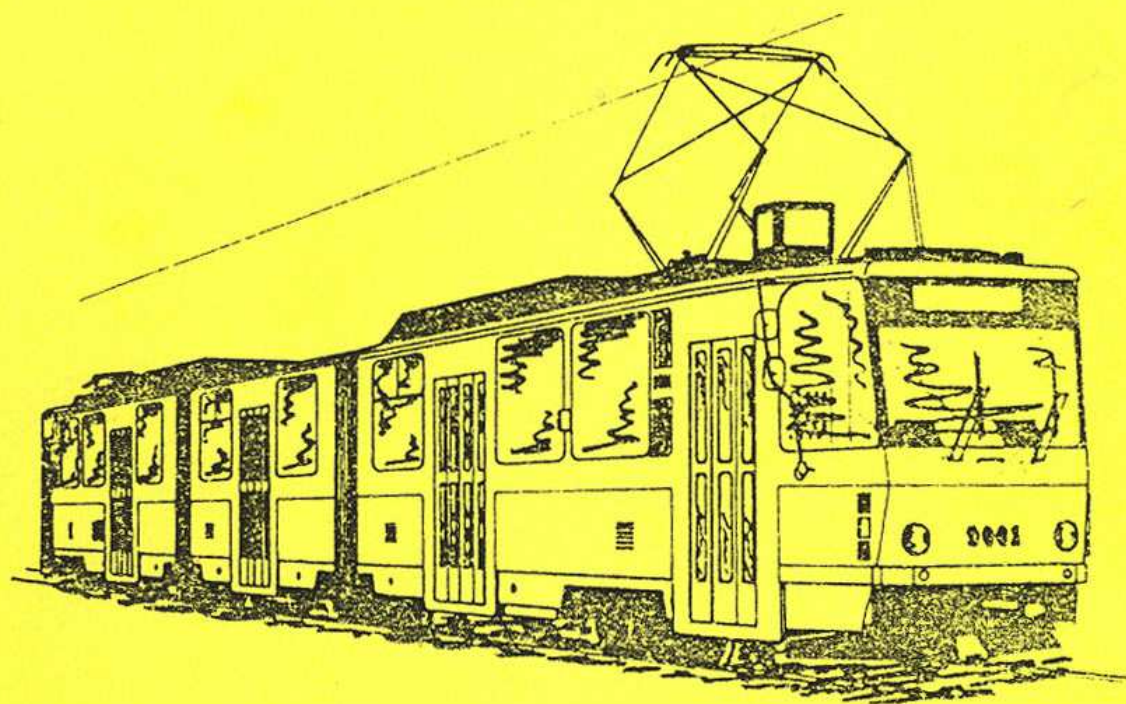


**PRAŽSKÁ**  
**MĚSTSKÁ DOPRAVA**

**1986-1990**



© Jan Čech, Pavel Fojtík, František Prošek

ISBN 80-901067-2-2

## PŘEDMLUVA

Kroužek městské dopravy ve spolupráci se Společností městské dopravy touto brožurou navazují na soubor obdobných publikací, vydaných Kroužkem v letech 1980 - 1990:

- Pražská koňka (v roce 1980)
- Pražské elektrické dráhy 1891-1907 (v roce 1981)
- Pražská městská doprava 1907-1918 (v roce 1982)
- Pražská městská doprava 1918-1945 (3 svazky, 1983-1984)
- Pražská městská doprava 1945-1974 (4 svazky, 1985)
- Pražská městská doprava 1974-1985 (v roce 1986).

Jednotlivá časová období, na která byla historie pražské dopravy uvedenými pracemi rozdělena, byla ve srovnání s touto publikací většinou podstatně rozsáhlejší. Byla vymezena daty určujícími charakteristické vývojové etapy pražského dopravního systému. Po vydání poslední publikace jsme nepředpokládali brzké vydání další, která by se týkala opět aktuálního období. Častější hlasy, volající i po zveřejňování aktuálních souhrnných informací nás nakonec vedly k rozhodnutí věnovat se i nadále této tématice a to v kratších časových intervalech. Záměr autorů je následující. V pětiletých intervalech (bez závislosti na významných datech) by měly být vydávány souhrnné publikace, zpracované stejným způsobem jako léta 1974 - 1985. Kromě toho by jednodušší tiskovou formou byly stejně zaměřené publikace vydávány také jako ročenky, vždy za uplynulý rok.\*<sup>1)</sup> Ročenkami by měl být urychlen přísun základních informací všem zájemcům a kromě toho v nich budou publikovány i některé méně významné události a komentovány podrobněji některé akce. V souhrnných publikacích o větším časovém rozpětí na některé informace z praktických důvodů nezbyvá místo. Časový odstup pro zpracování pětiletých období kromě souhrnného hodnocení a srovnávání delších časových úseků umožňuje také upřesnění některých informací, které obvykle nejsou k dispozici hned na počátku následujícího roku. Pokud se podaří uvedený autorský a vydavatelský záměr realizovat, věříme, že si obě publikační řady získají svůj okruh zájemců a pomohou průběžně dokumentovat a zpracovávat historii pražské městské hromadné dopravy.

---

<sup>1)</sup> Prvním případem byla publikace Pražská městská doprava 1990, SMD, Praha 1991.

## VÝVOJ MĚSTA A JEHO SPRÁVY

Rozsah území města se změnil za sledované pětileté období jen nepatrně. K 1.1.1986 byla provedena na základě usnesení vlády č. 351 z 17.12.1985 změna hranic mezi hl.m. Prahou a Středočeským krajem na jihozápadním okraji města, kde novou hranici tvoří nyní dálniční okruh H1. Změna se dotkla pražských katastrálních území Řeporyje a Třebonice a vnějších území Chrástany, Jinočany, Ořech a Zbuzany. Ke Praze bylo připojeno 143,19 ha, od Prahy odloučeno 12,16 ha a saldem byl tedy územní zisk pro Prahu o ploše 131 ha. K dalším územním změnám tohoto druhu nedošlo, plocha Prahy zůstala již beze změny a činila po zaokrouhlení 497 km<sup>2</sup>.

Uvnitř města bylo provedeno několik dílčích úprav hranic městských obvodů i katastrálních území. Kromě toho byla poprvé v moderní historii Prahy vytvořena dvě katastrální území zcela nová. Od 1.1.1988 to bylo k.ú. Černý Most, vzniklé z částí Dolních Počernic, Horních Počernic, Hostavic a Kyjí a od 1.1.1989 k.ú. Kamýk z částí Lhotky, Libuše a Modřan. Účelem vzniku nových katastrů bylo zejména přesnější vymezení působnosti orgánů státní správy i když v každém z obou případů v opačném smyslu. Černý Most, kde vznikala v té době dvě stejnojmenná sídliště, byl zahrnut do působnosti Obvodního národního výboru v Praze 9, Kamýk, kde již byla výstavba prakticky dokončena, byl naopak převeden do působnosti Místního národního výboru v Praze 4 - Modřanech. Obdobná správní úprava, avšak bez vzniku nového katastru, byla provedena již dříve - k 26.11.1987 také v Praze 4, kde k územnímu obvodu MNV v Praze 4 - Chodově byly připojeny všechny části katastrálních území Háje a Chodov, dosud přímo spravovaných ONV v Praze 4 a části k.ú. Hostivař a Záběhlíky z Prahy 10 (tyto části byly připojeny k Hájům, resp. k Chodovu). Tím byla správně a územně sjednocena sídlištní zástavba, přičemž územní obvod MNV byl pojmenován místním názvem Jižní Město; samotný název MNV byl změněn na MNV v Praze 4 - Jižním Městě - Chodově, snad ke zdůraznění sjednocení staré a nové zástavby. Rovněž v oblasti Jihozápadního Města byla k 1.1.1989 provedena obdobná územní úprava: ke Stodůlkám byly připojeny části Jinonic a Řeporyjí a toto území, včetně k.ú. Třebonice, bylo svěřeno do správy MNV Stodůlky, který měl dosud působnost pouze v původní staré zástavbě Stodůlek.

Dnem 24.11.1990 nabyl účinnosti nový zákon ČNR č. 418/1990 Sb. o hlavním městě Praze, obsahově navazující na zákon č. 367/1990 Sb. o obcích. Těmito zákony byly zrušeny národní výbory všech stupňů a samostatná působnost a část státní správy (tj. přenesené působnosti) převedena na obce, resp. jejich úřady, další část státní správy pak na nově vzniklé okresní úřady. V Praze, která je i nadále uvedeným zákonem definována jako jedna obec, avšak se zvláštním postavením, byly zvoleny a vytvořeny orgány města a městských částí. Samostatnou působnost reprezen-

tují zastupitelstva a rady zastupitelstev, přenesenou působnost na úrovni města Magistrátní úřad a na úrovni městských částí obvodní a místní úřady. Městské části vznikly z území, kde dříve působily místní národní výbory a ze zbytků území, kde působily jako základní obvodní národní výbory; z hlediska samostatné působnosti není nyní mezi městskými částmi žádný rozdíl, sféra přenesené působnosti byla upravována postupně v následujícím období tzv. Statutem hl.m. Prahy. Městských částí bylo 56: Praha 1, 2, 3 a 7 jako dřívější obvody, Praha 4, 5, 6, 8, 9 a 10 v rozsahu katastrálních území, na kterých nepůsobily do 24.11.1990 MNV a m.č. Běchovice, Benice, Březiněves, Čakovice, Ďáblice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Dolní Počernice, Dubeč, Horní Měcholupy, Horní Počernice, Chodov, Kbely, Klánovice, Koloděje, Kolovraty, Královice, Křeslice, Kunratice, Kyje, Letňany, Libuš, Lipence, Lochkov, Lysolaje, Modřany, Nebušice, Nedvězí, Petrovice, Přední Kopanina, Radotín, Řepy, Řeporyje, Satalice, Slivenec, Stodůlky, Suchdol, Šeberov, Štěrboholy, Uhřetěves, Újezd, Újezd nad Lesy, Velká Chuchle, Vinoř, Zbraslav, Zličín. Existenci všech 112 katastrálních území bez změn názvů potvrzovala příloha zákona č. 418/1990 Sb.

Počet obyvatel se významně nezměnil, nárůst o 22 194 (k 31.12.1985 1 193 023, k 31.12.1990 1 215 217 obyv.) byl způsoben pouze migrací (přirozený úbytek 18125, migrace 40319). Nadále však docházelo ke změnám v rozsídlení a to ve stejném smyslu jako v předcházejících letech. Pokračovala výstavba sídelních celků na okraji města a jeho centrální část se vylidňovala. Větší plošná rekonstrukce probíhala pouze v oblasti Žižkova, ale i tam s nižší hustotou bydlících. V jednotlivých letech byly dokončeny a předány následující počty nových bytů: 1986: 8397, 1987: 7094, 1988: 5953, 1989: 7381, 1990: 5470. Z okrajových sídlišť byly z hlediska počtu předaných bytů významné následující lokality: Barrandov, Berounka, Bohnice, Horní Měcholupy-Petrovice, Jihozápadní Město-Nové Butovice, JZM-Lužiny, JZM-Velká Ohrada, Jižní Město I., Jižní Město II. (západ), Letňany, Modřany, Poděbradská, Řepy II.

## DOPRAVNÍ SYSTÉM MĚSTA

V automobilové dopravě po výrazném poklesu její intenzity v letech 1979-1980 a stagnaci v letech 1981-1982 došlo od roku 1983 k jejímu pozvolnému nárůstu, který pokračoval se zvyšující se dynamikou až do roku 1990. V prvním pololetí 1990 zaznamenal tento nárůst další podstatný skok, způsobený nově se vytvářejícími ekonomickými i politickými vztahy. Po dvojnásobném zvýšení cen pohonných hmot v uvedeném roce se intenzita osobní dopravy v podzimních měsících opět snížila na úroveň roku 1987, u dopravy nákladní se pokles prakticky neprojevil. Evidenční stav motorových vozidel na území Praha činil k 31.12.1990 428 769, z toho 336 037 osobních a dodávkových.

Výstavba a rekonstrukce pozemních komunikací pokračovaly obdobně jako v předcházejících letech. Ze staveb Základního komunikačního systému byly dokončeny a uvedeny do provozu následující komunikace:

- H1 (Slivenec - Lochkov, I. a II. stavba) - \* 1987, 1988,
- prosecká radiála (Liberecká) (pokračování od křižovatky s Rochlickou směrem k D8) - \* 1986,
- SDO (Roztyly - Spořilov - Komarovova) - \* 1987,  
(most A.Zápotockého - dokončení) - \* 1988,
- spořilovská spojka (D1 - Chodovská) - \* 1987,
- mimoúrovňová křižovatka I/12 x II/601 [Českobrodská x průmyslový polookruh] (tím dokončen průmyslový polookruh v úseku Komarovova - Mladoboleslavská) - \* 1986,
- nová ul. Dolnokrčská - \* 1989,
- nová ul. Lhotecká [=Pětiletky] - \* 1986,
- nová ul. Pobřežní (Ke Štvanici - Karlínské nám.) - \* 1988,
- nová spojka prosecká radiála - Tupolevova - \* 1986,
- rekonstrukce ul. Bělohorské (Vypich - Malý Břevnov) - \* 1986,
- rekonstrukce ul. Povltavské (stavba IV/1) - \* 1989,
- rekonstrukce ul. Plzeňské (Motol - Bílý beránek) - \* 1988,
- rekonstrukce ul. Rudé letnice (Radotín - Lochkov, I.stavba) - \* 1989,
- rekonstrukce ul. Vídeňské (V podzámčí - Zálesí) - \* 1987, 1988,
- most přes trať ČSD na Zlichově - \* 1988.

V systému městské hromadné dopravy lze konstatovat tendence stabilizační. Nejedná se jen o vedení linek, které bude podrobněji rozebráno v příslušné kapitole. Zdá se však, že v polovině 80. let se začalo poprvé projevovat snižování přepravní poptávky v širším centru města, kde již několik desetiletí dochází ke změně v jeho osídlení a urbanistické funkci. Tento pokles sice jen částečně, přesto však zřetelně, kompenzoval dále rostoucí nároky na dopravu v oblastech nové zástavby. Změnilo se i časové rozložení (denní variace) poptávky. Snížilo se vyhrocení ranní přepravní špičky a její absolutní hodnoty se prakticky vyrovnaly se špičkou odpolední. Vzrostl zájem o dopravu v dopoledním sedle, zde zejména v centrální oblasti, tj. v metru a tramvajích. Ve večerním období a ve dnech pracovního klidu poptávka dále klesala. Na tyto nové skutečnosti však nereagovala v plné míře přepravní nabídka. V Dopravním podniku se nevěnovala potřebná pozornost provádění a vyhodnocování přepravních průzkumů a úpravy v provozu byly proto prováděny ve značné míře pouze v případě vnějších tlaků. Snaha o racionalizaci se projevovala spíše v jednotlivých provozujících podnicích a jako její konkrétní odraz lze uvést přeměření jízdních dob v síti tramvajích, které se po zapracování výsledků do jízdních řádů projevilo výrazným zvýšením cestovní rychlosti. Pětileté období je samo příliš krátké k provádění hlubší analýzy vývojových trendů. Bude proto moci být hodnoceno až v kontextu s vývojem v dalším období i když i toto hodnocení bude obtížné s ohledem na absenci dostatečného počtu podrobných údajů.

Ve vlastním provozu MHD bylo patrné mírné zvýšení spolehlivosti povrchové dopravy, kde se snižoval počet neprovedených

spojů a zlepšovalo dodržování jízdních řádů; tato skutečnost byla zřejmá zejména v dopravě autobusové.

Po celé období se ve vazbě na rozvojové plány města zpracovávala i koncepce dopravy na dalších několik desítek roků. Již v roce 1981 uložilo plenární zasedání NVP aktualizovat směrný územní plán. Na rozdíl od předcházejících dokumentů se předpokládalo dosažení 1,2 mil. obyvatel na území města v roce 2000, omezovaly se zábory zemědělské půdy a proto namísto budování sídelních útvarů Běchovice-Újezd nad Lesy a Uhříněves-Kolovraty se předpokládala komplexní obnova vnitřní části města a měla se věnovat větší pozornost ochraně životního prostředí. Respektování těchto podmínek znamenalo prakticky vytvoření nového SÚP, který byl dokončen v roce 1985 a schválen usnesením vlády ČSR č. 23 z 21.1.1986. Po schválení tohoto materiálu byl aktualizován i tzv. Generální plán rozvoje hl.m. Prahy do roku 2000, s nímž vyslovila vláda ČSR souhlas dne 3.2.1987.

Na uvedené materiály navazovala v oblasti městské dopravy Komplexní studie výhledového řešení hromadné dopravy v Praze. Její zpracování vedl Útvar hlavního architekta a podílel se na ní odbor dopravy NVP s Ústavem dopravního inženýrství a Dopravní podniky - generální ředitelství a Metroprojekt. Práce na ní byly zahájeny začátkem roku 1986 a o rok později mohlo být provedeno vyhodnocení čtyř základních modelových variant. Kombinací dvou z nich, které se v multikriteriálním hodnocení umístily na předních místech, vznikla tzv. varianta syntetická, která navrhovala pětitrasový systém sítě metra s trasou D ve směru Letňany - Vysočany - Vinohrady - Pankrác - Libuš a s trasou E jako polookruhem v západním sektoru. Tato varianta byla doporučována jako jediná k dalšímu rozpracování a projednání všemi zpracovateli kromě generálního ředitelství Dopravních podniků. To prosazovalo nadále tzv. 2.variantu, která se umístila na druhém místě a obsahovala radiální trasu D Pankrác - Libuš a okružní trasu E; zároveň se v DP zpracovával koncept rozvoje tramvajové sítě v jižní části města, který by umožnil od výstavby trasy D upustit zcela. Přes tuto snahu doporučila Komplexní studie, dokončená k 31.3.1988, pětitrasový systém s tím, že trasu E je možné výhledově doplnit na celý okruh. Ne zcela uzavřená a dořešená zůstala otázka vedení trasy C v severní části Prahy (úsek IV.C). V tramvajové dopravě byl doporučován poměrně omezený rozvoj (Modřany, Barrandov, Dědina, Bílá hora - Řepy, Žižkov, Modřany - Nové Dvory), trolejbusy byly komentovány v podstatě pouze obecně jako možnost.

Po provedení a vyhodnocení připomínkového řízení měla být studie schválena radou NVP, ale s ohledem na stanovisko ČKPV ve věci okružní trasy metra bylo uloženo její další dopracování. Srovnávací studie variant rozvoje kolejové sítě MHD v Praze posoudila 3 varianty - 1. výsledné řešení Komplexní studie upravené dle připomínkového řízení a doplněné o rozvoj trolejbusové dopravy, 2. řešení dle námětu ČKPV, tj. se čtvrtou okružní trasou metra, tramvajovou obsluhou jižní části jižního sektoru a trolejbusovou dopravou, 3. upravené výsledné řešení Komplexní

studie s nahrazením trasy E metra tramvajovou dopravou a rovněž s rozvojem trolejbusů. Srovnávací studie, dokončená k 20.12.1989, potvrdila vhodnost řešení dle Komplexní studie, tj. pětistrasový systém s možností variantního technického řešení páté trasy E, doporučila nesporný rozsah úseku I.D Náměstí Míru - Zálesí a vedení úseku IV.C v krátké variantě mimo sídliště Bohnice.

Paralelně se Srovnávací studií se projednával samostatně program III. etapy výstavby pražského metra. Na základě usnesení rady NVP č. 244 z 12.7.1989 vysloveno na své 13. schůzi předsednictvo vlády ČSR souhlas s návrhem III. etapy a jeho předložením předsednictvu vlády ČSSR v tomto rozsahu a termíny uvedení jednotlivých staveb do provozu: IV.B Zápotockého - Černý Most II \* 1995, IV.C Fučíkova - Ládví \* 1999, opravná eskalátorů \* 1994, I.D oblast Vinohrady - oblast Pankrác \* 2003, 2. vestibul Hradčanská \* 1998. Vedení trasy IV.C zde bylo předpokládáno přes sídliště Bohnice, neurčitý rozsah I.D vyplýval z rozporů připomínkového řízení Komplexní studie (v této formulaci umožňoval i budování první části okružní trasy). Do projednání ve vládě ČSSR se návrh z různých důvodů již nedostal.

Z důvodu zjevného budoucího nedostatku finančních prostředků byl již začátkem roku 1990 rozsah III. etapy upraven tak, aby odpovídal nákladům ve výši 1,9 mld. Kčs ročně. Přitom byly vzaty v úvahu i reálné závěry Srovnávací studie, jejíž doporučení byla akceptována usnesením rady NVP z 28.2.1990. Z toho vyplynulo následné usnesení č. 133 z 12.4.1990, potvrzené usnesením mimořádného plenárního zasedání NVP č. M/1/P z 26.4.1990 k návrhu postupu výstavby pražského metra v letech 1991-2002, které stanovilo následující rozsah a termíny: IV.B beze změny, IV.C Nádraží Holešovice - Kobylisy \* 2002, opravná eskalátorů \* 1995, I.D Náměstí Míru - Zálesí \* 2000, 2. vestibul Hradčanská \* po roce 2002. Trasa IV.C se rozuměla mimo sídliště Bohnice, I.D bylo již specifikováno jako trasa radiální. S dopracováním návrhu úsporných opatření v období 1991-1995 měl být návrh předložen vládě ČR. V průběhu připomínkového meziministerského řízení se zejména z důvodu nejasných ekonomických podmínek ukázalo, že zprávu prakticky nelze dopracovat a proto ani do konce roku 1990 k projednání ve vládě nedošlo.

## VÝVOJ SÍTĚ METRA

V letech 1974-1985 byla realizována první etapa výstavby sítě pražského metra. V centru města vytvořily všechny tři provozované tratě trojúhelník, vytyčený stanicemi Můstek, Muzeum a Sokolovská. K 2.11.1985 dosáhly základní tratě stavební délky 28,449 km a 26,355 km provozní délky s 32 stanicemi (10 + 7 + 15). Kromě toho pojížděly vlaky metra dalších více než 6,2 km manipulačních úseků - traťových spojek a tratí do depa. Údržbě sloužila dvě depa (Kačerov a Hostivař) s rozsáhlými kolejišti a zkušebními tratěmi.



Ve sledovaném období se těžiště výstavby začalo přesouvat postupně z centra města. Pokračovaly a byly i dokončeny práce na dvou nových provozních úsecích trasy B (II.B a III.B). O změně charakteru městské zástavby v místech, kudy vede zejména úsek III.B svědčí i větší vzdálenost mezi stanicemi. Od roku 1980 držel v tomto směru primát mezistaniční úsek Budovatelů - Družby na II.C, měřící 1,428 km. Tato největší vzdálenost středů stanic byla překonána při zahájení provozu na úseku III.B v roce 1988 - vzdálenost stanic Smíchovské nádraží a Radlická měří 2,140 km. Nové maximum by mělo být dosaženo zřejmě až v případě realizace prodloužení trasy C do oblasti Kobylis a to jak v tzv. krátké, tak i dlouhé variantě; nejdelší mezistaniční vzdálenost by měla narůst minimálně o 200 m.

Zcela novým prvkem byla výstavba dvou stanic za manipulačního provozu na trase A a spojce SH (stanice Strašnická a Skalka). Jejich zprovozněním v roce 1987, resp. 1990 byla prodloužena linka m-A. Poprvé tak došlo v historii pražského metra k situaci, kdy je vhodné rozlišovat mezi dosud splývajícími pojmy "trať" a "linka" (přičemž v běžné terminologii se zpravidla hovoří o "trasách"). Soupravy m-A totiž v úseku Strašnická - Skalka pojíždějí po spojce do depa Hostivař (označované stavebně SH). Stanice Skalka leží na této spojce, nikoliv na trase (trati) A. Zmíněný úsek Strašnická - Skalka má zároveň nejdelší mezistaniční vzdálenost na m-A, neboť měří 1,394 km.

Celkem v letech 1986-1990 přibylo stavebních 9,502 km a 11,934 km provozních úseků s 9 novými stanicemi. (Větší provozní délka je dána skutečností, že v úseku Želivského - Depo Hostivař probíhal manipulační provoz už od roku 1985). K 31.12.1990 bylo s cestujícími provozováno 38,289 km tratí s 41 stanicemi. Základní údaje o nových traťových úsecích a stanicích jsou uvedeny v přehledných tabulkách.

Zásadním administrativním zásahem do sítě metra bylo v roce 1990 přejmenování 13 ze 36 existujících stanic a dvou z pěti stanic nově uváděných do provozu. Nové názvy stanic metra vstoupily v platnost usnesením rady NVP z 22.2.1990. Práce na změně orientačního systému započaly 11.5.1990 a byly dokončeny nejpozději do 22.11.1990. Přehled přejmenovaných stanic metra je uveden v tabulce II.

Ve sledovaném období se naplno rozeběhla výstavba pátého provozního úseku trasy B (V.B). Dne 22.11.1990 rozhodla rada NVP o definitivním pojmenování jeho stanic. Ve směru staničení (tj. do centra) jde o stanice Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny a Hůrka. Snad nejzajímavější stavbou tohoto úseku bude most mezi stanicemi Lužiny a Hůrka, který překlene údolí Prokopského potoka s retenční nádrží. Dosáhne délky 542 m (včetně ramp) a výška kolejí bude až 17 m nad terénem. V závěru období byly zahájeny také přípravné práce na čtvrtém provozním úseku (IV.B) Českomoravská - Počernická.

