jedná se například o komunikace :

- K Barrandovu (výstupní barrandovská) a části průmyslového polookruhu (nám. J. Marata-Kbelská) ve funkci okruhu H1,
- Obránců míru (Prašný most-Spejchar) a Spojovací (Hrdlořezy-Balabenka) jako SDO,
- Chlumecká (Černý most-H1) jako vysočanská radiála,
- Strakonická (Lahovičky-křiž. Barrandov) jako chuchelská radiála,
- Pionýrů (U kaštanu-křiž. Pohořelec) jako břevnovská radiála,
- Leninova (křiž. Ruzyně-Vokovice) jako veleslavínská radiála,
- části silnic I/4 a I/7.

V předcházejícím období byla ze staveb ZKS dokončena dálnice D1, pankrácká radiála a navazující část vnitřního okruhu na nám. I. P. Pavlova, Hlávkův most a část prosecké radiály (Prosek-Vychovatelna). Od roku 1974 byly uvedeny do provozu následující stavby :

- H1 (Třebonice-Slivenec) - 1985,
- (křiž. Počernice-budoucí křiž. Satalice) - 1984,
- SDO (Barrandov-Spořilov) - 1983,
- vnitřní okruh (Rumunská-Hlávkův most) - 1978,
- (křiž. Dopravní podniky) - 1982,
- prosecká radiála (Vychovatelna-Plynární) - 1982,
- radlická radiála (Třebonice-JZM) - 1982, 1985,
- dálnice D11 - 1984,
- silnice I/10 - 1981.

Z důležitých staveb DKS je nutné uvést komunikaci JZM-Motol (1985), nábr. L. Svobody (1982), K Barrandovu (1985), Bubenská-Na zátorách, napojení prosecké radiály na křižovatku Dopravní podniky (1982), Vrbenského (1980), části průmyslového polookruhu, páteřní komunikace některých větších sídlišť apod.

Výstavbou metra vyvstaly i nové nároky na řešení přestupů mezi jednotlivými druhy městské dopravy. K některým stanicím metra bylo soustředěno větší množství linek povrchové dopravy, převážně napájecího charakteru. Velký pohyb cestujících v těchto stanicích, zejména v období přepravní špičky, si vyžádal budování oddělených nástupišť pro jednotlivé linky nebo skupiny linek. Taková nástupiště jsou vybavena ve většině případů samostatnými výstupy z podchodů a stanic metra. Samostatný prostor bývá vyčleněn i pro výstupní zastávky. Tím je cestujícím prakticky zabráněno vstupovat do jízdní dráhy vozidel MHD, případně i ostatních vozidel. Jsou tak splněny požadavky jak bezpečnostní, tak i na urychlení pohybu vozidel v zastávkách i jejich odbavení. Tento charakter stanic je významný zejména pro autobusové napájecí linky. U stanic metra Hradčanská a Želivského, kde byl očekáván větší objem přestupů na tramvajové linky, byly vybudovány vždy dvě samostatné koleje téhož směru jízdy s oddělenými zastávkami skupin linek určitého směru. V případě stanice Hradčanská byla zřízena dvoukolejná zastávka tramvají i pro směr do centra. Došlo tak k oddělení poměrně intenzivního proudu cestujících z Petřin a Břevnova přestupujících z napájecích linek (d-20,23) na metro od cestujících, kteří vyčkávají na spoje průjezdných linek. Na mnohé z těchto stanicních komplexů mají vazbu i linky ČSAD a tratě ČSD. Typickými stanicemi (terminály MHD) s velkou linkovou kapacitou se staly např. uzly :

- Leninova (4 linky tramvají, 11 linek autobusů, ČSAD, ČSA),
- Hradčanská (7 linek tramvají, 6 linek autobusů, ČSAD, ČSD),
- Smíchovské nádraží (2 linky tramvají, 13 linek autobusových, ČSAD, ČSD),
- Moskevská (6 linek tramvají, 12 linek autobusů, ČSAD),
- Fučíkova (4 linky tramvají, 9 linek autobusů, ČSAD, ČSD),
- Želivského (6 linek tramvají, 14 linek autobusů, ČSAD),
- Kačerov (12 linek autobusů).

Uvedené údaje jsou vztaženy k datu 3.11.1985 a nejsou v nich zahrnuty noční a účelové linky.

I na některé další stanice metra byla poměrně silná návazná doprava. Přesto řešení návaznosti má odlišný charakter než u výše uvedených stanic, neboť budování rozsáhlejších zastávkových komplexů nepřicházelo v úvahu z různých důvodů. Například silné přestupní vztahy byly u stanic metra Sokolovská, Muzeum, Můstek, I.P.Pavlova. Tento výčet není samozřejmě úplný.

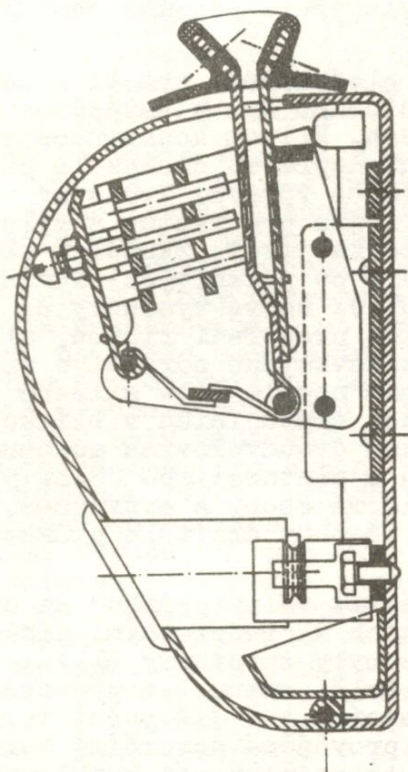
Podobné přestupní uzly, ovšem menšího rozsahu, existovaly nebo stále existují také mezi tramvajemi a autobusy. Zde ovšem nejsou ve většině případů vybudovány podchody, umožňující bezkolizní přestup cestujících. Jedná se např. o tyto lokality : Kotlářka, Černý most, Nádraží Hostivař, Sídliště Dáblice, Podbaba (do roku 1978) a další.

## T A R I F A O D B A V O V Á N Í

=====

Úprava tarifních zásad a změna odbavovacího systému byla připravována od roku 1971 s předpokládaným zavedením v plném rozsahu k datu zahájení provozu na první trase metra, tj. 1.7.1974. Tarifní změna byla projednána na poradě vedoucích funkcionářů NVP dne 15.5.1972, zavedení mechanizovaného odbavování cestujících schválila rada NVP usnesením č. 192/1972. Na základě tohoto usnesení byl do konce roku 1972 v Dopravních podnicích zpracován a v lednu 1973 schválen Projekt mechanizovaného odbavování cestujících (MOC). Stručný obsah tohoto materiálu je popsán v následujícím odstavci.

Důvodem zavedení nového odbavovacího systému bylo zejména snížení počtu provozních pracovníků (asi o 1500) a urychlení obratu cestujících. Důsledně přenesení prodeje jízdenek mimo vozidlo a náhrada průvodčích mechanismy (označovacími strojky) umožnila volný tok cestujících, tj. využívání všech dveří vozidel pro nástup a výstup a tím zkrácení zastávkového zdržení. Návrat k zásadě identifikovatelného jízdního dokladu umožnil provádění přepravní kontroly ve vozidlech kdykoliv v průběhu přepravního procesu. Pro možnost zavedení tohoto systému MOC bylo nutné změnit některé tarifní zásady, provést úpravy vozidel, změnit řadu celostátních i interních předpisů a vybudovat prodejní síť jízdenek. Byl přijat princip nepřestupného a jednotného tarifu se zvýhodněním předplatních jízdenek. Jízdné pro jednotlivou jízdu bylo stanoveno na 1,- Kčs; byla zrušena odlišná výše jízdného na překryvných autobusových linkách (2,- Kčs) a noční jízdné (3,- Kčs) sjednoceno s denním. Bylo rovněž zrušeno jízdné dětské a vojenské (0,50 Kčs) a pro děti do 10 let a vojáky základní služby (do hodnosti četaře včetně) zavedena bezplatná přeprava. Rovněž začaly být zdarma přepravovány dětské kočárky. Ceny předplatních jízdenek byly navrženy takto: síťová roční 1000 Kčs (dosud pro celou síť 1200, pouze pro základní síť 850 Kčs), čtvrtletní 270 Kčs (dosud 320, resp. 230 Kčs), měsíční 100 Kčs (dříve 130 a 90 Kčs), dvoulinková měsíční 70 Kčs (beze změny), jednolinková jen pro metro 50 Kčs (nový druh), zlevněná síťová 35 Kčs (beze změny). Současně byla navržena změna provedení těchto jízdenek. Namísto každoročního (u ročních za tři roky) výdeje a prolongace cennými známky se nově předplatní jízdenky skládají z kmenového listu, který má - s výjimkou zlevněných - trvalou platnost a cenných kuponů na běžné období. Úprava vozidel spočívala především v jejich vybavení strojky k označování jízdenek pro jednotlivou jízdu (u tramvají 6, u autobusů SM 11 5 ks a RTO 4 kusy). Označovací strojky jsou maďarské výroby a jejich funkce spočívá v mechanickém proděrování vložené jízdenky třemi či čtyřmi kolíky v rastru 9 polí. Jsou upevněny na svislých zadržovacích tyčích vozidel v blízkosti dveří. Ze základních úprav vozidel se dále jednalo o montáž optické a akustické signalizace ("nenastupujte - nevystupujte"), změnu ovládání dveří, vybavení vnitřními a vnějšími nápisy, instalaci tlačítka "znamení k řidiči" (jen u tramvají), blokování rozjezdu při otevřených dveřích (jen u tramvají), montáž vnitřních zpětných zrcátek (jen u autobusů) a vybavení tramvajových vozů T1 rozhlasovým zařízením. Jako tzv. doplňující úpravy byly dále u tramvají provedeny změny signalizace zavřených dveří, odstranění stanoviště průvodčího a montáž sedadel pro cestující, osvětlení prostoru 1. dveří, zabezpečení stanoviště řidiče a u autobusů instalace tlačítek "znamení pro zastavení" a světelného transparentu "zastavíme". Předpokládané finanční náklady činily 4,8 mil. Kčs na nákup odbavovacích strojků, 7,2 mil. Kčs na úpravy tramvají a 2,5-3,2 mil. Kčs na úpravy autobusů. Prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu se předpokládal v převážné míře u cizích organizací, např. v prodejních potravin, tabáku, v restauracích, hotelech apod. Pro vytvoření návyku



Označovací strojek z MIR

cestujících a praktické vyzkoušení nového odbavování měl být již během roku 1973 zahájen prodej jízdenek a vozy typu T vybavovány označovacími strojkami a dočasně tak u tramvají zavedeny paralelně 2 odbavovací systémy. Na překryvných autobusových linkách mělo být MOC zavedeno od 1.10.1973 dočasně s jízdenkami za 2,- Kčs; vozy těchto linek měly být již plně vybaveny pro nový systém, navíc byly označeny výraznými nápisy "Vůz pouze pro přímé jízdy pro cestující s předem zakoupenou jízdenkou".

Od zpracování popsaného projektu došlo k určitým dílčím úpravám, s nimiž byl pak systém MOC zaveden od 9.5.1974. Především byla snížena cena předplatních jízdenek, původně navržená v rozmezí cen jízdenek pro základní a celou síť. Skutečné ceny činily zhruba 90% ceny dřívějších cen jízdenek základní sítě: síťová roční 780 Kčs, čtvrtletní 210 Kčs, měsíční 80 Kčs. Namísto dvoulinkové měsíční byla zavedena třílinková za 60 Kčs, jednolinková na metro stála 40 Kčs, cena zlevněné síťové zůstala nezměněna 35 Kčs za měsíc. Roční přenosná (pro organizace) byla za 1560 Kčs. Pro hromadné školní výpravy dětí nad 10 roků zůstala zachována sleva 50%. Na rekreačních linkách zůstalo zvýšené jízdné 2,- Kčs (a-51, 52, 54, 55) a 3,- Kčs (a-53) placené oz-

načením příslušného počtu jízdenek pro jednotlivou jízdu, byla zde však zavedena platnost všech předplatních a volných jízdenek. Systém MOC byl zaveden bez předpokládaného zkušebního provozu na překryvných autobusových linkách i souběhu s S provozem na prvních vozech spřažených vlaků (2xT3) u tramvají. Pouze v týdnu od 4. do 10.2.1974 proběhl na d-1 ověřovací provoz technických úprav vozidel, kdy průvodčí zde pouze prodávali jízdenky. V přechodové noci z 8. na 9.5.1974 byly vlaky tramvají ještě obsazeny průvodčími prodávajícími do 24.hodiny jízdenky za 3,- Kčs. O půlnoci odstranili kryty s označením "Mimo provoz" z označovacích strojků a po zbytek služby se zabývali pouze prodejem nových jízdenek případným zájemcům. V provozu autobusů se od půlnoci platila do pokladničky jedna koruna namísto 3,- Kčs, teprve ráno vyjely na denní linky vozy s označovacími strojkami.

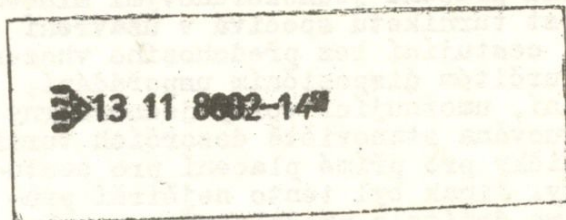
V metru bylo zavedeno od počátku placení jednokorunovými mincemi do turniketů sovětské výroby. Činnost turniketu spočívá v uzavření průchodu v případě, že jím prochází cestující bez předchozího vhození mince. Na některých stanicích, při určitém dispozičním uspořádání, byly instalovány i turnikety výstupní, umožňující volný jednosměrný průchod. U odbavovací čáry byla situována stanoviště dozorcích turniketů na nichž byly umístěny pokladničky pro přímé placení pro cestující s objemnými zavazadly a kočárky. Jinak byl tento nejširší průchod u stanoviště dozorcího určen pro držitele předplatních a volných jízdenek a další osoby, které vstupují do přepravního prostoru bez hotového placení. Všechny stanice byly vybaveny měniči mincí 2 a 5 Kčs. Protože v roce 1972 se předpokládalo brzké vydání nové jednokorunové mince, byla vytvořena na stanicích první trasy prostorová rezerva pro instalaci dalších měničů na tyto nové mince, které měly být s-

starými (vz. 1957, resp. 1961) používány delší dobu souběžně. Protože k zavedení nových korun nikdy nedošlo, nebylo třeba popsané neobvyklé opatření realizovat.

V povrchové dopravě nedošlo v průběhu sledovaného období k zásadním změnám odbavovacího systému. Pouze u autobusů byl z bezpečnostních důvodů upraven pohyb cestujících ve vozidlech. Vlivem konstrukce vozidel řady Š 11 s prvními dveřmi před přední nápravou docházelo při plném obsazení vozu k omezení prvními dveřmi jen pro výstup s vyloučením pobytu cestujících vedle kabiny řidiče za jízdy. Zkušební provoz byl zaveden nejdříve na a-145 (od 7.2.1977) a po příznivých zkušenostech i na silně exponované a-134 (od 1.6.1977). Dobré výsledky se týkaly nejen bezpečnosti provozu a pracovního prostředí řidiče, ale došlo i ke zdánlivě paradoxnímu zkrácení zastávkového zdržení o více než 10%. Tento efekt byl způsoben odstraněním nepřiměřeně silného využívání nejužších dveří, způsobeného kumulací cestujících v blízkosti zastávkových sloupků. V celé síti (s výjimkou dvoudveřových autobusů) byl nový způsob nástupu do autobusů zaveden s platností od 28.8.1978. Předními dveřmi směli nastupovat pouze nevidomé osoby s průvodcem, od 23.10.1978 byla tato možnost rozšířena pro všechny držitele průkazů ZTP a ZTP-P.

V metru se po krátké době začal přetěžovat volný průchod na odbavovací čáře vlivem většího počtu cestujících s předplatními jízdenkami oproti projektovým předpokladům. Proto byly turnikety bližší stanovišti dozorcího vypnuty a umožněn zde další vstup bez přímého placení. Na dalších trasách a provozních úsecích byl již počet turniketů nižší. Přepravní kontrola při vstupu, prováděná dozorcími turniketů, však přestávala plnit svoji funkci a to zejména při kumulovaném průchodu cestujících ve špičkách. Proto se začalo uvažovat o změně systému odbavování s možností trvalé kontroly během celé přepravy.

První návrh byl Dopravními podniky zpracován v roce 1981 s předpokládaným datem změny k 1.1.1983. Spočíval v náhradě turniketů označovacími strojkami stejného provedení jako v povrchové dopravě, jejichž kód by byl ručně každých 60 minut měněn podle stanoveného programu tak, aby byl trvale ve všech stanicích stejný. Kromě možnosti následné kontroly byly uváděny další výhody - zjednodušení peněžního hospodářství, úspory nákladů na dovoz nových turniketů pro nové stanice i při náhradě dožitých a dosažení jednotnosti při odbavování v celé síti a tím i zjednodušení z hlediska cestujících. Při projednávání nového systému, jehož zavedení vyžadovalo - mimo jiné - i změnu některých ustanovení vyhlášky č. 127/1964 Sb. o městském přepravním řádu, se narazilo na určité problémy, které termín realizace odsouvaly. V roce 1983 byl návrh v původní podobě nadřízenými orgány definitivně zamítnut s požadavkem na technicky modernější řešení. To bylo posléze nalezeno v náhradě mechanických označovačů elektronickými strojkami MERONA, které na jízdence tiskem vyznačí potřebné údaje, zejména místo a čas nástupu. Po vydání novely Městského přepravního řádu, která byla účinností dnem 1.7.1985 byl nový odbavovací systém v metru zaveden od 29.9.1985.



Jízdenka s vyznačeným kódem

západoněmecké firmy MERONA. Protože maďarské výrobky se ve zkušebním provozu neosvědčily, bylo rozhodnuto o nákupu z NSR, odkud byla první série typu MERONA 2000 dodána v roce 1978. Později (od roku 1980) se

Hlavně pro možnost trvalého nákupu jízdenek pro jednotlivou jízdu se začaly zkoušet v roce 1977 jízdenkové automaty. Byl ověřován provoz dvou typů (mechanického a elektromechanického) přístrojů maďarské výroby a automaty

dovážel modifikovaný typ, umožňující použití mincí v hodnotě 1, 2 a 5 Kčs s výdejem příslušného počtu jízdenek. Dále modernizované automaty obdobného typu jsou použity i ve stanicích metra po přechodu na nové odbavování, kdy byly současně odstraněny i měniče mincí. Celkový počet instalovaných prodejních automatů dosáhl v roce 1985 počtu kolem 280 kusů.

Ve sféře tarifní došlo k několika dílčím úpravám. Se zahájením provozu na lince m-A metra se tento subsystém stal při hotovém placení jednotlivého jízdného vzájemně přestupný; předplatní jízdenky platné jen na metro však byly současně zrušeny. Třílinkové jízdenky se začaly vydávat pouze v kombinaci metro a 1 linka povrchové dopravy nebo 3 linky povrchové dopravy. Přestupnost mezi linkami metra zůstala zachována i po změně odbavování v roce 1985, od zahájení provozu na lince m-B se třílinkové předplatní jízdenky vydávají buď pouze pro metro nebo na tři linky povrchové. Od 3.1.1977 byla zvýhodněna přeprava důchodců s nízkým příjmem: pro věkovou kategorii 65 až 74 roků byly vydávány na potvrzení ONV zlevněné měsíční síťové jízdenky za 35 Kčs, pro občany od 75 roků vydávaly ONV zvláštní průkazy pro bezplatnou jízdu. Výhoda se vztahovala na pražské důchodce s měsíčním příjmem do 800 Kčs (od října 1979 do 830 Kčs, od 1.2.1982 do 900 Kčs). Další zvýhodnění pro starší cestující přineslo zavedení jednotných tarifních podmínek a sazeb v MHD v CSR dle výměru ČCÚ č. 472/25/81 ze dne 15.4.1981, který byl pro podmínky hl.m.Prahy konkretizován výměrem 1493/25/82 a ve smyslu usnesení rady NVP č. 197/1982 vstoupil v platnost od 1.1.1983. Podle tohoto tarifu jsou všichni občané ČSSR od 70 roků věku přepravováni v městských dopravách zdarma (při kontrole se prokazují pouze občanských průkazem), pro důchodce ve věku 65-69 roků zůstávají v platnosti dříve existující výhody s dalším zvýšením příjmové hranice na 950 Kčs od 1.1.1985. Protože zásady jednotného tarifu vycházely převážně z pražského modelu, nedošlo jeho aplikací k dalším zásadním změnám. Byla pouze zvýšena cena přenosných síťových jízdenek (z 1560 Kčs za rok na 230 Kčs za měsíc), zrušena bezplatná přeprava prázdných dětských kočárků a psů ozbrojených sil a bezpečnostních sborů a zrušena 50% sleva pro hromadné výpravy dětí a mládeže nad 10 roků věku. Dočasně zůstalo v platnosti zvýšené jízdné 2,- Kčs na účelové lince a-455 (až do jejího zrušení 29.10.1984) a 3,- Kčs na a-453 (do zkrácení ke Smíchovskému nádraží od 3.11.1985).

#### V O Z Y

=====

Výstavba a zahájení provozu nového dopravního systému - metra - si vyžádaly samozřejmě i komplexní vybudování vlastního vozového parku. Vytvořily jej osobní vozy sovětské výroby (byly ovšem prováděny zkušební jízdy s prototypy osobních jednotek Tatra) a řada speciálních vozidel - lokotraktory, motorové univerzální vozíky, měřicí vůz a přívěsné vozy různého určení.

V počátku provozu byly vozy Ečs spřahovány do třívozových vlaků. Od roku 1975 byly v provozu vlaky čtyřvozové a od roku 1979 pětivozové. Na trase A byl zahájen provoz vlaky, sestavenými ze dvou čelních vozů 81-7171 a dvou vložených 81-7141. Později přidáním 3.vloženého vozu zajišťovaly provoz již výhradně vlaky pětivozové.

Speciální vozidla jsou určena k zajišťování provozu potřebného při údržbě, resp. výstavbě tratových úseků, pro dopravu nákladů, manipulaci s vozy na kolejích depa, které nejsou vybaveny napájecí kolejnicí apod. Údaje o dodávkách speciálních vozidel nejsou většinou

dovážel modifikovaný typ, umožňující použití mincí v hodnotě 1, 2 a 5 Kčs s výdejem příslušného počtu jízdenek. Dále modernizované automaty obdobného typu jsou použity i ve stanicích metra po přechodu na nové odbavování, kdy byly současně odstraněny i měniče mincí. Celkový počet instalovaných prodejních automatů dosáhl v roce 1985 počtu kolem 280 kusů.

Ve sféře tarifní došlo k několika dílčím úpravám. Se zahájením provozu na lince m-A metra se tento subsystém stal při hotovém placení jednotlivého jízdného vzájemně přestupný; předplatní jízdenky platné jen na metro však byly současně zrušeny. Třílinkové jízdenky se začaly vydávat pouze v kombinaci metro a 1 linka povrchové dopravy nebo 3 linky povrchové dopravy. Přestupnost mezi linkami metra zůstala zachována i po změně odbavování v roce 1985, od zahájení provozu na lince m-B se třílinkové předplatní jízdenky vydávají buď pouze pro metro nebo na tři linky povrchové. Od 3.1.1977 byla zvýhodněna přeprava důchodců s nízkým příjmem: pro věkovou kategorii 65 až 74 roků byly vydávány na potvrzení ONV zlevněné měsíční síťové jízdenky za 35 Kčs, pro občany od 75 roků vydávaly ONV zvláštní průkazy pro bezplatnou jízdu. Výhoda se vztahovala na pražské důchodce s měsíčním příjmem do 800 Kčs (od října 1979 do 830 Kčs, od 1.2.1982 do 900 Kčs). Další zvýhodnění pro starší cestující přineslo zavedení jednotných tarifních podmínek a sazeb v MHD v CSR dle výměru ČCÚ č. 472/25/81 ze dne 15.4.1981, který byl pro podmínky hl.m.Prahy konkretizován výměrem 1493/25/82 a ve smyslu usnesení rady NVP č. 197/1982 vstoupil v platnost od 1.1.1983. Podle tohoto tarifu jsou všichni občané ČSSR od 70 roků věku přepravováni v městských dopravách zdarma (při kontrole se prokazují pouze občanských průkazem), pro důchodce ve věku 65-69 roků zůstávají v platnosti dříve existující výhody s dalším zvýšením příjmové hranice na 950 Kčs od 1.1.1985. Protože zásady jednotného tarifu vycházely převážně z pražského modelu, nedošlo jeho aplikací k dalším zásadním změnám. Byla pouze zvýšena cena přenosných síťových jízdenek (z 1560 Kčs za rok na 230 Kčs za měsíc), zrušena bezplatná přeprava prázdných dětských kočárků a psů ozbrojených sil a bezpečnostních sborů a zrušena 50% sleva pro hromadné výpravy dětí a mládeže nad 10 roků věku. Dočasně zůstalo v platnosti zvýšené jízdné 2,- Kčs na účelové lince a-455 (až do jejího zrušení 29.10.1984) a 3,- Kčs na a-453 (do zkrácení ke Smíchovskému nádraží od 3.11.1985).

#### V O Z Y

=====

Výstavba a zahájení provozu nového dopravního systému - metra - si vyžádaly samozřejmě i komplexní vybudování vlastního vozového parku. Vytvořily jej osobní vozy sovětské výroby (byly ovšem prováděny zkušební jízdy s prototypy osobních jednotek Tatra) a řada speciálních vozidel - lokotraktory, motorové univerzální vozíky, měřicí vůz a přívěsné vozy různého určení.

V počátku provozu byly vozy Ečs spřahovány do třívozových vlaků. Od roku 1975 byly v provozu vlaky čtyřvozové a od roku 1979 pětivozové. Na trase A byl zahájen provoz vlaky, sestavenými ze dvou čelních vozů 81-7171 a dvou vložených 81-7141. Později přidáním 3.vloženého vozu zajišťovaly provoz již výhradně vlaky pětivozové.

Speciální vozidla jsou určena k zajišťování provozu potřebného při údržbě, resp. výstavbě tratových úseků, pro dopravu nákladů, manipulaci s vozy na kolejích depa, které nejsou vybaveny napájecí kolejnicí apod. Údaje o dodávkách speciálních vozidel nejsou většinou



zatím známy. Dosud je u DP-Metro doložena existence 12 lokotraktorů T 212.1, 8 motorových univerzálních vozíků (z toho 5 ks MUV 72 a 3 ks MUV 69), 1 měřicího a 1 svařovacího vozu. Dále bylo v roce 1978 ve stavu 46 přívěsných vozíků různého určení a 2 vlečné zkušební a montážní vozy; z dalšího období nejsou údaje k dispozici.

U elektrických drah došlo na začátku popisovaného období k dodávce 70 vozů typu T3, což umožnilo postupné vyřazení všech vozů typu T1. Došlo k modernizaci 102 vozů T3 rekonstrukcí na tyristorové ovládání. Začalo se s obnovou vozového parku vyřazováním prvních vozů T3, které jsou nahrazovány tramvajemi T3SU, jichž bylo do konce popisovaného období dodáno 150. V roce 1984 byly zahájeny prototypové zkoušky tříčlánkových dvousměrných velkokapacitních tramvají nového typu KT8D5, které budou schopny provozu jak v městské dopravě, tak na rychlodráze.

V autobusové dopravě byly nejprve vyřazeny poslední vozy Škoda RTO i polské Jelcze. Bylo dodáno přes 1300 autobusů typové řady SM 11, přes 330 velkokapacitních maďarských kloubových autobusů Ikarus 280.08 a přes 660 našich nových autobusů Karosa typové řady B 731 a C 734. S ohledem na poměrně nízkou životnost autobusů jich bylo v popisovaném období přes 2100 vyřazeno.

Vzhledem ke krátké lhůtě pro přípravu publikace jsou v této kapitole v některých případech použity předběžné informace a údaje, které bude nutno v budoucnosti znovu ověřit.

## M e t r o

=====

### Osobní vozy

V ČKD Praha, n.p. byly zkonstruovány a v roce 1971 zhotoveny dvě prototypové dvouvozové jednotky typu R1, původně určené pro metro. Lišily se provedením bočnic - první jednotka měla oplechování s prolisou. Byly zkoušeny na nově postavené zkušební trati mezi kačerovským depem a krčským nádražím. Později byly zkoušky těchto prototypů zastaveny. Došlo k nehodě, při které byly obě jednotky poškozeny. Při opravě byla z obou jednotek sestavena pouze jedna. Po čase, po osazení pantografů, byly zkoušky obnoveny na železničním zkušebním okruhu u Velimi. Po ukončení zkoušek byla tato jednotka předána Technickému muzeu v Brně.

Pro zahájení provozu na první lince pražského metra bylo dodáno 50 již vyzkoušených a v provozu osvědčených sovětských čtyřnápravových vozů typu E (modifikace Ečs) vyrobených v Mytiščinském závodě u Moskvy. Byly označeny čísla 1001-1050, mají stříbrný odstín nátěru a červené dveře, výkon trakčních motorů je 4 x 70 kW. Další dodávky vozů tohoto typu pokračovaly v letech 1975 (č. 1051-1070) a 1976 (č. 1071-1085).

Skříň vagonu typu E je složena z rámu svařeného z ocelových profilů, kostry skříně svařené z lisovaných ocelových profilů, ke kterým jsou připevněny stropnice pokryté ocelovým plechem a přivařeny vnější boční stěny. Podlaha je uložena na ocelovém vlnitém plechu přivařeném na rám skříně a tvoří ji překližkové desky. Vůz je vybaven, kromě provozní elektrodynamické brzdy také brzdou pneumatickou a ruční, a také samočinným spřáhlem.

Náročné traťové poměry na trase A metra, kde jsou spády a stoupání až 40°/..., kladou větší nároky na jízdní vlastnosti vozů. Na základě poznatků z provozu vozů řady E, s ohledem na stoupající nároky a v souladu s rozvojem techniky, zahájil sovětský výrobce výrobu nových typů vozidel metra.

V nové koncepci jsou vozidla rozdělena na čelní s řídicí kabinou (typ 81-7171) a vložené bez řídicí kabiny (typ 81-7141). Každý vůz přitom je hnací a má na všech nápravách trakční motory o výkonu 110 kW, které zajistí i v nepříznivých sklonových poměrech zachování potřebných dynamických parametrů.

Vozy s čelní řídicí kabinou mají nově tvarované přední čelo, které je celé prosklené; u prvních dodávek byly i čelní reflektory pod sklem, čímž se však snižovala jejich účinnost. Podle zlepšovacího návrhu pak bylo dodatečně umístění reflektorů upraveno do dnešní podoby a tuto úpravu převzal i výrobce při další výrobě. Sedadlo strojvedoucího je umístěno v ose vozu a tomu odpovídá i rozmístění přístrojů. U obou typů byl zdokonalen systém dálkového ovládní i zdroj napájení. Tyristorový střídač zajišťuje dobíjení vozové baterie a napájení všech obvodů přeměnou vysokého stejnosměrného napětí 750 V na hodnoty potřebné pro činnost nízkonapěťových zařízení. Vozy mají tři druhy brzd: provozní - elektrickou odporovou, parkovací - střídačovou, nouzovou - pneumatickou. Při nízkých jízdních rychlostech, kdy se snižuje účinnost elektrické odporové brzdy, působí automaticky brzda pneumatická.

Modernizován byl i interiér vozidla. Vnitřní prostor je osvětlován zářivkami umístěnými ve svítidlech v ose vozidla, je upraven tvar krajních sedadel, jsou doplněny zadržovací tyče a obložení stěn je laděno do jiného odstínu. Strojvedoucí ovládá dveře všech vozů centrálně pomocí systému signalizace blokování rozjezdu vlaku při jejich otevření. K tomu účelu slouží také kontrolní světla na boku vozu.

Vzhledem k tomu, že tyto vozy nelze (z důvodu jiných parametrů a jinak uspořádaných kontaktů násobného řízení v hlavě spřáhla) spřáhnout s vozy typu Ečs, jsou odlišeny i evidenčními čísly. Čelní vozy mají přidělena čísla 2101-2199, 2300-2302 (II.), 2303-2330, vložené vozy čísla 2201-2299, 2400-2495.

### Speciální vozidla

DP-Metro již od samého počátku provozu používal pro přepravu nákladů a pro práce při údržbě tunelů a kolejového svršku celou řadu speciálních kolejových vozidel. Údaje o nich nejsou zatím zdaleka úplné a proto následující odstavce a příslušné tabulky (zejména pokud jde o přívěsné vozíky) jsou jen orientačním přehledem, který odpovídá znalostem autorů v době uzávěrky publikace.

V přehledu jsou uvedeny pouze údaje o vozidlech DP-Metro. Kromě toho, zejména na dokončovaných tratových úsecích, bývají v provozu kolejová vozidla provozovaná podniky, které se na stavbě metra podílejí. Údaje o počtu a druzích vozidel nejsou k dispozici. Jisté je, že některá byla v provozu prakticky od dokončení pokládky kolejí na prvních stavbách v roce 1973. Zatím je konkrétně doloženo pouze dodání 9 vozů typu MUV 69 v 80. letech pro Železniční stavitelství Praha (1 ks v roce 1982, 4 ks 1983 a 4 ks 1984). Z fotografií vyplývá, že již v roce 1972 byly při montáži kolejového svršku používány lokotraktory T 212.1 i další speciální vozy.

### Lokotraktory

V roce 1974 byly do stavu DP-Metro zařazeny dva lokotraktory T 212.1542 a T 212.1543, vyrobené v Turčanských strojárnách v Martíně a známé z provozu ČSD. Byly vybaveny dvěma spřáhly - železničním

a automatickým pro spojování s vozidly metra typu Ečs. Pro provoz v tunelu byly vybaveny katalyzačními tlumiči výfuku typu KTD T-930 a měly upravenou skříň pro bezpečný průjezd okolo přívodní kolejnice. V roce 1978 bylo dodáno dalších 10 lokomotiv řady T 212.1 (inv.č. 1612-1621). Tento počet sice značně přesáhl provozní potřebu, dodávka se však uskutečnila s ohledem na zajištění jednotnosti parku i do budoucna s ohledem na ukončení výroby lokomotiv v Turčanských strojárnách.

Od 1.6.1978 bylo zavedeno zjednodušené číslování hnacích vozidel podle tohoto schématu :

inv.č.ČSD		inv.č.DP-M		inv.č.ČSD		inv.č.DP-M
T 212.1542	=	T 1		T 212.1616	=	T 7
543	=	T 2		617	=	T 8
612	=	T 3		618	=	T 9
613	=	T 4		619	=	T 10
614	=	T 5		620	=	T 11
615	=	T 6		621	=	T 12

U vozidel č. T3 a T6 je v přehledu přidělených čísel uvedeno, že jde o vozy pro povrchové tratě metra.

#### Motorové univerzální vozíky

Od roku 1974 používá DP-Metro motorové univerzální vozíky MUV 72-M dodané od Mechanizace tratového hospodářství Brno. Již od výrobce byly označeny č. 93-96 a 107. Všechny MUV 72-M, kromě čísla 107, byly vybaveny hydraulickou rukou HR-2502, č. 93-95 měly ruku umístěnou těsně za kabinou, č. 96 na konci plošiny.

V roce 1978 bylo zavedeno nové jednotné značení DP-Metro :

č. 93 = M 1, 94 = M 2, 95 = M 3, 96 = M 4 a 107 = M 5. V roce 1982 byly dodány 2 motorové vozíky typu MUV 69, označené čísla M6 a M7, k nimž v roce 1984 přibylo ještě třetí vozidlo téhož typu s číslem M8.

#### Měřicí vůz

Pro kontrolu geometrické polohy koleje a přívodní kolejnice se používá od začátku provozu měřicí vůz Matisa PV-6 dodaný švýcarskou firmou. Vlastní vůz je doplněn třemi lehkými měřicími vozíky. Jeden z nich je umístěn uprostřed nosných náprav a další dva před a za vlastním vozem ve vzdálenosti 5 m od středního vozíku. Tato konstrukce měřicího vozu umožňuje měření rozchodu, zborcení koleje, nivelaci a vzepětí jednotlivých kolejnicových pásů.

#### Svařovací vůz

Pro svařování kolejnic při stavbě trasy A byl v roce 1977 pořízen speciální svařovací vůz, který vyrobila rakouská firma Plasser a Theurer a do něhož byl zabudován sovětský svařovací stroj K 355. Hnací jednotku vozu tvoří motor Klockner-Humboldt-Deutz typu BF 12L 413, opatřený katalyzačním tlumičem výfuku. Přenos výkonu je hydrostatický. Vůz je vybaven tlakovou brzdou Knorr KE a ruční brzdou. Pro svařování slouží synchronní generátor Elin s tyristorovým regulátorem.

Pod rámem vozu je hydraulické zařízení pro přitahování kolejnic. Sváry se provádějí odtavovacím stykovým způsobem, takže při svařování dochází k úbytku délky kolejnic. Obě čela vozu jsou vybavena řídicími stanovišti.

### Přívěsné vozíky

K motorovým univerzálním vozíkům bylo od Mechanizace tratového hospodářství Brno dodáno na počátku provozu v letech 1973-1974 celkem 34 přívěsných vozíků typu PVD, PVK a PV.

Plošinové přívěsné vozíky typu PVD mají nosnost do 16 tun, jsou delší a byly označeny ev.číslly 01,02,04-09. Číslo 03 byla vrtná souprava označená PVč, č.10 a 11 byly mycí soupravy tunelů (cisterny) označené Vč. Vozy 01 a 02 byly v roce 1978 uváděny jako lešení pro údržbu tunelů. Injektážní souprava byla na vozících PVD č. 0012-0014, číslo 0015 byl vozík PVD o nosnosti do 16 tun, ale měl dvě hydraulické ruce. Vozíky č. 1 a 2 (podle jiného pramene také označeny 01 a 02) byly přívěsné výklopné vozíky PVK s nosností 10 tun pro přepravu sypkých materiálů. Plošiny s lešením PV měly ev.š. 44 a 45, další vozík - rovněž označený č. 44 - byl vybaven soupravou pro svařování kolejnic termitem. V příkazu č.7 vedoucího tratové služby z r.1978 je vozík se svařecí soupravou označen číslem 46 a vozy č. 44 a 45 jsou vedeny jako plošina pro kontrolu ostění.

Plošinové přívěsné vozíky do 10 tun typu PV měly č. 47-49 a 51-61. Vozík č. 50, také typu PV, byl stříkací nátěrový agregát.

V roce 1976 byly vyrobeny další tři vozíky typu PV čísel 286 až 288. V roce 1977 přibyly 2 vozy typu PVD č. 01 a 02 s lešením pro údržbu tunelů. Čísla 01 a 02 byla tak obsazena již potřetí! V roce 1978 bylo do provozu zařazeno dalších 6 vozíků typu PV s čísly 341-346. Od roku 1978 scházejí veškeré další údaje o změnách vozového parku přívěsných vozíků. Spojování vozíků navzájem a s MUV 72-M se děje pomocí závěsů a spojky se dvěma oky.

### Speciální podvozky

Metro má také celou řadu speciálních podvozků. Zejména jde o podvozky pro přepravu a montáž kolejnic, jednoduché podvozky, tzv. dip-lory, podvozky se zařízením na montáž přívodní kolejnice a podvozky pro přepravu objemných nákladů. Nejedná se však o vozidla v pravém slova smyslu a proto nejsou v přehledu zahrnuta.

### Zkušební a montážní vozy

V roce 1978 je doložena existence dvou zkušebních a montážních vozů typu ZVs (č.991) a ZVz (č. 1504). Vozy jsou vybaveny bočními nárazníky a šroubovkou s hákem. Nemají brzdy. Oba byly vyrobeny v roce 1934. Datum zahájení jejich provozu na tratích metra není známo.

### Přečíslování tažených vozidel metra v roce 1978

Dodávkami nových speciálních vozidel došlo k duplicitě číslování. S ohledem na tuto skutečnost a také s ohledem na existenci dvou typů

tlakových brzd, jež navzájem nespolupracují, bylo od 1.6.1978 zavedeno nové číslování tažených vozidel metra podle tohoto klíče :

- 1 - 99 : vozy s centrálním spřahováním a narážecím ústrojím s autobrzdou, z toho : 1 - 29 vozy PVd, 30 - 79 vozy PV a 80 - 89 vozy PVK.
- 100 - 199 : vozy s centrálním spřahováním a narážecím ústrojím s brzdou DAKO, z toho : 100 - 129 vozy PVd, 130 - 179 vozy PV a 180 - 189 vozy PVK.
- 200 - 299 : vozy s bočními nárazníky a šroubovkou s hákem a brzdou (DAKO, Knorr).
- 300 - 399 : vozy s bočními nárazníky a šroubovkou s hákem bez brzdy.

Ke zmíněnému datu byly stávající vozíky přečíslovány následovně :

stávající číslo	nové ev.č.DP-M	stávající číslo	nové ev.č.DP-M
01 (z r.1973)	= 1	51	= 36
02 (z r.1973)	= 2	52	= 37
03	= 3	53	= 38
04	= 4	54	= 39
05	= 5	55	= 40
06	= 6	56	= 41
07	= 7	57	= 42
08	= 8	58	= 43
09	= 9	59	= 44
10	= 101	60	= 45
11	= 10	61	= 46
12	= 11	286	= 47
13	= 12	287	= 48
14	= 13	288	= 49
15	= 14	341	= 131
01 (z r.1977)	= 102	342	= 132
02 (z r.1977)	= 103	343	= 133
44	= 30	344	= 134
45	= 31	345	= 135
46 (svářecí)	= 32	346	= 136
47	= 130	01 (těž č.1)	= 80
48	= 33	02 (těž č.2)	= 81
49	= 34	991	= 300
50	= 35	1504	= 301

### Elektrické dráhy

=====

### Motorová hnací vozidla osobní dopravy

V roce 1976 bylo dodáno 70 vozů typu T3 č. 6923-6992 a dalších 5 vozů č. 6163(II.), 6457(II.), 6736(II.), 6795(II.) a 6798(II.), jako náhrada za těžce poškozené při nehodě (č.6163 a 6736), požárem (6457) a za rekonstruované na tyristorové ovládání (č. 6795 a 6798). Byla to poslední dodávka v provedení, které jsme dosud v Praze vidávali a které bylo popsáno v publikaci "Pražská městská doprava 1945-1974". Po této dodávce nastalo šestileté období, ve kterém se čekalo na další nové vozy. Původně se předpokládalo, že po zavedení metra v Praze

dojde ke zredukování sítě el. drah, které budou zajišťovat dopravu hlavně v okrajových čtvrtích a že se rozšíří autobusová doprava. Proto se počítalo s postupným snižováním počtu vozů elektrických drah a s jejich předáním ostatním dopravním podnikům v CSSR. Obnova zbývajících vozového parku byla plánována až po zahájení výroby nové typové rady. Z tohoto důvodu se vozy T3 přestaly pro CSSR objednávat. Uvolněná kapacita výrobce se využila pro exportní dodávky, především typu T3SU (provedení pro SSSR), ale i dalších modifikací typu T3, odvozeného typu T4 a nových typů KT4 a T5.

Rozvoj elektrotechniky spolu s požadavkem na úspory el. energie vedly v celém světě k vývoji tyristorové regulace tramvajových vozidel, která dle charakteru tratě a techniky jízdy uspoří cca 10-30% energie, odpadá nutnost časté údržby kontaktů, je ovšem podstatně dražší a její opravy jsou náročnější. Taková výzbroj byla vyvinuta i v ČKD - závo-  
dech Trakce a Elektrotechnika - pro vozy T3. Byla odzkoušena pod označením TV1 na prototypu č. 6000; po úpravách el. výzbroje byl tento vůz pod ev. číslem 8003 s typovým označením T3M zkoušen od září 1973 do března 1974 v pravidelném provozu s cestujícími. Na základě příznivého výsledku zkoušek provedly Dopravní podniky v roce 1976 zkušební rekonstrukci vozů T3 č. 6798 a 6795 na T3M; tyto vozy byly přečíslovány na č. 8005 a 8006 (v uvedeném pořadí). Po důkladném odzkoušení byly tyto vozy na přelomu let 1976/77 zařazeny do provozu.

V roce 1976 projednávala vláda ČSSR opatření k úsporám paliv a energie. Výsledkem bylo usnesení, že do budoucna mohou být pro ČSSR nakupovány pouze tramvaje s tyristorovou regulací. Na základě tohoto usnesení byla v ČKD zahájena výroba el. výzbrojí TV1 (upravených dle zkušeností ze zkušebního provozu), které si jednotlivé dopravní podniky montovaly samy do starších vozů T3 (rekonstrukce na typ T3M). V ústředních dílnách DP Praha bylo v letech 1978-1981 takto rekonstruováno celkem 100 vozů z posledních sérií T3 (č. 6756-6992). Rekonstruovaným vozům bylo zpočátku ponecháváno původní ev. číslo; pro potřebu jasného odlišení (aby nedošlo omylem ke sprážením vozů T3 a T3M) se některým vozům na kryt zásuvky napsalo modré písmeno T; na-  
konec byly od března 1979 přečíslovány na souvislou řadu 8007-8106. Časový sled a výčet původních čísel vozů je uveden v tabulce "Vývoj inventárního počtu vozů". V roce 1981 byla tato akce ukončena, protože se přestaly vyrábět výzbroje TV1, již překonané dalším vývojem elektrotechniky.

Mezitím došlo k přehodnocení výhledu tramvajové dopravy v Praze, především na základě zkušeností se zahájením provozu dalších úseků metra v letech 1978 a 1980 a pod tlakem opatření na snížení spotřeby nafty v autobusové dopravě. Rekonstrukce tramvají na typ T3M sice vedla k modernizaci a úspornosti současného vozového parku, ale chyběly nové vozy k náhradě dosluhujících. Od roku 1976 byly navíc systematicky vyrážovány vozy T1 - především pro pokles počtu řidičů a nutnost zavedení spráženého provozu na většině linek.

Vývoj nových tramvají v ČKD se nezastavil. Po typu T5 (prototyp 1972, v Praze č. 8000) a KT4 (prototyp 1973, č. 8001, 8002) ještě s klasickou výzbrojí PCC byly postaveny dva prototypy T5B6 (1976) s novou tyristorovou výzbrojí TV2 (předtím vyzkoušenou od r. 1974 na voze č. 8004 - funkční vzorek KT4). Tato výzbroj sice umožňovala dokonalou regulaci pro celý rozsah rychlostí jízdy, což má jistý význam v rychlodrážním provozu (vyšší využití instalovaného výkonu motorů), avšak ukázala se jako zbytečně složitá. Proto byla vyvinuta nová výzbroj TV3, koncepčně vycházející z původní TV1, avšak podstatně modernější. Tato výzbroj byla odzkoušena na dalším prototypu T5 (č. 0013) a počítá se s ní pro všechny nové typy tramvají.