## Chronologický přehled výstavby tratí metra

V textu jsou použity následující orientační zkratky:

- N - zahájení provozu na novém traťovém úseku
- S - zahájení provozu nové stanice
- (X) - dočasné přerušení provozu
- (N) - obnovení provozu

11. 7.1987	S	stanice Strašnická (nový úsek s cestujícími Želivského - Strašnická)
1.11.1987	N	pravý traťový tunel Strašnická - Depo Hostivař
	(X)	levý traťový tunel Strašnická - Depo Hostivař
26.10.1988	N	Dukelská - Smíchovské nádraží
1. 5.1989	(N)	levý traťový tunel Strašnická - Depo Hostivař (dvoukolejný provoz po celé SH)
4. 7.1990	S	stanice Skalka (provoz s cestujícími nově Strašnická - Skalka)
22.11.1990	N	Florenc - Českomoravská

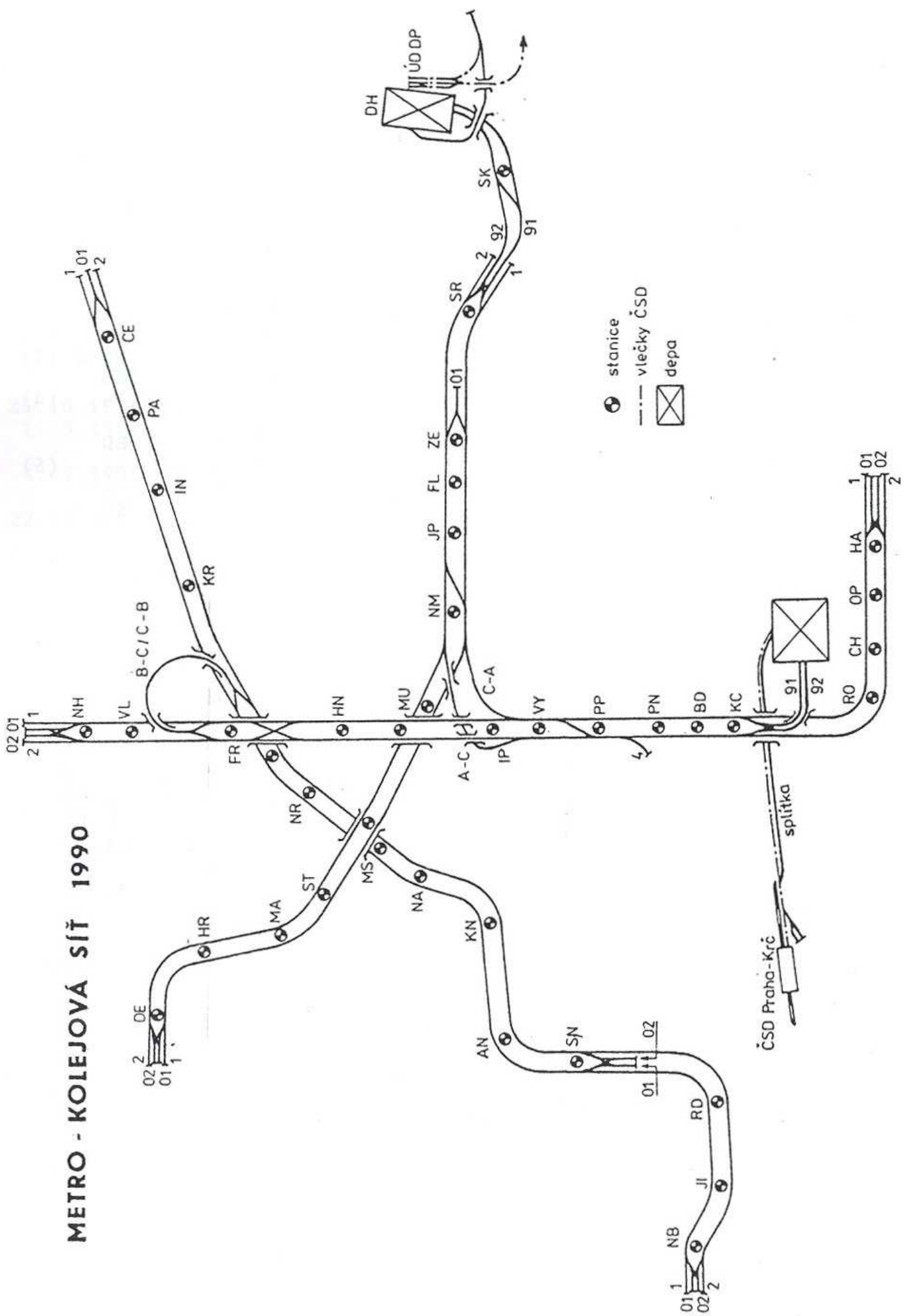
Vysvětlivky k tabulce I:

- 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 střední loď
  - 3RP = ražená trojlodní, pilířová
- 5...hloubka TK ve středu stanice (zaokrouhleno)
- 6...počet vestibulů
- 7...počet prostupů mezi střední a krajní lodí u ražených stanic
- 8...zkratka původního názvu stanice
- 9...poznámky:
  - (1) = druhý vestibul otevřen o několik roků později
  - (2) = původně schválený název Zápotockého
  - (3) = přestupní stanice
  - (4) = výstupy z metra ústí do odbavovací haly nádraží
  - (5) = původně schválený název Hakenova
  - (6) = zčásti budována povrchově a zakryta zeminou
  - (7) = budována za manipulačního provozu

Tabulka I: Seznam stanic pražského metra

Stanice	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Anděl	AN	B	2.11.85	3RP	37	2	27	MO	
Budějovická	BD	C	9. 5.74	HON	11	2	-	-	(1)
Českomoravská	CE	B	22.11.90	3RPZ	26	1	7	-	(2)
Dejvická	DE	A	12. 8.78	HON	11	2	-	LE	
Flora	FL	A	19.12.80	3RPZ	28	1	6	-	
Florenc (B)	FR-B	B	2.11.85	3RS	39	1	23	SO-B	(3)
Florenc (C)	FR-C	C	9. 5.74	HON	10	2	-	SO-C	(3)
Háje	HA	C	7.11.80	HON	18	2	-	KO	
Hlavní nádraží	HN	C	9. 5.74	HBS	7	-	-	-	(4)
Hradčanská	HR	A	12. 8.78	3RPZ	42	1	7	-	
Chodov	CH	C	7.11.80	HON	12	1	-	BD	
Invalidovna	IN	B	22.11.90	3RPZ	28	1	7	-	(5)
I. P. Pavlova	IP	C	9. 5.74	HOS	20	1	-	-	
Jinonice	JI	B	26.10.88	3RPZ	23	1	7	ŠV	
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	-	
Křižíkova	KR	B	22.11.90	3RPZ	35	1	7	-	
Malostranská	MA	A	12. 8.78	3RP	33	1	5	-	
Můstek (A)	MS-A	A	12. 8.78	3RSP	30	2	21	-	(3)
Můstek (B)	MS-B	B	2.11.85	3RS	41	1	18	-	(3)
Muzeum (A)	MU-A	A	12. 8.78	3RPZ	34	1	8	-	(3)
Muzeum (C)	MU-C	C	9. 5.74	HON	11	1	-	-	(3)
Nádraží Holešovice	NH	C	3.11.84	HON	7	2	-	FC	
Náměstí Míru	NM	A	12. 8.78	3RPZ	53	1	7	-	
Náměstí Republiky	NR	B	2.11.85	3RPZ	40	2	18	-	
Národní třída	NA	B	2.11.85	3RPZ	39	1	15	-	
Nové Butovice	NB	B	26.10.88	HON	5	2	-	DU	
Opatov	OP	C	7.11.80	HON	16	1	-	DR	
Palmovka	PA	B	22.11.90	HON	14	2	-	-	
Pankrác	PN	C	9. 5.74	HOS	15	1	-	ML	
Pražského povstání	PP	C	9. 5.74	HON	8	1	-	-	
Radlická	RD	B	26.10.88	HON	12	1	-	-	
Roztyly	RO	C	7.11.80	HON	5	1	-	PV	(6)
Skalka	SK	S H	4. 7.90	HOS	16	1	-	-	(7)
Smíchovské nádraží	SN	B	2.11.85	HON	11	2	-	-	
Staroměstská	ST	A	12. 8.78	3RPZ	28	1	8	-	
Strašnická	SR	A	11. 7.87	HON	7	1	-	-	(7)
Vltavská	VL	C	3.11.84	HON	25	1	-	-	
Vyšehrad	VY	C	9. 5.74	PHBS	4	2	-	GT	
Želivského	ZE	A	19.12.80	3RPZ	27	1	10	-	

# METRO - KOLEJOVÁ SÍŤ 1990



Tabulka II: Přehled stanic metra přejmenovaných v roce 1990

původní název	zkratka	nový název	zkratka	trasa
Budovatelů	BU	Chodov	CH	C
Družby	DR	Opatov	OP	C
Dukelská	DU	Nové Butovice	NB	B
Fučíkova	FU	Nádraží Holešovice	NH	C
Gottwaldova	GT	Vyšehrad	VY	C
Hakenova	*)	Invalidovna	IN	B
Kosmonautů	KO	Háje	HA	C
Leninova	LE	Dejvická	DE	A
Mládežnická	ML	Pankrác	PN	C
Moskevská	MO	Anděl	AN	B
Primátora Vacka	PV	Roztyly	RO	C
Sokolovská	SO-B	Florenc	FR-B	B
Sokolovská	SO-C	Florenc	FR-C	C
Švermova	SV	Jinonice	JI	B
Zápotockého	*)	Českomoravská	CE	B

\*) název změněn ještě před uvedením stanice do provozu

Tabulka III: Nové úseky pražského metra v letech 1986-1990

Tabulka IIIa: Označení úseků

trasa	stavba	úsek	počet stanic
A	III.A	Želivského - Strašnická	1
B	II.B	Florenc - Českomoravská	4
B	III.B	Dukelská - Smíchovské nádraží	3
SH	SH	Strašnická - Skalka (-Depo Hostivař)	1

Tabulka IIIb: Staničení úseků

stavba	staničení (LK)	stavební dl.	provozní dl.	pozn.
III.A	24,227 - (25,296)	1,069 km	1,312 km	(1)
II.B	18,216 - 22,721	4,505 km	4,430 km	(2)
III.B	7,809 - 12,806	4,997 km	4,886 km	(3)
SH	0,000 - 1,772	1,772 km	1,306 km	

Poznámky: Provozní délka počítána mezi středy stanic.

(1) Včetně nárůstu provozní délky II.A + 370 m

(2) Včetně nárůstu provozní délky I.B + 283 m

(3) Včetně nárůstu provozní délky I.B + 258 m

Tabulka IIIc: Data zahájení provozu

stavba	zkušební	manipulační	pravidelný
III.A	5. 8.1985	17.10.1985	11. 7.1987
II.B	29.10.1990	-	22.11.1990
III.B	2. 9.1988	-	26.10.1988
SH	5. 8.1985	17.10.1985	4. 7.1990

## VÝVOJ KOLEJOVÉ SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH

Tramvajová síť, po výrazné redukci v předchozím období, zaznamenala po mnoha letech opět určitý rozvoj. Prakticky žádná tramvajová trať nezanikla bez náhrady, dokonce byly zachovány i úseky, původně určené koncepčně ke zrušení po zprovoznění blízkých úseků metra (Sokolovská /v úseku Florenc - Palmovka/ a Radlická - ta ovšem má být zachována zatím jen do doby, než do jejího průběhu zasáhne výstavba komunikace, navazující na Strahovský tunel). Z výrazných přeložek je nutné uvést přemístění tramvajové tratě z ulice Kbelské do prostoru západně od hloubětínské vozovny, dále přeložení tratě v oblasti Braníka a přeložku koncového úseku na Spořilově. Všechny tři přeložky byly vyvolány postupem výstavby významných komunikací. Méně výraznou, ale provozně důležitou stavbu tvoří nový most přes železniční trať na Zličově, který nahradil úzké provizorium z roku 1970, se kterým zanikla předposlední kolejová splítka (zůstává již jen v Letenské ulici).

Zásadními tramvajovými stavbami rozhodně byly ve sledovaném období úseky Motol - Řepy a Ohrada - Palmovka, koncepčně ovlivňující celou síť. Lokální, spíše provozní význam, pak má novostavba tratě v ulici Na žertvách. Všechny tři nové tramvajové tratě měří celkem 4,7 km (bez spojovacích kolejí a smyček). Během pěti let tak kolejová síť pražských tramvají vzrostla na délku 130,5 km. Stavební délku současné statistiky, bohužel, neudávají.

V kolejové síti zaniklo pět smyček (Spořilov, stará + 1986, Lihovar + 1986, Nový Hloubětín + 1987, Zahradní Město + 1987, Palmovka + 1990), nově vznikly dvě smyčky (Spořilov, nová \* 1986, Sídliště Řepy \* 1988 na nové trati) a pět smyček doznalo změny (Nádraží Hostivař, Harfa, Nádraží Braník, Vozovna Kobylisy, Spojovací). V letech 1986-1990 existovala jako provizorium ještě smyčka Pod Palmovkou.

Dvě vozovny tramvají zaznamenaly zásadnější změny kolejového uspořádání: Hloubětín (1987, přestavba vyvolána přeložením tramvajové trati) a Vokovice (1990). U motolské vozovny byla v roce 1990 zahájena I. etapa rekonstrukce a stavba přechází do dalšího období.

Výstavba metra tentokrát ovlivnila tramvajovou dopravu již jen v oblasti Palmovky. Zde došlo při výstavbě podchodu a vestibulu stanice k dlouhodobému přerušení dopravy přes bývalý železniční přejezd a k zavedení jednokolejného provozu na počátku tř. Rudé armády.

## Vrchní stavba

V letech 1986-1990 pokračovaly rekonstrukce tramvajových tratě metodou BKV. Špatná kvalita panelů, dodávaných do té doby Prefou Hýskov, měla za následek jejich malou životnost ve srovnání s původními představami. Řada rekonstrukcí byla proto na kratší či delší dobu odložena (Leninova, Kalininova, Na Veselí + Soudní). U dříve rekonstruovaných úseků musel Dopravní podnik přikročit k opravě nebo výměně panelů. Při výměně na křižovatce Myslbekova x Pionýrů v říjnu 1986 bylo poprvé zkušebně použito nové zařízení, kterým byly bez řezání kolejnice vyzdviženy a po výměně panelů opět spouštěny a upevněny. Poprvé bylo při stejné akci použito panelů vyrobených Vojenskými stavbami. Opravy tratových úseků BKV probíhaly každoročně po celé období (1987: 9 úseků, 1988: 10, 1989: 6, 1990: 9).

Při rekonstrukci ul. Na poříčí v dubnu 1989 bylo zkušebně použito nové technologie uložení panelů. Svršek tramvajové tratě je tvořen odspodu šterkobetonovou plání, geotextilií, porézním betonem 10 cm, izolační látkou, porézním betonem 20-30 cm a další geotextilií. Teprve na tyto podkladové vrstvy jsou kladeny vlastní panely. Nová úprava má snížit hlučnost. Při téže akci byly zkušebně použity čtyři panely, u kterých byly kovové žlaby na kolejnice nahrazeny polyamidovými.

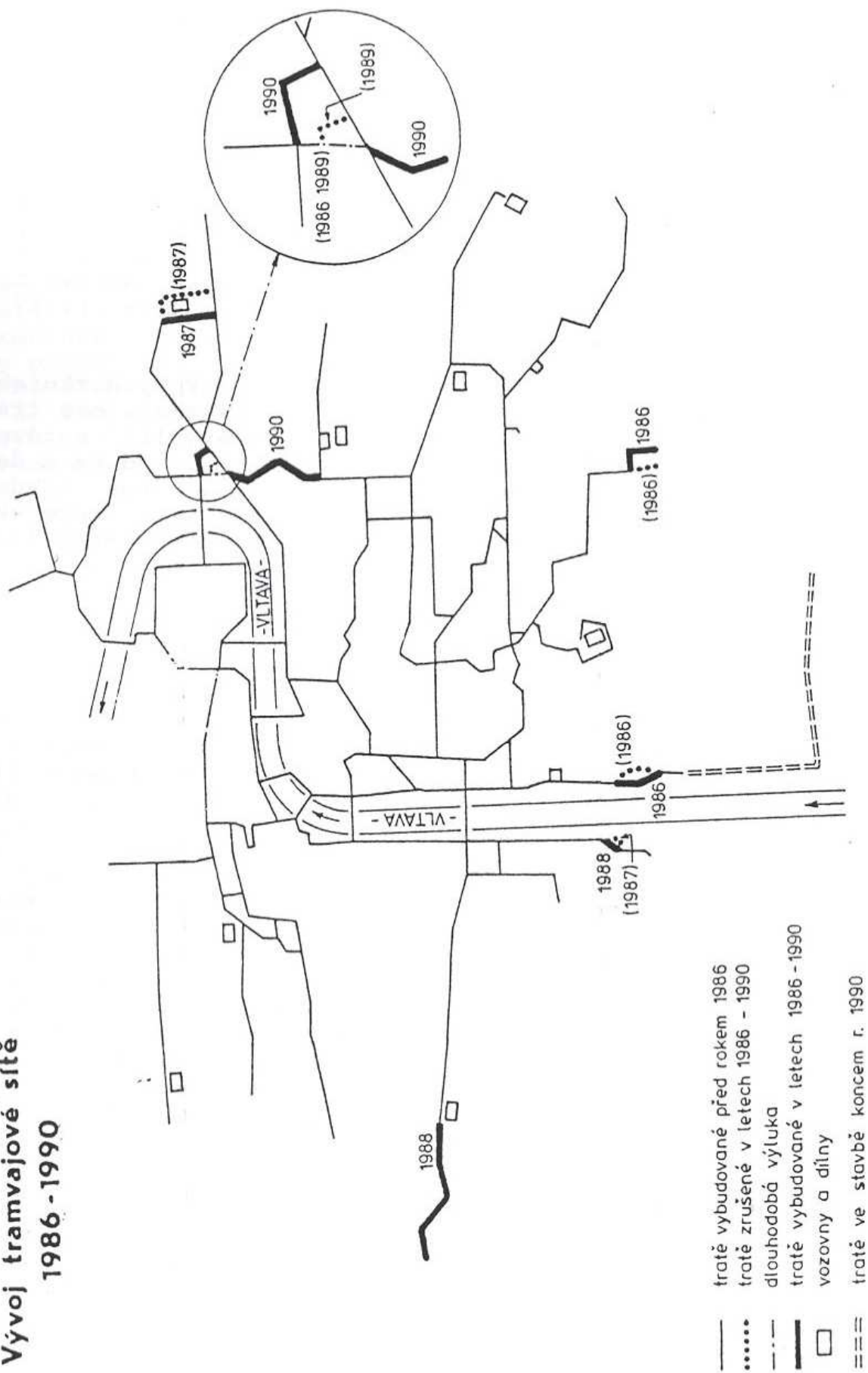
Při výstavbě tramvajové přeložky v Braníku bylo poprvé v Praze použito otevřeného kolejového svršku - žlábkové kolejnice jsou uloženy na dřevěných prazcích na šterkovém loži. Při již zmíněných problémech s kvalitou panelů BKV se v následujícím roce velmi vážně uvažovalo s použitím tohoto způsobu i při rekonstrukcích dalších vybraných tratí na vlastním tělese, nakonec ve sledovaném období tento způsob byl využit jen na novostavbě trati Ohrada - Palmovka.

## Výstavba dalších nových tratí

Kromě již uvedených nových tratí probíhala v letech 1986-1990 také výstavba tratě Nádraží Braník - Sídliště Modřany. Projekčně i finančně je trať rozdělena na dvě stavby, které ovšem musejí být realizovány současně. Jsou v koncepčních materiálech ne příliš přesně označovány jako Nádraží Braník - Modřany a Modřany - Tylova čtvrť. Vlastní realizace byla, mimo jiné, podmíněna přeložkou železniční tratě mezi žst. Praha-Braník a Praha-Modřany. Z té se v tomto období uvedl do provozu jen nový most nad Komořanskou ulicí. Proto byly stavební práce zahájeny alespoň v oblasti modřanského sídliště.

Další potřebnou tramvajovou stavbou měla být trať Hlubočepy - Barrandov. Mělo jít o jednu z nejdražších tramvajových tratí v pražské historii. Po několika odkladech byl 15.9.1988 pro tuto stavbu schválen investiční záměr a závazně zpracován projektový úkol. Pod vlivem mnoha připomínek a dalšího požadovaného nárůstu finančních prostředků pro tuto stavbu byly práce na projektu opět oddáleny a realizace tratě se koncem roku 1990 zdála být již značně nepravděpodobná.

# Vývoj tramvajové sítě 1986 - 1990





## Chronologický přehled změn kolejové sítě

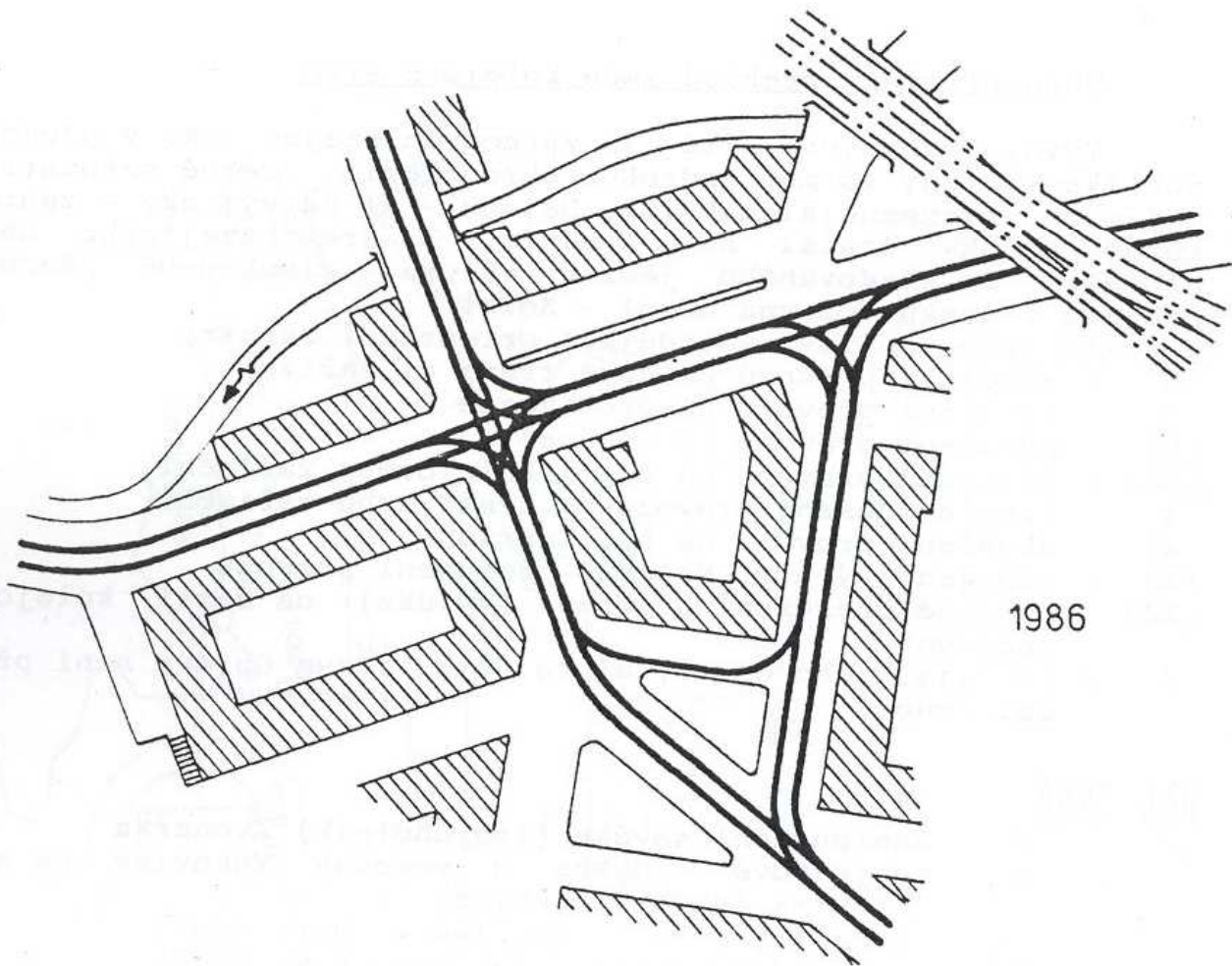
Vývoj tramvajové sítě je zpracován stejně jako v předchozí publikaci, tedy formou podrobné chronologie, včetně rekonstrukcí a jiných významnějších výluk. Nejsou - až na výjimky - zahrnuty různé výluky kratší než 1 měsíc. Z předcházejícího období přechází do sledovaného jediná výluka - dlouhodobé přerušení provozu v úseku Vozovna Motol - Motol.