Na přelomu 70. a 80. let se vyhroutil napjatá situace ve vozidlovém parku prakticky ve všech čs. městech. Vozy T1 a T2 dožívaly, výroba tyristorových výstrojí TV1 končila, výrobu nových vozů T3M v ČKD odmítali a navíc nebyla ujasněna koncepce nových tramvají, které měly být jednotné pro celou republiku a měly vyhovovat jak pro městský, tak pro rychlodrážní provoz. V Tatře navrhovali čtyřnápravový vůz T6B5; některé dopravní podniky (především Praha a Brno) však prosazovaly přednostní vývoj tříčlánkové obousměrné tramvaje KT8D5, kterou však není možné vyrábět sériově ve stávajícím závodě Tatry na Smíchově. Navíc sílil tlak na rozvoj elektrické trakce v dopravě. Situací se zabývala vláda ČSSR, která rozhodla maximálně urychlit vývoj tramvaje KT8D5 (prototypy č. 0018 a 0019 byly dokončeny v roce 1984) a po přechodnou dobu (do zahájení sériové výroby KT8) nakupovat v exportním souběhu vozy T3SU. Tento postup byl sice jistým krokem zpět, v dané situaci to však bylo jediné schůdné řešení, které jako kompromis vyhovovalo všem zainteresovaným stranám.

V Praze se první série vozů T3SU č. 7001-7020 objevila v roce 1982. Proti dřívějším vozům T3 mají tyto vozy oddělené kabiny pro řidiče s novým provedením vyhřívání. Vnitřní prostor vozu je vyhříván jednak topnicemi v sedadlech, jednak odpadním teplem z trakčních motorů a zrychlovače (jako dříve u vozů T1 a T2) pomocí tunelového rozvodu. Na vozech jsou změny v elektrickém zapojení, osvětlení vozů a v pozičních světlech. Vně skříňe upoutají mohutnější ochranné nárazníky s vlečnými oky, na předním čele zasklená orientace (číslo linky se vkládá zevnitř), umístění výstupu na střechu v zadní části vozu a nové provedení nasávacích žaluzií. Těchto prvních 20 vozů mělo uspořádání sedadel 2 + 1, další již běžné 1 + 1.

Další dodávky následovaly v roce 1983, kdy byly dodány vozy č. 7021-7070 a v roce 1985 vozy č. 7071-7150. Tyto dodávky se v detailech lišily; měly stropní větrače menší a v novém provedení; u poslední série byla použita poziční a směrová světla nového typu. Koncem roku 1985 byla ve výrobě dodávka dalších 10 vozů, které měly být však předány až začátkem roku 1986.

V letech 1974-1985 pokračovaly u starších vozů T3 drobné úpravy a přizpůsobování k posledním dodávkám. Jednalo se hlavně o výměnu oken, dveří a sedaček při tzv. celkových opravách, jimiž část vozů prošla. Hlavním důvodem takových oprav bylo prodloužení životnosti vozové skříňe. U všech vozů T3 bylo sjednoceno umístění koncových a směrových svítlen. Od ledna 1977 byly postupně ze všech vozů T3 (při velkých prohlídkách) demontovány ozdobné hliníkové lišty (poprvé na voze č. 6200). Dále byly prakticky na všech vozech T3 v popisovaném období realizovány některé zlepšovací návrhy, jako např. držák zpětných zrcátek (tzv. hrazda, poprvé v lednu 1977 na voze č. 6795(II.)), pomocný ovládací panel na zadní plošině pro couvání spolu s úpravou pro možnost manipulační jízdy s vadným vozem (poprvé v září 1979 u vozů č. 6154-6155) a vybavení pro vnější rozhlas (poprvé na podzim 1981 u vozů č. 6730 a 6731, hromadně namontováno na přelomu let 1984/85) apod. Některé úpravy (např. dosazení světlometu pro couvání, případně stěrače na zadní okno aj.) nedoznaly rozšíření a zkoušejí se na vybraných vozech. Protože od listopadu 1985 dochází v síti tramvají k přejezdům mezi denními a nočními linkami, byla u některých vozů upravena čelní orientace pro vkládání transparentu zevnitř (dle vzoru T3SU). Vnější držáky transparentu však zůstaly zachovány.

Větší rekonstrukce, mimo již zmíněné přestavby na tyristorovou regulaci, nebyly provedeny žádné. Za zmínku stojí jen úprava vozů č. 6824 a 6839, zkušebně provedená začátkem roku 1976 pro novou trať Trojská. Vzhledem k maximálnímu stoupání a klesání 83°/.. byly vozy vybaveny převodovkami s dvoustupnovými horskými převody, aby byla zvý-

šena tažná síla trakčních motorů. Použitím těchto převodů by docházelo při brzdění elektrickou brzdou k překročení provozního zpoždění 1,8/s<sup>2</sup>. Proto bylo nutno snížit hodnotu nastavení proudu elektrické brzdy z 340 A na 310 A. Byla také snížena maximální povolená rychlost na 55 km/hod. a došlo ke zredukování maximálního povoleného zatížení vozů tím, že obsaditelnost vozu byla upravena doplněním počtu sedadel na 35 a snížen počet míst k stání na 114, tj. celkem na 149 míst. Vzhledem ke zkrácení termínu provozování předmětné trati nebylo reálné stihnout rekonstrukce požadovaného počtu vozů. Proto došlo k zavedení bezpečnostních provozních opatření a od dalších úprav vozů se upustilo; byly jen dosazeny elektrické rychloměry. Zmíněné dva vozy byly opět upraveny do běžné podoby.

Od roku 1983 se na vozech č. 7012 a 7013 zkouší úprava elektrické výzbroje pro možnost kombinace zapojení trakčních motorů sérioparalel. Cílem této úpravy je jednak umožnění pomalé jízdy, jednak úspory el.energie při rozjezdu.

#### Motorová hnací vozidla nákladní dopravy a pro zvláštní účely

Na začátku období 1974-1985 se skládal vozový park motorových hnacích vozidel nákladní dopravy a pro zvláštní účely (dále pracovní motorové vozy) výhradně ze starých dvounápravových vozů. Potíže s údržbou pro nedostatek náhradních dílů byly příčinou vyřazení 27 pracovních motorových vozů. Nákladní vozy byly nahrazeny automobilovou dopravou, ale pro služební účely bylo nutné vozový park doplnit. Proto došlo k postupným úpravám bývalých osobních čtyřnápravových motorových vozů na pracovní vozy.

V letech 1975-1978 byly používány jako služební vozy veškeré motorové osobní vozy T1, ale zůstaly nadále vedeny jako vozy osobní dopravy. Mimo jiné to byly vozy č. 5005, 5063, 5043, 5037, 5007.

#### Reklamní vozy

V roce 1977 byl bývalý osobní vůz T1 č. 5048 rekonstruován na reklamní vůz. Mimo bočních osvětlených ploch na umístění reklam a transparentu na předním čele s nápisem "REKLAMNÍ VŮZ", nebyl nijak zvlášť měněn. Nejprve byl označen č. 4101(II.), v roce 1978 byl přečíslován na č. 5201. Obdobně byl koncem roku 1985 upraven vůz T3 č. 6129, který má přiděleno č. 5519. V současné době je dokončován.

#### Vozy na kontrolu a měření trolejového vedení

V roce 1978 byl bývalý osobní vůz T1 č. 5007 předán vrchní stavbě k rekonstrukci na měřicí vůz. V roce 1979 byl přečíslován na 5200. Nějakou dobu se používal k proměřování polohy vrchního vedení bez jakékoliv úpravy (vizuálně sledováno ze souběžně jedoucího montážního vozu). Dodatečně byl na vůz dosazen druhý pantograf, údajně vybavený zařízením pro registrování polohy troleje; bližší podrobnosti však nejsou známy.



### Školní vozy pro výcvik řidičů

V roce 1982 byl bývalý osobní motorový vůz T3 č. 6190 rekonstruován a upraven pro výcvik nových řidičů. Skříň vozu je nyní dvoudveřová (střední dveře byly odstraněny), v zadní části vnitřního prostoru po odstranění sedadel, odděleného přepážkou s posuvnými dveřmi, jsou zabudovány duplicitní součásti a agregáty paralelně zapojené s trakčními a ovládacími okruhy vozu. Pod průhlednými kryty je možné během jízdy sledovat jejich funkci. Vůz má zdvojené ovládání se zvláštním panelem, na kterém může instruktor simulovat různé provozní poruchy, které se žák snaží odstranit. Vůz je označen číslem 5501.

Koncem roku 1985 byla prováděna úprava bývalého osobního vozu T3 č. 6163 pro stejný účel. Tento cvičný vůz je poněkud jednodušší, nemá zabudovány duplicitní agregáty, ale závady lze simulovat pomocí zvláštního panelu. Je veden pod č. 5503.

Pro potřebu školení řidičů a jejich přezkušování byly v roce 1985 upraveny vyřazené osobní motorové vozy T3 č. 6197, 6196, 6164, 6215 a 6187 na tzv. kondiční vozy. Instruktor může vůz zastavit a může pomocí panelu simulovat některé závady. Jinak vozy nebyly upraveny a jsou označeny čísly 5502, 5504-5507.

### Posunovací vůz pro Ústřední dílny DP v Hostivaři

Pro posun v ÚDDP v Hostivaři byl v roce 1984 postaven čtyřnápravový motorový vůz. Základem pro stavbu posloužil bývalý motorový vůz T3 č. 6284. Vozová skříň byla zkrácena, rovněž vzdálenost otočných podvozků je kratší. Vůz je obousměrný, v každé bočnici vpravo vpředu ve směru jízdy jsou jedny posuvné dveře. Z důvodu převážně pomalých jízd je elektrická výzbroj tyristorová. Ovládání jízdy vozu se děje ručně pomocí pák.

### Služební vozy - pracovní vozy vozoven

Pro potřeby vozoven byly využity vyřazené osobní motorové vozy T3 č. 6167, 6162, 6143, 6133, 6112, 6104, 6105, 6173, 6233 a 6157, které byly přečíslovány na č. 5540-5549 (v uvedeném pořadí). Mimo označení čel síkými pruhy a u některých vozů ručně malovaných evidenčních čísel či úprav nátěru, nebyly vozy nijak upraveny. Bývalý osobní motorový vůz T1 č. 5002, který byl původně vyřazen pro historické účely, je od roku 1985 v DP-TS jako služební vůz a nebyl nijak upraven.

### Vůz pro okružní jízdy

V roce 1984 byl z evidence vozů osobní dopravy převeden mezi pracovní vozy vůz T4 č. 5500, sloužící pro mimořádné jízdy, převážně pro mateřské školy a okružní jízdy. Svému účelu slouží dál. Převod byl zřejmě motivován tím, že vůz neslouží linkovému provozu a byl až do roku 1983 veden odděleně, mimo celkový stav.

### Speciální vozidla

Mezi speciální kolejová vozidla patří i stroje pro zatlačování pryžových panelů u systému BKV. Při zkušební rekonstrukci v r. 1977

byl použit stroj z Budapešti (ev.č. 8743), v roce 1978 byla pro tento účel upravena malá strojní podbíječka, převzatá od ČSD. Po úpravě (dosazení bubnů pro odvíjení pryže a úprava hydraulického mechanismu) byla označena SZ1. Obdobným způsobem byl později (snad v roce 1982) upraven ještě jeden stejný stroj, který zůstal bez označení. Tyto stroje patří DP-PK, proto nejsou mezi tramvajovými vozidly vykazovány. V létě 1982 byl ve vozovně Kobylisy přechodně deponován jeden motorový univerzální vozík (MUV) téhož typu, jaký používá DP-Metro. Pro možnost jízdy po ulici byl vybaven výstražnými oranžovými majáčky. Další podrobnosti o osudu tohoto vozidla nejsou známy.

### Vlečné vozy nákladní dopravy a pro zvláštní účely

V roce 1975 byl upraven bývalý vlečný vůz osobní dopravy č.1174 na služební nákladní vůz. V roce 1977 byl přečíslován na č. 4549. Úprava byla provedena stejným způsobem jako u vozů č. 4541-4548, popsáným v publikaci "Pražská městská doprava 1945-1974".

V roce 1977 byly přečíslovány vlečné nákladní vozy č. 4507 a 4508 na svá původní ev.čísla 4552 a 4522. Podrobnosti byly rovněž uvedeny v předchozí publikaci, poznámka 101 v tabulkách "Vývoj inventárního počtu vozů - Elektrické dráhy".

Během sledovaného období byly vyřazeny všechny pojízdné prodejny, nákladní sklopné a plošinové vozy, malý vozík i všechny vozíky na kolejnice. Doprava kolejnic je nyní prováděna nákladními automobily.

Pro úplnost je třeba ještě se zmínit o tom, že ve vozovně Kobylisy byl ze zrušeného osobního vlečného vozu č. 1124 zhotoven plošinový vozík, používaný pro údržbu osvětlovacích těles v hale vozovny. Původně bylo na tomto vozíku přepravováno vozidlo Multicar s výsuvným žebříkem, později (doloženo v r.1982) byl výsuvný žebřík namontován přímo na podvozek. Protože se jedná o místní využití zrušeného vozidla, podobně jako se využívají zrušené vozy např. jako sklady či šatny, není nijak evidován.

### A u t o b u s y

=====

V roce 1975 bylo zařazeno do provozu posledních 31 autobusů Jelcz 272 MEX č. 4889-4919. Až na drobné detaily byly vzhledově shodné s předešlými (viz předchozí publikace). Měly však modernizovaný podvozek a hnací agregát (motor Skoda ML 634). V témže roce byla také uskutečněna dodávka autobusů ŠL 11 č. 5928-5942 a byly uvedeny do provozu 2 autobusy ŠL 11 Turist č. 5943 a 5944.

Skoro v celém popisovaném období, až do roku 1981, pokračovaly dodávky autobusů Karosa ŠM 11. V roce 1975 to byly vozy č. 5945-6184, v r.1976 č. 6185-6422 a 6424. Vůz č. 6423 byl reklamován a zařazen až v roce 1977. V tom samém roce byly dodány vozy č. 6425-6503, 6504(II.) a 6505-6654. V publikaci "Pražská městská doprava 1945-1974" byla zmínka o tom, že v r.1973 byl Výzkumným ústavem motorových vozidel zařazen do zkušebního provozu autobus ŠM 11, č.5504. Jelikož nebyl majetkem DP Praha, bylo jeho evidenční číslo pro odlišení ještě v roce 1973 změněno na 6504 a č.5504(II.) bylo obsazeno jiným autobusem z běžné dodávky. Když dospěly dodávky až k číslu 6504, byl zkušební vůz opět přečíslován na č. 7504 a č.6504(II.) znovu obsazeno dalším vozem. Dodávky pokračovaly v r.1978 autobusy č. 6655-6844 a v roce 1979

číslly 6845-6934. V roce 1979 byly dodány také dva autobusy ŠD 11 č. 6935 a 6936, které ještě v témže roce byly přečíslovány na čísla 5000(II.) a 5001(II.), a dále dva vozy SL 11 č. 5050(II.) a 5051(II.). V následujícím roce byla znovu obsazena č. 6935(II.) a 6936(II.) a č. 6937-7099. Poslední dodávka autobusů SM 11 byla uskutečněna v roce 1981 vozy č. 7100-7241. Posledním přírůstkem autobusů těchto typů byly vozy převzaté v roce 1983 od Pražského dopravního střediska. Autobusy ŠL 11 byly označeny č. 7301-7307 a 7552, autobus SL 11 Turist č. 7312. Pro úplnost je nutné dodat, že v roce 1983 byly vozy č. 5943, 5944, 5000(II.), 5001(II.), 5051(II.) přečíslovány na čísla 7310, 7311, 7500, 7501 a 7551 v uvedeném pořadí.

Všechny tyto dodávky se od předešlých, popsaných v publikaci "Pražská městská doprava 1945-1974", prakticky neliší. Ze vzhledových změn měly autobusy od č. 6845 horní větrací část oken třídičnou (dříve dvoudílnou), ve spodní části předních dveří průhled pouze ve střední části (dříve ve všech třech). Do č. 6184 měly plnicí otvor nádrže i na levém boku. Autobusy SL Turist a ŠD měly oboje dveře (přední i zadní) jednodílné s panty a klikou ("bouchací") a prakticky se lišily pouze provedením sedadel. Autobusy SL č. 7302 a 7304 měly také oboje dveře (přední a střední) "bouchací".

V roce 1982 byly zřízeny pojízdné jídelny pro občerstvení řidičů na konečných zastávkách. Pro tento účel byl experimentálně již v roce 1981 rekonstruován autobus SM 11 č. 5770. Rekonstrukce pak byla provedena na vozech č. 6655, 6458, 6729, 6780, 6783 a 6476. Pojízdné jídelny byly označeny č. 2911, 2921, 2931, 2941, 2951 a 2961 (v uvedeném pořadí). Jídlna č. 2961 byla v roce 1983 přečíslována č. 2971 (Repy), aby očíslování odpovídalo jednotlivým provozováním. Jídlna č. 5770 byla předána DP-PK. Autobusy použité k rekonstrukci byly nahrazeny vozy č. 6152, 6201, 6067, 6135, 6167 a 6165, které byly přečíslovány na jejich čísla (v uvedeném pořadí), přičemž ještě na č. 6201(II.) byl přečíslován autobus č. 6168. Při této příležitosti je nutné podotknout, že nahrazení poškozeného nebo nadměrně opotřebeného vozu jiným, méně opotřebeným, ale odepsaným vozem a vzájemné přečíslování nebylo ojedinělé. Pro nedostatek podkladů to však nelze dokumentovat.

V roce 1977 byly dodány první velkokapacitní kloubové maďarské autobusy Ikarus 280.08 a byly označeny číslly 4000-4019. V roce 1979 to byly vozy č. 4020-4050, 4051-4087(II.) a pak následovaly každoročně další dodávky. V roce 1980 č. 4088-4132(II.), 1981 č. 4133-4163(II.), 1982 č. 4164-4193(II.), 1983 č. 4194-4224(II.), 1984 č. 4225-4304(II.) a v roce 1985 č. 4305-4334(II.). Jednotlivé dodávky se nepatrně lišily vnitřním vybavením, jako např. provedením přídržovacích tyčí a krytů dveřních mechanismů. Prvních 20 vozů nemělo uzavřenou kabinu řidiče. Teprve poslední série od č. 4305(II.) byla dodána v barevných odstínech obvyklých v Praze (červená a krémová).

Dvoudílná kloubová karoserie je samonosná, svařená z ocelových profilů, vně oplechovaná, uvnitř obložená dřevovláknitými deskami. Střecha a boční stěny jsou odhlučňeny, motorový prostor je tepelně odizolován a také odhlučňen. Sedačky jsou z kovových trubek s pěnovou výplní a potaženy koženkou. Sedačko řidiče se seřizitelné a odpružené. Topení teplovodní. Vůz má čtvery čtyřdílné dveře ovládané elektro-pneumatikou. Motor je uložen pod podlahou mezi nápravami. Přední tuhá náprava a náprava přívěsu jsou téměř shodné, obě říditelné. Řízení má hydraulický posilovač. Střední náprava je hnací s výkyvnými polonápravami a planetovými převody v nábojích kol. Odpružení je vzduchové systému Rollbalg s teleskopickými tlumiči, provozní brzda dvouokružová pneumatická, parkovací ruční pružinová, zpomalovací motorová. Motor RABA-MAN D 2156 HM 6 U řadový ležatý čtyřtákní vznětový šestiválec s přímým vstřikem paliva, kapalinou chlazený, obsah

válců 10 350 ccm o výkonu 141,2 kW při 2100 ot./min. U pozdějších dodávek (od č. 4020) je obsah válců 10 690 ccm o výkonu 162 kW při 2200 ot./min. Spojka jednokotoučová suchá s hydraulickým ovládním. Převodovka mechanická dálkově ovládaná (u č. 4000-4019 pětistupňová, u ostatních vozů šestistupňová). U vozů č. 4193, 4234 a 4244 automatická typu Praga. U vozu č. 4193 to byl typ 2M70 s upraveným měničem; pravděpodobně byla stejná i u vozů č. 4234 a 4244, ale tento údaj není ověřen.

K zajímavé a u autobusů k jediné rekonstrukci za celé popisované období došlo po poškození při nehodě zadní části Ikarusu č. 4098 a přední části č. 4071. Nejprve byla v roce 1981 spojena přední část vozu č. 4098 se zadní částí vozu č. 4071. Vozu zůstalo číslo 4098. Koncem roku 1983 byla přední část vozu č. 4071 po opravě spojena se zakoupenou zadní částí linkového autobusu Ikarus typu 280.10. Tím vznikl autobus č. 4071(II.), který má pouze troje dveře - v přední části dvoje, v zadní jen jedny.

V roce 1978 zakoupil DP Praha dva malé autobusy Ikarus-Avia 553, které byly označeny čísly 4501(II.) a 4502(II.). Od Pražského dopravního střediska byl v roce 1983 převzat autobus Avia-Ikarus MIDI 543 vyrobený v r. 1980 a byl zařazen pod již v té době uvolněným číslem 4502(III.). Oba typy vznikly ve spolupráci n.p. Avia Praha s maďarskou firmou Ikarus. U obou typů tvoří základ autobusu spodek nákladního automobilu Avia A 30. Zebřinový rám je svařovaný, přední polonápravy jsou lichoběžníkové s vinutými pružinami. Zadní náprava je tuhá, vedená podélnými listovými pery, odpružená hydraulickými tlumiči. Řízení je globoidním šnekem a kladkou. Brzdy dvoukruhové hydraulické čelistové, působící na všechna kola, se vzduchovým posilovačem a omezovačem tlaku brzd na zadní nápravě. Parkovací brzda mechanická, působící na zadní kola. Motor Avia 712.11 je naftový čtyřdobý řadový, kapalinou chlazený čtyřválec OHV s přímým vstřikem paliva. Obsah válců 3596 ccm o výkonu 58,8 kW při 3000 ot./min. Převodovka je čtyřstupňová synchronizovaná, ovládaná mechanicky řadící pákou pod volantem. Spojka je suchá jednokotoučová. Nastavbu tvoří svařovaný skelet z ocelových uzavřených profilů přišroubovaný k rámovým nosníkům. Vně je potažen ocelovými plechy a plastovými panely. Vnitřní obložení stropu je z lakovaných dřevovláknitých desek, obložení bočních stěn z laminovaných dřevovláknitých desek. Podlaha je pokryta krytinou Vigoflex. Vstup cestujících do autobusu je jednodílnými (u typu 553 dvoudílnými) plastovými dveřmi ovládanými pneumaticky. Sedadla jsou trubková s výplněmi z lehčeného materiálu, potažená syntetickou tkaninou s koženkou. Sedadlo řidiče je posuvné. Vnitřní prostor je vytápěn naftovým topením a větrán stropními výklopnými ventilacemi. Kapacita autobusu v provedení LUX je 19 sedících cestujících. Tento typ vozu byl používán výhradně pro zájezdy.

V roce 1978 byl zapůjčen pražskému DP ke zkušebnímu provozu prototyp městského autobusu Karosa B 731. Původně byl označen č. 9000, ale ještě v r. 1978 přeznačen na č. 5000 a v roce 1979 na č. 3000. V listopadu 1980 byl vrácen výrobci a nahrazen dalším prototypem, který byl opět označen č. 3000(II.). V březnu 1983 byly výrobcem zapůjčeny ke krátkodobým zkouškám uzavřených kabin řidiče dva vozy označené č. 3998 a 3999. První sériová dodávka autobusů z nové typové řady byla dodána koncem roku 1981. Bylo to 5 vozů meziměstského - linkového provedení Karosa C 734 a byly označeny č. 3001-3005. Do provozu byly zařazeny v lednu 1982. Na ně navazovala dodávka dalších vozů stejného provedení, kterým byla přidělena č. 3006-3015. V prosinci 1985 byly převzaty další 4 autobusy C 734 s č. 3016-3019. Přestože toto provedení není určeno pro městský provoz, jsou autobusy u DP využívány mimo zájezdy i na linkách MHD.

Autobusy Karosa B 731 jsou dodávány od poloviny roku 1982. Nejprve to byly vozy č. 3201-3343 a 3345-3427, v roce 1983 reklamovaný vůz č. 3344 a nepřevzaté vozy č. 3428-3430 a dále č. 3431-3580, v roce 1984 č. 3581-3704 a v roce 1985 č. 3705-3844. Koncem roku 1985 byl dodán zájezdový autobus Karosa LC 735 č. 3170.

Nová typová řada autobusů má tři modifikace. Základním typem je meziměstská - linková varianta C 734 a z ní jsou odvozeny městský autobus B 731 a dálkový autobus - autokar LC 735 a LC 736. Všechny mají společnou součástkovou a skupinovou základnu. Karoserie je polosamonosné konstrukce, sestavená z předem nalakovaných panelů, navzájem spojených šrouby. Pro zvýšení tuhosti nosných částí karoserie bylo použito obdélníkových a čtvercových ocelových profilů. Panely tvoří rošt, levý a pravý bok, střecha, přední a zadní spojovací panel se spodním levým a pravým panelem. Prodloužení životnosti karoserie je zajištěno použitím oboustranně pozinkovaných plechů na korozně exponovaných místech. Podstatnou koncepční změnou je přemístění poháněcího ústrojí do zadní části vozu pod podlahu za zadní nápravu. Důvodem bylo lepší rozdělení hmotnosti na jednotlivé nápravy, zlepšení přístupu k motoru a u dálkových a meziměstských vozů zvětšení zavazadlového prostoru pod podlahou mezi nápravami. Podlaha je u všech typů v jednotné výšce 890 mm nad zemí. Z této roviny vystupují do prostoru pro cestující podběhy kol, jejichž nepříznivý vliv je u meziměstského linkového provedení v zadní části a u dálkového typu i vpředu kompenzován zvýšenými podlahami, na nichž jsou umístěna sedadla. Výška podlah mezi sedadly je zachována. U městského provedení je zvýšena podlaha v rohu zadní plošiny pod sedačkami. Sedadla jsou stejného provedení jako u řady SM a SL. Velká okna jsou zasklena bezpečnostním tvrzeným sklem, čelní velkoplošné sklo je vrstvené. Stanoviště řidiče má zvýšenou podlahu, u posledních dodávek (od č. 3581) je v uzavřené kabině. Je vybaveno dvěma přístrojovými panely a dalšími ovládacími prvky. Před řidičem je dělená svínovací protisluneční clona. Vzduchem odpružené anatomické seřiditelné sedadlo má automatickou regulaci pérování podle váhy řidiče. U všech modifikací jsou dveře ovládány pneumaticky dálkově. Meziměstský vůz má dvoje dvoudílné jednoproudé dveře, městský troje dvoudílné, z toho střední a zadní dvou Proudé. Dálkový autobus má dvoje dveře, přední dvoudílné, zadní jednodílné. Každé křídlo dveří, zasazených v tuhém rámu, má zavírač umístěný na dolním konci ovládací tyče na boku nástupního schodu. Pneumatický zavírač převádí přímočarý pohyb pístnice v otáčivý. Ovládací tyč vysouvá křídlo dveří z otvoru v karoserii pomocí dvou ramen a táhla, podél boku karoserie. Všechny dveře ovládá řidič jediným vícepolohovým páčkovým spínačem.

Přední náprava má nezávisle zavěšená kola a je lichoběžníkové konstrukce. Zadní hnací náprava RABA je se stálým redukčním planetovým převodem v kolech. Řízení má hydraulický posilovač. Odpružení vzduchotlaké se šesti vlnovcovitými pružinami a teleskopickými tlumiči. Provozní brzda je vzduchová dvouokružová bubnová, zajišťovací parkovací akumulární, zpomalovací výfuková.

U všech typů je použit motor LIAZ ML 635, řadový ležatý vznětový čtyřdobý šestiválec OHV s přímým vstřikem paliva, chlazený vodou, o objemu 11 940 ccm a výkonu 155,4 kW při 2100 ot./min. Převodovka u městského provedení automatická (Praga 2M70.04), u ostatních mechanická (Praga 5P80-35) s jednokotoučovou suchou spojkou.

Tabulka XIV.: Vývoj inventárního počtu vozů - Metro

Metro Osobní vozy		Počet vozů (5)				Pozn. (5)
		EČS	81-7171	81-7141	CELKEM	
Rok	Zařazeny vozy č.	Vyřazeny vozy č.				
1974	1001-1050		-	-	50	(1)
1975	1051-1070		-	-	70	
1976	1071-1085		-	-	82	(2)
1977			-	-	85	(2)
1978	2101-2135 2201-2233		35	33	153	
1979	2136-2152 2234-2250		52	50	187	
1980	2153-2162 2251-2273		62	73	220	
1981	2163-2168 2274-2302 2400-2402	2300-2302	68	102	255	(3) (3)
1982	2169-2182 2403-2423		82	123	290	
1983	2183-2194 2424-2441		94	141	320	(5)
1984	2195-2199 2300-2302 (II.) 2303-2308 2442-2462		108	162	355	(5)
1985	2309-2330 2463-2495		130	195	410	(4)

M e t r o		Výřazeny vozy č.	Loko- trakto- ry	MUV-72	MUV-69	Měřicí vozy	Svařovací vozy	C E L K E M	Poznámky
Rok	Zařazeny vozy č.								
1974	lokotraktory 542, 543, MUV-72M č. 93-96, 107, měřicí vůz		2	5	-	1	-	8	(6)
1975			2	5	-	1	-	8	
1976			2	5	-	1	-	8	
1977	svařovací vůz		2	5	-	1	1	9	(7)
1978	lokotraktory 612-621		12	5	-	1	1	19	(8)
1979			12	5	-	1	1	19	
1980			12	5	-	1	1	19	
1981			12	5	-	1	1	19	
1982	M 6, M 7		12	5	2	1	1	21	
1983			12	5	2	1	1	21	
1984	M 8		12	5	3	1	1	22	
1985			12	5	3	1	1	22	





Poznámky :

- (1) - Vozy dodány koncem roku 1973.
- (2) - Z toho 3 vozy zprovozněny až v r. 1977.
- (3) - Vozy č. 2300-2302 ještě před uvedením do provozu přečíslovány na č. 2400-2402
- (4) - Některé vozy ještě 31.12.1985 pravděpodobně nebyly uvedeny do provozu.
- (5) - Sestaveno podle dodávek vozů z výroby. Uvedení do provozu trvá vždy několik měsíců, vozidla jsou postupně zprovozněna, vyzkoušena a uváděna do provozu. Proto se údaje oficiálních statistik liší od tohoto přehledu; ne všechny odchylky se podařilo objasnit, proto přehled uvádíme v této formě. Prokazatelně prošly technicko-bezpečnostní zkouškou s časovým odstupem od dodávky tyto vozy :
 

Dodávka z roku	Vozy evid. čísel	TBZ v roce
1981	2167, 2168; 2283-2299 2400-2402	1982
1982	2175-2182; 2403, 2410, 2411, 2413, 2416-2423	1983
1983	2183-2192; 2424-2441	1984
1984	2300-2302; 2451-2462	1985

Tento výčet však není úplný. Např. k 31.12.1984 bylo v provozu vykázáno 318 vozů, tedy méně, než počet vozů dodaných do roku 1983.
- (6) - Měřicí vůz Matisa PV-6 bez evid. čísla.
- (7) - Svařovací vůz K 355 PT bez evid. čísla.
- (8) - Provedeno přečíslování vozidel.
- (9) - Číslo 01,02 obsazena podruhé. Vozy byly v r. 1977 vyrobeny a pravděpodobně i uvedeny do provozu. V r. 1978 jsou doloženy ve stavu.
- (10) - Montážní a zkušební vozy č. 991 a 1504 neuvádíme jako nově dodané vozy, neboť je velmi pravděpodobné, že byly v provozu již dříve. Vyrobeny byly v r. 1934 a převzaty pravděpodobně od ČSD při zahájení provozu. Zatím jsou doloženy přehledem při přečíslování vozidel z r. 1978 a proto je v tabulce uvádíme až u tohoto roku.
- (11) - V roce 1978 provedeno přečíslování vozidel.
- (12) - Od r. 1978 nejsou k dispozici žádné další údaje o změnách inventárního počtu speciálních vlečných vozidel.

Tabulka XV.: Vývoj inventárního počtu vozů povrchové dopravy - celkový přehled

Rok	Elektrické dráhy						Autobusy														
	Čtyřnápravové motorové vozy osobní dopravy						Pracovní vozy				Jelcz 272	Škoda RTO	SM 11	SD 11	SL 11	Ikarus 280	Ikarus Avia	Karosa C 734	Karosa B 731	Karosa LC 735	Celkem
	T 1	T 3	T 3 M	T 3 SU	T 4	Celkem	Motorové	Vlečné	Vozíky	Celkem											
1974	114	838	-	-	+1	952+1	47	23	12	82	384+4	39	687	3	81	-	-	-	-	-	1194+4
1975	114	838	-	-	+1	952+1	41	17	12	70	211+5	69	861	2	98	-	-	-	-	-	1241+5
1976	76	908	1	-	+1	985+1	38	17	12	67	82+5	69	1050	2	97	-	-	-	-	-	1300+5
1977	74	908	2	-	+1	984+1	38	16	12	66	48+5	69	1165	1	94	-	-	-	-	-	1397+5
1978	49	900	10	-	+1	959+1	37	15	9	61	5	25	1243+6	1	88+6	2	-	-	-	-	1384+12
1979	49	863	47	-	+1	959+1	37	15	9	61	0	0	1191+5	2	86+3	88	1	-	-	-	1368+8
1980	42	838	72	-	+1	952+1	34	15	4	53	-	-	1161+7	2	84+2	133	1	-	-	-	1381+9
1981	31	808	102	-	+1	941+1	31	15	4	50	-	-	1109+1	2	45	164	1	-	-	-	1321+1
1982	30	807	102	20	+1	959+1	32	15	4	51	-	-	920	2	23+2	194	1	15	226	-	1381+2
1983	5	806	102	70	+1	983+1	31	15	4	50	-	-	716+2	2	18	225	2	14	380	-	1357+2
1984	5	806	102	70	0	983	31	15	4	50	-	-	478+1	2	10	303	1	14	504	-	1312+1
1985	0	709	102	150	-	961	41	13	0	54	-	-	336	2	9	320+1	1	18	644	1	1331+1

Poznámky: Vůz T 4 č. 5500 byl do roku 1983 veden jako osobní vůz, avšak odděleně od ostatních, od roku 1984 je evidován mezi pracovními vozy jako vůz pro zvláštní účely.

Za rok 1985 je uveden provozní, nikoliv účetní stav tramvají. K 31.12.1985 existovalo 9 vozů T 3 určených k likvidaci, ale fyzická likvidace nebyla provedena. Je pravděpodobné, že některé z těchto vozů byly v účetním stavu ponechány a oficiální účetní stav bude vyšší (pravděpodobně 716 nebo 711 vozů T 3, tedy 968 nebo 963 vozů celkem) - bližší podrobnosti nebyly do uzavěrky známy.

Tabulka XVI.: Vývoj inventárního počtu vozů - Elektrické dráhy

Rok	Elektrické dráhy		M	Σ	Σ SU	Σ 4	Celkem
	Zařazený vozy č.	Výřazený vozy č.					
1974	viz "Pražská městská doprava 1945 - 1974"		114	838	-	+1	952+1 (1)
1975			114	838	-	+1	952+1
1976	6923-6992	5001	(2)				
	6163 (II.)	5003, 5004, 5008, 5028, 5030, 5031, 5035, 5041,					
	6457 (II.)	5045, 5051, 5058, 5060, 5066, 5068-5070, 5072,	(1)				
	6736 (II.)	5074-5076, 5082, 5084-5088, 5094-5096, 5099,	(1)				
	6795 (II.)	5104, 5107, 5108, 5122, 5124, 5126, 5127	(1)				
	6798 (II.)	6163, 6457, 6736	(3) (4)	76	908	+1	985+1
	8006	6795, 6798		74	908	+1	984+1
1977	8005	5043, 5046	(4)				
1978	8007-8014	5005, 5026, 5027, 5029, 5032, 5038, 5040, 5044,	(3) (5)				
		5049, 5052, 5055, 5057, 5061, 5062, 5067, 5073,					
		5077, 5080, 5090, 5106, 5123, 5131	(6)				
		5007	(7)				
		5048	(8)				
		5064	(3) (5)	49	900	+1	959+1
1979	8015-8051	6817, 6832, 6833, 6843, 6844, 6850, 6857, 6885	(3) (5)				
		6904, 6913, 6917, 6920, 6761, 6758, 6789, 6809,	(3)				
		6810, 6760, 6759, 6788, 6768, 6756, 6757, 6802,					
		6771, 6769, 6803, 6774, 6767, 6806, 6784, 6764,					
		6800, 6770, 6794, 6787, 6786, 6804, 6926, 6801,	(3)	49	863	+1	959+1
		6766, 6792, 6799, 6793, 6925	(9)				
1980	8052-8076	5125	(10)				
		5039, 5056, 5071, 5098, 5105, 5132					
		6927, 6924, 6791, 6783, 6941, 6936, 6928, 6930,					
		6972, 6946, 6975, 6968, 6983, 6939, 6980, 6992,					
		6974, 6970, 6933, 6961, 6981, 6989, 6986, 6984,	(3)	42	838	+1	952+1
		6923					

1981	8077-8106	(3)	5011, 5034, 5059, 5065, 5089, 5093, 5111, 5112, 5121, 5130 5129 6978, 6979, 6950, 6956, 6966, 6982, 6988, 6960, 6985, 6947, 6971, 6937, 6987, 6908, 6895, 6830, 6835, 6877, 6849, 6848, 6820, 6872, 6896, 6855, 6846, 6829, 6897, 6874, 6847, 6853 5118 6190 5006, 5010, 5037, 5042, 5047, 5078, 5079, 5081, 5083, 5091, 5100-5103, 5109, 5110, 5113-5117, 5119, 5120, 5128, 5133 6284 5500 5033, 5034, 5063, 5097 5002 6119, 6145, 6174, 6223, 6225 6149 6167, 6162, 6143, 6133, 6112, 6104, 6105, 6173, 6233, 6157 6163 6197, 6196, 6164, 6215, 6187 6129 6101, 6106, 6107, 6109-6111, 6113, 6114, 6116-6118, 6120, 6122, 6123, 6126-6128, 6130, 6132, 6135-6137, 6144, 6146, 6150, 6151, 6153-6156, 6160, 6161, 6165, 6166, 6168-6170, 6172, 6175-6180, 6183, 6189, 6191, 6194, 6200, 6201, 6208, 6210, 6211, 6213, 6214, 6243, 6249, 6251, 6254, 6255, 6263, 6275, 6276, 6282, 6417 6121, 6131, 6134, 6159, 6181, 6202, 6217, 6229, 6285	(10) (11)	31	808	102	-	+1	941+1
1982	7001-7020		5118 6190	(12) (13)	30	807	102	20	+1	959+1
1983	7021-7070		5006, 5010, 5037, 5042, 5047, 5078, 5079, 5081, 5083, 5091, 5100-5103, 5109, 5110, 5113-5117, 5119, 5120, 5128, 5133 6284	(14)	5	806	102	70	+1	983+1
1984			5500	(15)	5	806	102	70	0	983 (15) (16)
1985	7071-7150		5033, 5034, 5063, 5097 5002 6119, 6145, 6174, 6223, 6225 6149 6167, 6162, 6143, 6133, 6112, 6104, 6105, 6173, 6233, 6157 6163 6197, 6196, 6164, 6215, 6187 6129 6101, 6106, 6107, 6109-6111, 6113, 6114, 6116-6118, 6120, 6122, 6123, 6126-6128, 6130, 6132, 6135-6137, 6144, 6146, 6150, 6151, 6153-6156, 6160, 6161, 6165, 6166, 6168-6170, 6172, 6175-6180, 6183, 6189, 6191, 6194, 6200, 6201, 6208, 6210, 6211, 6213, 6214, 6243, 6249, 6251, 6254, 6255, 6263, 6275, 6276, 6282, 6417 6121, 6131, 6134, 6159, 6181, 6202, 6217, 6229, 6285	(17) (18) (17) (2) (19) (20) (21) (22)	0	709	102	150	-	961 (25)
				(23)						
				(24)						

Rok	Elektrické dráhy		Snehové pluhy	Nákladní Brusy	Posunovací lokomotivy	Mazací troleje	Reklamní	Měřicí	Viceúčelové	Služební	Školní vz		Okružní	Celkem
	Zařazený vůz	Vyřazený vůz									Cvičné	Kondiční		
1974		viz "Pražská městská doprava 1945 - 1974"	11	4	2	1	1	1	2	23	-	-	-	47 (27)
1975		služební 4033, 4036, 4038, 4039, 4041, 4044	11	4	2	1	1	1	2	17	-	-	-	41
1976		nákladní 4001 (II.) služební 4082, 4084	11	3	2	1	1	1	2	15	-	-	-	38
1977		reklamní 4101 (II.) (7) (29)	11	3	2	1	1	1	2	15	-	-	-	38
1978		přečíslován 4101 (II.) (7) na 5201 (29) (měřicí) 5007 (6) (29)	10	3	2	1	1	2	2	14	-	-	-	37
1979		přečíslován 5007 (6) na 5200 (29)	10	3	2	1	1	2	2	14	-	-	-	37
1980		nákladní 4003 (II.) sněhový pluh 4216 služební 4207	9	2	2	1	1	2	2	13	-	-	-	34
1981		služební 2286, 4040, 4202	9	2	2	1	1	2	2	10	-	-	-	31
1982		evičný 5501 (29)	9	2	2	1	1	2	2	10	-	-	-	32
1983		posunovací 5550 (29)	9	0	2	1	1	2	2	10	1	-	-	31
1984		okružní 5500 (15)	9	-	2	1	1	2	2	9	1	-	1	31 (32)
1985		služební 5540-5549 (29) (19) (29) (29) (29) (29) (29) (29) (29) (29) (18)	9	-	2	1	1	2	2	9	1	-	1	41 (36)

E l e k t r i c k é d r á h y		Vlečné vozy nákladní dopravy a pro zvláštní účely (26)									
Rok	Zařazený vůz	Vyřazený vůz		Nákladní nízkostěnné	Nákladní sklopné	Nákladní plošinové	Pojízdné prodejny	Služební	Vozíky na kolejnice	Celkem	
1974	viz "Pražská městská doprava 1945 - 1974"			4	2	2	6	9	12	35 (37)	
1975		pojízdné prodejny 4534 4535-4539	(2) (38)	4	22	2	0	9	12	29	
1976	služební 4549	nákladní sklopný 4532	(2)	4	1	2	-	10	12	29	
1977	nákladní nízkostěnné pře- číslovány z č. 4507 na 4552 a z č. 4508 na 4522	nákladní sklopný 4533	(40)	4	0	2	-	10	12	28	
1978		vozíky na kolejnice 2, 4, 4 služební 4550		4	-	2	-	9	9	24	
1979				4	-	2	-	9	9	24	
1980				4	-	2	-	9	4	19	
1981		vozíky na kolejnice 1, 4014-4017		4	-	2	-	9	4	19	
1982				4	-	2	-	9	4	19	
1983				4	-	2	-	9	4	19	
1984				4	-	2	-	9	4	19	
1985		vozíky na kolejnice 3, 5 vozíky na kolejnice 1, 3 nákladní plošinové 4010, 1	(2) (32)	4	-	0	-	9	0	13 (41)	

Poznámky :

(1) - Stav k 31.12.1974 :

T1 : č. 5001-5008, 5010, 5011, 5026-5035, 5037-5049, 5051, 5052, 5054-5091, 5093-5133 (z toho od roku 1970 mimo provoz vůz č. 5126, který byl v r. 1971 fyzicky zlikvidován; odepsán byl až k 1.1.1976).

T3 : č. 6009, 6012-6025, 6092, 6101-6922 (z toho mimo provoz od r. 1972 vozy č. 6163 a 6736, od roku 1973 vůz č. 6457; v roce 1976 byly nahrazeny novými vozy stejných čísel).

T4 : č. 5500 (veden ve statistice odděleně, využíván jen k mimořádným jízdám).

(2) - Vyřazen pro podnikové muzeum; vůz č. 6149 pro muzeum určen již v březnu 1984, ale příležitostně byl ještě nasazován do provozu. Účetně převeden k 1.1.1985.