V textu jsou použity následující orientační zkratky:

- D - zahájení provozu na nové trati či zařízení
- D! - zahájení provozu na provizoriu
- (D) - obnovení provozu po výluce
- (Dč) - obnovení provozu na části kolejového zařízení
- X - trvalé zrušení provozu na trati nebo zařízení
- X! - ukončení provozu na provizoriu
- (X) - zahájení výluky, dočasné přerušení provozu
- (Xč) - dočasné přerušení provozu (výluka) na části kolejového zařízení
- ? - (u data, jeho části, místo něj) datum úpravy není přesně doloženo

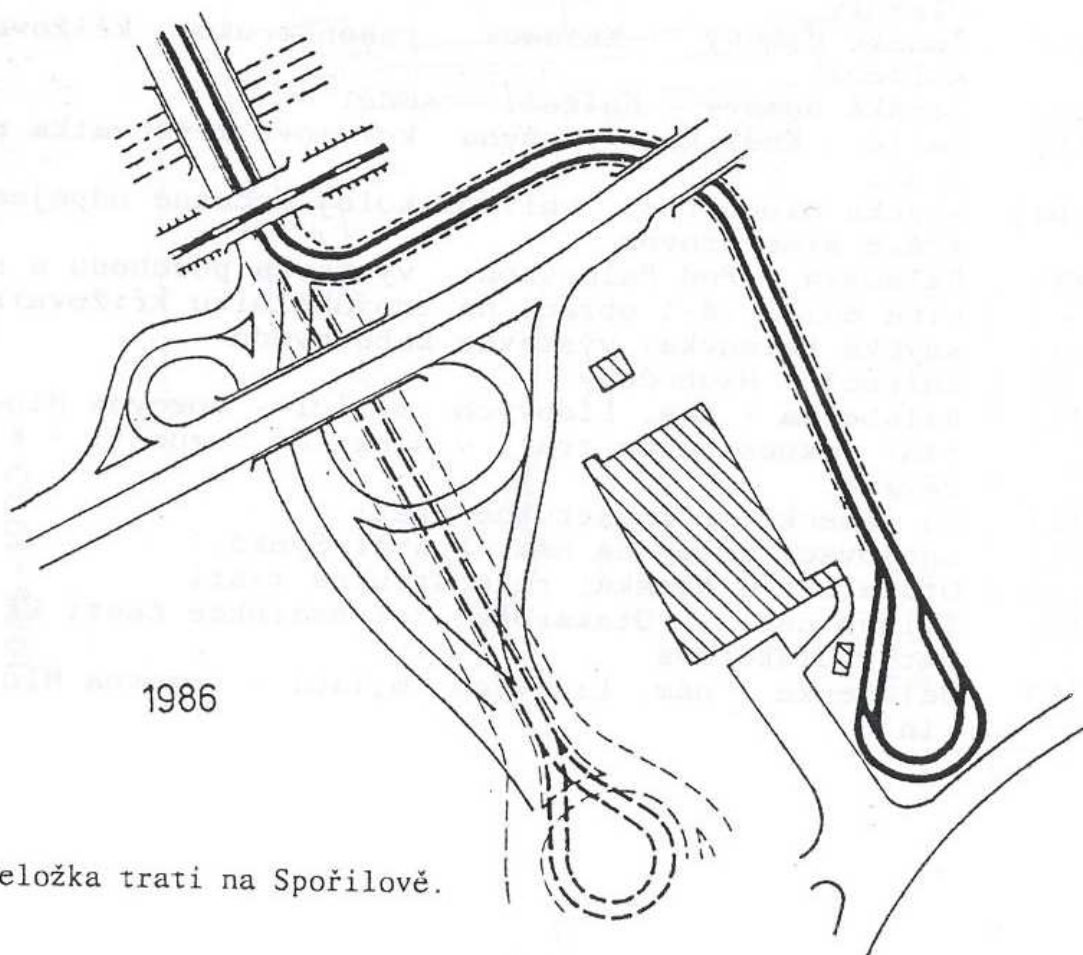
### Rok 1986

- 12. 2. (X) manipulační smyčka (trojúhelník) Zvonařka
- 2.? X rozjezdová výhybka u vozovny Vokovice ve směru z centra (vyjmutí jazyků)
- 4. 3. (X) Harfa - Kbelská; napojování nové trati
- (X) smyčka Hloubětín; napojování nové trati
- 17. 3. X rozjezdová výhybka z Nuselské ul. do ul. Na Zámecké
- 8. 4. (X) Anděl - Knížecí - Hlubočepy; rekonstrukce trati u Plzeňky
- (X) Ženské domovy - Knížecí; rekonstrukce křižovatky Knížecí
- 19. 4. (D) Ženské domovy - Knížecí - Anděl
- 21. 4. (D) Harfa - Kbelská; vložena kolejová křižovatka nové trati
- (Dč) smyčka Hloubětín; vnitřní kolej dočasně odpojena a stále mimo provoz
- (X) Palmovka - Pod Palmovkou; výstavba podchodu a stanice metra (d-1 obrací na trojúhelníku křižovatky)
- (X) smyčka Palmovka; výstavba kabelovodu
- 26. 4. (D) Knížecí - Hlubočepy
- 13. 5. (X) Balabenka - nám. Lidových milicí - vozovna Hloubětín; rekonstrukce trati v úseku Na rozcestí - K Moravině
- (X) Na Zámecké; rekonstrukce trati
- (X) spojovací kolej na nám. bratří Synků
- 20. 5. (X) Otakarova - Minská; rekonstrukce trati
- (X) Tylovo nám. - Otakarova; rekonstrukce části křižovatky Otakarova
- 28. 6. (D) Balabenka - nám. Lidových milicí - vozovna Hloubětín



1986

Trat' v ulici Na Zámecké po přestavbě v r.1986.



1986

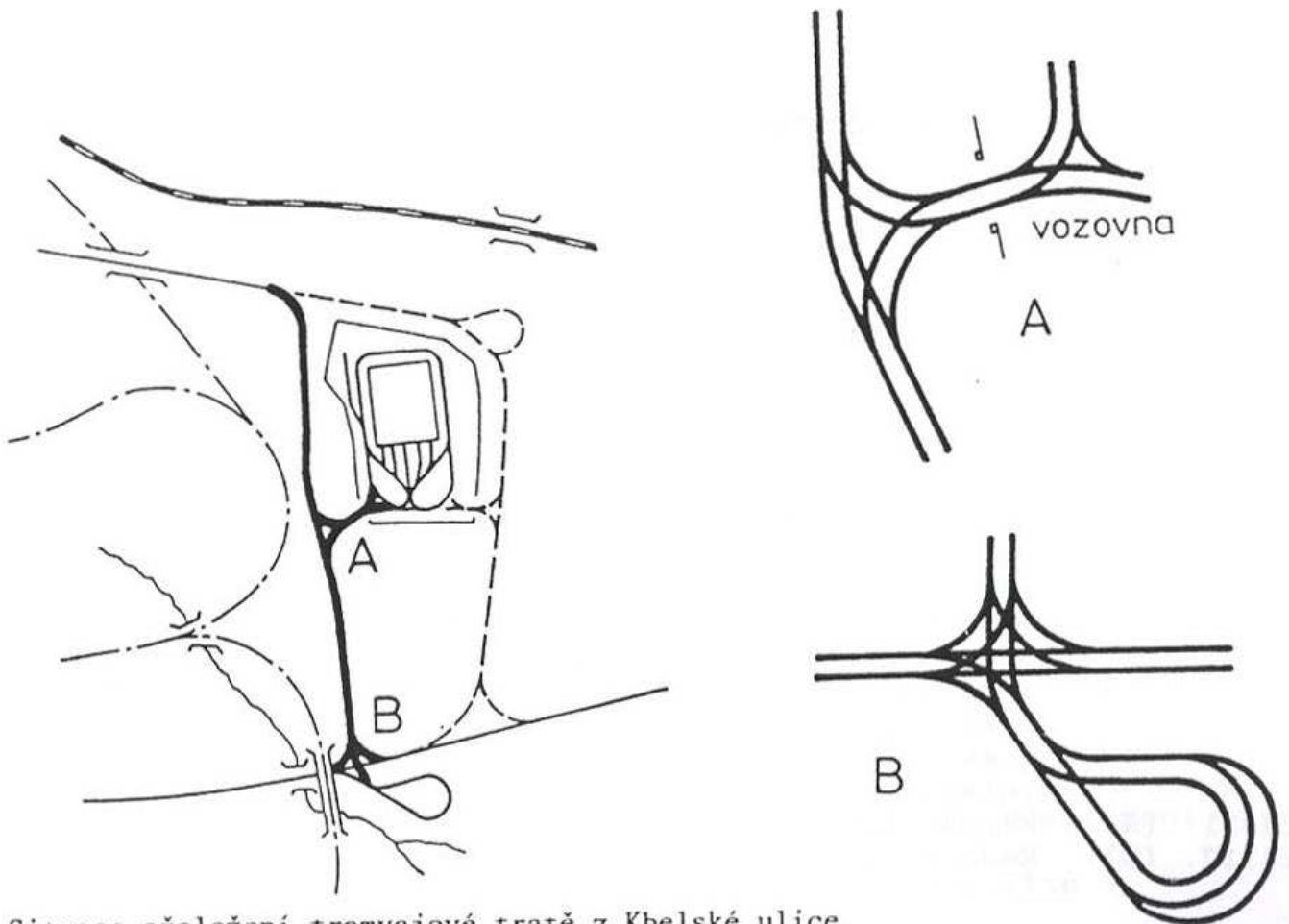
Přeložka trati na Spořilově.

- 6.? D manipulační kolej vrchní stavby ve vozovně Pankrác (asi 30 m)
1. 7. (D) Tylovo nám. - Otakarova  
 (D) Otakarova - Minská  
 (X) Otakarova - nám. bratří Synků - Vladimírova - Spořilov  
 (X) Vladimírova - vozovna Pankrác; rekonstrukce trati v úseku Vladimírova - Palouček, křižovatky Otakarova a křižovatky Vladimírova  
 (X) Albertov - Otakarova; rekonstrukce trati  
 X Spořilov, podjezd ČSD - Spořilov, Bratislavské nám. (253 m trati a 219 m smyčky); výstavba komunikace  
 (X) nám. M.Gorkého - Olšanské nám. - Nákladové nádraží Žižkov  
 (X) Olšanské nám.- Flora; údržba trati v Kalininově ul. trojúhelník Pod Palmovkou (kolejiště křižovatky zůstává fyzicky zatím zachováno, ale je sjízdné jen v relaci Libeňský most - Vychovatelna a zpět)
17. 7. D oblouk od Zahradního Města do smyčky Radošovická; zřízen v roce 1985, ale dosud mimo provoz
19. 7. (D) nám. M.Gorkého - Olšanské nám. - Nákladové nádraží Žižkov  
 (D) Olšanské nám. - Flora
8. 8. (X) Dělnická - Pod Palmovkou - Ke Stírce; výstavba smyčky
18. 8. (D) Dělnická - Pod Palmovkou - Ke Stírce
1. 9. D! smyčka Pod Palmovkou; jednokolejná (146 m)  
 (D) Na Zámecké; trať nově dvoukolejná v posunuté ose  
 (D) nám. bratří Synků - Vladimírova - Spořilov, podjezd ČSD  
 (D) Vladimírova - vozovna Pankrác  
 D Spořilov, podjezd ČSD - Spořilov; dvoukolejná trať (0,466 km) mimo komunikaci, zakončená jednokolejnou smyčkou (268 m) s vnitřní předjízdou kolejí (230m) s levou a pravou kolejovou spojkou; obě spojky uvedeny do provozu až 16.9.  
 (X) vozovna Strašnice - Průběžná; rekonstrukce tratě  
 (X) jižní vjezd do vozovny Strašnice
16. 9. (X) Moráň - Albertov - Výtoň; rekonstrukce křižovatky Albertov
- 1.10. (D) smyčka Palmovka; výhybky směrem na křižovatku Pod Palmovkou byly při výluce sneseny a nebyly zatím obnoveny  
 (D) spojovací kolej na nám. bratří Synků  
 (D) Otakarova - nám. bratří Synků
- 17.10. (D) jižní výjezd vozovny Strašnice vč. 35 m rekonstruované trati (pro usnadnění manipulace ve vozovně)
- 20.10. (X) Dvorce - nádraží Braník; výstavba přeložky tramvajové trati  
 X Jezerka - býv. Ledárny (1,307 km)
- 1.11. X smyčka Lihovar (365 m); výstavba nového mostu
- 6.11. (D) vozovna Strašnice - Průběžná
- 8.11. (D) Dvorce - nádraží Braník

- D přeložka pod mostem A.Zápotockého (1,333 km); nová trať je situována místy až 200 m od staré trati, je vedena na samostatném tělese vpravo od komunikace; kolejnice uloženy na dřevěných prazcích v otevřeném štěrkovém loži
- 17.11. (D) Moráň - Albertov - Otakarova  
 22.11. (D) Albertov - Výtoň

## Rok 1987

6. 1. (X) Zahradní Město - nádraží Hostivař; rekonstrukce trati
16. 3. (X) smyčka Hloubětín; obnova vnitřní koleje  
 31. 3. (D) smyčka Hloubětín, v provozu i vnitřní kolej
14. 4. (X) Knížecí - Hlubočepy; rekonstrukce trati, výstavba nového mostu přes trať ČSD a další stavební práce  
 X most na Zlíchově s kolejovou splítkou  
 21. 4. (Xč) zahájena přestavba kolejiště vozovny Hloubětín  
 5. 5. (X) Radošovická - Zahradní Město; opravy trati a výstavba mimoúrovňové křižovatky  
 X smyčka Zahradní Město (asi 160 m)
19. 5. (X) Průběžná - Radošovická; rekonstrukce trati  
 9. 6. (X) nám. Kubánské revoluce - vozovna Strašnice; rekonstrukce trati
22. 6. (X) nám. Lidových milicí - Nový Hloubětín; výstavba přeložky tramvajové trati  
 X býv. kolonie Aero - Nový Hloubětín - vozovna Hloubětín (asi 0,496 m)  
 X smyčka Nový Hloubětín (203 m)
1. 7. (X) Kotlářka - vozovna Motol, trojúhelník u východního vjezdu zaniká ve dvoukolejné podobě; rekonstrukce trati  
 (X) vozovna Motol
2. 7. (D) nám. Lidových milicí - Nový Hloubětín (býv. kolonie Aero)  
 D Nový Hloubětín (býv. Aero) - Hloubětín; dvoukolejná trať (0,691 km) s dvoukolejnými spojovacími oblouky k Černému Mostu, Harfě a do smyčky Hloubětín, trať zcela mimo komunikaci západně od vozovny Hloubětín, kolejové napojení vozovny z nové trati zatím mimo provoz
11. 7. (D) nám. Kubánské revoluce - vozovna Strašnice  
 (D) Průběžná - nádraží Hostivař; změna kolejové spojky ve smyčce nádraží Hostivař
28. 7. D! provizorní jednokolejný provoz Pod Palmovkou - U synagogy (150 m)
24. 8. X vozovna Hloubětín - Kbelská (asi 270 m); poslední vlak projel neoficiálně trati 31.8.!  
 X východní (původní) vjezd do vozovny Hloubětín  
 D západní (nový) vjezd do vozovny Hloubětín z nové trati
31. 8. D! manipulační jednokolejný provoz po jižní koleji na Plzeňské tř. v úseku Kotlářka - vozovna Motol, východní vjezd; provizorní provoz rekonstruovaného



Situace přeložení tramvajové tratě z Kbelské ulice.

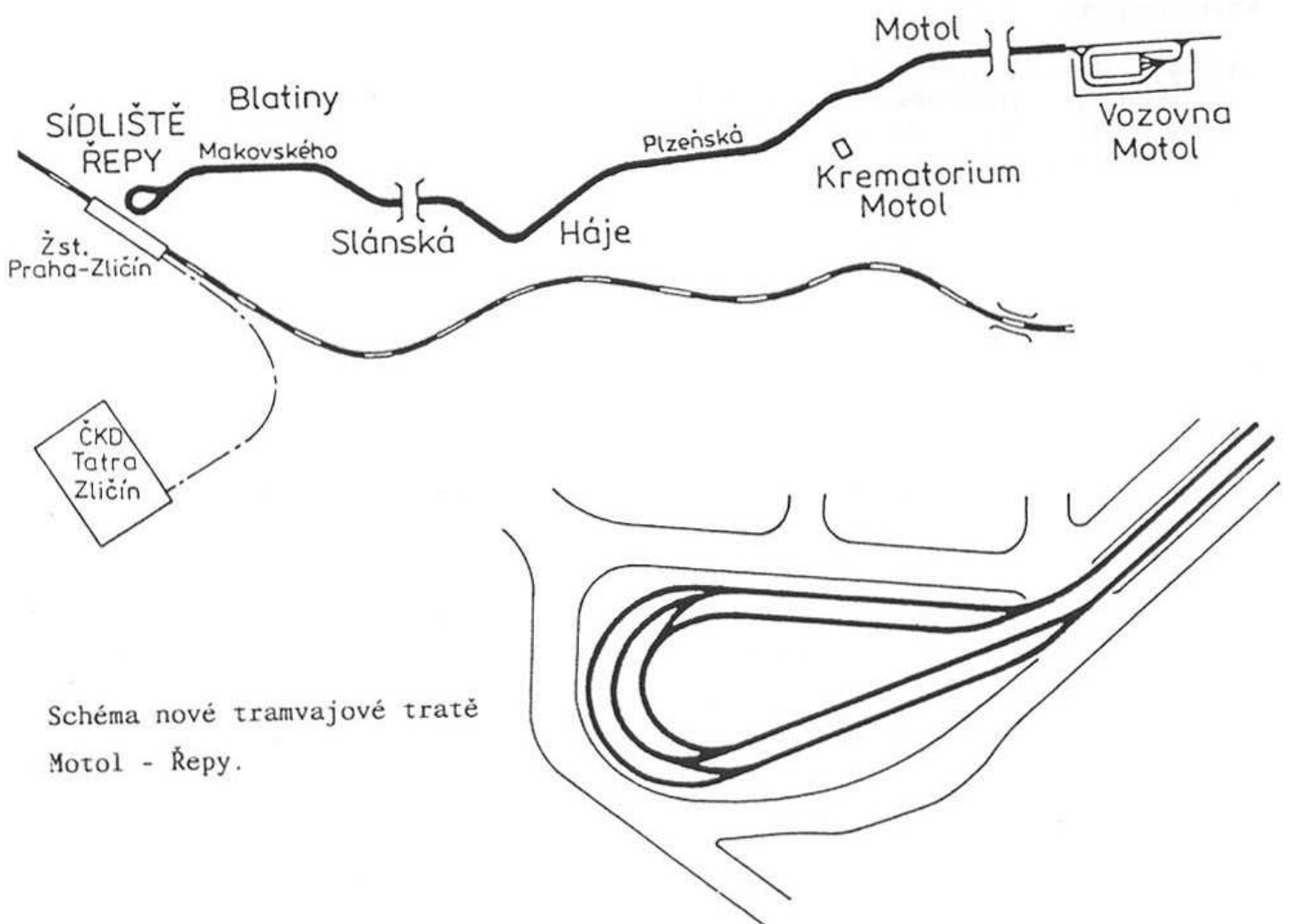


Schéma nové tramvajové tratě Motol - Řepy.

- východního vjezdu (redukován na jednokolejný trojúhelník)
- (D) vozovna Motol
31. 8. (X) Hloubětín - Černý most; odpojení staré trati a rekonstrukce křižovatky Kbelská
2. 9. D! provizorní odstavná kusá kolej na tř. Rudé armády (část dočasně vyloučené pravé traťové koleje) pod Palmovkou
28. 9. (D) Hloubětín - Černý Most
- 10.10. (X) Havlíčkova - nám. M.Gorkého; rekonstrukce křižovatky u nádraží Praha-střed
- 21.10. (D) Havlíčkova - nám. M.Gorkého
- 28.10. (DČ) dokončena přestavba kolejiště vozovny Hloubětín
- 11.11. X! provizorní jednokolejný provoz na Plzeňské, rušení provizorních výhybek
- 16.11. (D) Kotlářka - vozovna Motol, západní vjezd; provoz bez cestujících, definitivní provoz jednokolejného (východního) trojúhelníka, který nově slouží pouze k výjezdu
- D pravá kolejová spojka před západním vjezdem do motolské vozovny
- 20.11. (X) Radošovická - nádraží Hostivař; výstavba ZÁKOS
- 14.12. (D) Radošovická - nádraží Hostivař

## Rok 1988

16. 2. (X) Na Zámecké - Koh-i-noor; rekonstrukce trati
- (X) Minská; rekonstrukce křižovatky Minská a přilehlé trati
1. 3. (X) Harfa - Hloubětín; rekonstrukce trati
2. 5. (D) Kotlářka - vozovna Motol (s cestujícími)
14. 5. (D) Na Zámecké - Koh-i-noor
- (D) Minská
16. 5. (X) Balabenka - Harfa; rekonstrukce trati na Harfě, výstavba nového oblouku na Balabence
27. 5. (X) trojúhelník Zvonařka (kdy byl obnoven provoz po předchozí výluce není známo, nelze vyloučit, že zůstal fakticky stále mimo provoz); možnost manipulačního odstavení na počátku Šafaříkovy ulice
1. 7. (D) Balabenka - Harfa - Hloubětín
- D nový výjezdový oblouk ze smyčky Harfa do Hloubětína
- (X) Balabenka - nám. Lidových milicí - vozovna Hloubětín; výstavba nového oblouku na Balabence
- (X) nám. M. Gorkého - Olšanské nám. - Flora / Nákladové nádraží Žižkov; rekonstrukce trati (Opletalova - Olšanské nám.)
16. 7. (D) Balabenka - nám. Lidových milicí - vozovna Hloubětín
19. 7. (X) Výtoň - Albertov; rekonstrukce trati
13. 8. D dvoukolejný oblouk na Balabence v relaci Harfa - nám. Lidových milicí (asi 100 m)
1. 9. (D) Knížecí - Hlubočepy
- D nový most přes trať ČSD na Zličově; je umístěn 25-35 m severně od původního v jiném úhlu a v jiné ni-

- veletě (na hlubočepském předmostí komunikace vyzdvižena až o 3 m), délka rekonstruované či přeložené trati celkem 440 m
- (D) Výtoň - Albertov
27. 9. (X) Újezd - Malostranská; údržba trati
- 11.10. X jižní manipulační kusá kolej na smyčce vozovna Kobylisy (někdejší kolej na skládku smetí)
- 13.10. D! provizorní jednokolejný provoz na Černokostelecké v místě přemostění tratě ČSD (asi 300 m) po severní koleji; výstavba nového mostu (provoz s cestujícími až od 20.10.)
- 24.10. (D) Újezd - Malostranská
- 26.10. (D) vozovna Motol, západní vjezd - Motol (mimo provoz od 14.1.1974!)
- D Motol - sídliště Řepy; dvoukolejná trať (2,575 km) s koncovou smyčkou (427 m), vybavenou dvěma předjízdnyými kolejemi a dvěma kolejovými spojkami; trať na vlastním tělese v ose komunikací
- 19.11. (D) nám. M.Gorkého - Olšanské nám. - Flora / Nákladové nádraží Žižkov
- D pravá kolejová spojka v Bolzanově ul. (možnost používání od data obnovení provozu na trati není spolehlivě doložena)
- 1.12. (X) vozovna Vokovice; rekonstrukce kolejiště