(3) - Rekonstrukce vozů T3 na T3M s tyristorovou el. výzbrojí :

původní č.	nové č.	původní č.	nové č.	původní č.	nové č.
6795	8005	6800	8039	6989	8073
6798	8006	6770	8040	6986	8074
6817	8007	6794	8041	6984	8075
6832	8008	6787	8042	6923	8076
6833	8009	6786	8043	6978	8077
6843	8010	6804	8044	6979	8078
6844	8011	6926	8045	6950	8079
6850	8012	6801	8046	6956	8080
6857	8013	6766	8047	6966	8081
6885	8014	6792	8048	6982	8082
6904	8015	6799	8049	6988	8083
6913	8016	6793	8050	6960	8084
6917	8017	6925	8051	6985	8085
6920	8018	6927	8052	6947	8086
6761	8019	6924	8053	6971	8087
6758	8020	6791	8054	6937	8088
6789	8021	6783	8055	6987	8089
6809	8022	6941	8056	6908	8090
6810	8023	6936	8057	6895	8091
6760	8024	6928	8058	6830	8092
6759	8025	6930	8059	6835	8093
6788	8026	6972	8060	6877	8094
6768	8027	6946	8061	6849	8095
6756	8028	6975	8062	6848	8096

- |      |      |      |      |      |      |
|------|------|------|------|------|------|
| 6757 | 8029 | 6968 | 8063 | 1620 | 8097 |
| 6802 | 8030 | 6983 | 8064 | 6872 | 8098 |
| 6771 | 8031 | 6939 | 8065 | 6896 | 8099 |
| 6769 | 8032 | 6980 | 8066 | 6855 | 8100 |
| 6803 | 8033 | 6992 | 8067 | 6846 | 8101 |
| 6774 | 8034 | 6974 | 8068 | 6829 | 8102 |
| 6776 | 8035 | 6970 | 8069 | 6897 | 8103 |
| 6806 | 8036 | 6933 | 8070 | 6874 | 8104 |
| 6784 | 8037 | 6961 | 8071 | 6847 | 8105 |
| 6764 | 8038 | 6981 | 8072 | 6853 | 8106 |
- (4) - Zkušební prototypová rekonstrukce vozů T3 na T3M byla provedena u vozů č. 6795 a 6798, které byly nahrazeny novými vozy stejných čísel. Rekonstruované vozy byly označeny č. 8005 a 8006 z tehdejší prototypové číselné řady k.p. ČKD Tatra.
- (5) - Vozům č. 8007-8021 bylo zpočátku ponecháno původní evid. číslo; k přečíslování došlo až v březnu 1979. Ostatní vozy byly z dílen přebírány již pod novým číslem.
- (6) - Předán k úpravě na měřicí vůz vrchního vedení. Po rekonstrukci označen č. 5200.
- (7) - Předán k úpravě na reklamní vůz. Po rekonstrukci přechodně označen č. 4101(II.), pak 5201.
- (8) - Vyřazen pro Technické muzeum v Brně.
- (9) - Těžce poškozen při nehodě již 14.6.1978.
- (10) - Předány DP Plzeň, kde byly označeny č. 11, 16, 12-15 v uvedeném pořadí, přičemž vůz č. 5056 byl pod č. 16 veden jen administrativně a byl rozebrán na náhradní díly. Vozy předané v r. 1981 byly označeny č. 17, 19-27 v uvedeném pořadí.
- (11) - Těžce poškozen při nehodě 28.3.1980.
- (12) - Těžce poškozen při nehodě 17.2.1982 (Špejchar).
- (13) - Rekonstruován na ovičný vůz č. 5501.
- (14) - Rekonstruován na posunovací vůz ÚDDP v Hostivaři č. 5550.
- (15) - Odděleně uváděný vůz T4 č. 5500 je v r. 1984 ve Zprávě o výsledcích hospodářské činnosti podniku DP-ED uveden mezi pracovními vozy.
- (16) - Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti podniku za rok 1984 uvádí tento inventární stav vozového parku osobní dopravy (k 31.12.1984):



	T 1	T 3 M	T 3	T 3 SU	celkem
stav dle účetní evidence	5	102	806	70	983
z toho - k odprodeji	-	-	1	-	1
- k likvidaci	5	-	9	-	14
- k rekonstrukci	-	-	8	-	8
celkový stav tramvají	-	102	788	70	960
v provozu MHD	-	102	788	70	960
plánovaný stav tramvají	-	102	788	70	960
(17) - Fyzicky zlikvidovány již v roce 1984.					
(18) - Předán Technickým službám DP jako služební vůz.					
(19) - Úpraveny na služební vozy v uvedeném pořadí č.5540-5549. Z toho vůz č.6112 (5544) byl po krátkém provozu po nehodě zrušen. Existence vozu č.5547 neprokázána, protože vůz č.6173, ze kterého měl být upraven, byl ještě před použitím poškozen. K úpravě na služební vůz č.5545 byl původně určen vůz č.6110, ale ten byl zrušen dříve než došlo k přečíslování.					
(20) - Rekonstruován na cvičný vůz č.5503. K 31.12.1985 nebyl ještě dohotoven.					
(21) - Úpraveny na tzv. kondiční vozy (pro přezkušování řidičů) č. 5502,5504-5507.					
(22) - Rekonstruován na reklamní vůz č.5519. K 31.12.1985 nebyl ještě dohotoven.					
(23) - Vůz č.6146 po vyřazení určen pro filmové účely, ostatní fyzicky zlikvidovány.					
(24) - Tyto vozy byly k 31.12.1985 vyřazeny z provozu a určeny ke zrušení. Fyzická likvidace nebyla provedena, není proto vyloučeno, že účetně budou zrušeny jen některé z nich, takže účetní stav vozů bude vyšší.					
(25) - K 31.12.1985 byly v provozním stavu tyto vozy :					
T3 : č. 6009, 6012-6025, 6092, 6102, 6103, 6108, 6115, 6124, 6125, 6138-6142, 6147, 6148, 6152, 6158, 6171, 6182, 6184-6186, 6188, 6192, 6193, 6195, 6198, 6199, 6203-6207, 6209, 6212, 6216, 6218-6222, 6224, 6226-6228, 6230-6232, 6234-6242, 6244-6248, 6250, 6252, 6253, 6256-6262, 6264-6274, 6277-6281, 6283, 6286-6416, 6418-6755, 6762, 6763, 6765, 6772, 6773, 6775-6782, 6785, 6790, 6795-6798, 6805, 6807, 6808, 6811-6816, 6818, 6819, 6821-6828, 6831, 6834, 6836-6842, 6845, 6851, 6852, 6854, 6856, 6858-6871, 6873, 6875, 6876, 6878-6884, 6886-6894, 6898-6903, 6905-6907, 6909-6912, 6914-6916, 6918, 6919, 6921, 6922, 6929, 6931, 6932, 6934, 6935, 6938, 6940, 6942-6945, 6948, 6949, 6951-6955, 6957-6959, 6962-6965, 6967, 6969, 6973, 6976, 6977, 6990, 6991					

T3M : č.8005-8106

T3 SU: č.7001-7150

Účetní stav nebyl v době zpracování údajů ještě uzavřen; je pravděpodobné, že účetně budou zrušeny jen některé z 9 odstavených vozů (viz pozn. 24). Předpokládá se účetní zůstatek 716 vozů T3, tj. 968 vozů celkem, ale není vyloučena ani jiná možnost (711 T3, 963 celkem).

(26) - Zahrnuta vozidla i jiných podniků DP.

- (27) - Stav k 31.12.1974 :
- nákladní vozy č.4001,4003-4005
  - mazač troleje č.4049
  - posun.lokomotivy č.4071,4072
  - víceúčelové vozy č.4088,4089
  - brusy č.4091,4092
  - měřicí vůz č.4100
  - reklamní vůz č.4101
  - sněhové pluhy č.4211-4218,4222,4223,4225
  - služební vozy
  - a) vozoven č.4033,4036,4038,4039,4041,4044,4082,4084,4201-4209
  - b) DP-TS č.2286,4030,4031,4035,4040,4042

(28) - Předán do podnikového muzea, po renovaci označen původním číslem 4053

(29) - K přestavbě byly použity vozy osobní dopravy :

	nové č.	původní č.	nové č.	původní č.
měřicí (5007)	5200	5007	5540	6167
reklamní (4101 (II.))	5201	5048	5541	6162
cvičný	5501	6190	5542	6143
kondiční	5502	6197	5543	6133
cvičný	5503	6163	5544	6112
kondiční	5504	6196	5545	6104
kondiční	5505	6164	5546	6105
kondiční	5506	6215	5547	6173
kondiční	5507	6187	5548	6233
reklamní	5519	6129	5549	6157
			posunovací	6284

(30) - Po vyřazení převzal KPMD, vůz č.4101 po převzetí přečíslován na č.4002.

(31) - Předán do podnikového muzea, kde slouží jako služební vůz a občas se používá jako reklamní vůz DP-TS

(32) - Zpráva o výsledcích rozboru hospodářské činnosti podniku Elektrické dráhy za rok 1984 uvádí tento stav vozového parku služebních a pracovních vozidel (ev.čísla jsou poznámkou autora - S.L.):

- 1 reklamní vůz
- 1 školní vůz T3
- 1 okružní vůz T3 (pro mateřské školy)
- 16 motorových pracovních vozů
- 5201
- 5501
- 5500 T4
- 4211-4215, 4217, 4218, 4222, 4223, 4225, 4203-4206,
- 4208, 4209
- 4522, 4523, 4528, 4552, 4541-4549, 4010, 1

15 vlečných vozů  
 Uvedené počty vozů se zřejmě týkají pouze vozů DP-ED a nezahrnují vozidla ostatních podniků koncernu. Vlečné nákladní plošinové vozy č.4010 a 1 již delší dobu byly mimo provoz a pravděpodobně po použití jejich dvojkolí na přepravní podvozky v depu metra byly sešrotovány.

- (33) - Lokomotiva č.4072 předána do podnikového muzea. Mimo provoz od června 1984, kdy byla zrušena vlečka do Rustonky; v říjnu 1984 byla převezena do vozovny Pankrác na opravu, účetně převedena k 1.1.1985.
- (34) - Brus č.4091 předán do podnikového muzea k renovaci na původní vůz osobní dopravy č.297.
- (35) - Vozy předány do DP Košice k rekonstrukci na výhlídkové vozy č.104 a 103 (v uvedeném pořadí).
- (36) - Stav k 31.12.1985 :

mazač troleje č.4049  
 víceúčelové vozy č.4088, 4089  
 brus č.4092  
 měřicí vozy č.4100, 5200  
 reklamní vozy č.5201, 5519  
 sněhové pluhy č.4211-4215, 4218, 4222, 4223, 4225  
 posunovací vůz č.5550  
 vůz pro okružní jízdy č.5500  
 služební vozy  
 a) vozoven č.4203-4206, 4208, 5540-5543, 5545, 5546, 5548, 5549  
 b) DP-TS č.4035, 5002  
 cvičné vozy č.5501, 5503  
 kondiční vozy č.5502, 5504-5507

Poznámka : K 31.12.1985 vozy č.5503 a 5519 nebyly ještě zcela dokončeny.

- (37) - Stav k 31.12.1974 :
- nákladní nízkostěnné č. 4507 (4552), 4508 (4522), 4523, 4528
- nákladní sklopné č. 4532, 4533
- nákladní plošinové č. 4010, 1 (4503)
- pojízdné prodejniny č. 4534-4539
- nákladní služební č. 4541-4548
- malý vozík (služ.) č. 4550
- vozíky na kolejnice :  
 č. 1, 1, 2, 3, 5 (z let 1917-1925)  
 č. 3, 4, 4 (z roku 1946)  
 č. 4014-4017 (2 páry z r. 1970)

- (38) - Využití po vyřazení : č.4535 a 4538 jako sklad, spodek vozu č.4536 byl v roce 1976 použit jako zdroj dílů pro muzejní vůz č.624, č.4537 je od r.1975 kancelářský podnikového muzea, vůz č.4539 byl sešrotován.
- (39) - Vůz byl zhotoven v roce 1975 rekonstrukcí osobního vlečného vozu č.1174. Zůstal označen č.1174, teprve v r.1977 byl přečíslován na č.4549.
- (40) - Přečíslování : 4507 - 4552, 4508 - 4522.
- (41) - Stav k 31.12.1985 :  
nákladní nízkostěnné č. 4522,4523,4528,4552  
nákladní služební č. 4541-4549

Tabulka XVII.: Vývoj inventárního počtu vozů - A u t o b u s y

Rok	Zařazený vozový č.	Výřazený vozový č.	Vozů celkem
1974			1194+4 (1)
1975	viz "Pražská městská doprava 1945 - 1974" 4889-4919 5928-5942 5943, 5944 5945-6184 4482, 4583	4400, 4402, 4404, 4406-4409, 4411, 4413-4418, 4423, 4425, 4426, 4428-4431, 4433-4435, 4437, 4439, 4441-4445, 4447-4455, 4457-4461, 4463-4466, 4468-4474, 4476-4481, 4483, 4485-4497, 4499, 4541, 4545-4554, 4556-4561, 4563, 4564, 4568-4571, 4573, 4575-4579, 4585-4587, 4589, 4590, 4593, 4594, 4596-4599, 4601, 4603-4607, 4609, 4613, 4614, 4616, 4618-4620, 4622-4626, 4628-4630, 4633, 4636-4639, 4642-4646, 4649, 4650, 4654, 4657, 4664, 4666, 4669, 4670, 4674-4676, 4678, 4680, 4681, 4685, 4691, 4697, 4699, 4702, 4703, 4713, 4833 4860	(3) (6)
1976	6185-6422, 6424	5092, 5095, 5096, 5099, 5103-5107, 5112, 5118-5121, 5126, 5129, 5132, 5139, 5143, 5145, 5146, 5148-5150, 5156, 5160, 5166, 5170, 5173, 5176, 5178, 5179, 5182-5185, 5187, 5189, 5191, 5192, 5194, 5195, 5198, 5200, 5203, 5209, 5210, 5212, 5223, 5227, 5229, 5232, 5233, 5237, 5239, 5241, 5247, 5253, 5254, 5258, 5260, 5262, 5264, 5327, 5352, 5809 5303 4567, 4591, 4595, 4651, 4679	(4)
		4410, 4412, 4420, 4432, 4438, 4456, 4482, 4555, 4562, 4565, 4566, 4572, 4574, 4580, 4583, 4584, 4588, 4592, 4600, 4602, 4608, 4610-4612, 4615, 4617, 4621, 4627, 4631, 4632, 4634, 4635, 4640, 4641, 4647, 4648, 4652, 4653, 4655, 4656, 4658-4663, 4665, 4667, 4668, 4671-4673, 4682-4684, 4686-4690, 4692-4696, 4698, 4700, 4701, 4704-4712, 4714, 4715, 4718, 4719, 4722-4724, 4726-4730, 4732-4734, 4738, 4739, 4741, 4743-4745, 4747, 4748, 4750, 4751, 4753-4764, 4767, 4769, 4773, 4781, 4785, 4789-4792, 4847 5181, 5186, 5196, 5197, 5206-5208, 5211, 5213-5215, 5220, 5226, 5234, 5236, 5238, 5240, 5243-5245, 5248, 5249, 5251, 5252, 5255, 5257, 5259, 5265, 5267-5269, 5272, 5273, 5277-5280, 5282, 5284-5287, 5289, 5291, 5324, 5325, 5339, 5340, 5519, 5651 5304 4842, 4843, 4845 4800, 4806, 4807, 4825, 4831	(3)
			1241+5
			(4)
			(6)
			(4)
			1300+5

1977	6423 6425-6503, 6504 (II.) 6505-6654 4000-4019 (7504)	(5) (7) (7)	4716, 4717, 4720, 4721, 4731, 4735-4737, 4740, 4742, 4746, 4752, 4765, 4766, 4770-4772, 4774-4778, 4782-4784, 4786-4788, 4793-4796, 4798, 4816 5201, 5202, 5216-5219, 5222, 5224, 5225, 5228, 5230, 5231, 5235, 5242, 5246, 5250, 5256, 5261, 5263, 5266, 5270, 5271, 5274-5276, 5281, 5283, 5288, 5290, 5292-5300, 5321-5323, 5326, 5328-5338, 5341-5351, 5353-5366, 5368-5393, 5397, 5399, 5403, 5404, 5406, 5411, 5412, 5415, 5446, 5450, 5641, 5775 5302 5305, 5306, 5917 (6504)	(3) (7) (3)	1397+5 (4)
1978	6655-6844 4501 (II.), 4502 (II.) (9000) (5000)	(8) (8)	4749, 4768, 4779, 4780, 4797, 4799, 4801-4805, 4808-4810, 4813, 4815, 4817-4882, 4824, 4826, 4828-4830, 4832, 4834-4846, 4848, 4849 4850, 4852, 4854-4856, 4858, 4859, 4861, 4864, 4868, 4870, 4872-4874, 4878-4882, 4884-4888, 4890, 4893-4895, 4897, 4898, 4901-4910, 4912, 4914, 4915, 4917 5307-5312, 5314-5320, 5367, 5394, 5396, 5398, 5400-5402, 5405, 5407-5410, 5413, 5414, 5416-5420, 5422-5429, 5431, 5432, 5434-5439, 5441, 5443, 5445, 5447, 5449, 5451, 5453-5470, 5473, 5475-5478, 5480-5488, 5490-5503, 5507, 5540, 5621, 5686, 5820, 6196 (9000) 5662, 5664, 5667, 5672, 5677 5520, 5523, 5524, 5527, 5533, 5538 5659	(8) (6) (4) (4)	1384+12 (4)
1979	6845-6934 4020-4050, 4051-4087 (II.) 6935, 6936 5000 (II.), 5001 (II.) 5050 (II.), 5051 (II.) 5520, 5523, 5524, 5527, 5533, 5538, 5659 5662, 5664, 5667, 5672, 5677 (3000)	(9) (10) (10) (11) (6) (8)	4811, 4812, 4814, 4823, 4827 4851, 4853, 4857, 4862, 4863, 4865-4867, 4869, 4871, 4875-4877, 4883, 4889, 4891, 4892, 4896, 4899, 4900, 4911, 4913, 4916, 4918, 4919 4502 (II.) 5313, 5395, 5421, 5430, 5433, 5440, 5442, 5444, 5448, 5452, 5471, 5472, 5474, 5479, 5489, 5505, 5506, 5508-5513, 5515-5518, 5520-5529, 5531-5539, 5541-5544, 5546-5564, 5566-5569, 5571-5576, 5578, 5580, 5582-5585, 5587-5607, 5609, 5611-5620, 5622-5626, 5629-5634, 5636, 5638-5640, 5642-5650, 5652, 5653 5301 6935, 6936 5504 (II.), 5655, 5657-5659, 5670, 5891 (5000) (7504) 5530, 6364, 6372, 6417 5895, 5898, 5901, 5934 Zapůjčováno devět autobusů VVZ dle potřeby (převážně ŠL 11)	(10) (8) (7) (4) (4) (6)	1368+8 (4)

Rok	Zařazený vozový č.	Vyřazený vozový č.	Vozů celkem
1980	6935 (II.), 6936 (II.) 6937-7099 4088-4132 (II.) (3000 (II.))	5514, 5530, 5545, 5565, 5570, 5577, 5579, 5581, 5586, 5608, 5610, 5627, 5628, 5635, 5637, 5680, 5685, 5687-5709, 5711-5723, 5725-5769, 5771-5774, 5776-5795, 5797, 5798, 5800, 5801, 5803-5808, 5810-5817, 5819, 5821-5831, 5833, 5835, 5837-5844, 5846, 5849, 5850, 5853-5862, 5865-5874, 6042, 6044, 6163, 6286 5876, 5913, 5931 (3000)	(8) (4) (4) (6)
1981	4133-4163 (II.) 7100-7241	5654, 5664, 5667, 5672-5678, 5877, 5878, 5880, 5882-5884, 5886-5890, 5892, 5898, 5901-5906, 5908, 5910, 5919, 5922-5924, 5927-5929, 5934, 5937, 5938 5796, 5799, 5802, 5818, 5832, 5834, 5836, 5845, 5847, 5848, 5852, 5863, 5864, 5875, 5945-5959, 5961-5964, 5966, 5967, 5969-5978, 5980-5999, 6002-6005, 6007, 6010-6012, 6014, 6015, 6017, 6019, 6020, 6022, 6023, 6025-6040, 6043, 6045-6052, 6054, 6055, 6057-6061, 6063-6066, 6068, 6070-6072, 6074-6078, 6080-6082, 6084, 6088-6105, 6107-6114, 6116-6119, 6122, 6124-6126, 6128, 6130, 6137-6151, 6155-6159, 6164, 6166, 6170-6179, 6182-6184 (3000 (II.))	(13) (14) (13) (14)
1982	3001-3005 3006-3015 4164-4193 (II.) 3201-3343 3345-3427 6458 (II.), 6476 (II.), 6655 (II.), 6729 (II.), 6780 (II.), 6783 (II.), 6201 (II.) Provedeno přečíslování manipulačních autobusů	5656, 5661, 5662, 5665, 5666, 5669, 5671, 5879, 5881, 5893, 5896, 5897, 5899, 5907, 5911, 5914, 5916, 5918, 5930, 5939 5851, 5968, 5979, 6000, 6001, 6006, 6008, 6009, 6013, 6016, 6018, 6021, 6024, 6041, 6053, 6062, 6069, 6073, 6079, 6083, 6085-6087, 6106, 6115, 6120, 6121, 6123, 6127, 6129, 6131, 6132, 6134, 6136, 6154, 6160, 6162, 6169, 6181, 6185-6187, 6189, 6191-6193, 6195, 6197-6200, 6202-6211, 6213-6215, 6218-6220, 6225, 6228, 6231-6235, 6239, 6241, 6250-6257, 6259, 6261, 6264, 6269, 6271, 6272, 6275, 6278, 6279, 6281-6283, 6285, 6287-6290, 6293-6297, 6299, 6301, 6302, 6304, 6306, 6308, 6312, 6314-6329, 6332-6336, 6338, 6339, 6341, 6342, 6344, 6345, 6347-6349, 6351-6353, 6356-6358, 6363, 6366, 6368, 6369, 6371, 6378-6380, 6382, 6383, 6385, 6387-6389, 6393, 6396, 6398-6400, 6402, 6404-6406, 6408, 6411-6415, 6420-6422, 6424, 6675 5770, 6458, 6476, 6655, 6729, 6780, 6783 6067, 6135, 6152, 6165, 6167, 6168, 6201	(8) (4) (4) (6) (13) (14) (17) (18) (16)
			1321+1 (13)
			1381+2 (18)

1983. 3344, 3428-3430  
3431-3580  
4194-4224 (II.)  
4502 (III.)  
7300-7307  
7312  
7552  
7310, 7311  
7500, 7501  
7551  
(3998, 3999)  
4071 (III.)

(15)  
(19)  
(20)  
(21)  
(24)

5663, 5668, 5679, 5885, 5894, 5895, 5900, 5909, 5912, 5915,  
5921, 5925, 5926, 5935, 5936, 5942  
5710, 5724, 5960, 5965, 6056, 6133, 6153, 6161, 6180, 6188,  
6190, 6194, 6216, 6217, 6221-6224, 6226, 6227, 6229, 6230,  
6236-6238, 6240, 6242-6249, 6258, 6260, 6263, 6265-6268,  
6270, 6273, 6274, 6276, 6277, 6280, 6291, 6292, 6300, 6303,  
6305, 6307, 6309-6311, 6313, 6330, 6343, 6346, 6350, 6354,  
6355, 6359, 6361, 6362, 6364, 6365, 6370, 6372-6377, 6381,  
6386, 6390-6392, 6394, 6395, 6397, 6401, 6403, 6407, 6409,  
6410, 6416-6419, 6423, 6425-6429, 6431, 6432, 6436-6438,  
6440-6442, 6446, 6448-6451, 6453-6455, 6458(II.), 6477,  
6459-6461, 6463, 6464, 6471, 6474, 6475, 6476(II.), 6477,  
6478, 6480, 6482, 6484, 6488, 6491, 6497, 6498, 6500, 6501,  
6503-6505, 6509-6513, 6521-6523, 6526, 6528, 6533, 6536,  
6537, 6539, 6540, 6544, 6547, 6557-6561, 6565, 6569, 6570,  
6578, 6584, 6586, 6587, 6592-6598, 6600-6602, 6605, 6606,  
6608, 6609, 6615, 6618, 6619, 6622, 6623, 6625, 6627, 6629,  
6630, 6632, 6637, 6640, 6644, 6649, 6651-6654, 6662, 6851  
zadni část 4098 (II.)

(22)  
(3)  
(25)  
(26)

3006  
5000 (II.), 5001 (II.), 5051 (II.), 5943, 5944  
5050 (II.)  
(3998, 3999)

(24)  
(23)  
(20)  
(21)

151  
1357+2 (26)

1984 3581-3704  
4225-4304 (II.)