## Rok 1989

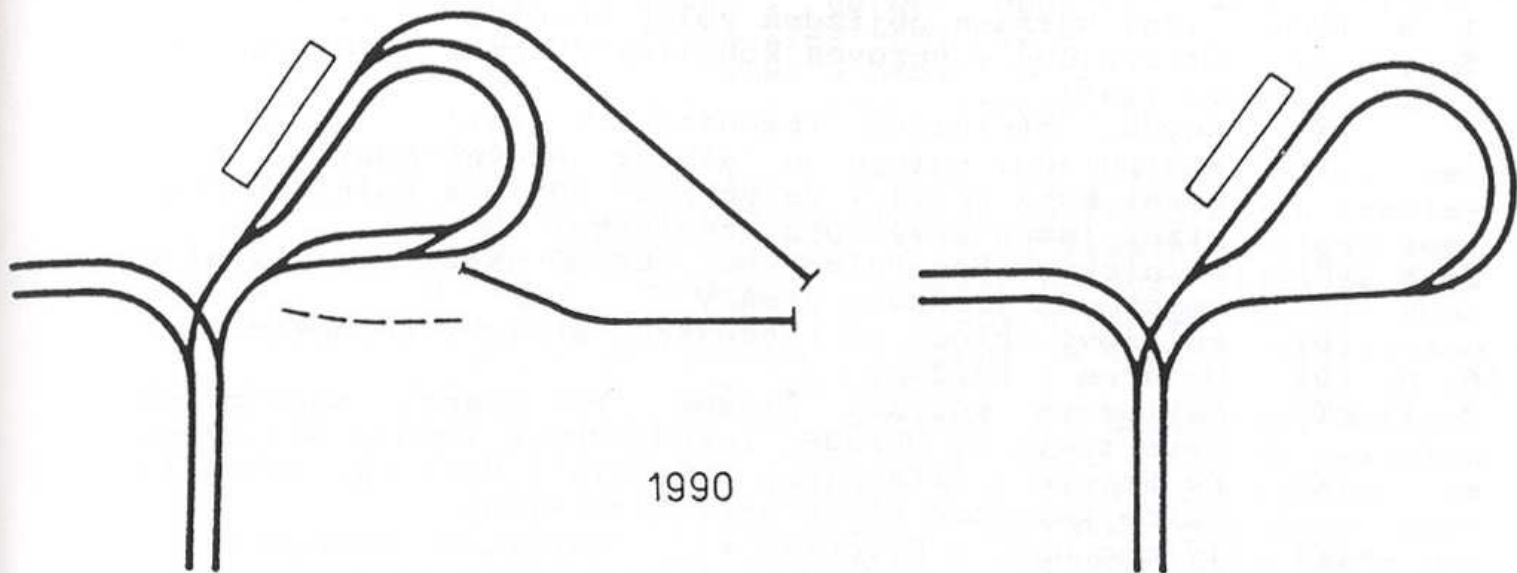
10. 1. (X) nám. Říjnové revoluce - Divoká Šárka; rekonstrukce trati
4. 4. (X) Švermův most - nám. Republiky - Havlíčkova; rekonstrukce trati (nám. Republiky - Havlíčkova) a křižovatky Švermův most
18. 4. (X) Čechův most - Strossmayerovo nám.; rekonstrukce křižovatky Švermův most
29. 4. (D) Čechův most - Strossmayerovo nám.
- (D) Švermův most - Havlíčkova
5. 5. X smyčka Palmovka, pro manipulační účely zůstává zachován kolejový trojúhelník v ul. Palmovka; výstavba dopravního uzlu u stanice metra
- D definitivní provoz kolejového oblouku na Balabence (provoz v roce 1988 měl dočasný charakter)
16. 5. (X) Vltavská - Dělnická (jen směr tam); oprava parovodu
30. 6. (D) nám. Říjnové revoluce - Divoká Šárka
- (D) vozovna Vokovice; kolejiště vozovny změněno a doplněno
1. 7. (D) Vltavská - Dělnická
- (X) Sokolovská - Balabenka; výstavba nových kolejových konstrukcí na křižovatkách Palmovka a u Balabenky
- X manipulační trojúhelník v ul. Palmovka
3. 7. (X) Čechovo nám. - Koh-i-noor; rekonstrukce trati
1. 8. (X) Minská - Koh-i-noor - nám. Kubánské revoluce; rekonstrukce trati v úseku Koh-i-noor (vč. křižovatky) - Bělocerkevská

14. 8. X část vnější koleje a výstupní prostor ve smyčce nádraží Braník (asi 260 m); příprava výstavby přeložky komunikace
26. 8. D nové propojení střední a zbytku vnější koleje smyčky nádraží Braník
1. 9. (D) Sokolovská - Balabenka; nově položené kolejové konstrukce (oblouky) zůstávají zatím bez provozu
5. 9. (X) Pod Palmovkou - Ke Stírce; výstavba kolejové křižovatky a podchodu u stanice metra, výstavba komunikačního nadjezdu na Horově nám.
- X! provizorní jednokolejný provoz na tř. Rudé armády (smyčka Pod Palmovkou - U synagogy), ukončen provoz odstavné koleje na tř. Rudé armády v téže lokalitě, kolejová spojka u ul. U synagogy zůstala zachována
- (X) Hloubětín - Černý Most; rekonstrukce trati
- (X) objízdná kolej ve vozovně Motol; rekonstrukce vozovny
- 3.10. (D) Minská - Koh-i-noor - nám. Kubánské revoluce
- (X) Blanická - Čechovo nám. - Minská; rekonstrukce křižovatky Čechovo nám.
- 1.11. (Xč) jižní polovina vozovny Motol; rekonstrukce kolejiště
- 13.11. (D) Pod Palmovkou - Ke Stírce; v severní části Horova nám. byla zvětšena osová vzdálenost kolejí, mezi kolejemi je nyní pilíř mostu nové komunikace SDO
- (D) Palmovka - Pod Palmovkou (provoz přerušen od roku 1986); úsek od Sokolovské k ul. Na žertvách nově dvoukolejný, vložené části nové kolejové konstrukce v ul. Na žertvách zatím mimo provoz, zároveň zprovozněny dvoukolejné kolejové oblouky do Karlína a Vysočan na křižovatce Palmovka
- (Xč) mimo provoz zůstává úsek mezi smyčkou Pod Palmovkou a křižovatkou s ulicí Na žertvách (cca 50 m); výstavba podchodu a kolejové konstrukce
- 14.11. X! první provizorní jednokolejná trať na Černokostelecké, přepojování kolejí na další fázi stavby
- 18.11. (D) Blanická - Čechovo nám. - Minská
- (D) Čechovo nám. - Koh-i-noor
- (D) Hloubětín - Černý most
- 22.11. D! druhá provizorní jednokolejná trať na Černokostelecké v místě výstavby mostu přes trať ČSD; provoz po obnovené jižní koleji (asi 300 m)

## Rok 1990

9. 1. (X) Octárna - Petřiny; rekonstrukce trati
6. 3. (X) vozovna Střešovice - Octárna - Malovanka; rekonstrukce kolejové křižovatky Octárna
7. 3. (X) Vladimírova - Spořilov; rekonstrukce trati v Chodovské ul. a výměna panelů U plynárny
28. 4. (D) vozovna Střešovice - Malovanka
29. 4. (D) Vladimírova - Spořilov
19. 5. (X) Dělnická - Pod Palmovkou; demontáž smyčky
- X! smyčka Pod Palmovkou (146 m)



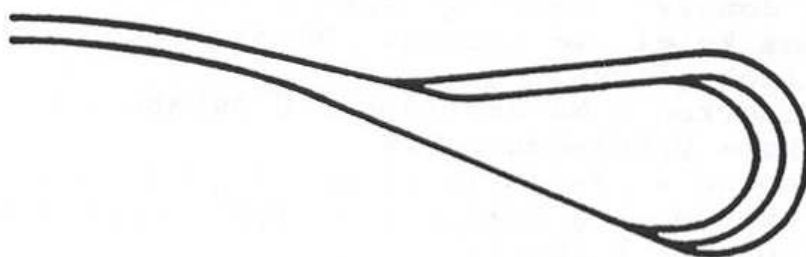


1990

Smyčka Vozovna Kobylišy - původní a nový stav.

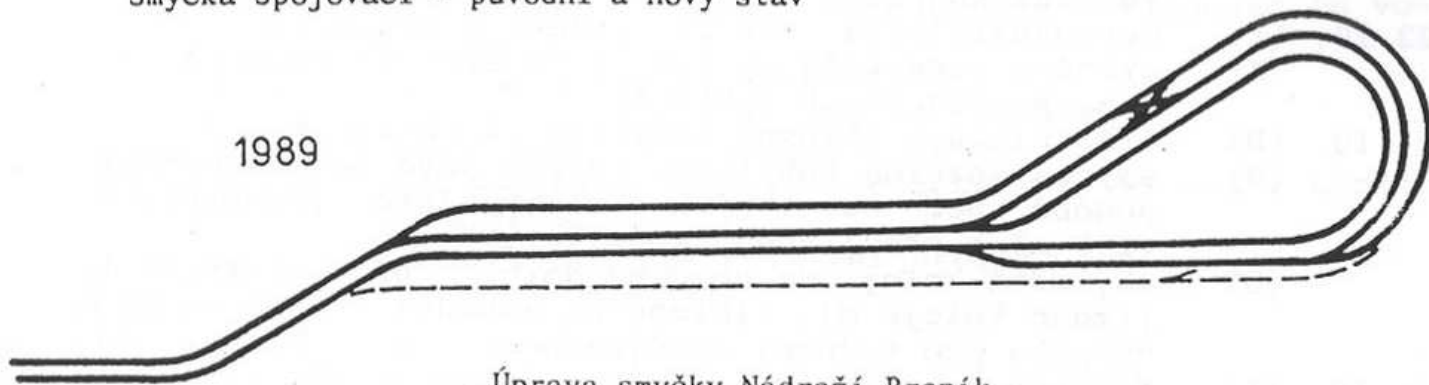


1990



Smyčka Spojovací - původní a nový stav

1989



Úprava smyčky Nádraží Braník.

1. 6. (Dč) jižní harfa a objízdná kolej vozovny motol  
5. 6. (X) Střelničná - vozovna Kobylisy (včetně); rekonstrukce trati  
(X) smyčka Střelničná; rekonstrukce trati  
X manipulační koleje na smyčce vozovna Kobylisy (severní kusá kolej v délce asi 100 m a kolej nad revizní jámou u výstupní zastávky)
9. 6. (D) Dělnická - Pod Palmovkou, včetně úseku mezi bývalou smyčkou a tř. Rudé armády  
(D) kolejový oblouk od Libeňského mostu k Palmovce
16. 6. (D) Octárna - Petřiny  
2. 7. (X) Nákladové nádraží Žižkov - Spojovací; napojování nové trati na Ohradě, rekonstrukce smyčky Spojovací  
(X) Ke Stírce - Střelničná - Sídliště Ďáblice; rekonstrukce kolejové křižovatky Střelničná  
(X) Tylovo nám. - Bělehradská - Otakarova; rekonstrukce kanalizačního sběrače a inženýrských sítí
10. 7. (Xč) Palmovka - U Balabenky, výluka Sokolovské jen ve směru z centra; stavební práce  
D! Pod Palmovkou - Na žertvách - U Balabenky; dočasný jednokolejný a jednosměrný provoz po nedokončené nové trati ve směru z centra
13. 8. (D) Ke Stírce - Střelničná - Sídliště Ďáblice  
(X) Pod Palmovkou - Bulovka - Ke Stírce; oprava panelů  
1. 9. (D) Nákladové nádraží Žižkov - Spojovací  
D nová předjízdna kolej ve smyčce Spojovací (95 m), původní vnitřní (nyní střední) kolej smyčky prodloužena na 147 m  
(D) smyčka Střelničná  
(D) Pod Palmovkou - Bulovka - Ke Stírce  
3. 9. (X) Ženské domovy - Laurová; oprava trati
26. 9. (X) objízdna kolej ve vozovně Motol; rekonstrukce vozovny (pokračování)  
2.10. X! Pod Palmovkou - Na žertvách - U Balabenky  
(Dč) Palmovka - U Balabenky (T)  
(X) Invalidovna - Palmovka (vlaky z centra na Invalidovně ukončeny na kolejové spojce); oprava trati
- 11.10. (D) Invalidovna - Palmovka  
13.10. (D) Ženské domovy - Laurová  
16.10. (D) Střelničná - vozovna Kobylisy (včetně), manipulační provoz bez cestujících, mimo provoz zůstává smyčka vozovna Kobylisy
- 22.10. (X) Černokostelecká - ÚD DP; rušení provizoria  
X! ukončen jednokolejný provoz na Černokostelecké, rušení provizorních výhybek
- 24.10. (D) Střelničná - vozovna Kobylisy (s cestujícími)  
(D) smyčka vozovna Kobylisy; smyčka nově ve zredukované podobě bez odstavných kolejí jako jednokolejná (289 m) s předjízdnou kolejí (169 m)  
(D) objízdna kolej ve vozovně Motol; při výlukách objízdne koleje mj. vložena na západní straně vozovny výhybka pro budoucí zprůjezdění 1. a 2. koleje haly
- 31.10. (X) Mánesův most (Malostranská - Staroměstská); stavební práce na nám. J. Palacha

2.11.	(D)	Černokostelecká - ÚD DP; obnovení dvoukolejného provozu na mostě přes trať ČSD
15.11.	X	zajišťovací výhybka a bezpečnostní kolej bez srdcovek (5 m) před vozovnou Střešovice; fyzicky zatím zůstává zachována
23.11.	D	Ohrada - Palmovka; dvoukolejná trať (1,542 km, nepočítána kolejová konstrukce na Palmovce) s otevřeným kolejovým svrškem, celá na vlastním tělese zcela mimo komunikaci, samostatný most (455 m) přes trať ČSD; napojení na Palmovce směrem na tř. Rudé armády a do Vysočan, napojení na Ohradě realizováno jako dvoukolejný trojúhelník
	D	Pod Palmovkou - Na žertvách - U Balabenky; definitivní provoz na dvoukolejné trati v ul. Na žertvách (asi 0,630 km), částečně na vlastním tělese; na křižovatce Pod Palmovkou (zastávky nyní nesou rovněž název Palmovka) nyní v provozu úplné kolejové křížení se čtyřmi páry kolejových oblouků, napojení na křižovatce U Balabenky - Sokolovská řešeno jako dvoukolejný trojúhelník

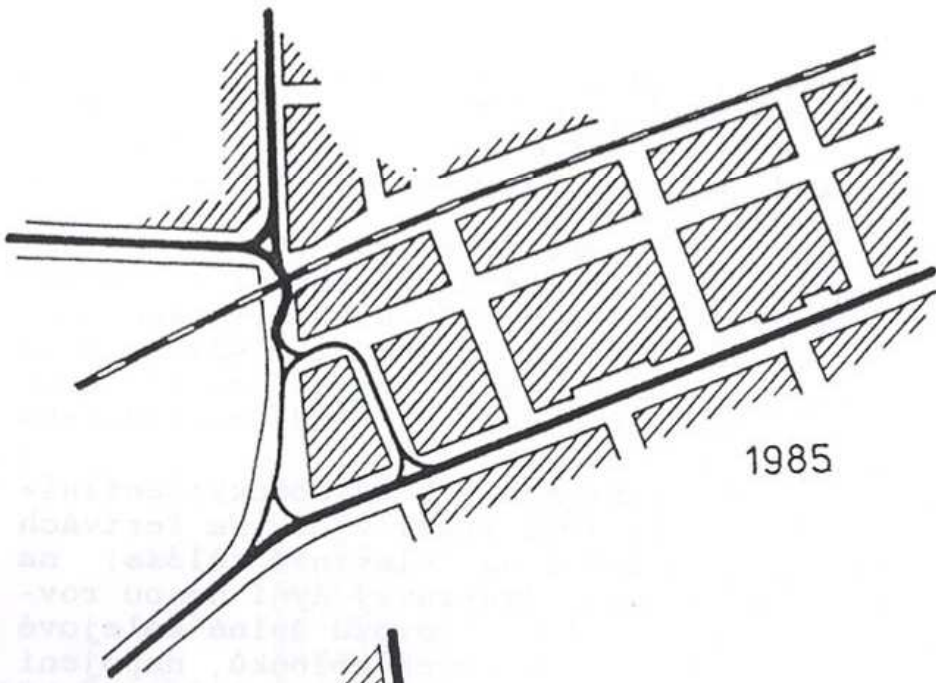
#### Dlouhodobé výluky v síti el. drah (cca 1 rok a delší):

14. 1.74 - 26. 9.88	(X)	vozovna Motol, západní vjezd - Motol
21. 4.86 - 13.11.89	(X)	Palmovka - Pod Palmovkou
14. 4.87 - 1. 9.88	(X)	Knížecí - Hlubočepy
2. 7.90 - 20. 9.91	(X)	Tylovo náměstí - Otakarova (přechází do dalšího období)

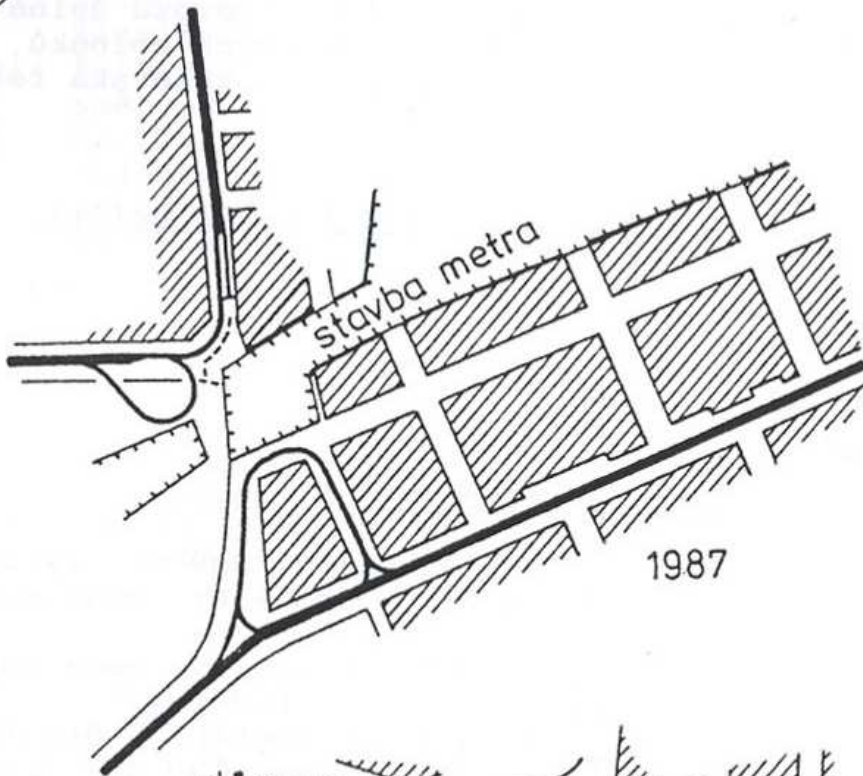
#### Chronologický přehled výstavby traťových úseků:

(Základní přehled bez manipulačních úseků, smyček, výluk apod.)

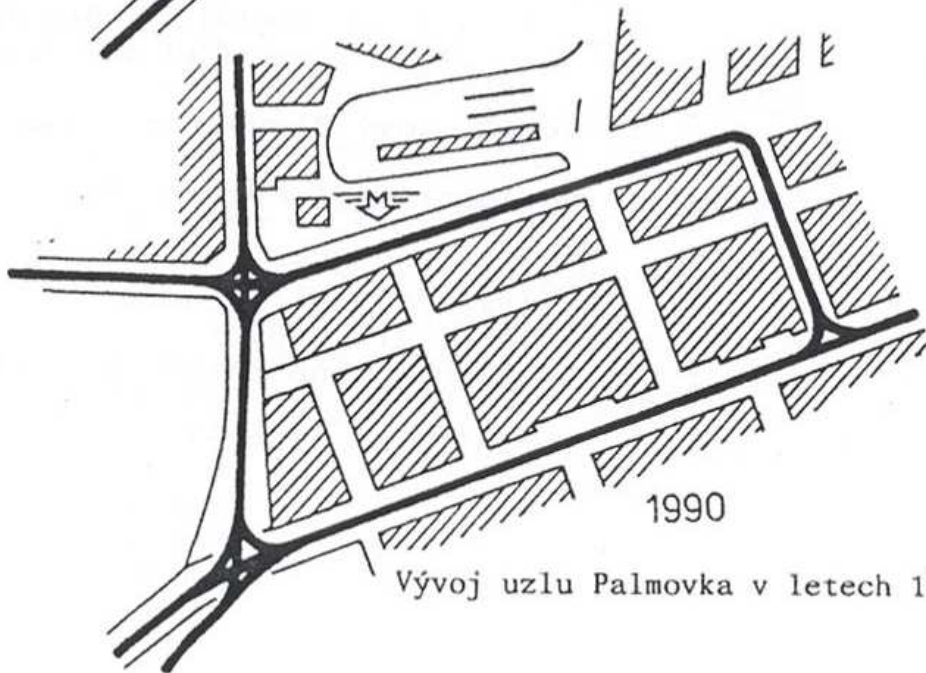
1. 7.86	X	Spořilov, podjezd ČSD - Spořilov, Bratislavské náměstí
1. 9.86	D	Spořilov, podjezd ČSD - Spořilov, nová smyčka
20.10.86	X	Na Mlejniku (Jezerka - býv. Ledárny)
8.11.86	D	přeložka pod mostem A.Zápotockého v Braníku
14. 4.87	X	provizorní most přes trať ČSD na Zlíchově (se splítkou)
22. 6.87	X	býv. kolonie Aero - Nový Hloubětín - vozovna Hloubětín
2. 7.87	D	Fučíkova (býv. Aero) - Hloubětín (západně od vozovny)
24. 8.87	X	vozovna Hloubětín - Kbelská
1. 9.88	D	nový most přes trať ČSD na Zlíchově
26.10.88	D	vozovna Motol - sídliště Řepy
10. 7.90	D!	Na žertvách (dočasný jednosměrný provoz z centra do 2.10.90)
23.11.90	D	Na žertvách (definitivní provoz)
	D	Ohrada - Palmovka



1985



1987



1990

Vývoj uzlu Palmovka v letech 1985 - 1990.

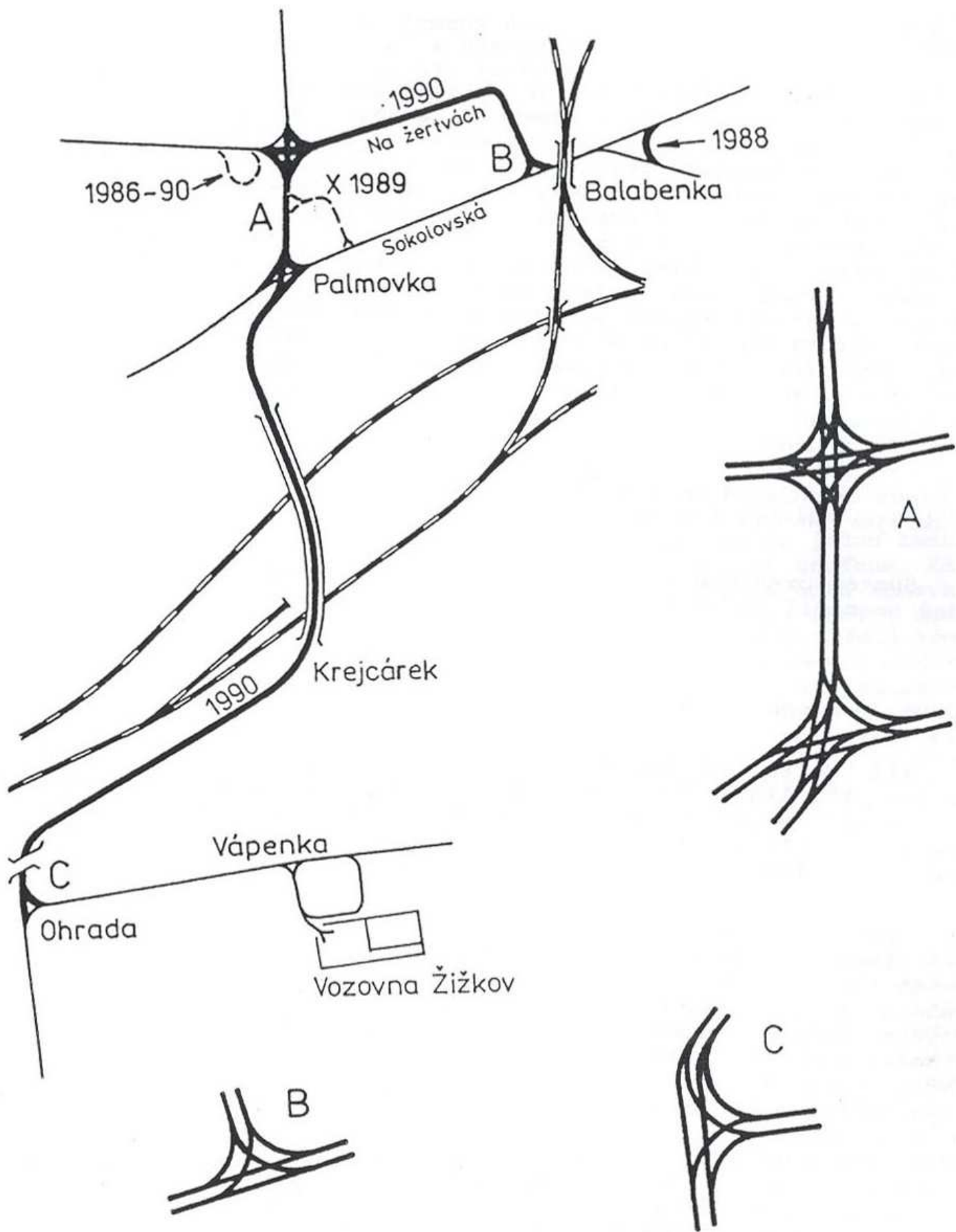


Schéma nových tramvajových tratí  
Ohrada - Palmovka a v ulici Na  
Žertvách.

# LINKY

Z hlediska vedení linek je hlavní charakteristikou období zřetelná stabilizace v síti tramvají a současně trvajících a pokračujících vývoj sítě autobusů zejména ve vazbě na rozvoj metra a tramvají. Dokončením výstavby metra v centru města a provedenými úpravami povrchové dopravy zde došlo k omezení jejího rozsahu. Redukcí počtu diametrálních tramvajových linek a téměř úplným odstraněním autobusové dopravy z centrální oblasti se snížil počet linek, které v minulosti zaznamenávaly největší počet změn. Trvalé změny v síti byly opět v maximální míře soustředovány k datům zahájení provozu na nových kolejových trasách - v tomto období po dlouhé době i tramvajových. Dočasné změny souvisely převážně s modernizacemi tramvajových tratí metodou BKV. S ohledem na nízkou kvalitu prací i stavebních prvků musely být rekonstruovány nebo opravovány i úseky, na nichž již v nedávné době modernizace proběhla. Počet dotčených linek při jednotlivých akcích však byl obvykle nižší než v minulosti a to jak z důvodu celkového snížení jejich počtu, tak i lokalizací výluk do okrajových částí sítě.

System označování linek se proti předcházejícímu období zásadně nezměnil po stránce formální ani technické. Pouze tramvajové linky náhradní dopravy (výlukové) začaly být číslovány i v číselné dekádě 30 (namísto 40), nikoliv však zcela důsledně. Zavedením dvou polonočních linek v závěru období bylo u tramvají poprvé dosaženo čísla 60.

Síť metra si zachovala svoji jednoduchost beze změny. Všechny tři linky byly provozovány v celém období autonomně a v celých trasách bez vložených (zkrácených) spojů; pokud docházelo v některých případech k ukončování spojů v nácestných obrátových stanicích, bylo to pouze z provozních důvodů.

Denní síť tramvajových linek na začátku období sestávala z 26 linek v souvislé číselné řadě 1 až 26, z nichž 6 bylo špičkových (d-13,14,19,20,21,23) a všechny byly vedeny v neměnných trasách (tj. se všemi shodnými spoji) ve všech obdobích dne i týdne. Bylo to vedení linek sledující dlouhodobější stabilizaci směrového uspořádání sítě jako nezbytného prvku k obnovení důvěry cestujících k povrchové kolejové dopravě. Bylo ovšem i výsledkem mnoha kompromisů, které se v tehdy používaném systému projednávání a rozhodování uplatňovaly. Jako příklad lze uvést zavedení d-15 v trase Olšanské hřbitovy - Spojovací při zkrácení d-16 na Vápenku, což muselo být pro zjevné nevýhody eliminováno částečně již po dvou měsících nového provozu. Přesto vyhodnocení dopadů změn k 21.4.1986 potvrdilo, že vedení většiny linek je vyhovující a kapacita v síti zcela dostačující, v některých úsecích spíše nadbytečná; odrazem toho bylo zkrácení d-21 a úplné zrušení d-15. Změny d-1,24 a zavedení nové d-15 souvisely s dlouhodobým přerušением tratě Palmovka - Pod Palmovkou v důsledku výstavby stanice metra. K jediné zásadnější změně

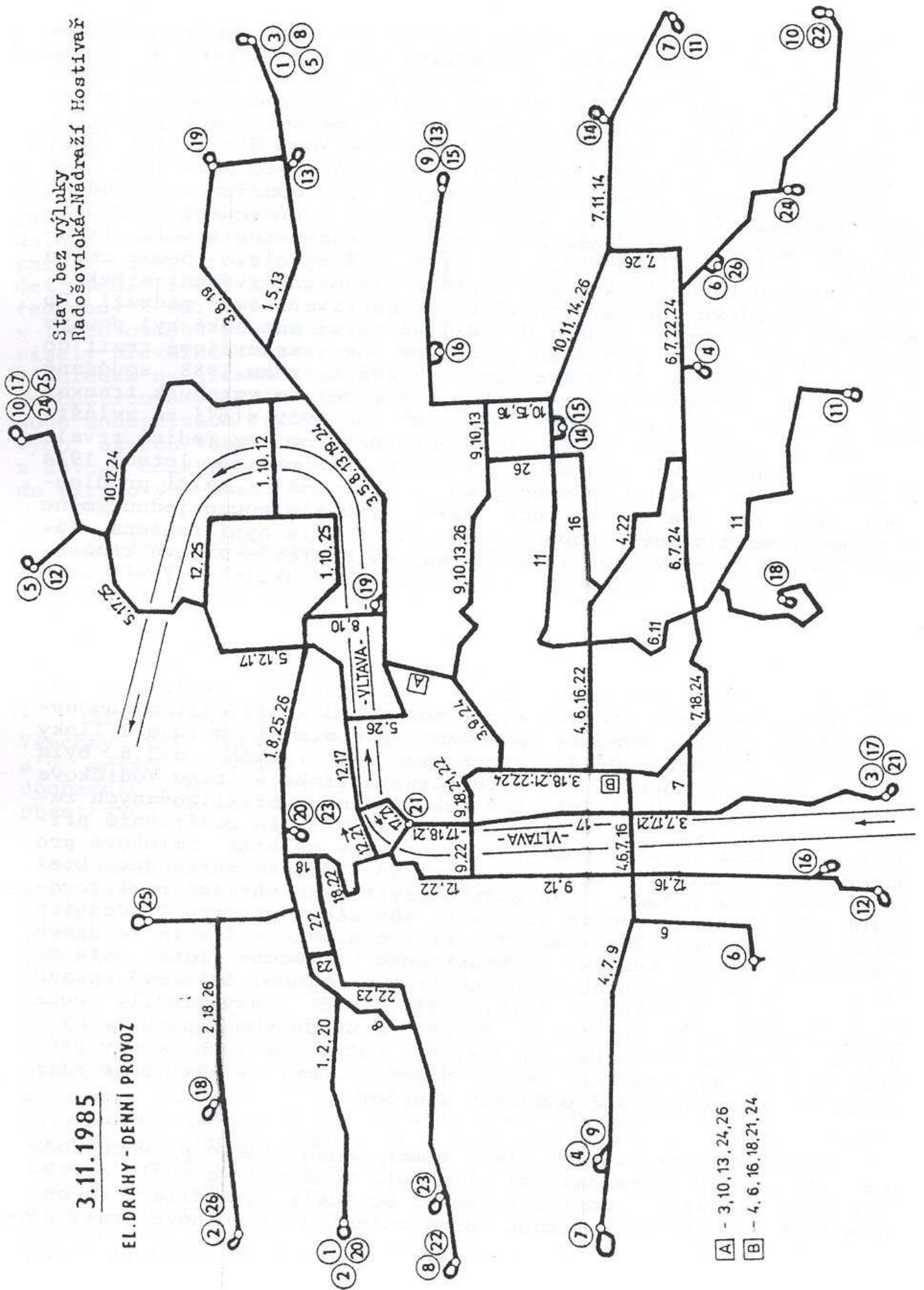
došlo v oblasti Prahy 6 (změny d-2,18,20), kde byla prosazena preference petřinské větve z hlediska směrové nabídky ve vztahu k centrální oblasti Prahy při zachování spojení do administrativního centra obvodu. Následující dílčí změny d-16,24,19 v letech 1986 a 1987 souvisely vždy pouze se změnami v kolejové síti (zrušení smyček Lihovar, Zahradní Město a Nový Hloubětín). Užitečným krokem k úpravě kapacitní rovnováhy bylo převedení d-6 z Palackého mostu na most Prvního máje; toto opatření, provedené jako dočasné při uzavření Jiráskova mostu a převedení automobilové dopravy na most Palackého, zůstalo zachováno trvale. Prodloužení m-A na Strašnickou k 11.7.1987 vyvolalo pouze změnu d-14, kterou bylo vcelku málo úspěšně sledováno zvýšení atraktivity tramvajové dopravy na větvi k hostivařskému nádraží. Po předchozí "výlukové" záměně d-4/d-7 na větvi motolské byl pouhým prodloužením d-4,9 zajištěn provoz na nové tramvajové trati do sídliště Řepy; ta byla otevřena v závěru roku 1988 současně s tzv. III. úsekem trasy metra B, který měl ve vztahu k tramvajové dopravě dopad nulový. Následující rok 1989 stojí za zvláštní zmínku, neboť je vzácným kalendářním rokem bez jediné trvalé změny v tramvajové dopravě - v tomto století po letech 1934 a 1957 teprve třetím! Podobně jako v roce 1987 i další prodloužení m-A na Skalku v roce 1990 vyvolalo pouze jednu změnu v tramvajové dopravě - opět u d-14, která byla nyní zrušena. Zásadní změny nastaly k 23.11.1990, kdy byla otevřena nová tramvajová trať Ohrada - Palmovka a zároveň II. (fakticky třetí) úsek trasy B metra. Tangenciální charakter tramvajové trati neumožňoval její jednoduchou obsluhu např. prostým prodloužením některých linek (jak je to obvyklé u tratí radiálních) a bylo proto nutné provést úpravy komplikovanější - podstatné změny d-1,5,19 a prakticky vytvoření nové d-10. V úseku Florenc - Palmovka, kde bylo dosud vedeno 6 linek a který měl být dle dřívějších koncepcí fyzicky zrušen, zůstaly zachovány pro místní obsluhu 2 linky (d-8,24). Zavedením d-14, které vyvolalo i změny d-3,6, byla účelně posílena doprava v centru (čtvrtá linka v trase Vodičkova - Jindřišská: d-3,9,14,24), což byl jeden z nerealizovaných záměrů úprav v roce 1985. V původních úvahách bylo pozitivním přínosem zavedení d-14 i posílení dopravy v oblasti Smíchova pro budoucí prodloužení tramvajové trati do sídliště Barrandov, které se však již v roce 1990 začalo jevit jako obtížně realizovatelné. Po všech uvedených úpravách zůstalo v provozu 24 denních linek (čísla 1 až 26 kromě 13 a 15), z nichž d-7 byla ve dnech pracovního klidu vedena v oboustranně zkrácené trase, ostatní měly ve všech provozních obdobích trasu stejnou; špičkový rozsah provozu měly 3 linky (d-10,21,23), dvě linky jezdily pouze v pracovních dnech do večera (d-2,6). Z uvedeného popisu jakož i chronologického přehledu vyplývá, že počet trvalých změn v průběhu období byl skutečně velmi nízký a záměr stabilizace sítě linek se vcelku úspěšně podařilo dodržet.

Poslední konstatování platí téměř absolutně o provozu nočním. Síť s osmi diametrálními linkami, vedenými ve zcela odlišných relacích proti dennímu provozu, se zcela osvědčila a za celé období bylo jedinou změnou prodloužení d-58 po nové trati do

Stav bez výluky  
Radošovická-Nádraží Hostivař

3.11.1985

EL. DRÁHY - DENNÍ PROVOZ

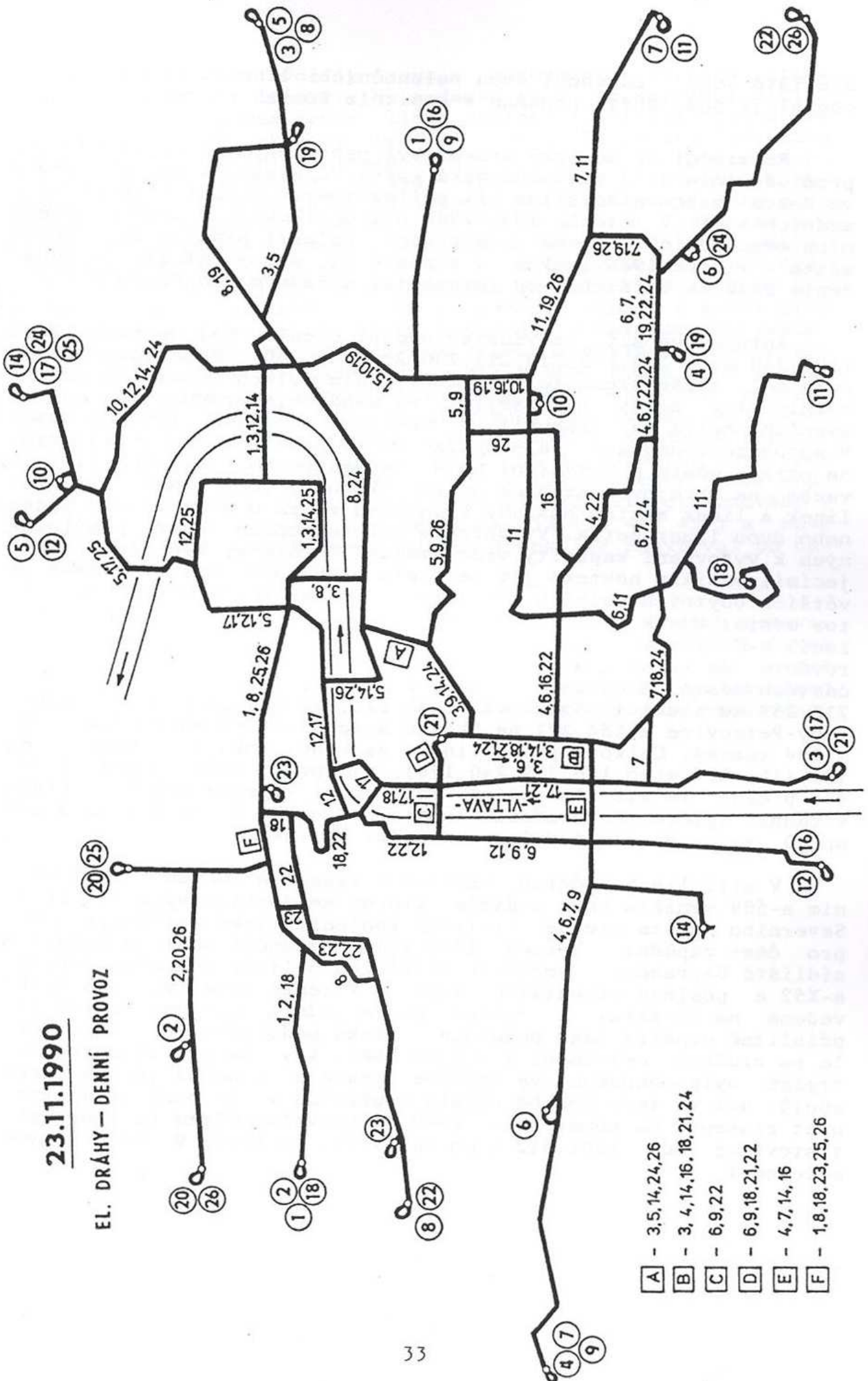


- A - 3, 10, 13, 24, 26
- B - 4, 6, 16, 18, 21, 24



**23.11.1990**

**EL. DRÁHY — DENNÍ PROVOZ**



- A** - 3, 5, 14, 24, 26
- B** - 3, 4, 14, 16, 18, 21, 24
- C** - 6, 9, 22
- D** - 6, 9, 18, 21, 22
- E** - 4, 7, 14, 16
- F** - 1, 8, 18, 23, 25, 26

Sídliště Řepy. Zavedení dvou polonočních linek v samém závěru období je podrobněji popsáno v kapitole Rozsah provozu.

Rekreační či účelový provoz byl reprezentován nepravidelným prodlužováním d-15 ze Sokolovské přes Vltavskou k Parku kultury ve dnech pracovního klidu při příležitosti konání různých hromadných akcí. V letech 1986-1988 byl posilován v létě o nedělních odpoledních provoz z rekreační oblasti Braník do centra města - v roce 1986 linkou v trase d-21, ale s nelogickým označením d-46, v dalších dvou letech již s řádným označením d-21.

Autobusová síť na začátku období čítala 161 denních linek (101-269 mimo 142,153,210,211,230,239,253,260). Počet průběžných změn měl spíše klesající tendenci, ale velkého počtu linek se týkaly vždy změny, související se zahájením provozu na nových úsecích metra (a tramvají) a následně s jejich vyhodnocením. V autobusové dopravě dále pokračoval proces jejího vytlačování na okraj města a vytváření nově uspořádaných lokálních sítí ve vazbě na okrajové stanice metra. Vzrostl počet tangenciálních linek a linek místní obsluhy s dotykem metra u více stanic jedné nebo dvou linek metra. Vytvářením polyfunkčních linek, posilovaných k vyrovnání kapacity více linkami lokálními (většinou napájecími), vznikly některé již ne zcela přehledné sítě například ve větších obytných celcích. Zvláštní poznámku zasluhuje jižní sektor města, kde k částečnému odstranění vysokého využití (přetížení) m-C byly vytvořeny některé linky autobusů s odlišným směřováním či kapacitou proti standardnímu pojetí sítě v jiných částech města. Z oblasti sídliště Modřany jsou to linky a-153, 210,253 ke stanici Smíchovské nádraží, ze sídliště Horní Měcholupy-Petrovice a-154,271 na Skalku a ze sídliště Na Košíku a-145 a 194 tamtéž. Celkový počet linek na konci roku 1990 vzrostl na 173 (101-277 mimo 126,237,240,176), tj. proti začátku období téměř přesně ve stejném poměru jako počet vypravovaných vozidel v ranní špičce. Z uvedeného počtu bylo 23 linek s více druhy spojů, tj. s více než dvěma konečnými zastávkami.

V síti linek nočních nedošlo k zásadním změnám. Prodloužením a-509 vznikla nová radiála, kterou se dostalo východní části Severního Města stejně kvalitní spojení, jaké zajišťuje a-505 pro část západní. V roce 1988 bylo na noční obsluhu zapojeno sídliště Barrandov - nejdříve přiblížením linky náhradní dopravy a-X52 a posléze samostatnou a-501. V témže roce vznikla a-507 vedená na Zbraslav a tvořená pouze jedním spojem, kterou lze přibližně označit jako polonoční. Linka podobného rozsahu vznikla po zrušení celonoční a-506 do Kbel, kdy na nátlak obvodních orgánů byla obnovena ve změněné trase a pouze s jedním párem spojů; ani v této podobě nebyla využívána a po roce byla proto opět zrušena. Na konci roku 1990 existovalo celkem 10 linek pětitovkové řady (501-512 mimo 506,511), z nichž 9 mělo provoz celonoční.

Účelové linky tvořily trvale nesourodou skupinu linek s mnohdy rozpačitou funkcí. Na začátku byla ze šesti existujících linek již pouze jedna linka rekreační, které byly dříve reprezentanty této skupiny (a-453), jedna linka pro přepravu návštěvníků nemocničního areálu (a-454), jedna pro spojení dvou zdravotních zařízení (a-457), dvě pro přepravu pracovníků konkrétních podniků (a-455,456) a jedna, zařazená v té době mezi účelové již nelogicky - a-451. (K této poslední lince lze pro zajímavost uvést, že v roce 1987 byla zrušena a částečně nahrazena novou a-252, jejímž hlavním účelem bylo propojení dvou částí Jižního Města; v této relaci zůstala zcela nevyužita a po několika měsících byla upravena do trasy zcela shodné s a-451 před jejím zrušením). Celý další vývoj nevybočil z naznačeného rámce, některé další linky vznikly mnohdy pouze na základě partikulárních zájmů (a-452 k ÚDR Dlabáčov, a-451 k SÚNZ Praha apod.) nebo byly akceptovány jen s předpokladem možnosti brzkého zrušení (a-458,459,464 pro přepravu do průmyslových center, a-460 pro spojení do zdravotního zařízení dosažitelného s jedním přestupem!) a jen menší počet měl trvalejší a nespornější (byť vždy lokální) přepravní význam (např. a-456 v Jižním Městě, nově snad a-451 k VÚ Běchovice). V závěru období zůstalo provozováno 9 účelových linek, z toho 4 průběžně (a-453,454,455,457) a nové a-451,452,456,460,461. Počet školních linek se pohyboval po celou dobu kolem třiceti.

Součástí této kapitoly jsou schémata vedení denních tramvajových linek k 3.11.1985 a k 23.11.1990 a přehled vedení linek autobusů k 31.12.1990. Vedení linek autobusů k 3.11.1985, které je až na dva detaily shodné se stavem k 1.1.1986, je obsaženo v předcházející publikaci a pro úsporu místa zde není opakováno.

## Chronologický přehled změn ve vedení linek

Přehled je sestaven podle stejných zásad jako v předcházející publikaci. Obsahuje proto všechny trvalé změny ve vedení linek za sledované období s výjimkou autobusových linek školních; je zachyceno i zřizování a rušení linek sezónních. Dočasné změny jsou uvedeny pouze tehdy, mají-li význam pro další trvalá dopravní opatření.

### Vysvětlivky:

- N - zřízení linky
- X - zrušení linky
- P - prodloužení 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
- č - změna pouze části spojů nebo v části provozní doby linky nebo částečná změna (částečné ukončení) dočasné změny
- o - změna vyvolaná formální změnou označení linky
- Pd - pracovní dny
- So - sobota
- Ne - neděle
- Dk - dny pracovního volna a klidu
- Šk - dny školního vyučování
- š - přepravní špička (šr...ranní, šo...odpolední)
- s - přepravní sedlo
- šv - večerní období zvýšených přepravních nároků
- d - den
- dop - dopoledne
- o - odpoledne
- več - večer
- p - období polonočního provozu
- n - noc
- L - letní období
- W - zimní období

PŘEHLED ZMĚN VE VEDENÍ A PROVOZU LINEK OD 1.1.1986 DO 31.12.1990

4.	1.86	a-452	N	Hlavní nádraží-ÚDR Dlabačov; provoz DkrW
7.	1.86	d-15	K, Jr	Olšanské hřbitovy-...-Vápenka; provoz Pdš
		d-16	P	Spojovací-Vápenka-...-Lihovar
		a-135	Zp	...-Chemapol-Koh-i-noor-Bohdalec-...
		a-139	Zp	...-Chemapol-Koh-i-noor-Bohdalec-...
9.	1.86	a-145	(Zp)	...-V Rybníčkách-Hájecká-Skalka-...
		a-195	(Zp)	...-V Rybníčkách-Hájecká-Skalka-...
11.	1.86	a-106	Zz	Oblouková-Ukrajinská-...-Nádraží Braník
25.	1.86	a-142	N	Moskevská-ZPA Jinonice-Kovářova-Lužiny; provoz d
		a-184	Zzč	Moskevská-...-Kovářova-Konstruktiva
		a-256	Zp	...-ZPA Jinonice-Kovářova-Řeporyjské nám.-...
11.	2.86	a-197	(Zp)	Moskevská-Smíchovské nádraží-Lihovar-...
		a-199	(Zp)	Moskevská-Smíchovské nádraží-Lihovar-...
15.	2.86	a-125	Zp	...-Sibiřské nám.-J.M.Sverdlova- Zelená-...
		a-131	Zp	...-Sibiřské nám.-Nádraží Bubeneč- Zelená-...
		a-225	Jr	provoz d
		a-452	Jr	provoz NerW
18.	2.86	a-210	N	Smíchovské nádraží-Nádraží Braník- Obchodní nám.-U otočky; provoz Pdš
4.	3.86	d-1	(K)	Petřiny-...-Harfa
14.	4.86	a-168	P	Smetanovo divadlo-Hlavní nádraží-...- Pod šancemi
21.	4.86	d-1	K	Petřiny-...-Pod Palmovkou
		d-2	K, Jr	Červený vrch-...-Petřiny; provoz Pdš
		d-15	X, N	Sokolovská-Palmovka-Harfa-Černý most; provoz d
		d-18	Zz	Petřiny-Hradčanská-...-Vozovna Pankrác
		d-20	X, N	Dívčí Šárka-Leninova-Hotel International; provoz d
		d-21	Zz	Národní třída-Karlovo nám.(T)-Národní divadlo(Z)-Palackého nám.-...-Nádraží Braník
		d-24	Zp	...-Pod Palmovkou-Vltavská-Dlouhá- Nádraží Střed-...
		a-128	Zp, Jr	Moskevská-Nádraží Jinonice-Vidoule- Jinonice-ZPA Jinonice; provoz Pdš, v úseku Jinonice-ZPA Jinonice jen část spojů
		a-130	Zp	...-Vidoule-Jinonice-Karlštejská-...
		a-137	Pč	Moskevská-...-Motorlet-Jinonice; v úseku Motorlet-Jinonice jen část spojů Pds
		a-219	Jr	provoz Pdš

1. 5.86	a-240	X	- - -
3. 6.86	a-170	Zp	...-Obchodní nám.-(Kolarovova)- Sídliště Modřany-...
	a-210	Zp	...-Obchodní nám.-(Kolarovova)- Sídliště Modřany-...
10. 6.86	a-154	Zp	...-Newtonova-Mikojanova-Na vartě-...
	a-204	Zp	...-Newtonova-Mikojanova-Na vartě-...
	a-220	Zp	...-Newtonova-Mikojanova-Na vartě-...
	a-505	Zp	...-Newtonova-Mikojanova-Na vartě-...
11. 6.86	a-250	P	Spojovací-...-Rohožnická-Sídliště Rohožník
	a-269	P	Nádraží Čakovice-...-Rohožnická- Sídliště Rohožník
	a-503	P	Černý most-...-Rohožnická-Sídliště Rohožník
28. 6.86	a-106	Zz	Čechovo nám.-Ukrajinská-...-Nádraží Braník
29. 6.86	d-46	N	Národní třída-Karlovo nám.(T)-Národní divadlo(Z)-Palackého nám.-Nádraží Braník; provoz Neol
30. 6.86	a-216	Zpč	...-Starodejvická-Bořislavka- Horoměřická-...-Aritma Vokovice; v úseku Bořislavka-Aritma Vokovice jen Pd
1. 9.86	a-150	Zz	Nádraží Braník-...-Ke schodům-Labe
	a-153	N	Smíchovské nádraží-Nádraží Braník- Zátišská-Sídliště Modřany-U očky; provoz d
	a-226	Zp	Kosmonautů-Poliklinika Háje-K jezeru-...
	a-227	Zp	Kosmonautů-Poliklinika Háje-K jezeru-...
	a-232	Zp	Kosmonautů-Poliklinika Háje-Aronovo nám.-...
	a-260	No, P, Jr	Špejchar-Hradčanská-Vypich-MNV Řepy- Sídliště Zličín; provoz Pdš
	a-456	Xo	- - - (→ a-260)
29. 9.86	d-46	X	- - -
1.10.86	a-165	ZpZ	...-Lahovický most-Technometra- Nádraží Radotín
	a-172	Zz	Smíchovské nádraží-...-Dostihová-Nám. Omladiny-Zahradnictví-Dostihová-...- Smíchovské nádraží
	a-245	ZpZ	...-Lahovický most-Technometra-Nádraží Radotín-...
1.11.86	d-16	P	Spojovací-...-Lihovar-Hlubočepy
8.12.86	a-160	(Zz)	Leninova-...-V Podbabě-Rozcestí- Žákovská-Lysolaje
9.12.86	a-142	Zp	...-ZPA Jinonice-Malá Ohrada-Lužiny
	a-211	N	Moskevská-Vidoule-Kovářova-Stodůlky; provoz Pdšr
17.12.86	a-216	Zpč	Špejchar-...-Starodejvická-Aritma Vokovice/Bořislavka; k Aritmě Vokovice Pd, na Bořislavku Dk