4005, 4016  
4501 (II.)  
5920, 5932, 5933, 5940, 5941, 7305, 7552  
7310  
6201(II.), 6212, 6262, 6284, 6298, 6331, 6337, 6340, 6360,  
6367, 6384, 6430, 6433-6435, 6444, 6445, 6447, 6452, 6456,  
6462, 6465-6467, 6469, 6470, 6472, 6473, 6479, 6485, 6487,  
6492-6496, 6499, 6506-6508, 6514-6518, 6520, 6524, 6525,  
6529, 6530, 6532, 6534, 6535, 6541, 6545, 6546, 6548, 6549,  
6551, 6552, 6555, 6562-6564, 6566, 6567, 6571-6573,  
6575-6577, 6580, 6581, 6583, 6585, 6588-6591, 6599, 6603,  
6604, 6607, 6611-6614, 6616, 6617, 6620, 6621, 6624, 6631,  
6633, 6635, 6636, 6638, 6639, 6641, 6642, 6645-6648, 6650,  
6655(II.), 6656-6659, 6661, 6663, 6664, 6666, 6667,  
6669-6672, 6674, 6677-6679, 6681-6683, 6686, 6687, 6689,  
6691-6693, 6695, 6697-6701, 6703-6710, 6712, 6714, 6716,  
6718-6721, 6723-6728, 6729(II.), 6731, 6734, 6736-6738,  
6742, 6743, 6746-6766, 6768, 6770, 6772, 6777-6779,  
6780(II.), 6781, 6782, 6783(II.), 6784-6788, 6790-6792,  
6794-6799, 6802, 6811, 6814, 6816, 6818-6821, 6823, 6824,  
6826, 6828-6830, 6832, 6836-6838, 6840-6842, 7041, 7124,  
7176

(3)  
(27)  
(28)

1312+1 (28)



Rok	Zařazeny vozy č.	Vyřazeny vozy č.	Vozů celkem
1985	3705-3844 4305-4334 (II.) 3170 3016-3019	(29) (30)	1331+1 (31) (32)
		4001-4004, 4006, 4007, 4010-4014, 4018 7311 6439, 6443, 6457, 6468, 6481, 6483, 6490, 6519, 6527, 6531, 6538, 6542, 6543, 6553, 6554, 6568, 6626, 6628, 6643, 6660, 6665, 6668, 6673, 6676, 6680, 6684, 6685, 6688, 6690, 6694, 6696, 6702, 6711, 6713, 6715, 6717, 6722, 6730, 6732, 6733, 6735, 6739, 6741, 6767, 6769, 6774-6776, 6789, 6793, 6801, 6806-6810, 6815, 6827, 6833-6835, 6839, 6845-6850, 6852, 6854-6907, 6909, 6910, 6915, 6916, 6919-6932, 6934, 7064	

**Poznámky :**

(1) - K 31.12.1974 byly vykazovány autobusy :

Škoda RTO : č. 4290, 4373, 4374, 4400, 4402, 4404, 4406-4418, 4420, 4423, 4425, 4426, 4428-4435, 4437-4439,  
4441-4445, 4447-4461, 4466, 4468-4474, 4476-4483, 4485-4497, 4499, 4540, 4541, 4543, 4545-4580,  
4583-4676, 4678-4724, 4726-4849

Jelcz : č. 4850-4888

SM 11 : č. 5092, 5095, 5096, 5099, 5103-5107, 5112, 5118-5121, 5126, 5129, 5132, 5139, 5143, 5145, 5146,  
5148-5150, 5156, 5166, 5170, 5173, 5176, 5178, 5179, 5181-5187, 5189, 5191, 5192, 5194-5198,

ŠL 11 : č. 5200-5203, 5206-5220, 5222-5300, 5307-5503, 5505-5653, 5680-5875

SD 11 : č. 5304-5306, 5504 (II.), 5654-5659, 5661-5679, 5876-5927

5301-5303

(2) - Pronajaté autobusy RTO č. 4482 a 4583 byly k 31.10.1975 vráceny (viz poznámka č. 28 Pražská městská  
doprava 1945-1974, str. 255) a opět zařazeny do normálního provozu. Není to však prokázáno o auto-  
busech RTO č. 4540 a 4543, které nebyly k 31.12.1975 vykazovány. Zřejmě nebyly po vrácení znovu  
zařazeny.

(3) - Po vyřazení z provozu byly některé autobusy použity v DP pro jiné účely (převážně jako autobusy  
manipulační - pojízdné dílny, oranžový nátěr) :

provozovna	ev.č.	původ.č.	zařazen	vyřazen	poznámka
Dejvice	3410-1	4223	1972	1978	
	3410-1 (II.)	4798	1977	1982	
	3410-2	4269	1972	1977	předán na Klíčov, viz 3420-1 (III.)
	3410-2 (II.)	4780	1978	1979	
	3410-3	4288	1972		
	3410-3 (II.)	4884	1978		

Klíčov	3420-1	4251	1973	1975	1975	1975	převzat z Kačerova, viz 3450-2
	3420-1 (II.)	4452	1975	1976	1976	1976	
	3420-1 (III.)	4269	1977	1977	1977	1977	převzat z Dejvic, viz 3410-2
	3420-1 (IV.)	4878	1978	1978	1978	1978	
	3420-2	4261	1973	1973	1973	1973	převzat z Vršovic, viz 3440-3
	3420-2 (II.)	4851	1979	1979	1979	1979	
	3420-3	4272	1973	1973	1973	1973	
	3420-3 (II.)	4814	1979	1979	1979	1979	
	3420-4	4655	1976	1976	1976	1976	
	3420-5	4660	1976	1976	1976	1976	
	3420-6	4852	1978	1978	1978	1978	
	Libeň	3430-1	4250	1972	1972	1972	1972
3430-1 (II.)		4416	1975	1975	1975	1975	
3430-1 (III.)		4804	1978	1978	1978	1978	
3430-2		4268	1972	1972	1972	1972	
3430-2 (II.)		4887	1978	1978	1978	1978	
3430-3		4797	1978	1978	1978	1978	
3430-4		4855	1978	1978	1978	1978	
3430-5		4881	1982	1982	1982	1982	
3440-1		4238	1972	1972	1972	1972	převzat z Kačerova, viz 3450-7
3440-1 (II.)		4823	1979	1979	1979	1979	
Vršovice	3440-2	4245	1972	1972	1972	1972	předán do Stř.sloužeb, viz 3480
	3440-2 (II.)	4879	1978	1978	1978	1978	
	3440-3	4261	1972	1972	1972	1972	předán na Klíčov, viz 3420-2
	3440-3 (II.)	4885	1978	1978	1978	1978	
	3440-4	4880	1982	1982	1982	1982	převzat z Kačerova, viz 3450-6
	3450-1	4188	1972	1972	1972	1972	ze stavu vozů odepsán v r.1976
	3450-1 (II.)	4683	1975	1975	1975	1975	
	3450-1 (III.)	4812	1979	1979	1979	1979	předán na Klíčov, viz 3420-1
Kačerov	3450-2	4251	1972	1972	1972	1972	
	3450-2 (II.)	4292	1973	1973	1973	1973	
	3450-2 (III.)	4827	1979	1979	1979	1979	
	3450-3	4265	1972	1972	1972	1972	
	3450-3 (II.)	4811	1979	1979	1979	1979	
	3450-4	4464	1975	1975	1975	1975	neobsazeno
	3450-4 (II.)	4868	1978	1978	1978	1978	
	3450-5	4880	1978	1978	1978	1978	předán do Vršovic, viz 3440-4
	3450-6	4881	1978	1978	1978	1978	předán do Libně, viz 3430-5
	3450-7	4886	1978	1978	1978	1978	
3450-8							

Pankrác	3460-1	4244	1972	1978
	3460-1 (II.)	4779	1978	
	3460-2	4249	1972	1975
	3460-2 (II.)	4411	1975	1978
	3460-2 (III.)	4872	1978	
	3460-3	4867	1979	
Stř.slůžeb	(3480-1)	4175	1972	1975
	3480-2	4449	1975	1978
	(3480-3)	4245	1977	1978
	reklamní	4431	1974	
Ústav podnikové výchovy		4553	1975	
		4556	1975	

nebyl označen  
+) modrý nátěr, na dopravu pneu převzat z Vršovíc, viz 3440-2  
+) od r.1978, neoznačen evid.číslem

+ ) Autoškola  
+ ) Autoškola

Poznámka : +) Od nezjištěného termínu vedeny jako nákladní automobily.

K 1.9.1982 bylo provedeno přečíslování manipulačních autobusů; stav od tohoto data je následující :

provozovna	nové evid.č.	staré evid.č.	původní evid.č.	zařazen vyřazen	poznámka
Dejvice	2511	3460-1 (II.)	4779		k 28.8.1982 přestěhovány garáže Pankrác do Dejvic
	2512	3460-2 (III.)	4872		
	2513	3460-3	4867		
Klíčov	2521	3420-1 (IV.)	4878		1982 nepřečíslován
	2522	3420-2 (II.)	4851		
	2523	3420-3 (II.)	4814		
	2524	3420-4	4655		
	2525	3420-5	4660		
		3420-6	4852		
Libeň	2531	3430-1 (III.)	4804		1984
	2532	3430-2 (II.)	4887		
	2533	3430-3	4797		
	2535	3430-4	4855		1982 nepřečíslován
		3430-5	4881		
Vršovice	2541	3440-1 (II.)	4823		1983
	2542	3440-2 (II.)	4879		
	2543	3440-3 (II.)	4885		
	2544	3440-4	4880		

Kačerov	2551	3450-1 (III.)	4812	1983	
	2552	3450-5	4868		
	2552 (II.)		2555		
	2553	3450-3 (II.)	4811		
	2554	3450-8	4886		
	2555	3450-2 (III.)	4827		
		3450-4	neobsazeno		
		3410-2 (II.)	4780		
		3410-3 (II.)	4884		
Řepy	2571			1983	přečíslován na 2552 (II.)
	2572				

v červenci a srpnu  
1982 přestěhovány  
garáže Dejvice do Řep

V roce 1983 vyřazená pojízdná dílna č. 2552 byla nahrazena dílnou č. 2555, která byla přečíslována na č. 2552 (II.).  
Náhradou za vyřazenou pojízdnou dílnu č. 3410-1 (II.) byl používán upravený vůz ŠL 11 č. 5894.

(4) - Autobusy, používané pro trvalé pronajímání různým pražským podnikům. Autobusy jsou odepsány z evidenčního stavu, zůstávají však v účetním stavu a jsou uváděny v "Seznamu evidenčních čísel a SPZ autobusů". V celoročních rozborech činnosti a hospodaření jsou uváděny odděleně, mimo stav. Bližší podrobnosti viz poznámka č. 28 v publikaci Pražská městská doprava 1945-1974, tabulka XV.

Uvádíme zde přehled těchto vozů :

31.12.1974	4482, 4540, 4543, 4583
31.10.1975	vraceny do normálního provozu č. 4482, 4540, 4543, 4583 (viz též poznámka č.2)
31.12.1975	4567, 4591, 4595, 4651, 4679
31.12.1976	4800, 4806, 4807, 4825, 4831
31.12.1977	4800, 4806, 4807, 4825, 4831 (neověřeno)
během r. 1978	4802, 4805, 4807, 4818, 4825, 4830, 4831
31.12.1978	5520, 5523, 5524, 5527, 5533, 5538, 5659
31.12.1979	5530, 5895, 5898, 5901, 5934, 6364, 6372, 6417
31.12.1980	5895, 5897, 5898, 5899, 5901, 5934, 6355, 6372, 6804

Dále viz poznámky č. 13, 18, 26, 28, 31.  
(5) - Autobus ŠM 11 č. 6423 nebyl v r. 1976 převzat a byl pro závalu reklamován.

(6) - V r. 1973 byly autobusy RTO č. 4752, 4757, 4758, 4840, 4844 vyčleněny z osobní dopravy a zapůjčeny - Výchovně vzdělávacímu zařízení (VVŽ) (někdy uváděno Ústavu podnikové výchovy) pro školení řidičů - autoškole. Z evidenčního stavu nebyly odepsány. Mimo to byly pro stejné účely, po vyřazení a odepsání z evidenčního stavu v r. 1975, používány autobusy RTO č. 4553 a 4556. V roce 1975 byly RTO č. 4752, 4757, 4758 nahrazeny č. 4842, 4843 a 4845. V r. 1978, po vyřazení vozů RTO z provozu, byly nahrazeny autobusy typu ŠL č. 5662, 5664, 5667, 5672 a 5677, které byly dočasně vyčleněny z evidenčního stavu, ale v r. 1979 opět do něj vráceny. Nadále byly VVŽ zapůjčovány dle potřeby převážně autobusy typu ŠL, ŠM a později i Karosa. Další viz poznámky č. 14, 17, 23, 25, 27.

- (7) - Dne 15.3.1973 byl zařazen Výzkumným ústavem motorových vozidel do zkušebního provozu autobus ŠM č.5504. Jelikož nebyl majetkem DP Praha, bylo jeho evidenční číslo pro 9dlišení v srpnu 1973 změněno na č.6504 a č.5504(II.) bylo obsazeno nově dodaným autobusem typu SL. Autobus SM č.6504 byl v r.1975 označen městským znakem, avšak zůstala mu zvláštní SPZ. V r.1977 byl přečíslován na č.7504 a č.6504(II.) bylo obsazeno z nové dodávky autobusem SM.
- (8) - Do zkušebního provozu zařazen prototyp autobusu Karosa B 731. Nebyl majetkem DP Praha. Původně byl označen ev.č.9000, ještě v r.1978 byl přečíslován na č.5000 a v r.1979 na č.3000. V listopadu 1980 byl vrácen výrobnímu závodu a nahrazen dalším prototypem, který byl opět označen 3000(II.). Oba nebyly v evidenčním stavu a měly zvláštní SPZ.
- (9) - První obsazení číselné řady 4000 v r.1964 bylo až od č.4051 výše a nebylo úplné, jelikož některé vozy v době přečíslování byly již vyřazeny. Pro lepší přehlednost zde uvádíme druhé obsazení od č.4051, jako kdyby původní obsazení od č.4051 bylo ucelené.
- (10) - Autobusy ŠD č.6935 a 6936, které byly dodány v červnu 1979, byly v říjnu přečíslovány na 5000(II.) a 5001(II.). V r.1980 byla čísla 6935(II.) a 6936(II.) obsazena nově dodanými vozy SM.
- (11) - Byly vráceny z trvalého pronajmutí a opět vzaty do evidenčního stavu.
- (12) - Autobusy Karosa C 734 č.3001-3005 byly dodány koncem roku 1981, ale zařazeny do provozu a vykazovány až od ledna 1982.
- (13) - Jeden autobus ŠM (Vršovice) pronajat Doprastavu.
- (14) - Devět autobusů zapůjčováno VVZ (autoškola) : č.5710,5916,5920,5933,5939,5940,5960,5965,6180. Kromě toho to byly během roku ještě vozy č.5930,5966,6125.
- (15) - Autobusy Karosa B 731 č.3344 a 3428-3430 byly uvedeny do provozu až v lednu 1983, nejsou proto započítány v r.1982 do stavu.
- (16) - V lednu 1982 byly vyřazeny autobusy ŠM č.6655,6458,6729,6780,6783 a 6476 k rekonstrukci na pojízdné jídelny. V únoru byly nahrazeny přečíslovanými vozy původních čísel 6152,6201,6067,6135,6167 a 6165 v uvedeném pořadí. Přitom ještě náhradou za použitý vůz č.6201 byl na toto číslo přečíslován pravděpodobně vůz č.6168. Autobus SM č.5770, který byl již od června 1981 přestavěn na pojízdnou jídelnu, byl vyřazen ze stavu a předán DP-PK.
- Pojízdné jídelny : provozovna evidenční číslo původní číslo
- |                   |        |      |
|-------------------|--------|------|
| Dejvice           | 2911   | 6476 |
| Kličov            | 2921   | 6458 |
| Liben             | 2931   | 6729 |
| Vršovice          | 2941   | 6780 |
| Kačerov           | 2951   | 6783 |
| Řepy              | (2961) | 6655 |
| (od konce r.1983) | 2971   |      |

V roce 1985 došlo k obnově některých jídelen. Byl např.použit vůz č.6732, ale podrobnosti se nepodařilo zjistit.

- (17) - Devět autobusů zapůjčováno VVZ (autoškola) : č.5710,5920,5932,5933,5940,5941,5960,5965,6180.  
Mimo to během roku to byly ještě vozy č.5916,5939,6211.
- (18) - Dva autobusy ŠL pronajaty Plastimatu (Klíčov) a DP-PK (Libeň).
- (19) - Autobusy převzaty od Pražského dopravního střediska.
- (20) - Autobusy ŠL č.5943,5944,5051(II.) a ŠD 5000(II.) a 5001(II.) přečíslovány na č.7311,7310,7551,7500,7501 v uvedeném pořadí.
- (21) - V březnu 1983 byly výrobem zapůjčeny ke zkouškám uzavřených kabin řidiče autobusy Karosa B 731 označené č.3998 a 3999.
- (22) - Autobus ŠL č.5894 byl využíván jako pojízdná dílna.
- (23) - Předán VVZ (autoškola).
- (24) - Vzhledem k poškození zadní části Ikarusu 280.08 č.4098(II.) a přední části č.4071(II.) byla přední část vozu č.4098(II.) spojena v listopadu 1981 se zadní částí vozu č.4071(II.). Vozu bylo ponecháno označení 4098(II.). Koncem roku 1983 byla přední část vozu č.4071(II.) po opravě spojena se zakoupenou zadní částí linkového autobusu Ikarus 280.10. Tím vznikl autobus č.4071(III.) pouze se třemi dveřmi.
- (25) - Osm autobusů zapůjčováno VVZ (autoškola) : č.5920,5932,5933,5940,6574,6582,6634,3451.
- (26) - Dva autobusy ŠM (Libeň) pronajaty.
- (27) - Osm autobusů zapůjčeno VVZ (autoškola) : č.7300-7303,6574,6582,6634,3451.
- (28) - Jeden autobus ŠM (Libeň) pronajat DP-TS.
- (29) - Ikarusy 280.08 byly dodány v nové barevné úpravě.
- (30) - Karosa IC 735 dodána v červené barvě.
- (31) - Autobus Ikarus 280.08 č.4009 zapůjčen DP-TS.
- (32) - Stav k 31.12.1985 :
- ŠM 11 : č.6502,6550,6574,6579,6582,6610,6634,6740,6744,6745,6771,6773,6800,6803-6805,6812,6813,6817,6822,6825,6831,6843,6844,6853,6908,6911-6914,6917,6918,6935(II.),6936(II.),6937-7040,7042-7063,7065-7123,7125-7175,7177-7241
- ŠL 11 : č.7300-7304,7306,7307,7551
- ŠL 11 Turist : č.7312
- ŠD 11 : č.7500,7501
- Karosa C 734 : č.3001-3005,3007-3019
- Karosa B 731 : č.3201-3844
- Karosa IC 735 : č.3170
- Ikarus 280.08 : č.4000,4008,4009,4015,4017,4019,4020,4021-4070(II.),4071(III.),4072-4334(II.)
- Ikarus-Avia : č.4502(III.)

Tabulka XVIII.:

## Přehled vozového parku - Elektrické dráhy

Vyobrazení	Evidenční číslo	Rok zařazení do provozu	Délka přes spráhu	Délka skříň	Šířka skříň	Výška skříň	Rozvor náprav	Hmotnost (kg)	Poznámka
	A. Motorové vozy osobní dopravy								
	=====								
	a) zařazené do provozu v popísovaném období								
144+	6923-6992	1976	15 200	14 000	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	16 500	T 3. Dodány již bez pokladny
144+	6163 (II.) 6457 (II.) 6736 (II.) 6795 (II.) 6798 (II.)	1976	15 200	14 000	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	16 500	T 3. Nově dodané vozy náhradou za zničené nehodou (6163 a 6736). požárem (6457) a za přestavěné na tyristorové ovládání (6795 a 6798)
185	8006 8005	1976 1977	15 200	14 000	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	(17 000)	T 3 M. Zkušebně rekonstruované vozy T 3 č. 6798 a 6795 na tyristorové ovládání
185	8007-8014	1978	15 200	14 000	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	(17 000)	T 3 M. Rekonstruované vozy T 3 č. 6817, 6832, 6833, 6843, 6844, 6850, 6857, 6885 na tyristorové ovládání. Po rekonstrukci jezdily do března 1979 pod původními čísly, teprve pak byly přečíslovány.
185	8015-8051	1979	15 200	14 000	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	(17 000)	T 3 M. Rekonstruované vozy T 3 č. 6904, 6913, 6917, 6920, 6761, 6758, 6789, 6809, 6810, 6760, 6759, 6788, 6768, 6756, 6757, 6802, 6771, 6769, 6803, 6774, 6767, 6806, 6784, 6764, 6800, 6770, 6794, 6787, 6786, 6804, 6926, 6801, 6766, 6792, 6799, 6793, 6925. Do č. 6789 (8021) převzaty pod původními evid. čísly a přečíslovány až v březnu 1979.

185	8052-8076	1980	15 200	14 000	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	T 3 M. Rekonstruované vozy T 3 č. 6927, 6924, 6791, 6783, 6941, 6936, 6928, 6930, 6972, 6946, 6975, 6968, 6983, 6939, 6980, 6992, 6974, 6970, 6933, 6961, 6981, 6989, 6986, 6984, 6923.	
185	8077-8106	1981	15 200	14 000	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	T 3 M. Rekonstruované vozy T 3 č. 6978, 6979, 6950, 6956, 6966, 6982, 6988, 6960, 6985, 6947, 6971, 6937, 6987, 6908, 6895, 6830, 6835, 6877, 6849, 6848, 6820, 6872, 6896, 6855, 6846, 6829, 6897, 6874, 6847, 6853	
186	7001-7020	1982	15 200	14 000	2 500	3 058,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	T 3 SU. Kabina pro řidiče, uspořádání sedadel 2 + 1	
186	7021-7070	1983	15 200	14 000	2 500	3 058,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	T 3 SU. Kabina pro řidiče.	
186	7071-7150	1985	15 200	14 000	2 500	3 058,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	T 3 SU. Kabina pro řidiče.	
b) rekonstruované v popisovaném období									
185	6756-6761, 6764, 6766-6771, 6774, 6783, 6784, 6786-6789, 6791-6795, 6798-6804, 6806, 6809, 6810, 6817, 6820, 6829, 6830, 6832, 6833, 6835, 6843, 6844, 6846-6850, 6853, 6855, 6857, 6872, 6874, 6877, 6885, 6895-6897, 6904, 6908, 6913, 6917, 6920, 6923-6928, 6930, 6933, 6936, 6937, 6939, 6941, 6946, 6947, 6950, 6956, 6960, 6961, 6966, 6968, 6970-6972, 6974, 6975, 6978-6989, 6992	1976-1981							Rekonstrukce vozů T 3 na T 3 M s tyristorovým ovlá- dáním (viz č. 8005 - 8106)
Hlavní rozměry nezměněny									



Yobrazení	Evidenční číslo	Rok zařazení do provozu	Délka přes spřáhla	Délka skříňe	Šířka skříňe	Šířka skříňe	Výška skříňe	Rozvor náprav	Hmotnost (kg)	Poznámka	
		B. Motorová hnací vozidla nákladní dopravy a pro zvláštní účely									
		a) zařazené do provozu v popisovaném období									
		<u>Vozy pro kontrolu a měření trolejového vedení</u>									
187	5200	1979	14 450	13 300	2 400	2 400	3 050	$\frac{6\ 000}{1\ 900}$		Rekonstrukce bývalého osobního motorového vozu T 1 č. 5007 na měřicí vůz	
188	4101 (II.)	1977	14 450	13 300	2 400	2 400	3 050	$\frac{6\ 000}{1\ 900}$		Rekonstrukce bývalého osobního motorového vozu T 1 č. 5048 na reklamní vůz	
	5201	1978	Rozměry nezměněny								Reklamní vůz č. 4101 (II.) přečíslován na č. 5201
193	5519	1985	15 200	14 000	2 500	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$		Rekonstrukce bývalého osobního motorového vozu T 3 č. 6129 na reklamní vůz	
		<u>Služební - pracovní vozy vozoven</u>									
191	5540-5549 (1)	1985	15 200	14 000	2 500	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$		Bývalé osobní motorové vozy T 3 č. 6167, 6162, 6143, 6133, 6112, 6104, 6105, 6173, 6223, 6157	
		<u>Školní vozy pro výcvik řidičů</u>									
		a) cvičné vozy									
189	5501	1982	15 200	14 000	2 500	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$		Rekonstruované bývalé osobní motorové vozy T 3 č. 6190 a 6163. Střední dveře odstraněny a nahrazeny oknem.	
	5503	1985	15 200	14 000	2 500	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$			

192	5502,5504-5507	b) kondiční vozy 1985	15 200	14 000	2 500	3 053,5	$\frac{6\ 400}{1\ 900}$	Bývalé osobní motorové vozy T 3 č. 6197, 6196, 6164, 6215, 6187
190	5550	Posunovací vůz 1983	11 184	(10 000)	2 500	3 053,5	$\frac{4\ 580}{1\ 900}$	Rekonstrukce bývalého osobní- ho motorového vozu T 3 č. 6284
183+	4549		8 600	7 606	2 103	1 703	2 800	Rekonstrukce bývalého osobní- ho vlečného vozu č. 1174

C. Vlečné vozy nákladní dopravy a pro zvláštní účely  
=====

a) zařazené do provozu v popisovaném období

Poznámka :

(1) Vůz T3 č. 6173 byl poškozen a vyřazen ještě před přečíslováním na služební vůz č. 5547.