18.12.86	a-181	(Zpx)	...-Za horou-Českosobrodská(T)-Perlit-...
	a-208	(Zpx)	...-Perlit-Za horou-Spolská-Laktos-...
3. 1.87	a-451	Zz,Zp	Budovatelů-Na jelenách(T)-Volha(T)- Budovatelů
6. 1.87	d-24	K	Sídlišťě Dáblice-...-Nám.Kubánské revoluce
	a-171	P	Kačerov-...-Tempo-Masokombinát Písnice
13. 1.87	a-194	Zz	Želivského-Černokostelecká-...-TOS Hostivař
	a-239	N	Želivského-Pod Třebešínem(T)-Sídlišťě Malešice-Rektorská; provoz (07-17)PdDk
5. 3.87	a-142	P	Moskevská-...-Favorského-Lužiny
1. 4.87	a-105	Zz	Smíchovské nádraží-Lihovar-Serpentina (rT,oZ)-Geologická(rZ,oT)-Filmové ateliery
	a-157	Jr	provoz Pdšr
	a-240	N	Nádraží Braník-Obchodní nám.-Násirovo nám.; provoz Pdš
14. 4.87	d-12	(K)	Vozovna Kobylisy-...-Moskevská
	d-16	(K)	Spojovací-...-Moskevská
	d-52	(K)	Černý most-...-Moskevská
	a-104	Zz	Moskevská-Křížová-Zlíchov-...- Slivenecká
	a-X12	(N)	Moskevská-Naftové motory-Hlubočepy; provoz d
	a-X52	(N)	Moskevská-Naftové motory-Hlubočepy; provoz n
26. 4.87	d-21	Jrč	provoz Pdš,NeoL
2. 5.87	a-461	N	Fučíkova-Malá říčka; provoz oL
12. 5.87	a-142	Zz	Moskevská-...-Favorského-Stodůlky
	a-211	X	- - -
1. 6.87	d-6	Zp	...-Karlovo nám.-Národní třída-Újezd- Moskevská-...
	a-176	(Zz)	Moskevská-Arbesovo nám.-...-Stadion Strahov
8. 6.87	a-196	Zz	Kačerov-...-Ke Krčci-Modřanská
	a-254	(Kč)	Leninova-...-Přední Kopanina
	a-451	Jr	provoz Pd
9. 6.87	d-14	(X)	- - -
1. 7.87	d-7	K	ÚD Hostivař-...-Kotlářka
	d-58	(K)	Spojovací-...-Kotlářka
	a-138	(X)	- - -
	a-139	X	- - -
	a-169	Jr	provoz Pdš
	a-198	X	- - -
	a-451	X	- - -
2. 7.87	d-3	Zp	...-Kbelská-Hloubětín-Nový Hloubětín- ČKD Trakce-...
	d-8	Zp	...-ČKD Trakce-Nový Hloubětín- Hloubětín-Kbelská-...
	d-19	Zz	Hloubětín-Nový Hloubětín-ČKD Trakce-...-Sekolevská

11. 7.87	m-A d-14	P (Xx), Zz	Lenínova-...-Želivského-Strašnická Černokestelecká-...-Vinice- Strašnická-Nádraží Hostivař
12. 7.87	a-101	Zz	Strašnická-Nádraží Strašnice-U lípy- ...-Plynárna Měcholupy
	a-118	Zp, Zz	Dvorce-...-Lešanská-Spořilov-Sídliště Spořilov-Hlavní-Primátora Vacka
	a-133	K	Sokolovská-...-Sídliště Malešice
	a-135	F, Zz	Staroměstská-Sokolovská-...-Nám. Míru- Tolstého (T)-Kodanská (Z)-Bělocerkevská
	a-136	Zz, (Zp)	Lovosická-...-Vlašimská-Bělocerkevská- Chočovská-Sídliště Spořilov
	c-138	(Xx), Zz, Jr	Želivského-Bělocerkevská-Svahová- ...-Topolová; provoz d
	a-140	Jrč	Jiřího z Poděbrad-...-Ohrada-...- Nový Hloubětín; provoz Pd, v úseku Ohrada-Nový Hloubětín jen Pdššv
	a-146	Zp	Želivského-Pod Třebešínem (T)-Na palouku- ...-Nový Hloubětín
	a-148	Kč	Nám. Míru-...-Podolská vodárna-...-Čs. televize; v úseku Nám. Míru-Podolská vodárna jen Pdšs
	a-155	K	Želivského-...-Sídliště Malešice
	a-178	Zp	...-Na pahorku-Lešanská (Z)-Hlavní- Sídliště Spořilov (Z)-Spořilov-...
	a-188	Zp, P	Čs. televize-...-Nádraží Strašnice- Strašnická-Dobročovická-...-Plananská- Želivského
	a-206	Zz	Strašnická-Nádraží Strašnice-...- Zahradní Město, Jesenická
	a-208	Zp	Želivského-Pod Třebešínem (T)-Na palouku- ...-Dolní Počernice
	a-213	Zp	...-Na Míčánkách-Kodaňská (Z)-Chemapol (T) -Koh-i-noor-...
	a-224	Zz, Zp	Sídliště Skalka-Strašnická-Nádraží Strašnice-...-Zahradní Město, Cíl
	a-234	Zz	Sídliště Skalka-Strašnická-Ped Rapidem- Želivského-Mezi hřbitovy-...-Habřevá
	a-238	K, Zp	Želivského-Pod Třebešínem (T)-Na palouku- ...-Léčiva
	a-252	N	Primátora Vacka-Budovatelů-Volha- Družby-Mikulova-Kosmonautů; provoz d
	a-267	K	Kosmonautů-...-Uhříněves
	a-271	N	Strašnická-Taškent-Sídliště Horní Měcholupy-Sídliště Petrovice; provoz d
	a-272	N	Karlov-Nám. Míru-Kodanská-Želivského; provoz d
25. 7.87	a-239	Jr	provoz d
10. 8.87	a-X52	P	Moskevská-...-Hlubočepy-Slivenecká
17. 8.87	a-229	(Zp)	...-Dubeč-Nám. Svobody-Kvasinská-...
31. 8.87	d-2	Jr	provoz Pdšs
	a-128	Kč	Moskevská-...-Jinonice
	a-130	Zp	...-ZPA Jinonice-(Jeremiášova)-Malá Ohrada-...
	a-142	Zp	...-ZPA Jinonice-(Jeremiášova)-Malá Ohrada-...
	a-170	Zz	Kačerov-...-Sídliště Modřany-Na Beránku
	a-171	Jr	provoz Pdš



	a-184	Zp	...-Nádraží Jinonice-ZPA Jinonice-Stavba Butovice-Cvetkovova(T)-Nová kolonie(Z)-...
	a-211	N	Moskevská-ZPA Jinonice(T)-Favorského(Z)-Lužiny; provoz Pdšr
	a-240	Jr	provoz d
	a-253	N	Smíchovské nádraží-Nádraží Braník-Zátišská-Sídlíště Modřany-Na Beránku; provoz Pdš
15.10.87	a-252	K	Budovatelů-...-Kosmonautů
1.12.87	a-135	Kč	Staroměstská-...-Sokolovská-...-Bělocerkevská; v úseku Staroměstská-Sokolovská jen Pdšs
	a-252	X,N	Budovatelů-Jarníkova(T)-Volha(T)-Budovatelů; provoz PddNeveč
	a-272	Zz	Karlov-...-Nám.Míru-Tolstého(T)-Kodanská(Z)-Bělocerkevská
	a-456	N	Družby-Mikulova-Kosmonautů; provoz več
15.12.87	a-166	P	U kříže-...-Třeberadice-...-(Tryskevická)-Teplárna Třeberadice
5. 1.88	a-204	Jr	provoz Pdš
1. 2.88	a-110	Zz,Zp	Avia sever-Nádraží Čakovice-Masokombinát Čakovice-Avia Letňany-Letňany-...-Hostavice
	a-141	X	- - -
	a-156	K	Fučíkova-...-Avia Letňany
	a-158	Zp	...-Rudý Letov-Avia Letňany-Masokombinát Čakovice-Nádraží Čakovice-...
	a-166	Zp	...-Rudý Letov-Avia Letňany-Masokombinát Čakovice-Nádraží Čakovice-...
	a-195	K	Avia Letňany-...-Zahradní Město, Jesenická
	a-209	Zp	...-Rudý Letov-Avia Letňany-Masokombinát Čakovice-Nádraží Čakovice-...
	a-262	K,Jr	Avia Letňany-...-Klánovice; provoz Pd(šrZ, šgT)
	a-263	K	Avia Letňany-...-Xaverov-...-VÚ Běchovice
	a-269	K	Avia Letňany-...-Sídlíště Rohožník
	a-509	P,Zp	Nám.Republiky-Dělnická-Bulovka-...-Průjezdni-Tupolevova-Masokombinát Čakovice-Nádraží Čakovice
1. 3.88	a-207	P	Staroměstská-...-Černínova-Spojovací
21. 3.88	a-452	X	- - -
1. 4.88	a-128	X	- - -
	a-130	Zp	...-Vidoule-Karlštejnská-...
	a-142	Zp	...-Nádraží Jinonice-Sídlíště Jinonice-ZPA Jinonice-...
	a-145	Zp	...-U dálnice-Volha-Budovatelů
	a-184	Zp	...-Nádraží Jinonice-Sídlíště Jinonice-ZPA Jinonice-...
	a-211	Zp	...-Nádraží Jinonice(T)-Sídlíště Jinonice(Z)-ZPA Jinonice(T)-...

	a-270	N	Keh-i-noor-Chodovská-Spořilov-Na pahorku-Dědinova-Budovatelů-Koleje Jižní Měste; provoz Pdš
	a-458	N	Fučíkova-ZPA Čakovice; provoz Pd(šrT, šoZ)
2. 4.88	a-122	Jrč	Budovatelů-...-Nádraží Hostivař-...-Léčiva; v úseku Nádraží Hostivař-Léčiva Pdšs všechny spoje, PdšvDk vybrané spoje
2. 5.88	d-4	P	Nám.Kubánské revoluce-...-Kotlářka-Vozovna Motol
10. 5.88	d-21	Jrč	provoz Pdš
4. 7.88	a-130	Zp	...-Vidoule-Jinonice-Karlštejnská-...
1. 9.88	d-12	(Kx)	Vozovna Kobylisy-...-Moskevská-Hlubočepy
	d-16	(Kx)	Spojovací-...-Moskevská-Hlubočepy
	d-52	(Kx)	Černý most-...-Moskevská-Hlubočepy
	a-176	(Zzx)	Karlovo nám.-Arbesovo nám.-...-Stadion Strahov
	a-187	Kč	Fučíkova-...-Sídliště Prosek-...-Průjezdni; část spojů v Pdšr pouze v úseku Sídliště Prosek-Fučíkova
	a-189	Jr	provoz Pd(šrZ, šo, več), Dk
	a-192	Zz	Budějovická-...-Ke Krči-Geologická/Modřanská; v úseku Ke Krči-Geologická Pd, Ke Krči-Modřanská Dk
	a-196	P	Kačerov-...-Přístaviště-Lihovar-Smíchovské nádraží
	a-197	Jr, (Zpx)	Moskevská-Křížová-...-Kosmonautů; provoz Pdš
	a-198	N	Smíchovské nádraží-Přístaviště-Sídliště Novodvorská-Sídliště Lhotka-Pavlíkova-Masokombinát Písnice; provoz d
	a-199	Zz, Jr	Smíchovské nádraží-Lihovar-...-Sídliště Lhotka; provoz PdšrZ
	a-246	ZpZ	...-Nový Slivenec-Smaragdová(T)-Opálová(Z)-K Holyni-...
	a-247	ZpZ	...-Nový Slivenec-Smaragdová(T)-Opálová(Z)-K Holyni-...
	a-248	ZpZ	...-Nový Slivenec-Smaragdová(T)-Opálová(Z)-K Holyni-...
	a-459	N	Fučíkova-Teplárna Třeboradice; provoz PdšrT
	a-501	N	Smíchovské nádraží-Geologická; provoz n
	a-505	Zp	...-Horčičkova-Sídliště Petrovice-Mikojanova-...
	a-X12	(Nx)	- - -
	a-X52	(Nx)	- - -
1.10.88	a-203	P	Jižní Město-...-Výzkumný ústav A.S. Popova-Vavřenova
26.10.88	m-B	P	Sokolovská-...-Smíchovské nádraží-Dukelská
	d-4	P	Nám.Kubánské revoluce-...-Vozovna Motol-Sídliště Řepy
	d-9	P	Spojovací-...-Kotlářka-Sídliště Řepy
	d-58	(Kx), P	Spojovací-...-Kotlářka-Vozovna Motol-Sídliště Řepy

27.10.88	a-130	Zp, Zz	Moskevská-...-Vidoule-Švermova-Karlštejnská-Dukelská-Cvetkovova-Stodůlky
	a-142	Zz, Jr	Dukelská-Malá Ohrada-...-Stodůlky; provoz Pd, Sedop, Neo
	a-149	Zz	Leninova-...-Vidoule-Švermova-Dukelská
	a-164	Zp, Zz	Bílá hora-...-MNV Řepy-Nevanova-Škola Řepy-...-Bílý Beránek-Mototechna-Dukelská
	a-174	Zz	Špejchar-...-Kovářova-Favorského-Dukelská
	a-179	Zz	Dukelská-K Vidouli-Motol-...-Letiště Ruzyně
	a-180	K, P	Bílá hora-...-Nevanova-Slánská-Sídlíště Řepy
	a-184	Zz, Zp	Dukelská-Favorského-Alexandrovova-...-Konstruktiva
	a-211	Zz, Jr	Dukelská-Malá Ohrada-...-Lužiny; provoz PdšrZ
	a-219	X	- - -
	a-225	X	- - -
	a-230	N	Stodůlky-Cvetkovova-Dukelská-Řeporyjské nám.; provoz d
	a-249	Zz	Stodůlky-Cvetkovova-Dukelská-Řeporyjské nám.-...-Třebonice
	a-253	Jr	provoz d
	a-256	Zz	Stodůlky-Cvetkovova-Dukelská-Řeporyjské nám.-...-Nádraží Radotín
	a-257	Zp	...-Škola Řepy-Sídlíště Řepy-Škola Řepy-...
	a-260	X	- - -
	a-270	Zp, Jr	...-Na pahorku-Primátora Vačka-Dědinova-...; provoz Pdšs
	a-463	N	Kaňkova-Dětská nemocnice-Slánská-Sídlíště Řepy; provoz Pdš
	a-507	N	Smíchovské nádraží-Zbraslavské nám.; provoz pT
	a-508	Zz	Moskevská-...-Vidoule-Sídlíště Jínonice-Favorského-Stodůlky
3. 1.89	a-506	X	- - -
14. 1.89	a-150	Zz	Nádraží Braník-...-Ke schedům-Sídlíště Medřany-Sídlíště Libuš
	a-180	Jr	provoz Pd
15. 1.89	a-508	Zpč	...-Sídlíště Jínonice-(Dukelská)-Malá Ohrada-...; de zastávky Dukelská za-jíždí jen 1 pár spojů
16. 1.89	a-460	N	Taškent-Trhanevské nám.(T)-Záveská(Z)-Pod štěpem; prevez Pds
1. 2.89	a-243	Jr	prevez PdšrZšesSedopNeo
	a-464	N	Sídlíště Petřovice-Taškent-Sídlíště Zahradní Město; prevez PdšrTšeZ
6. 2.89	a-250	Zpč	...-Běchevice-/VÚ Běchevice/-Běchevice-...; k VÚ Běchevice jen část spojů PdšrTeZ
17. 2.89	a-166	(Zp)	U kříže-Bulevka-Nám.Na Proseku-Prosek-...

4.	3.89	a-120	Zp	...-Geologická-Högerova-Chaplinevo nám.-Klukevická-...
		a-128	N	Smíchovské nádraží-Lihovar-Geologická-Högerova-Chaplinevo nám.; prevez d
14.	3.89	a-136	(Zp)	...-K Žižkovu-Pražáčka-Černínova-...
		a-140	(Zp)	...-Černínova-Ohrada/Pražáčka-K Žižkovu-...
		a-X140	(N)	Harfa-Skleněná-Krejčárek; prevez d
1.	4.89	a-205	Zp	...-Lísek-Nádraží Krč-Višňová-Zálesí-...
3.	4.89	a-118	Pč	Dvorce-...-Primátora Vacka-Budovatelů-Koleje Jižní Město; v úseku Primátora Vacka-Koleje Jižní Město jen Pdšs
		a-192	Zpč, Zzč	Budějovická-...-Ke Krči-Medřanská-Přístaviště-Filmové ateliery-Chaplinevo nám.; v úseku Medřanská-Chaplinevo nám. jen část spojů Pdšs
		a-270	Jr	prevez Pdš
4.	5.89	a-136	(Zpx)	...-Bělecervská-Slavia-Bohdalec-...
15.	5.89	a-108	Zp, Pč	Špejchar-...-Divoká Šárka-Sídlíště Na Dědině-Cielkovského-K letišti-...-Letiště Ruzyně; v úseku Sídlíště Na Dědině-Letiště Ruzyně jen Pdš
		a-180	X	- - -
		a-180	No, Zp, Jr	Kafkova-Vozovna Střešovice-Dětská nemocnice-Nevanova-Sídlíště Repy; prevez Pdšs; (dř. a-463)
		a-235	Jr	prevez PdšrZšeT
		a-257	Zpč	...-MNV Repy-/Slánská/-Ke Kamence-...; přes zastávku Slánská jen Pd
		a-463	X	- - - ; (→ a-180)
1.	6.89	a-505	Zp	...-Na pahorku-Dědineva-Budovatelů-...
2.	6.89	a-260	N	Herčíčkova-Družby-Speřilev-Koh-i-moor; prevez PdšrT
3.	7.89	a-451	N	Kotlářka-SÚNZ Praha; prevez Pdšs
1.	8.89	a-451	X	- - -
4.	9.89	a-219	N	Dukelská-Mládí-Stodůlky; prevez Pdšr
		a-462	N	Slánská-Sídlíště Zličín; prevez PdšrTšeZ
		a-501	P	Smíchovské nádraží-...-Geologická-Chaplinevo nám.
		a-506	N	Hlubětín-Nový Hlubětín-PAL; prevez p
9.	9.89	a-160	(Zzx, K)	Lenínova-...-V Podbabě-Pod hájem-Zákevská
17.	10.89	a-150	Zz	Nádraží Braník-...-Sídlíště Modřany-Násirove nám.
		a-157	P, Jr	Budějovická-...-Sídlíště Modřany-Na Beránku; prevez Pdš
		a-240	X	- - -
31.	10.89	a-229	(Zpx)	...-Dubeč-Kolodějská obora-Kvasinská-...

13.11.89	d-10	(Zp)	...-Nám.dr.Holého-Palmovka-Sokolevská-Bílá labuť-...
17.11.89	a-270	Zz	Koh-i-noor-...-Dědinova-Budovatelů(T)-Kunratický les(Z)-Volha
27.11.89	a-462	X	- - -
16.12.89	a-130	Zp	...-Cvetkovova-Nová kolonie-Mládí-...
	a-174	Zp	...-Cvetkovova-Nová kolonie-Mládí-...
	a-219	Zp	...-Cvetkovova(Z)-Nová kolonie(Z)-Mládí-...
	a-230	Zp	...-Mládí-Nová kolonie-Cvetkovova-...
	a-249	Zp	...-Mládí-Nová kolonie-Cvetkovova-...
	a-256	Zp	...-Mládí-Nová kolonie-Cvetkovova-...
5. 3.90	a-189	Jr	provoz d, Pdšr jen Z
28. 4.90	a-205	Zp	Budějovická-Ryšánka-Nádraží Krč-...
	a-257	Zpč	...-/Slánská-Bazovského-Za slánskou silnicí/-Ke Kaménce-...
3. 5.90	d-7	Pč	ÚD Hostivař-...-Kotlářka-Sídlíště Řepy; v úseku Kotlářka-Sídlíště Řepy provoz Pdš
	a-136	(Zp)	...-K Žižkovu-Tranzitní plynovod-Pražáčka-Černínova-...
	a-X140	(Nx)	- - -
12. 5.90	a-160	(Kx)	Lenínova-...-Žákovská-Lysolaje
15. 5.90	a-178	Pč,Kč	Primátora Vacka-...-Zelený pruh
19. 5.90	d-1	(Zz)	Petřiny-...-Dělnická-Fučíkova-Park kultury
21. 5.90	a-137	Kč	Moskevská-...-Motorlet
30. 6.90	a-136	Zp	...-Černínova-Rokycanova-Olšanské nám.-...
	a-140	Zp	...-Olšanské nám.(T)-Rokycanova-Černínova-...
	a-237	X	- - -
	a-460	X	- - -
2. 7.90	a-252	Jr	provoz PddDkveč
4. 7.90	m-A	P	Dejvická-...-Strašnická-Skalka
5. 7.90	d-14	X	- - -
	a-111	Zz,Zpč	Zahradní Město,Cíl-Skalka-Mokřanská-/Léčiva(T)-Radiová-Léčiva(Z)/-Kable (T)-...-Dolní Měcholupy; přes Léčiva a Radiovou PdsvečDk
	a-115	X,N	Chodov-Benkova-Donovalská-Brechtova-Háje-Newtonova-Sídlíště Petrovice; provoz Pdš; (* 9.7.90)
	a-138	K,P	Kodanská-...-Topolová-Cíl-Skalka-Černokostelecká
	a-145	(Zpx),Jrč	Nový Hloubětín-...-Limuzská/Černokostelecká-V Rybníčkách-Skalka-Na padesátém-...-Opatov-...-Chodov; provoz d, v úsecích Nový Hloubětín-Limuzská a Opatov-Chodov jen Pdš

a-154	P,Zp	Koleje Jižní Město-...-Na křečku-Nádraží Horní Měcholupy-Sídliště Horní Měcholupy-...-Nádraží Hostivař-Zahradní Město-Skalka	
a-169	Zp	...-Sídliště Malešice-Limuzská(Z)-Černokostelecká	
a-181	K	Sídliště Čimice-...-Nádraží Hostivař	
a-183	P	Vozovna Kobyličky-...-Nádraží Hostivař-Sídliště Horní Měcholupy-Na vartě-Na křečku-Sídliště Petrovice	
a-194	X,N	Léčiva-Mokřanská-Skalka-Selská-Na Košíku-Benkova-Chodov-Koleje Jižní Město; provoz Pdš, (+ 9.7.90)	
a-195	(Zpx)	...-V Rybníčkách-Skalka-Na padesátém-...	
a-204	Zp	...-Horčičkova-Jakobiho-Sídliště Petrovice-...	
a-220	Zp	...-Aronovo nám.-Jakobiho-Sídliště Petrovice-...	
a-224	X,N	Strašnická-Štěchovická(Z)-Nádraží Strašnice-U lípy-Topolová-Cíl-Skalka-Černokostelecká; provoz d	
a-232	Zzč	Háje-...-Nádraží Uhříněves	
a-242	Jr	Háje-...-TOS Hostivař; provoz Pdšveč	
a-264	Pč	Skalka-Černokostelecká/Nádraží Uhříněves-...-Královice	
a-265	Pč,Zzč	Skalka-Černokostelecká-...-Na vrchách Picassova-...-Lipany	
a-266	Pč	Skalka-Černokostelecká/Nádraží Uhříněves-...-Hájek	
a-268	P	Skalka-Černokostelecká-...-Nedvězí	
a-271	Zz	Skalka-Sklářská-Taškent-...-Sídliště Petrovice	
a-464	X	- - -	
1. 9.90	a-272	Jr	provoz Pdšs
24. 9.90	a-460	N	Nové Butovice-Píškova-Nad Malou Ohradou; provoz Pdšs
9.10.90	a-241	(Zp)	...-Zbraslavské nám.-(Ke Krňovu)-Peluněk-...
29.10.90	a-505	Zp	...-Nám.Republiky-(Na poříčí)-Masarykovo nádraží-...
	a-509	P	Masarykovo nádraží-Nám.Republiky-...-Nádraží Čakovice
22.11.90	m-3	P	Českomoravská-Florenc-...-Nové Butovice

23.11.90	d-1	(Zzx),P	Petřiny-...-Dělnická-Palmovka-Ohrada-Spejevací; provoz dp
	d-3	Zp,Zp	Lehevec-...-Kbelská-Harfa-Palmovka-Dělnická-Vltavská-Bílá labuť-...-Nádraží Braník
	d-5	Zp	Lehevec-...-Palmovka-Biskupcova-Olšanská-Hlavní nádraží-Nám.Republiky-...-Vozovna Kobylicy
	d-6	Zz,Jr	Radoševická-...-Anděl-Kotlářka; provoz Pdš
	d-7	Kč,Pč	ÚD Hostivař-...-Černokostecká-...-Kotlářka-...-Sídliště Repy; v úsecích ÚD Hostivař-Černokostecká a Kotlářka-Sídliště Repy jen Pd
	d-10	K,Zp,Zz,Jr	Střelnická-...-Palmovka-Biskupcova-Želivského-Olšanské hřbitovy; provoz Pdš
	d-13	X	- - -
	d-14	N	Sídliště Dáblice-Palmovka-Dělnická-Stressmayerovo nám.-Nám.Republiky-Václavské nám.-Karlovo nám.-Anděl-Laurová; provoz d
	d-15	X	- - -
	d-19	Zz,Jr	Hloubětín-...-Palmovka-Biskupcova-Želivského-Vozovna Strašnice-Nám.Kubánské revoluce; provoz d
	d-24	Zp,P	Sídliště Dáblice-...-Stejskalova-Palmovka-Florenc-Masarykovo nádraží-...-Nám.Kubánské revoluce-Radoševická
	d-26	P	Dívčí Šárka-...-Radoševická-Nádraží Hostivař
	d-59	N	Nám.Kubánské revoluce-Otakarova-Výteň-Anděl-Laurová; provoz p
	d-60	N	Olšanské hřbitovy-Muzeum-I.P.Pavlova-Ruská-Oblouková-Nám.bří Synků; provoz p
	a-106	K,Jr	Kloboučnická-...-Nádraží Braník; provoz PdšSedopNee
	a-118	Pč	Dvorce-...-Koleje Jižní Město
	a-124	P	Dvorce-...-Kloboučnická-Ukrajinská-Kodanská-Želivského
	a-126	X	- - -
	a-127	X,N	Bohnice,Nisa-Střelnická-Prosek-Spitálská-Nový Hloubětín; provoz Pdš
	a-136	Zz,(Zpx)	Sídliště Dáblice-Liberecká-...-K Žižkovu-Krejčárek-Ohrada-Černínova-...-Sídliště Spořilov
	a-139	N	Želivského-Kodanská-Kloboučnická-Kačerov-Nemocnice Krč-Lhotka,Vavřenova; provoz d
	a-140	(Zpx),Zz,Jr	Jiřího z Poděbrad-...-Černínova-Ohrada-Skloněná-Palmovka; provoz Pdš
	a-141	N	Českomoravská-Harfa-Lehevec-Sídliště Černý most II; provoz d
	a-143	Jr	provoz PdšNeveč
	a-151	Zz	Českomoravská-Vysečanská radnice-...-Slovanka

a-156	Zp	Nádraží Holešovice-...-Na hranici-Letev(PdšrT;Z)-Tupelevo(PdšrZ;T)-Avia Letnany
a-158	Zz	Českomoravská-Vysočanská radnice-...-Míškovice
a-159	Zz	Českomoravská-Vysočanská radnice-...-ZPA Čákovice
a-166	Zz	Českomoravská-Vysočanská radnice-Presek-...-Třeberadice-...-Teplárna Třeberadice
a-168	Zz	Smetanovo divadlo-...-Kněžská luka(Z)-Spojovací(T)
a-170	P	Jižní Město-Brechtova-Spořilov-Kačerev-...-Na Beránku
a-177	K	Bohnice,Visla-...-Harfa-Tesla Hloubětín; v úseku Harfa-Tesla Hloubětín jen část spojů Pdš
a-185	Zz	Českomoravská-Vysočanská radnice-...-Letecké opravny
a-186	Zzč,Pč	Českomoravská-Sídlíště Hloubětín-Lehovec-...-Satalice
a-187	Zz	Nádraží Holešovice-...-Presek-Palmovka
a-194	Kč	Léčiva-...-Selská-...-Keleje Jižní Město; v úseku Léčiva-Selská PdšrZš
a-201	Zz	Bohnice,Visla-...-Důstojnické domy-Hůlkova
a-203	Jr	provoz Pdš
a-207	K	Staroměstská-...-Ohrada
a-209	Zz	Českomoravská-Vysočanská radnice-...-ZPA Čákovice
a-221	P	Českomoravská-Sídlíště Hloubětín-Lehovec-...-Na kovárně
a-222	P	Českomoravská-Lehovec-...-Svépravice-...-Xaverov
a-223	P	Českomoravská-Lehovec-...-Komáreuská
a-225	N	Nové Butevice-Luka-Konstruktiva-Slánská-Drnovská-Ciolkevskeho-Divoká Sárka; provoz Pdš
a-233	Zz	Palmovka-Presek-...-Masekombinát Čákovice
a-235	Jr	provoz PdšrZ
a-250	P,Zpč	Palmovka-Spojovací-...-Běchovice-...-Sídlíště Rohožník
a-259	Zz	Českomoravská-Vysočanská radnice-...-Vinoř
a-261	P	Palmovka-Spojovací-...-Klánevice
a-273	N	Palmovka-Pod šancemi; provoz Pdš
a-274	N	Palmovka-Presek-Průjezdni; provoz PdšsSodopNeo
a-275	N	Palmovka-Presek-Lovosická; provoz d
a-277	N	Českomoravská-Harfa-Sídlíště Lehovec-Sídlíště Černý most; provoz d
a-451	N	Palmovka-Pod šancemi-Spojovací-Delní Pečernice-Výzkumné ústavy Běchovice-Újezd n.Lesy-Sídlíště Rohožník; provoz Pd(šrT,s,šoz)



	a-452	N	Kačerov-Nemocnice Krč-Lhotka, Vavřanova; provoz Pdš
	a-457	Zz	Českomoravská-Vysočanská radnice-...- Lovosická
	a-458	X	- - -
	a-459	X	- - -
	a-506	X	- - -
20.12.90	a-150	ZpT	...-Tyršova čtvrť-Na Čikorce(T)- Družná(Z)-Tylova čtvrť-...
	a-162	P	Ke Stírce-Vozovna Kobylisy-...-Dolní Chabry

#### Dočasné změny linek na období letních školních prázdnin

1986	28. 6. - 31. 8.	(X)	a-109, 127, 132, 138, 141, 143, 171, 194, 235
		(Kč)	a-137 (Motorlet), a-148 (Bělocerkevská jen Pdš)
		(Jr)	a-165, 169, 182, 202, 204 (Pdš), a-189 (d)
	30. 6. - 29. 8.	(X)	a-451, 454
1987	1. 7. - 30. 8.	(X)	a-109, 132, 141, 143, 157, 194, 198, 235, 454
		(Kč)	a-137 (Motorlet), a-148 (Bělocerkevská, resp. Nám. Míru jen Pdš)
		(Zpč)	a-216 (Pdš přes Bořislavku)
		(Jr)	a-182 (Pdš), a-189 (d)
1988	1. 7. - 31. 8.	(X)	a-109, 132, 135, 143, 157, 194, 235, 270, 454
		(Kč)	a-137 (Motorlet), a-148 (Nám. Míru jen Pdš)
		(Zpč)	a-216 (Pdš přes Bořislavku)
		(Jr)	a-171 (Pdšr), a-182 (Pdš), a-189 (d)
1989	1. 7. - 31. 8.	(X)	d-13, 15
	1. 7. - 3. 9.	(X)	a-109, 132, 157, 194, 237, 270, 454, 460
		(Kč)	a-137 (Motorlet), a-148 (Nám. Míru jen Pdš), a-178 (Zelený pruh jen Pdšs)
		(Zpč)	a-216 (Pdš přes Bořislavku)
		(Jr)	a-171 (Pdšr), a-142, 143, 182 (Pdš), a-252 (Pd), a-189 (d)
1990	2. 7. - 31. 8.	(X)	d-13
		(X)	a-109, 132, 143, 206, 209, 219, 235, 270, 454
		(Kč)	a-148 (Nám. Míru jen Pdš)
		(Zpč)	a-216 (Pdš přes Bořislavku)
		(Jr)	a-171 (Pdšr), a-142, 182, 272 (Pdš), a-125 (Pd)

Vedení autobusových linek k 31.12.1990

D e n í l i n k y

- 101 Strašnická - Jesenická - U lípy - Nám. J. Marata - Plynárna Měcholupy
- 102 Nádraží Holešovice - Ke Stírce - Krakov - Bohnice
- 103 Sídliště Dáblice - Kostelecká - Avia Letňany: v úseku Kostelecká - Avia Letňany jen v Pdš
- 104 Na Knížecí - Křivá - Hlubočepy - Slivenecká
- 105 Smíchovské nádraží - Zlíchov - Serpentina (šrt. šoz) - Filmové ateliéry (šrt. šoz) - Geologická: provoz Pdš
- 106 Kloboučnická - Kačerov - Nemocnice Krč - Sídliště Novodvorská - Nádraží Braník: provoz PdšSodopNeo
- 107 Dejvická - Vysoká škola zemědělská - Suchbát
- 108 Špejchar - Hradčanská - Vypich - Bílá hora - Staré nám. - Dívoká Šárka - Sídliště Na Dědině - Letiště Ruzyně: v úseku Sídliště Na Dědině - Letiště Ruzyně jen v Pdš
- 109 Nový Hloubětín - Vysočanská radnice - Spojovací - Dolní Počernice: provoz Pdš
- 110 Avia sever - Avia Letňany - Jilemnická - Nový Hloubětín - Kbejská - Lehovec - Kyle - Hostavice
- 111 Zahradní Město, Cíl - Skalka - Mokřanská - Léčiva (T) - Radiová - Léčiva (Z) - Kablo (T) - IOS Hostivař - Dolní Měcholupy: přes Léčiva a Radiovou jen v PdsvečDk
- 112 Nádraží Holešovice - Pelc-Tyrolka - 200 - Podhoří: v úseku 200 - V Podhoří jen část spojů
- 113 Kačerov - Nemocnice Krč - Tempo - Líbuš - Písnice
- 114 Kačerov - Nemocnice Krč - Šeberák
- 115 Chodov - Benkova - Donovalská - Brechtova - Háje - Sídliště Petrovice: provoz Pdš
- 116 Dejvická - Břetislavka - Jenerálka - Bořislavka
- 117 Nádraží Braník - Obchodní nám. - Komořany
- 118 Dvorce - Budějovická - Starý Spořilov - Sídliště Spořilov - Roztlyly - Chodov - Koleje Jižní Město
- 119 Dejvická - Dívoká Šárka - Letiště Ruzyně
- 120 Smíchovské nádraží - Geologická - Chaplinovo nám. - Kloukovice
- 121 Kačerov - Nad Havlem - Novodvorská - Na Lysinách - Nádraží Braník
- 122 Chodov - Opatov - V Horkách - Nádraží Hostivař - Léčiva: provoz d. v úseku Nádraží Hostivař - Léčiva v PdsVdk jen část spojů
- 123 Na Knížecí - Kavalírka - Šmukýřka
- 124 Dvorce - Zelený pruh - Ryšánka - Budějovická - Kloboučnická - Kodaňská - Želivského
- 125 Řásnovka - Rooseveltova - Na Santince - Bořislavka
- 127 Nisa - Střelničná - Prosek - Špitálská - Nový Hloubětín: provoz Pdš
- 128 Smíchovské nádraží - Geologická - Chaplinovo nám.
- 129 Smíchovské nádraží - Dostihová - Zbraslavské nám. - Baně
- 130 Na Knížecí - Jinonická - Motorlet - Jinonice - Karlštejnská - Nové Butovice - Nová kolonie - Stodůlky
- 131 Hradčanská - Nádraží Bubeneč - Na Santince - Bořislavka
- 132 Bořislavka - Macharovo nám. - Malovanka - Stadion Strahov - Klamovka - Na Knížecí: provoz Pdš
- 133 Florenc - Tachovské nám. - Třebešín - Sídliště Malešice
- 134 Podolská vodárna - Pražského povstání (T) - Pankrác - Budějovická - Nemocnice Krč - Tempo: provoz Pdš
- 135 Staroměstská - Florenc - Rajská zahrada - Nám. Míru - Tolstého (T) - Kodaňská (Z) - Bělocerkevská: v úseku Staroměstská - Florenc jen Pdš
- 136 Sídliště Dáblice - Liberecká - Vysočanská radnice - Krejčíř - Ohrada - Flora - Slavie - Chodovská - Sídliště Spořilov

- 137 Na Knížecí - Malvazinky - Motorlet
- 138 Kodaňská - Svahová - Chodovská - U lípy - Topolová - Cfl - Skalka - Černokostecká
- 139 Želivského - Kodaňská - Kloboučnická - Kačerov - Nemocnice Krč - Sídliště Novodvorská - Vavřena
- 140 Jiřího z Poděbrad - Ohrada - Krejčíárek - Palmovka: provoz Pdš
- 141 Českomoravská - Harfa - Lehovec - Sídliště Černý Most II
- 142 Nové Butovice - Favorského - Stodůlky: provoz PddSodopNeu
- 143 Dejvická - Malovanka - Stadion Strahov: provoz PddNeveč
- 144 Nádraží Holešovice - Ke Stírce - Nisa
- 145 Nový Hloubětín - Vysočanská radnice - Spojovací - Limuzská/Černokostecká - Skalka - Zahradní Město - Na Košíku - Opatov - Chodov: v úsecích Nový Hloubětín - Limuzská a Opatov - Chodov jen v Pdš
- 146 Želivského - Sídliště Malešice - Spojovací - Vysočanská radnice - Nový Hloubětín: provoz Pdš
- 147 Dejvická - Budovec - Výhledy
- 148 Nám. Míru - Botanická zahrada - Podolská vodárna - Československá televize: v úseku Náměstí Míru - Podolská vodárna jen v Pdš
- 149 Dejvická - Malovanka - Stadion Strahov - Klamovka - Motorlet - Jinonice - Nové Butovice: provoz Pdš
- 150 Nádraží Braník - Baumanské nám. - Tyršova čtvrť - Sídliště Modřany - Násirovo nám.
- 151 Českomoravská - Klíčovská - Prosek - Bulovka - Slovanka
- 152 Nádraží Holešovice - Ke Stírce - Podhájská pole - Sídliště Čimlice
- 153 Smíchovské nádraží - Nádraží Braník - Druhá - Sídliště Modřany - U otočky
- 154 Koleje Jižní Město - Chodov - Sídliště Petrovice - Nádraží Horní Měcholupy - Nádraží Hostivař - Zahradní Město - Skalka
- 155 Želivského - Sídliště Malešice
- 156 Nádraží Holešovice - Prosek - Na hranici - Letov (PdšrT,Z) - Tupolevova (PdšrZ,T) - Avia Letňany
- 157 Budějovická - Nemocnice Krč - Druhá - Sídliště Modřany - Na Beránku: provoz Pdš
- 158 Českomoravská - Prosek - Avia Letňany - Masokombinát Čakovice - Miškovice
- 159 Českomoravská - Prosek - Tupolevova - Masokombinát Čakovice - Čakovické nám. - ZPA Čakovice
- 160 Dejvická - Břetislavka - Lysolaje
- 161 Dejvická - Jenerálka - Nebušice
- 162 Ke Stírce - Vozovna Kobylisy - Dolní Chabry
- 163 Želivského - Černokostecká - Štěrboholy
- 164 Bílá hora - Nevanova - Stavební stroje - Chabská - Bílý beránek - Mototechna - Nové Butovice
- 165 Jižní Město - Opatov - Šeberák - Libuš - Obchodní nám. - Komořany - Zbraslavské nám. - Prefa Radotín - Nádraží Radotín: v úseku Komořany - Nádraží Radotín jen část spojů v Pdš
- 166 Českomoravská - Prosek - Avia Letňany - Masokombinát Čakovice - Třeboradice - Teplárna Třeboradice: v úseku Třeboradice - Teplárna Třeboradice jen část spojů
- 167 Na Knížecí - Kotliářka - Sídliště Homolka - Šafránecká
- 168 Smetanovo divadlo - Tachovské nám. - Jarov - Kněžská luka (Z) - Spojovací (T)
- 169 Lovosická - Vysočanská radnice - Spojovací - Malešické nám. - Černokostecká: provoz Pdš
- 170 Jižní Město - Brechtova - Spořilov - Kačerov - Nemocnice Krč - Sídliště Novodvorská - Nádraží Braník - Obchodní nám. - Sídliště Modřany - Na Beránku
- 171 Kačerov - Nemocnice Krč - Tempo - Libuš - Masokombinát Písnice: provoz Pdš

- 172 Smíchovské nádraží - Dostihová - Lahovičky (Z) - Náměstí Onladiny
- 173 Nádraží Braník - Obchodní nám. - Točná
- 174 Špejchar - Hradčanská - Vypich - Motol - K Vidouli - Nová kolonie - Luka - Nové Butovice
- 175 Nádraží Holešovice - Ke Střirce - Vozovna Kobylisy - Šimůnkova
- 176 Karlovo nám. - Kinského zahrada - Stadion Strahov
- 177 Nisa - Podhajska pole - Kobyliské nám. - Prosek - Vysočanská radnice - Harfa - Tesla Hloubětín: v úseku Harfa - Tesla Hloubětín jen část spojů v Pdš
- 178 Koztily - Sídliště Spořilov (Z) - Spořilov - Budějovická - Ryšánka - Zelený pruh
- 179 Nové Butovice - Motol - Vypich - Petřiny - Divoká Šárka - Letiště Ruzyně
- 180 Kafkova - Vypich - Motol - Nevanova - Sídliště Řepy: provoz Pdš
- 181 Sídliště Čimice - Vozovna Kobylisy - Šimůnkova - Prosek - Vysočanská radnice - Nový Hloubětín - Kbelská - Pávovské nám. - Průmyslová - Nádraží Hostivař
- 182 Kloboučnická - Kačerov - Nemocnice Krč - Tempo - Sídliště Lhotka: provoz Pdš
- 183 Vozovna Kobylisy - Šimůnkova - Prosek - Vysočanská radnice - Nový Hloubětín - Kbelská - V chaloupkách - Průmyslová - Nádraží Hostivař - Na vartě - Sídliště Petrovice: provoz Pdš
- 184 Nové Butovice - Favorského - Alexandrova - Konstruktiva
- 185 Českomoravská - Prosek - Kbely - Letecké opravy
- 186 Českomoravská - Lehovec - Lipnická - Satalice
- 187 Nádraží Holešovice - Prosek - Palmovka
- 188 Československá televize - Kloboučnická - Chodovská - Jesenická - Nádraží Strašnice - Strašnická - Limuzská - Plaňanská - Želivského
- 189 Kačerov - Nemocnice Krč - Tempo - Sídliště Lhotka: provoz d. Pdšr jen Z
- 190 Budějovická - Nemocnice Krč - Družná - Sídliště Modřany - U oločky
- 191 Na Knížecí - Klanovka - Spiritka - Vypich - Petřiny
- 192 Budějovická - Pod Ryšánkou - Modřanská - Filmové ateliéry - Chaplinovo nám.: v úseku Modřanská - Chaplinovo nám. jen část spojů v Pdš
- 193 Nám. bratří Synků - Pražského povstání - Ryšánka - Budějovická - Nemocnice Krč - Mikrobiologický ústav
- 194 Léčiva - Mokřanská - Skalka - Zahradní Město - Na Košíku - Benkova - Chodov - Koleje Jižní Město: provoz Pdš. v úseku Léčiva - Selská v Pdšr jen Z
- 195 Avia Letňany - Letňany - Prosek - Vysočanská radnice - Spořilov - Limuzská - Skalka - Cíl - Jesenická
- 196 Kačerov - Nad Havlem - Sídliště Novodvorská - Přístaviště Smíchovské nádraží: provoz Pdš
- 197 Na Knížecí - Lihovar - Přístaviště - Sídliště Novodvorská - Sídliště Lhotka - Pavlíkova - Masokombinát Písnice - Chodov - Na sádce - Háje: provoz Pdš
- 198 Smíchovské nádraží - Přístaviště - Sídliště Novodvorská - Sídliště Lhotka - Pavlíkova - Masokombinát Písnice
- 199 Smíchovské nádraží - Přístaviště - Sídliště Novodvorská - Sídliště Lhotka: provoz PdšrZ
- 200 Nádraží Holešovice - Ke Střirce - Podhajska pole - Visla
- 201 Visla - Krakov - Kobyliské nám. - Prosek - Letňany - Jilemnická - Hůlkova: provoz Pdš
- 202 Nisa - Sídliště Čimice - Obecní úřad Dolní Chabry - Kosotelecká - Avia Letňany
- 203 Jižní Město - Na sádce - Spořilov - Kačerov - Nemocnice Krč - Sídliště Novodvorská - Vavřenova: provoz Pdš
- 204 Koztily - Na sádce - Háje - Sídliště Petrovice - Na vartě - Nádraží Hostivař - Léčiva: provoz Pdš

- 205 Budějovická - Ryšánka - Nádraží Krč - Zálesí - Družná - Obchodní nám. - Komořany
- 206 Strašnická - Nádraží Stašnice - Jesenická
- 207 Staroměstská - Florenc - Tachovské nám. - Ohrada
- 208 Želivského - Sídliště Malešice - Černokostecká - Tepelárna Malešice - Dolní Počernice
- 209 Českomoravská - Prosek - Avia Letňany - Masokombinát Čakovice - ZPA Čakovice; provoz Pdš
- 210 Smíchovské nádraží - Nádraží Braník - Obchodní nám. - Sídliště Modřany - U oločky; provoz Pdš
- 211 Nové Butovice - Lužiny; provoz PdšRZ
- 212 Jižní Město - Opatov - Na Košíku - Nádraží Hostivař - Průmyslová - Teplárna Malešice - Perlit; provoz Pdš
- 213 Želivského - Koh-i-noor - Chodovská - Spořilov - Na sádce - Opatov - Jižní Město
- 214 Petřiny - Vypich - Bílá hora - Uhelné sklady; provoz Pdš
- 215 Kačerov - Nemočnice Krč - Tempo - Sídliště Libuš
- 216 Špejchar - Hradčanská - Macharovo nám. - Staroděvická - Arlitna Vokovice/Bořislavka; v úseku Staroděvická - Arlitna Vokovice v Pd. v úseku Staroděvická - Bořislavka v Dk
- 217 Dejvická - Malovanka - Stadion Strahov - Klamovka - Na Knížecí
- 218 Dejvická - Divoká Šárka - Sídliště Na Dědině
- 219 Nové Butovice - Nová kolonie - Stodůlky; provoz PdšR
- 220 Pitkovice - Sídliště Petrovice - Na vartě - Nádraží Hostivař - Dolní Měcholupy; provoz Pdš
- 221 Českomoravská - Harfa - Lehovec - Chvaly - Na kovárně
- 222 Českomoravská - Harfa - Lehovec - Chvaly - Svěpravice - Xaverov; provoz d. v úseku Svěpravice - Xaverov v PdšR jen část spoju
- 223 Českomoravská - Harfa - Lehovec - Chvaly - Konárovská
- 224 Strašnická - Nádraží Strašnice - U lípy - Topolová - Skalka - Černokostecká
- 225 Nové Butovice - Favorského - Alexanrovova - Konstruktiva - Slánská - Drnovská - Ciolkovského - Divoká Šárka; provoz Pdš
- 226 Háje - K jezeru - Opatov - Hrnčíře
- 227 Háje - K jezeru - Opatov - Újezd. Ke mlýnu
- 228 Želivského - Černokostecká - Průmyslová - Dubeč; provoz Pdš
- 229 Želivského - Černokostecká - Průmyslová - Duleč - Kolo-děje
- 230 Stodůlky - Nová kolonie - Nové Butovice - Píškova - Řepo-ryjské nám.
- 231 Na Knížecí - Konvářka (T) - Dívčí hrady (T) - Na Knížecí
- 232 Háje - Pitkovice - Lidový dům - Nádraží Uhřetíněves
- 233 Palmovka - Prosek - Tupolevova - Masokombinát Čakovice
- 234 Sídliště Skalka - Strašnická - Murnaušská - Želivského - Třebešín - Habrová
- 235 Špejchar - Hradčanská - Břevnovská; provoz PdšRZ
- 236 Visla - Zánky; provoz Pdš
- 238 Želivského - Sídliště Malešice - Černokostecká - Léčiva; provoz Pdš
- 239 Želivského - Sídliště Malešice - Rektorská
- 241 Smíchovské nádraží - Dostihová - Zbraslavské nám. - Lipence
- 242 Háje - Opatov - Na Košíku - Nádraží Hostivař - TUS Hostivař; provoz Pdšveč
- 243 Smíchovské nádraží - Dostihová - Zbraslavské nám. - Sídliště Zbraslav; provoz PdšRZšosSodopNeo
- 244 Smíchovské nádraží - Dostihová - Prefa Radotín - Sídliště Radotín