A 82+	6201 (II.) 6458 (II.) 6476 (II.) 6655 (II.) 6729 (II.) 6780 (II.) 6783 (II.)	1982	ŠM 11	(viz původní č. (6168) 6201 6165 6152 6067 6135 6167))	11240	2500	3120	2365	2220	5500	3265	3375	210	154,4	6	8370	(4)	
A 83+	7300, 7301	1983																
A 93	7302, 7304	1983																
A 83+	7303, 7305	1983	ŠL 11		11170	2500	3120	2295	2220	5500	3265	3375	210	154,4	6	8370	(5)	
A 89	7306, 7307	1983																
A 84	7310, 7311	1983	ŠL 11	Turist	(viz původní č. 5944, 5943)												(14)	
A 84	7312	1983	ŠL 11	Turist		11170	2500	3120	2295	2220	5500	3265	3375	210	154,4	6	(5)	
A 88	5000 (II.) 5001 (II.)	1979	ŠD 11		(viz původní č. 6935, 6936)												(3)	
A 89	5050 (II.) 5051 (II.)	1979	ŠL 11			11240	2500	3120	2365	2220	5500	3265	3375	210	154,4	6	8370	(6)
A 88	7500, 7501	1983	ŠD 11		(viz původní č. 5000(II.), 5001(II.))												(3)	
A 82+	(7504)	1973	ŠM 11		(viz původní č. (6504))												(2)	
A 89	7551	1983	ŠL 11		(viz původní č. 5051(II.))												(6)	
A 89	7552	1983	ŠL 11			11240	2500	3120	2365	2220	5500	3265	3375	210	154,4	6	8370	(5)
	4000-4019 4020-4050	1977 1979																
	4051-4087(II.)	1979																
	4088-4132(II.)	1980																
A 85	4133-4163(II.)	1981	Ikarus	280.08		16500	2500	3160	2460	2410	5400 6200	2440	192	141,2	6	12500	(7)	
	4164-4193(II.)	1982															(16)	
	4194-4224(II.)	1983																
	4225-4304(II.)	1984																
	4305-4334(II.)	1985																
A 86	4501 (II.) 4502 (II.)	1978	Ikarus Avia 553			6480	2300	2725	1215	1130	3240	1940	2025	80	58,8	4	4200	(1)

A 92	4502 (III.)	1983	Ikarus Avia 543	6410	2320	2845	1190	1150	3240	1940	1980	80	58,8	4	4300	(5)
A 91	(9000)	1978	Karosa B 731	11055	2500	3165	2340	2290	5600	3085	3115	202	148,5	6	9400	(8)
A 91	(5000)	1978	Karosa B 731	(viz původní č. (9000))												
A 91	(3000)	1980	Karosa B 731	(viz původní č. (5000))												
A 91	(3000 (II.))	1980	Karosa B 731	11055	2500	3165	2340	2290	5600	3085	3115	202	148,5	6	9400	(8)
A 90	3001-3005	1982														(9)
	3006-3015	1982														(15)
	3016-3019	1985	Karosa C 734	11055	2500	3165	2340	2290	5600	3085	3115	202	148,5	6	9600	(10)
	3201-3343	1982														
	3344	1983														
	3345-3427	1982														
A 91	3428-3430	1983	Karosa B 731	11055	2500	3165	2340	2290	5600	3085	3115	202	148,5	6	9400	(11)
	3431-3580	1983														
	3581-3704	1984														
	3705-3844	1985														
A 91	(3998, 3999)	1983	Karosa B 731	11055	2500	3165	2340	2290	5600	3085	3115	202	148,5	6	9400	(11)
A 94	3170	1985	Karosa LC 735	11055	2500	3165	2340	2290	5600	3085	3115	211	155,4	6	11000	(17)
A 95	4071 (III.)	1983	Ikarus 280	Hlavní rozměry nezměněny												(12)

b) rekonstruované v popisovaném obdobíPoznámky :

- (1) - Vozy č. 4305-4334 (II.) dodány v nové barevné kombinaci.
- (2) - Od r. 1973 byl ve zkušebním provozu autobus Výzkumného ústavu motorových vozidel ŠM 11 č. 5504. V témže roce byl přečíslován na č. 6504 a v r. 1977 na č. 7504.
- (3) - Autobusy ŠD 11 č. 6935 a 6936, které byly dodány v červnu 1979, byly v říjnu téhož roku přečíslovány na č. 5000 (II.) a 5001 (II.) a v r. 1983 na č. 7500 a 7501. Úvolněná čísla 6935 (II.) a 6936 (II.) byla v r. 1980 obsazena autobusy ŠM 11 z další dodávky.

(4) - V lednu 1982 byly vyřazeny autobusy ŠM 11 č. 6655, 6458, 6729, 6780, 6783 a 6476 k rekonstrukci na pojízdné jídelny. V únoru téhož roku byly nahrazeny přečíslovanými vozy původních č. 6152, 6201, 6067, 6135, 6167 a 6165 v uvedeném pořadí. Přitom ještě náhradou za použitý vůz č. 6201 byl na toto číslo přečíslován pravděpodobně vůz č. 6168.

(5) - V roce 1983 byly převzaty od Pražského dopravního střediska tyto autobusy :

typ	rok výroby	u DP označení č.	využití
ŠL 11	1974	7300	VVZ (autoškola)
	1974	7301	
	1974	7302	
	1976	7303	
	1976	7304	
	1973	7305	zájezdy
	1979	7306	
ŠL 11 Turist	1974	7307	linkový provoz i zájezdy
	1979	7312	
ŠL 11		7552	zájezdy
Ikarus-Avia	1980	4502 (III)	zájezdy

(6) - Autobus ŠL 11 č. 5051 (II.) byl v r. 1983 přečíslován na č. 7551.

(7) - První obsazení číselné řady 4000 v roce 1964 bylo až od č. 4051 výše a nebylo úplné, protože některé vozy v době přečíslování byly již vyřazeny. Pro lepší přehlednost je ponecháno druhé obsazení od č. 4051 výše ucelené. U novějších dodávek používán motor o výkonu 210 k (154,5 kW).

(8) - V r. 1978 byl do zkušebního provozu zařazen prototyp autobusu Karosa B 731. Nebyl majetkem DP Praha. Původně označen č. 9000, ještě v témže roce přečíslován na č. 5000 a v r. 1979 na č. 3000. V listopadu 1980 byl vrácen výrobnímu záводу a nahrazen dalším prototypem, který byl opět označen č. 3000 (II.). Oba nebyly v evidenčním stavu a měly zvláštní SPZ.

(9) - Autobusy Karosa C 734 č. 3001-3005 byly sice dodány koncem roku 1981, ale do provozu byly zařazeny a vykazovány až od ledna 1982.

(10) - Autobusy Karosa B 731 č. 3344 a 3428-3430 byly uvedeny do provozu až v lednu 1983, nejsou proto do stavu v r. 1982 započítány.

(11) - V březnu 1983 byly výrobcem zapůjčeny ke zkouškám uzavřených kabin pro řidiče autobusy Karosa B 731 označené č. 3998 a 3999.

- (12) - Vzhledem k poškození zadní části Ikarusu 280.08 č.4098(II.) a přední části vozu č.4071(II.), byla přední část vozu č.4098(II.) spojena v listopadu 1981 se zadní částí vozu č.4071(II.). Vozu bylo ponecháno označení 4098(II.). Koncem roku 1983 byla přední část vozu č.4071(II.) po opravě spojena se zakoupenou zadní částí linkového autobusu Ikarus 280.10. Tím vznikl autobus č.4071(III) pouze se třemi dveřmi.
- (13) - Vůz č.6423 převzat až po odstranění závady.
- (14) - Přechíslovány v uvedeném pořadí.
- (15) - Dodány v modré barvě.
- (16) - Vozy č.4193(II.), 4234(II.) a 4244(II.) vybaveny automatickou převodovkou.
- (17) - Dodán v červené barvě.
- (18) - S kabinou pro řidiče.

Tabulka XX.: Technické parametry osobních vozů metre

T y p	R 1 (1) 1971	Ečs 1973-1976	81-7171 1978-1985	81-7141 1978-1985
Rok výroby				
Výkon motorů (kW)	84	70 (2)	110	110
Počet náprav a motorů	2 x 4	4	4	4
Výkon celkový (kW)		288	440	440
Délka přes spřáhla (mm)	32 480	19 206	19 206	19 206
Délka skříně	2 x 15 840	18 810	18 810	18 810
Sířka skříně	2 900	2 712	2 712	2 712
Výška skříně	3 500	3 662	3 662	3 662
Vzdálenost otočných čepů	11 000	12 600	12 600	12 600
Rozvor náprav	2 100	2 100	2 100	2 100
Hmotnost vozu (kg)	2 x 23 000	32 500	33 000	33 500
Maximální rychlost (km/hod.)	80	80 (3)	90	90
Počet míst k sezení	2 x 44	42	42	44
Počet míst k stání	2 x 168	220	218	233
Maximální obsaditelnost	2 x 212	262	260	277
Počet vehodů pro cestující	2 x 3	4	4	4
S řídicí kabinou	+	+	+	-
Bez řídicí kabiny	-	-	-	+
Vyobrazení	M 4	M 1	M 2	M 3

Poznámky :

- (1) - Prototyp vyroben n.p. ČKD Praha
- (2) - Některé prameny udávají výkon 80 kW
- (3) - Některé prameny udávají maximální rychlost 90 km/hod.



Tabulka XXI.: Technické parametry speciálních vozidel metra (hnačí vozidla)

Typ Výrobce Rok dodání	T 212.1 A 1973, 1978	MUV 72-M B 1974	MUV 69 1982-1984	Matisa PV-6 C 1974	K 355 PT D 1977
Délka přes spřáhla (mm)	7 220	6 757		6 700 (3)	16 240
Délka škríně	6 000	6 150		5 800	2 710
Šířka škríně	2 430	2 500		2 300	3 350
Výška škríně	3 330	2 310		2 2	4
Počet náprav	2	2		3 000	10 000
Vzdálenost otočných čepů	2 800	4 200		1 100	1 500
Rozvor náprav		4 810			
Výška podlahy					
Výška plošin		950		600	
Šířka vchodů		7 480		11 000	42 000 (4)
Hmotnost vozů (kg)	24 000			92	265
Výkon motorů (kW)	170 (1)				
Vyobrazení, (poznámky)	M 5	M 7 (5)		M 8 (6)	M 6 (7)

**Poznámky :**

- A - Turčianské strojárne, n.p. Martin
- B - Mechanizace tratového hospodárství Brno
- C - Matisa, Svýcarsko
- D - Plasser a Theurer, Rakousko
- (1) - Motor T 930-51; katalyzační tlumič výfuku KTD T-930
- (2) - Motor T 928-2
- (3) - Bez měřících ramen
- (4) - Hmotnost vyzbrojeného vozu
- (5) - Vozy č. M1-M3 (pův. 93-95) mají hydraulickou ruku HR-2502 za kabinou, č. M4 (pův. 96) na konci plošiny
- (6) - Rozpětí měřících ramen 2 x 5 m
- (7) - Motor Klockner-Humboldt-Deutz typu BF 12L 413, opatřený katalyzačním tlumičem výfuku

Tabulka XXII.: Technické parametry speciálních vozidel metra (vlečné vozy)

Typ Výrobce Rok výroby	PVd A 1973	PV A 1973-1974	PVK A 1973	ZVs 1934	ZVz 1934
Délka přes spřáhla (mm)	7 620	5 624	5 600		
Délka skříně	7 000	5 000			
Šířka skříně	1 910	1 310			
Výška skříně	2	2	2		
Počet náprav	4 200	3 500	3 500		
Rozvzor náprav	700	700	700		
Průměr kol	810	810	870		
Výška podlahy	3 900	3 150	5 000		
Hmotnost prázdného vozu (kg)	16 000	10 000	10 000		
Nosnost (kg)	18,9	12,5	6,0		
Ložná plocha (m <sup>2</sup> )		6,25			
Objem ložného prostoru (m <sup>3</sup> )		500			
Výška postranic (mm)					
Vyobrazení	M 10	M 9			

Poznámka :

A - Mechanizace traťového hospodářství Brno

Tabulka XXIII.: Technické parametry autobusů

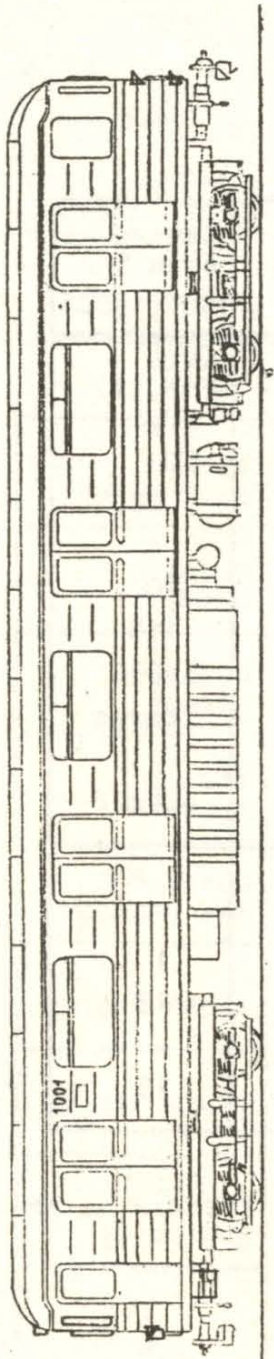
Značka Typ/ Rok dodání (výroby)	Karosa SM 11 1975-1979	Karosa SL 11 1975	Karosa SD 11 1979	Karosa B 731 1982-1985
Motor	ML 634	ML 634	ML 634	ML 635
Výkon (kW)	154,4	154,4	154,4	148,5
Výkon (k)	210	210	210	202
Otáčky (1/min)	2 000	2 000	2 000	2 100
Počet válců	6	6	6	6
Vrtání $\phi$ (mm)	130	130	130	130
Zdvih (mm)	150	150	150	150
Objem válců (cm <sup>3</sup> )	11 940	11 940	11 940	11 940
Výrobce karoserie	Karosa	Karosa	Karosa	Karosa
Počet náprav	2	2	2	2
Použité pneumatiky	10,00-20	10,00-20	10,00-20	10,00-20
Hmotnost vozu (kg)	7 800	8 370	9 200	9 400
Počet dveří pro cestující	3	2	2	3
Počet míst k sezení	29	45   47+)	47	31
Počet míst k stání	67	30   -	-	59
Maximální obsaditelnost	96	75   47+)	47	90

+ ) Platí pro  
ŠL 11 Turist

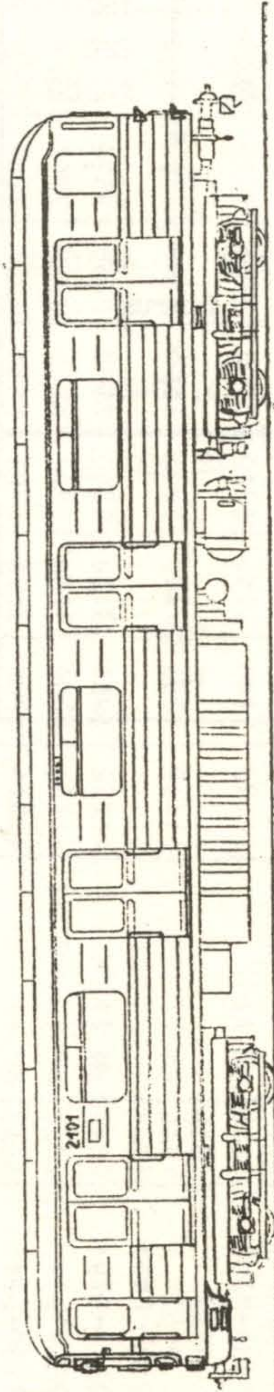
Poznámka :

Ve všech případech se jedná o katalogové údaje.

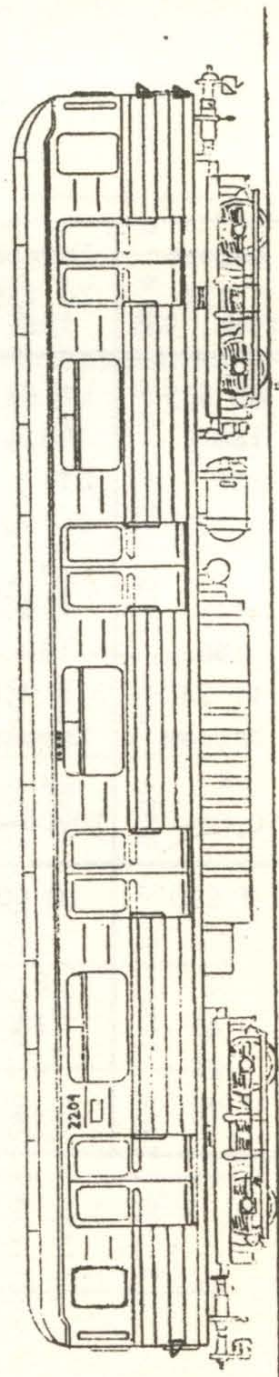
Karosa C 734 1982, 1985	Karosa LC 735 1985	Ikarus 280.08 1977   1978-1985		Ikarus- Avia 553 1978	Ikarus Avia 543 1983 (1980)
ML 635 148 201 2 100 6 130 150 11 940 Karosa 2 10,00-20	ML 635 155,4 211 2 100 6 130 150 11 940 Karosa 2 10,00-20	RABA-MAN D 2156HM6U 142 192 2 100 6 121 150 10 350   10 690 Ikarus 3 11,00-20	2156HM6U 162 220 2 200 6 102 110 10 690 Ikarus 3 11,00-20	AVIA 58,8 80 3 000 4 102 110 3 596 Ikarus 2 6,5x20	AVIA 712.11 58,8 80 3 000 4 102 110 3 596 Ikarus 2 6,5x20
9 600 2 45 27 72	10 600 2 44 - 44	12 500 4 37 103 140	4 300 1 19 - 19	4 300 1 19 - 19	



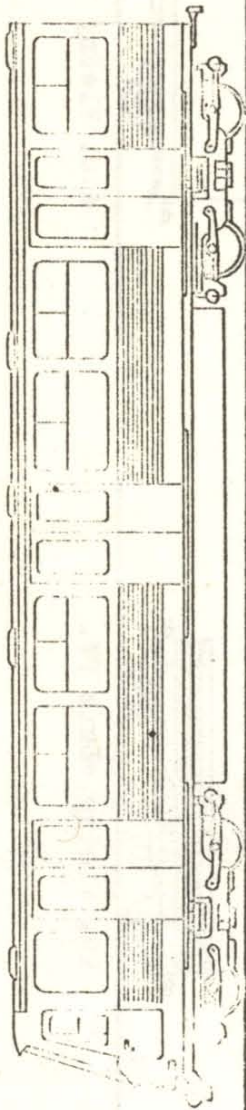
M1. Vůz metra typu Eös.



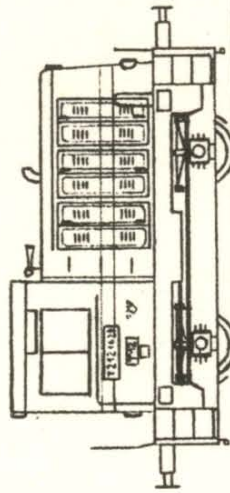
M2. Řídicí vůz metra - typ 81-7171.



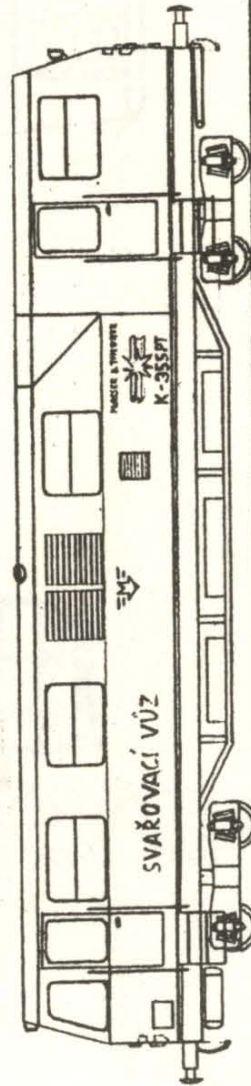
M3. Vložený vůz metra - typ 81-7141



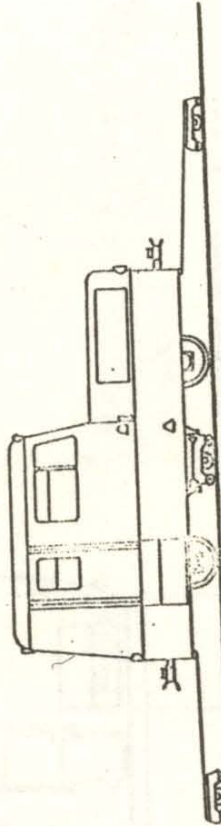
M4. Prototyp vozu metra (rychlodrážního vozu) Tatra R1  
(na obrázku polovina jednotky)



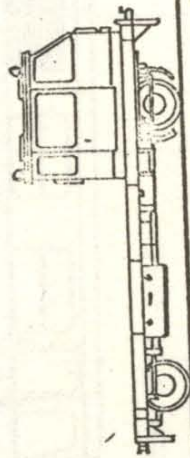
M5. Lokotraktor T 212.1



M6. Svařovací vůz kolejnic metra K 355 PT Plasser-Theurer



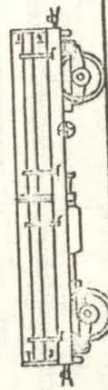
M8. Měřicí vůz Matisa PV-6.



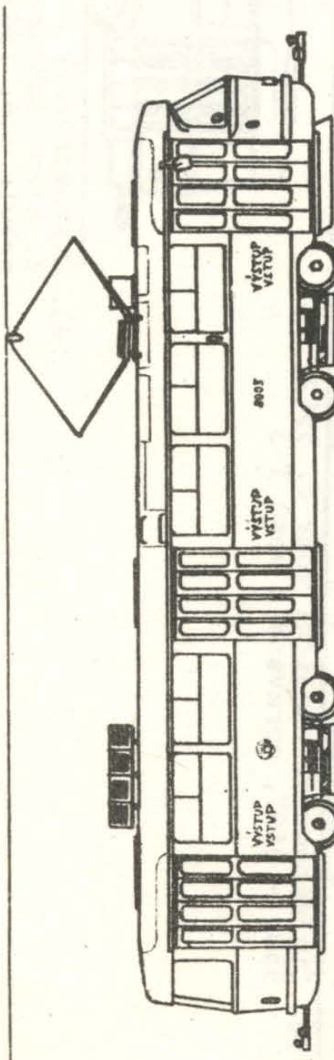
M7. Motorový univerzální vozík MUV 72-M



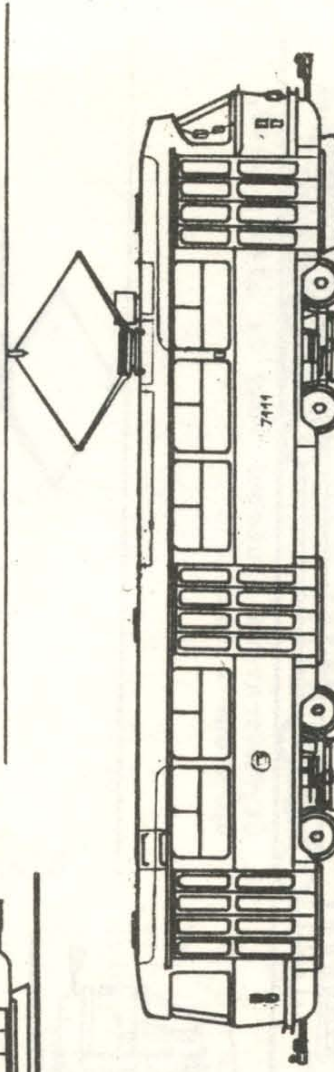
M10. Vlečný vozík Pvd.



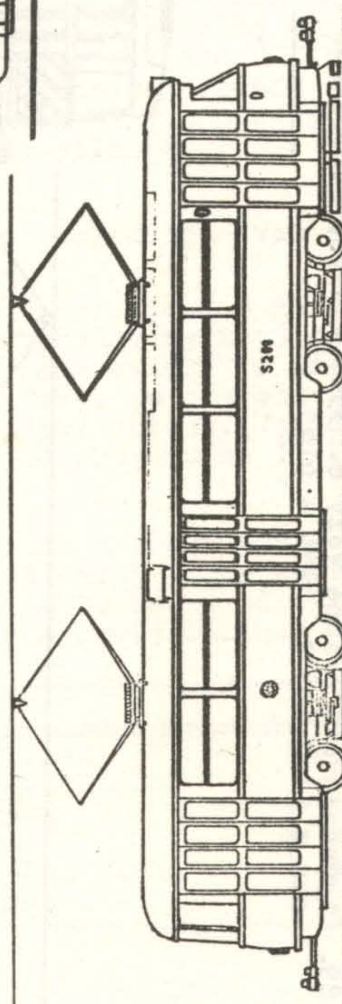
M9. Vlečný vozík PV.



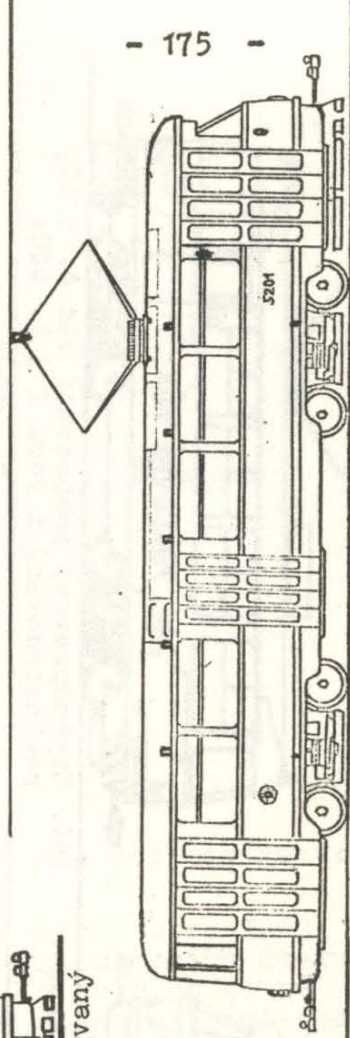
185. Tyristorové čtyřnápravové vozy T 3 M, rekonstruované z vozů T 3. Vyobrazení odpovídá vozům č. 8005, 8006; vozy č. 8007 - 8106 měly kryt odporů na střeše bez postranních žaluzií.



186. Čtyřnápravové motorové vozy T 3 SÚ. Vyobrazení odpovídá sérii 7071 - 7150; vozy do č. 7070 mají směrová a poziční světla oválného tvaru (jako předchozí dodávky vozů T 3), č. 7001 - 7020 mají velké stropní větrací kryty.

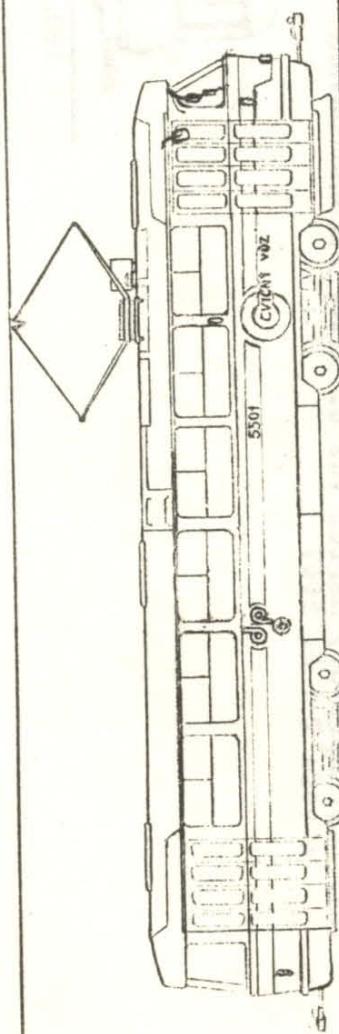


187. Čtyřnápravový měřicí vůz č. 5200, rekonstruovaný z vozu T 1 č. 5007

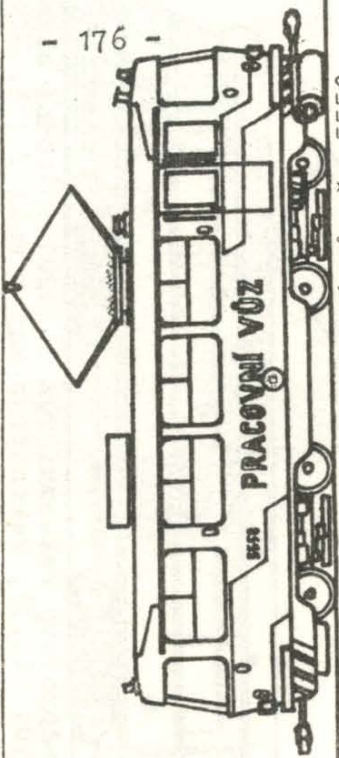


188. Čtyřnápravový reklamní vůz č. 5201 (původně označený č. 4101 (II.)), rekonstruovaný z vozu T 1 č. 5048

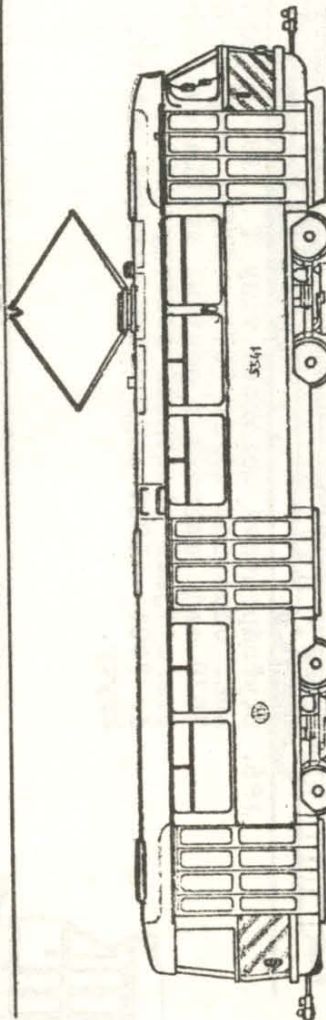




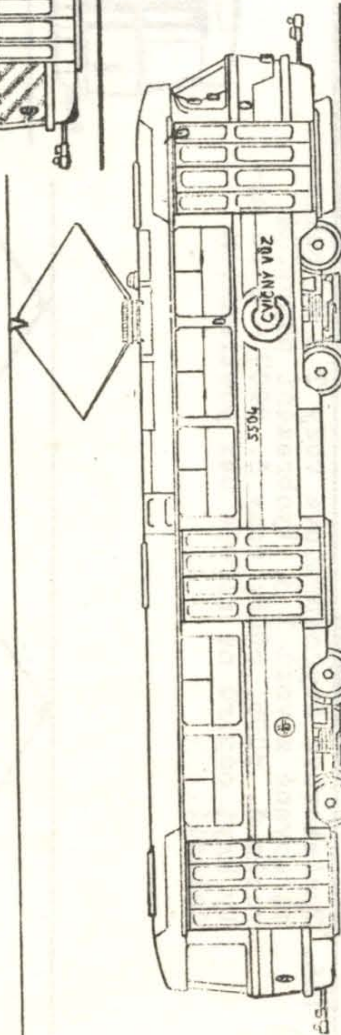
189. Čtyřnápravové cvičné vozy č. 5501 a 5503, rekonstruované z vozů T 3 č. 6190 a 6163



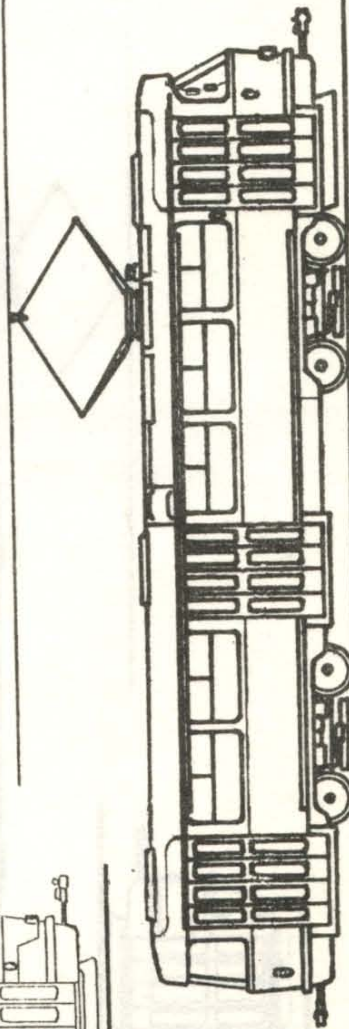
190. Čtyřnápravový posunovací vůz č. 5550, rekonstruovaný z vozu T 3 č. 6284



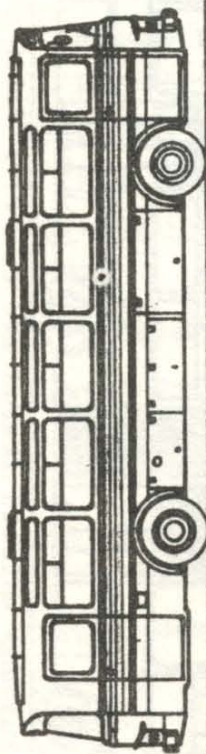
191. Čtyřnápravové služební vozy č. 5540 - 5549, upravené z vozů T 3



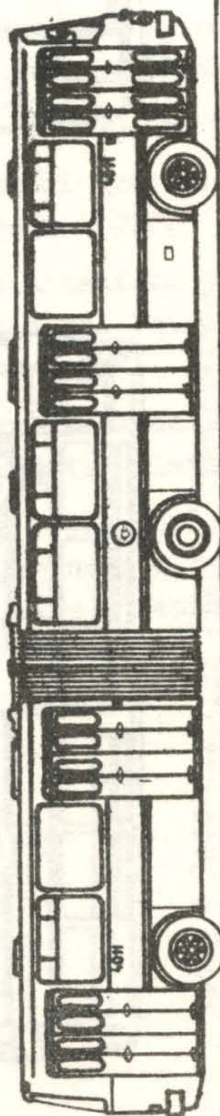
192. Čtyřnápravové kondiční vozy č. 5502, 5504 - 5507, upravené z vozů T 3



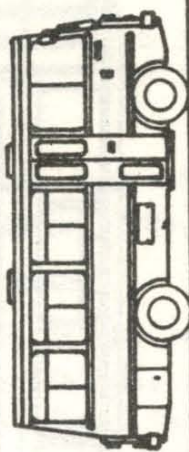
193. Čtyřnápravový reklamní vůz č. 5519, rekonstruovaný z vozu T 3 č. 6129. Zobrazen je předpokládaný vzhled, protože úprava vozu nebyla v r. 1985 dokončena a nejsou známy všechny podrobnosti ani konečné provedení nátěru a nápisů.



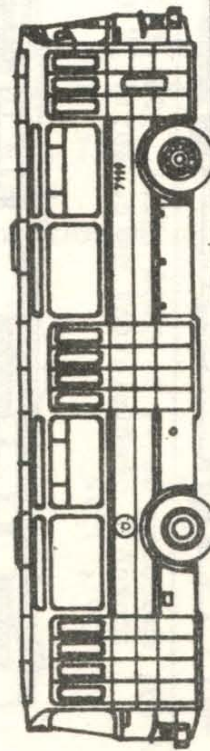
A 84. Autobusy ŠL Turist č. 5943, 5944 (později přečíslované na č. 7311 a 7310) a č. 7312; vozy č. 5943 a 5944 měly pod okny dva úzké pruhy; vůz č. 7312 byl dodán v běžné barevné kombinaci.



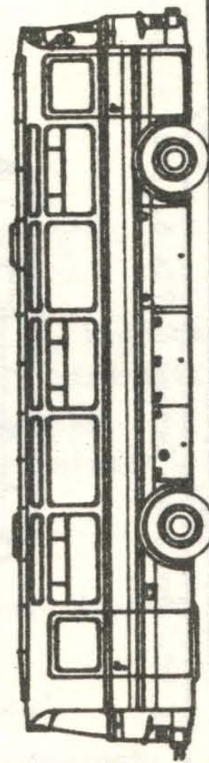
A 85. Autobusy Ikarus 280.08 č. 4000 - 4050, 4051 - 4344 (II.). Vozy č. 4305 - 4344 (II.) mají nad 2., 3. a 4. dveřmi signalizaci pro ukončení nástupu téhož typu jako nové autobusy Karosa.



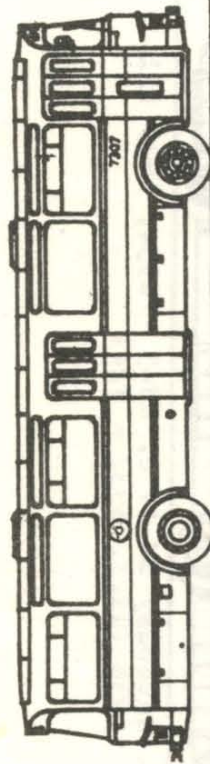
A 86. Autobusy Ikarus Avia č. 4501 (II.), 4502 (II.)



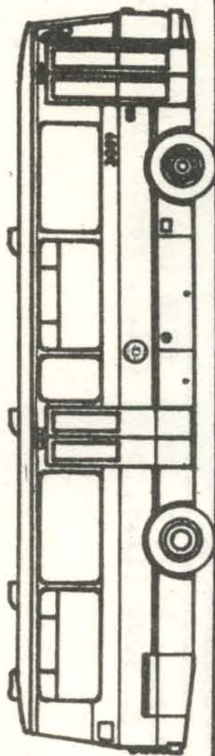
A 87. Autobusy ŠM 11 č. 6845 - 6934, 6935 (II.), 6936 (II.), 6937 - 7241



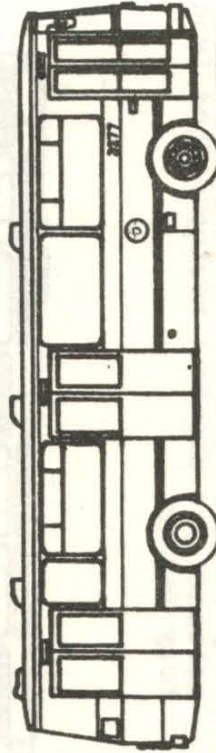
A 88. Autobusy ŠD 11 č. 6935, 6936 (později přečíslovány na č. 5000 (II.), 5001 (II.), resp. 7500, 7501)



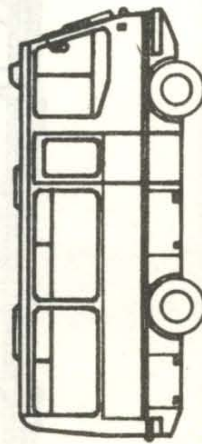
A 89, Autobusy ŠL 11 č. 5050 (II.), 5051 (II.)  
(později přečíslované na č. 7551), 7306,  
7307, 7552



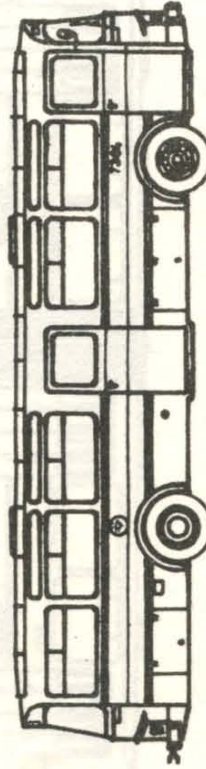
A 90, Autobusy Karosa C 734 č. 3001 - 3019



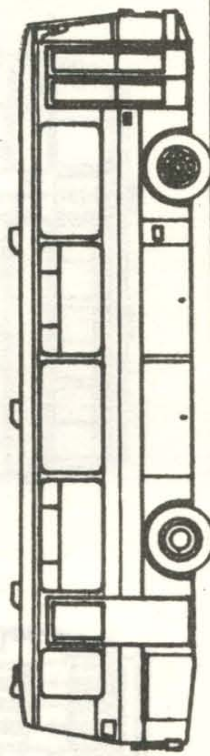
A 91, Autobusy Karosa B 731 č. 3201 - 3844,  
3998, 3999. Prototypy č. 9000 (resp. 5000,  
3000) a 3000 (II.) se lišily jiným nátěrem.



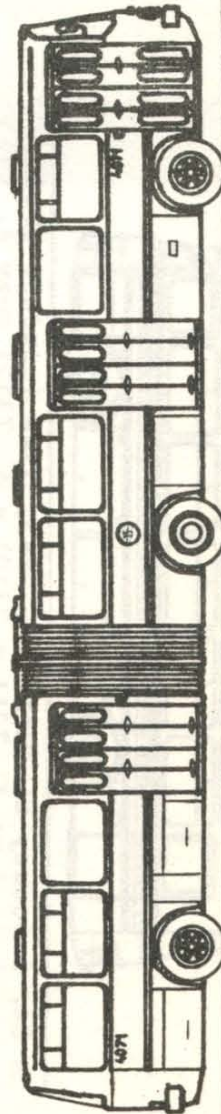
A 92, Autobus Ikarus Avia č. 4502 (III.)



A 93, Autobusy ŠL 11 č. 7302, 7304



A 94, Autobus Karosa LC 735 č. 3170



A 95. Rekonstruovaný autobus Ikarus 280 č. 4071. Zadní část převzata z vozu  
typu 280.10. Provedení některých detailů (umístění evidenčního čísla  
a úprava bočních oken, resp. umístění boční orientace) na zadním dílu  
není spolehlivě doloženo.

P R A M E N Y  
=====

Časopisy : Pražský dopravák, Zpravodaj KPMD,  
Železniční technika 1984, 14, č. 2, s. 51-77

Deníky - zejména Večerní Praha

Interní materiály DP (statistické ročenky, oběžníky, komplexní  
rozbory činnosti a hospodaření, seznamy linek, plány sítí,  
informační letáky, srovnávací tabulky jízdních řádů,  
chronometrážní karty, jízdní řády, projekty organizace MHD,  
studie projektů organizace MHD atd.),  
propagační a informační brožury DP.

Materiály NVP (usnesení rady NVP, rozhodnutí odboru dopravy  
NVP, služební korespondence OD NVP).

Sčítání lidu, domů a bytů 1980. MS ČSÚ Praha 1982.

Praha. Základní komunikační systém. Historie, současnost,  
perspektivy. PÚDIS Praha 1977.

Rozvoj Prahy a její socialistická budoucnost.  
MV Social.akad. ČSSR a NVP Praha 1985.

Osobní informace pracovníků Národního výboru hlavního města  
Prahy a Dopravních podniků hlavního města Prahy, koncern.

Autoři děkují především M. Hornové, Ing. V. Kočímu, Ing. J.  
Přívorovi a Ing. J. Vegnerovi, jejichž informace  
přispěly v největší míře k zaplnění mezer v některých  
údajích.

O B S A H

=====

Předmluva . . . . .	3
Vývoj území a osídlení Prahy . . . . .	4
Vývoj sítě metra do roku 1985 . . . . .	6
Vývoj kolejové sítě el. drah v letech 1974-1985 . . . . .	15
Chronologický přehled změn kolejové sítě . . . . .	22
Linky . . . . .	45
Chronologický přehled změn ve vedení linek . . . . .	65
Provoz . . . . .	98
Tarif a odbavování . . . . .	116
Vozy . . . . .	119
Prameny . . . . .	179

P. Fojtík, S. Linert, Ing. F. Prošek  
PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1974 - 1985

-----  
Vydal : Kroužek přátel městské dopravy Kulturního domu Dopravních podniků hl.m. Prahy

Grafická úprava : Ing. Jan Vegner

Obrázky a schemata kreslil : Ing. Ivo Mahel

Vydání 1., Praha 1986, náklad výtisků

Publikace je určena jen pro vnitřní potřebu KPMD !

N e p r o d e j n é !

Opravy tiskových chyb

Na str. 12 v tabulce II. ve sloupci 4 (typ stanice) opravte údaj u stanice Sokolovská (B) takto:

Sokolovská (B)            3RS

Na str. 12 v tabulce II. ve sloupci 8 (počet prostupů mezi střední a krajní lodí u vadených stanic) doplňte údaje u těchto stanic:

Městek (B)                    18

Náměstí Republiky            18

Národní třída                15

Sokolovská (B)                13

Na str. 15 na závěr bodu 4 druhého odstavce doplňte text:

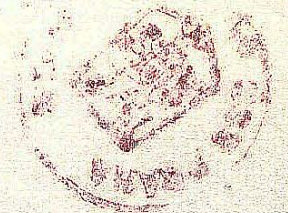
Velký provozní význam ovšem mělo v roce 1980 zdvoukolejnění stávajícího manipulačního úseku na Palmovce přes přejezd ČSD a jeho op. tovné uvedení do pravidelného provozu s cestujícími (po 49 letech). Tím byly umožněny nové přepravní vztahy v této oblasti.

Na str. 42 opravte text posledních dvou řádků takto:

5.12. (D)      Radošovičská - nádraží Hostivař  
                   D      vybudovány nové oblouky na smyčce Radošovičská ve směru z (do) Hostivaře. Do provozu uveden pouze odjezdový oblouk. (Vjezdový oblouk uveden do provozu až 17.7.1986 .)

Na str. 108 v tabulce K. je v řádku pod datem uveden počet linek, teprve další řádky se vztahují k odstavci "délka linek". Horní část prvního sloupce tabulky tedy opravte takto:

	1965
počet linek	28/25/
délka linek /km/	
- celková	347,3
- pravidelná	12,4
- nejdelší linka	17,3
- nejkratší linka	4,4



Na str. 130 na konci 2. odstavce (na závěr pojednání o autobusech ŠK) doplňte text:

... Autobusy ŠK č. 7302, 7304 a 7552 měly...

Na str. 163 v Přehledu vozového parku opravte u autobusu č. 7552 chybný údaj o vyobrazení A89 na správný A 93.

Na str. 178 u vyobrazení A89 vypusťte část textu:

... a snad č. 7552.

Na str. 178 u vyobrazení A93 doplňte text:

... 7304, 7552