- 245 Nádraží Braník - Obchodní nám. - Komořany - Zbraslavské nám. - Prefa Radotín - Nádraží Radotín - Cementárna Radotín: v úseku Nádraží Radotín - Cementárna Radotín jen v PdšDK, v Pdš též samostatné spoje
- 246 Snichovské nádraží - Filmové ateliéry - Sídliště Barrandov - Nám. Devítilletky - Lochkov - Nádraží Radotín
- 247 Snichovské nádraží - Filmové ateliéry - Sídliště Barrandov - Nám. Devítilletky - Lochkov: provoz Pdš
- 248 Snichovské nádraží - Filmové ateliéry - Sídliště Barrandov - Nám. Devítilletky - Holyně
- 249 Stodůlky - Nová kolonie - Nové Butovice - Píškova - Řepovské nám. - Třebonice
- 250 Palmovka - Spojovací - Dolní Počernice - Běchovice - Sídliště Rohožník
- 251 Koloděje - Sídliště Rohožník (RT, OZ) - Nádraží Klánovice: provoz Pdš
- 252 Chodov - Jarníkova (T) - Volha (T) - Chodov: provoz PdšKveč
- 253 Snichovské nádraží - Nádraží Braník - Družná - Sídliště Modřany - Na Beránku
- 254 Dejvická - Jenerálka - Nebušice - Přední Kopanina - Letiště Kuzyně: v úseku Přední Kopanina - Letiště Kuzyně provoz dlouhodobě přerušen
- 255 Snichovské nádraží - Dostihová - Zbraslavské nám. - Strnady
- 256 Stodůlky - Nová kolonie - Nové Butovice - Píškova - Řepovské nám. - Zadní Kopanina - Nádraží Radotín
- 257 Bílá hora - /Bazovského/ - Škola Řepy - Sídliště Řepy - Škola Řepy - Stavební stroje - Sobín: přes zastávku Bazovského jen v Pd
- 258 Sídliště Dáblčice - Kostelecká - Březiněves
- 259 Černokostelecká - Prosek - Kbely - Vinoř
- 260 Horčičkova - Opatov - Na sádce - Spořilov - Chodovská - Koh-I-noor: provoz PdšrT
261. Palmovka - Spojovací - Dolní Počernice - Běchovice - Újezd nad Lesy - Klánovice
- 262 Avia Letňany - Jilemnická - Trabantská - Nádraží Horní Počernice - Běchovice - Klánovice: provoz PdšrZŠOI
- 263 Avia Letňany - Jilemnická - Trabantská - Nádraží Horní Počernice - Xaverov - Výzkumné ústavy Běchovice: provoz Pdš, v úseku Xaverov - VÚ Běchovice ten část spoju
- 264 Skalka - Černokostelecká/ Nádraží Uhříněves - Picassova - Lidový dům - Královice: v úseku Skalka - Picassova v Pdš, v úseku Nádraží Uhříněves - Picassova v PdšvečDK
- 265 Skalka - Černokostelecká - Lidový dům - Bentice - Lipany
- 266 Skalka - Černokostelecká/ Nádraží Uhříněves - Picassova - Lidový dům - Hájek: v úseku Skalka - Picassova v Pdš, v úseku Nádraží Uhříněves - Picassova v PdšvečDK
- 267 Háje - Picassova - Lidový dům - Uhříněves
- 268 Skalka - Černokostelecká - Lidový dům - Kolovraty - Nedvězí
- 269 Avia Letňany - Jilemnická - Trabantská - Nádraží Horní Počernice - Běchovice - Sídliště Rohožník: provoz Pdš
- 270 Koh-I-noor - Chodovská - Spořilov - Roztyly - Chodov (T) - Kunratický les (Z) - Volha: provoz Pdš
- 271 Skalka - Sklářská - Taškent - Na vartě - Sídliště Petrovice
- 272 Karlov - Nám. Míru - Tolstého (T) - Kodaňská (Z) - Bělocerkevská: provoz Pdš
- 273 Palmovka - Pod šancemi: provoz Pdš
- 274 Palmovka - Prosek - Průjezdní: provoz PdšSodopNeo
- 275 Palmovka - Prosek - Lovosická
- 277 Českomoravská - Harfa - Sídliště Lehovec - Sídliště Černý Most

- ú č e l o v é l i n k y
- 451 Pálavka - Pod Šumicí - Spojovací - Dolní Počernice - Výzkumné ústavy Běchovice - Újezd nad Lesy - Sídliště Rohožník; provoz P(ŠkT.s.ŠoZ)
- 452 Kačerov - Nemočnice Krč - Sídliště Novodvorská - Vavřeni-  
va; provoz PJs
- 453 Sníchovské nádraží - Státní závodliště; provoz Neol
- 454 Ke Střínce - Podhrníská pole - Ústav - Bohnice; provoz  
(SUKeO)
- 455 Kačerov - Nemočnice Krč - Dobronická - Masokombinát Pís-  
nice; provoz PdŠkTšoZ
- 456 Opátov - Mikulova - Háje; provoz več
- 457 Českomoravská - Klíčovská - Prosek - Mádlna - Lovosická;  
provoz PJs
- 460 Nové Butovice - Pískova - Nad Malou Ohradou; provoz Pdšs
- 461 Nádraží Holešovice - Malá říčka; provoz ol
- N o ě n í l i n k y
- 501 Sníchovské nádraží - Geologická - Chaplinovo náměstí;  
provoz n
- 502 Hraččanská - Vítězné nám. - <Odslavná plocha Suchdol  
(Z)> - Vysoká škola zemědělská - Suchdol; provoz n, přes  
zastávku Odslavná plocha Suchdol jen 1 spoj
- 503 Lehovec - Kytě - Běchovice - Sídliště Rohožník; provoz n
- 504 Uhřetová - Hlavní nádraží - I.P.Pavlova - Pankrác - Na str-  
ži - Rudějovická - Remocnice Krč - Sídliště Lihouš - Sid-  
liště Hrdčany - Sídliště Lhotka; provoz n
- 505 Sídliště Činice - Krakov - Ke Střínce - Vltavská - Nán.  
Republiky - Hlavní nádraží - I.P.Pavlova - Pankrác - Bu-  
dějovická - Špofilov - Dědina - Chodov - Opátov - Háje  
- Sídliště Petrovice - Na vartě - Nádraží Hostivař; pro-  
voz n
- 507 Sníchovské nádraží - Dostihová - Zbraslavské náměstí;  
provoz pT
- 508 Anděl - Malvazinky - Motorlet - Jinonice - <Nové Butovi-  
ce> - Pískova - Stodňky; provoz n, přes zastávku Nové  
Butovice jen 1 pár spoj
- 509 Masarykovo nádraží - Nán. Republiky - Vltavská - Bulovka  
- Mádlna - Prosek - Tupolevova - Masokombinát Čakovice  
- Nádraží Čakovice; provoz n
- 510 Divoká Šárka - Letiště Kuzyně; provoz n
- 512 Lehovec - Chvaly - Na kovárně; provoz n
- Š k o l n í l i n k y
- 401 U slunce - Dubeč; provoz ŠkT
- 402 Cholupice - Písnice; provoz ŠkToZ
- 403 Křovínovo nám. - Chodovická; provoz ŠkT
- 404 J.Jovkova - Přístaviště; provoz ŠkToZ
- 405 Višňová - Ú statku; provoz ŠkT
- 406 Sedlecký přívoz-Nán. Interbrigády; provoz ŠkT.Šk(Po-Út.oZ)
- 407 Obehodní nám. - Násirovo nám.; provoz ŠkToZ
- 408 Jenerálka - Zákovská; provoz ŠkT
- 409 Niša - Činice; provoz ŠkT
- 410 Chaplinovo nám. - V uličce; provoz ŠkToZ
- 411 Vozovna Střešovice-Vypich-Nádraží Veleslavín; provoz ŠkT
- 412 Sídliště Rohožník - Kytě, škola; provoz ŠkT
- 413 Podhoří - Dnitrovovo nám.; provoz ŠkT
- 414 Bílá hora - Petřiny; provoz ŠkT
- 415 Lehovičky - Nán. Omladiny; provoz ŠkT
- 416 Sudějovická - Sídliště Rohožník - Zářčanská; provoz ŠkToZ
- 417 Sídliště Rohožník - Běluňská; provoz ŠkT
- 418 Jáhodnice II - Pod Táborem; provoz ŠkT
- 419 Brechtova - Lešanská; provoz ŠkToZ
- 420 Na Knížecí (Z) - Malvazinky - Jinonice; provoz ŠkToZ
- 421 Stadion Strahov - Veberova; provoz ŠkT.Šk(Po.Út.Út.Pá)oZ
- 422 Bílý Betánek - Lýskova; provoz ŠkT
- 423 Sídliště Zličín - Veberova; provoz ŠkToZ
- 424 Záhřebská - Michelská; provoz ŠkToZ
- 425 J.Jovkova - K sídlišti; provoz ŠkToZ
- 427 Labe - Pavelkova; provoz ŠkToZ
- 429 Luka - Mláčí; provoz ŠkT
- 430 J.Jovkova - Pavelkova; provoz ŠkToZ
- 432 Kolovraty - Picassova; provoz ŠkT
- 433 Drnovská - Kuzyňská škola; provoz ŠkT
- 434 Habrová - Olšanské nám.; provoz ŠkT
- 435 Hřifněves - Redvěz; provoz ŠkT
- 437 Sídliště Zličín - Bazovského; provoz ŠkT

## Změny názvů zastávek

S vývojem sítě docházelo opět po celé období ke změnám názvů zastávek povrchové dopravy, které se obvykle soustřeďovaly k datům hromadných změn. V roce 1990 však byla většina přejmenování vyvolána změnami názvů ulic a jiných veřejných prostranství v důsledku nových politických poměrů. Změny názvů veřejných prostranství a v nové situaci analogicky i stanic metra prováděla rada NVP, resp. rada Zastupitelstva hl.m. Prahy. Nové názvy zastávek povrchové dopravy stanovoval, stejně jako dříve, odbor dopravy NVP (MÚP).

Přehled všech změn názvů stanic metra je obsažen v kapitole Vývoj sítě metra (tabulka II). Protože celkový počet změn názvů zastávek povrchové dopravy byl za období 1986-1990 značný, je v následující tabulce proveden výběr názvů nejdůležitějších, které se objevují v základních přehledech linek a dále těch, které byly použity znovu na jiném místě sítě. Zastávky návazné dopravy, pojmenované shodně se stanicemi metra, uváděny nejsou.

Tabulka IV: Přehled důležitých přejmenovaných zastávek

<u>původní název</u>	<u>rok</u>	<u>nový název</u>
Avia Letňany	1988	Avia sever
Dětská nemocnice	1987	Karlovo náměstí
Černý most	1990	Lehovec
Háje	1990	Hlušičkova
Hloubětín	1990	Kbelská
Kukulova	1988	Dětská nemocnice
Leninova (d., a-502)	1990	Vítězné náměstí
Letov	1990	Toužimská
Makarenkova	1990	Jana Masaryka
Meopta	1989	Státní podnik Křižík
Moskevská (jih)	1990	Na Knížecí
Nádraží Hostivař (a-111, 194)	1987	Myšlinská
Nádraží Střed	1990	Masarykovo nádraží
Nám. dr. Holého	1990	Stejskalova
Nám. Kubánské revoluce	1990	Kubánské náměstí
Nám. Lidových milicí	1990	Vysočanská radnice, Špitálská
Nám. Sovětských tankistů	1990	Kinského zahrada
Národní výbor	1988	Vodičkova
Nové Butovice	1990	Lavočkinova
Park kultury	1990	Výstaviště
Poštovní správa	1990	Olšanská
Rajská zahrada	1990	Svatojánská
Revoluční	1990	Řásnovka
Rudý Letov	1990	Letov
Sídliště Skalka	1987	Rembrandtova
Sídliště Zahr. Město západ	1987	Jesenická
Skalka	1990	Na padesátém
Skalka, Hájecká	1987	Sídliště Skalka
Ubikace	1989	Řepínská
Ústřední rada odborů	1990	Rajská zahrada



# PROVOZ

## Přepravní a dopravní výkony

V tabulkové formě jsou uvedeny údaje o počtu přepravených osob a ujetých vozových kilometrech, přičemž metodika výpočtu obou ukazatelů se proti předcházejícímu období nezměnila. Ujeté kilometry jsou u autobusů /sloupec "autobusy (linky)"/ vykázány pouze na linkách MHD, v součtu "celkem" jsou výkony včetně zvláštních jízd autobusů. Údaje za léta 1984 a 1985 jsou upřesněné hodnoty podle posledních definitivních statistik a nahrazují tak odpovídající čísla uvedená v předcházející publikaci.

Tabulka V: Přepravené osoby [tis.]

rok	celkem	metro	tramvaje	autobusy
1985	1 249 809	335 151	479 676	434 982
1986	1 280 365	410 961	446 808	422 596
1987	1 312 048	431 418	448 866	431 746
1988	1 315 625	446 088	437 917	431 620
1989	1 316 335	459 362	425 140	431 833
1990	1 318 630	472 002	417 946	428 682

Tabulka VI: Ujeté vozové kilometry [tis.]

rok	celkem	metro	tramvaje	autobusy (linky)
1984	127 870	19 777	46 692	60 943
1985	133 559	23 260	47 804	62 051
1986	137 722	28 239	47 690	61 307
1987	137 625	29 060	47 137	60 945
1988	139 587	31 353	46 985	60 727
1989	143 734	36 417	46 109	60 665
1990	144 241	37 620	46 205	59 966

Poměrně dokonalý obraz o skutečných přepravních výkonech poskytly výsledky celosíťového přepravního průzkumu, provedeného v roce 1986 k získání podkladů pro práci na Komplexní studii MHD (viz kapitola Dopravní systém města). Průzkum v metru provedly štítkovou metodou pro období 6 - 20 hodin Dopravní podniky dne 25.11.1986, v povrchové dopravě sčítáním ve vozidlech pro období 6 - 18 hodin Ústav dopravního inženýrství v prvních dvou týdnech měsíce června. V síti metra byl zjištěn celkový obrat cestujících 1 802 772 s maximem ve stanici Můstek-A, kde je ovšem zahrnuta i část obratu stejnojmenné stanice trasy B. Z celodenního množství činil v maximální hodině ranní špičky mezi 06.30 a 07.30 11,4%, v maximální hodině odpolední špičky mezi 16.00 a 17.00 12,0%. Přehled nejzatiženějších úseků jednotlivých tras metra je obsažen v tabulce VII; nejméně zatíženým byl celodenně úsek MO-SN ve směru SO->SN (20574 cestujících). Pro síť povrchové dopravy byly vypočítány a sestaveny kartogramy zatížení, pod-

robné přehledy denní variace poptávky i skutečné nabídky, zatížení linek atd., využití výsledků pro skutečný provoz bylo však nulové. Celkové zjištěné přepravní výkony byly u tramvajové dopravy 2,68 mil. oskm, u autobusové 4,05 mil. oskm. Protože dopravní výkony byly u obou dopravních prostředků téměř identické (10,4 mil. místkm), znamená to, že autobusy byly využívány o 51% více než tramvaje. Nejzatíženější v tramvajové síti byly úseky Sokolovská - Vítkova (28500 cestujících v ranní špičce) a I.P.Pavlova - Štěpánská (21600), z linek z hlediska poměrného využití d-3 (33,3% místkm), d-26 a d-9. V autobusové síti byly nejzatíženější úseky V podzámčí - Michelský les (80200 cestujících od 6.00 do 18.00 a 25000 cestujících mezi 6.00 a 9.00 hod.) a Pelc-Tyrolka - Fučíkova (79200 a 25600 cestujících v těchto obdobích). Skutečná průměrná cestovní rychlost u tramvají byla 17,7 km/hod, u autobusů 24,2 km/hod.).

Tabulka VII: Nejzatíženější úseky tras metra

trasa, směr	celodenní zatížení		hodinové zatížení		
	úsek	hodnota	úsek	období	hodnota
A ZE->LE	MU-MS	106475	MU-MS	06.45-07.45	17982
	MS-MU	109417	MS-MU	16.00-17.00	15867
B SO->SN	MS-NA	70581	NA-KN	16.00-17.00	8783
	NA-MS	69332	MO-KN	06.30-07.30	10240
C KO->FU	GT-IP	132617	GT-IP	06.30-07.30	26356
	IP-GT	125375	IP-GT	16.00-17.00	21093

### Rozsah provozu

Na začátku období bylo z 26 denních tramvajových linek celkem 6 s rozsahem provozu pouze ve špičkách pracovních dnů (d-13, 14, 19, 20, 21, 23). Z těchto špičkových linek byly d-20, 14 a 13 postupně zrušeny a u d-19 změněn rozsah provozu na celodenní a celotýdenní. Krátkou dobu jezdily jen ve špičkách v roce 1986 d-15 a v letech 1986-87 d-2. Nově byla jako špičková zřízena d-10, takže ke konci období měly tento rozsah 3 linky (d-10, 21, 23). Od 31.8.1987 byl rozšířen dosud špičkový provoz d-2 i na sedla pracovních dnů a to v neobvykle dlouhém intervalu 30 minut; bylo to kompromisní řešení problému uspořádání linek na obvodu Praha 6. Obdobný rozsah provozu měla od 23.11.1990 i d-6, avšak v sedle s běžnou hodnotou intervalu 12 minut.

K datu 23.11.1990 byl zkrácen denní rozsah provozu tramvají s opětovným vytvořením zvláštní časové a provozní polonoční sféry. Polonoční provoz navazoval na denní, který končil již mezi 22.00 a 22.30 hod. V této době zatahovaly všechny denní linky s výjimkou d-1 (pro obsluhu trati Ohrada - Palmovka) a d-20 (pro posílení provozu na větví do Divoké Šárky a obsluhu trati podbabské) a vyjížděly linky celonoční (d-51 až 58) s intervalem 15 minut a bez časové návaznosti v uzlu Lazarská. Kromě toho byly jen pro toto období vytvořeny a zavedeny dvě zvláštní linky

s provozem přibližně od 22 do 24 hodin - d-59 (nahrazující část d-7 a obsluhující současně trať na Laurovou) a d-60 (namísto části d-11). Následně, ve stejnou dobu jako předtím, tj. mezi půlnocí a 0.30 hod. se přecházelo na režim celonočního provozu d-51 až 58 v intervalu 40 minut a se vzájemným přestupem v Lazarské.

### Vypravování dopravních prostředků

S prodlužováním tras metra a snižováním intervalů na jednotlivých linkách (viz tabulka XII) rostl počet souprav, nezbytných k zajištění provozu. Dle grafikonů vlakové dopravy, platných od 22.11.1990, bylo v pracovních dnech vypravováno na m-A 22 souprav (15 z depa Hostivař, 7 z odstavných kolejí Dejvická), na m-B 27 souprav (13 z depa Kačerov, ostatní z Nových Butovic, Smíchovského nádraží a Českomoravské) a na m-C již 35 vlaků (po deseti z obou dep, další z Nádraží Holešovice, Pražského povstání a Háju). S ohledem na technologii provozu je ovšem soudobý počet souprav na linkách i v období nejnižších intervalů vždy menší. Jako příklad je na str. 60 schematicky zachycen časový průběh jejich nasazení (soupravy č. 45 - 67) při přepravě cestujících na lince m-A; značkou "\*" je naznačena manipulační jízda.

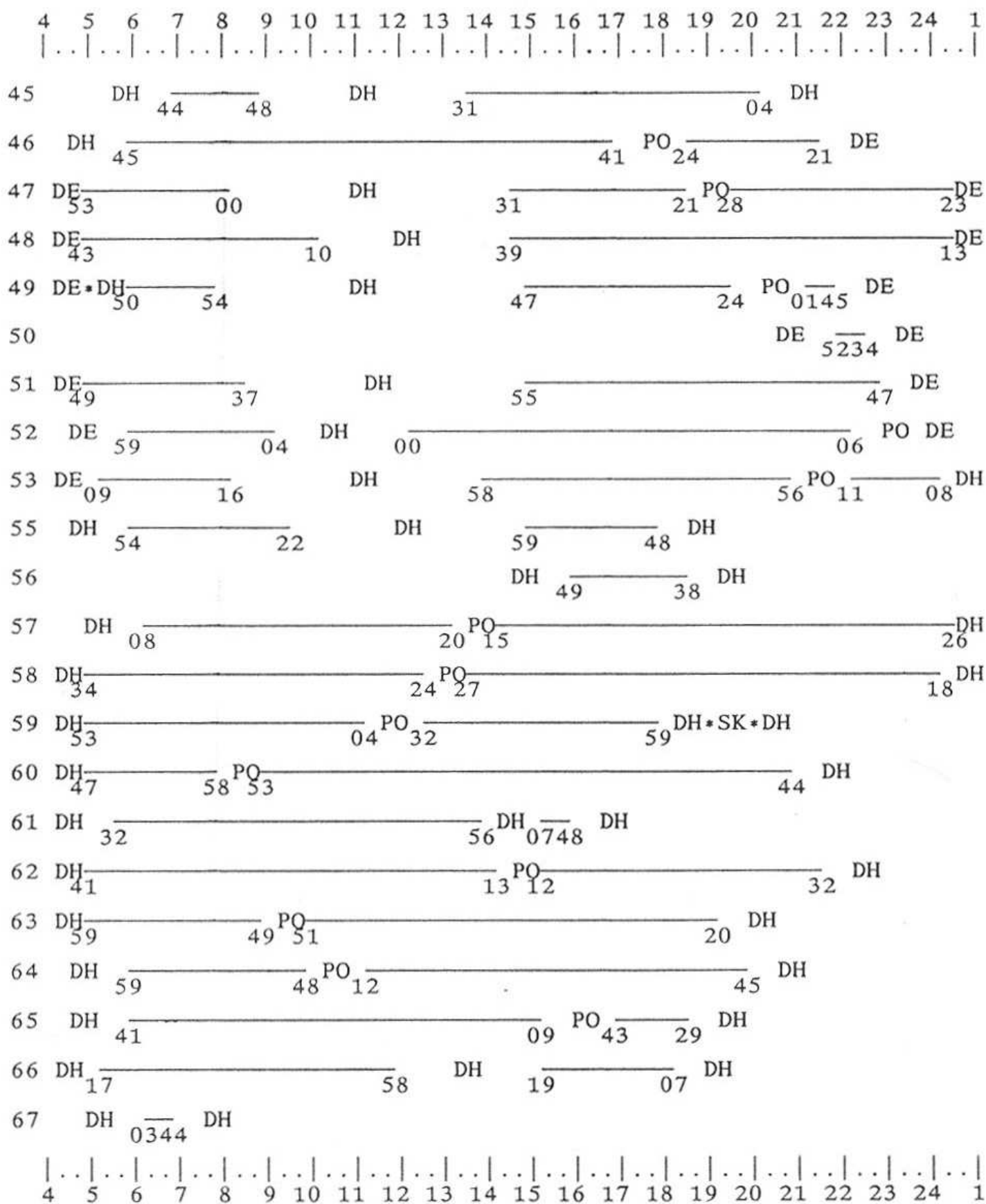
Počet vypravovaných dopravních prostředků povrchové dopravy je uveden v tabulce VIII. Jedná se o pravidelné vypravování dle jízdních řádů, přičemž jsou zachyceny všechny změny kromě období letních školních prázdnin a kromě krátkodobých výluk traťových úseků v provozu tramvají. U autobusů je uváděno zvláště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

Na linky tramvají byly od 1.7.1986 (s cestujícími od 7.7.1986) pravidelně vypravovány kromě vlaků 2xT3 i vlaky tvořené jedním kloubovým vozem KT8D5; z hlediska kapacity není prakticky mezi oběma druhy rozdíl. V následujícím přehledu jsou uvedeny pravidelné linky, na které byly zčásti nebo plně vlaky KT8D5 vypravovány:

- d-3: 23.11.1990 - ... jen KT8;
- d-5: 1.9.1989 - 22.11.1990 část KT8;
- d-8: 23.11.1990 - ... část KT8;
- d-15: 1.7.1986 - 30.6.1989 část KT8,  
1.9.1989 - 22.11.1990 jen KT8;
- d-19: 5.9.1989 - 19.11.1989 jen KT8,  
20.11.1989 - 21.1.1990 část KT8,  
22.1.1990 - 22.11.1990 jen KT8.

I na linkách, kam mají být vypravovány jen vozy KT8D5, jsou občas z provozních důvodů nasazeny vlaky 2xT3. Vozy KT8D5 se rovněž krátkodobě objevily i na linkách náhradní dopravy (d-33,34,38,X26) při dočasných dopravních opatření v rámci výluk traťových úseků.

Linka A, pracovní den, stav 22.11.90:



DH ... depo Hostivař, DE ... Dejvická, SK ... Skalka

PO ... provozní ošetření ve stanici Dejvická

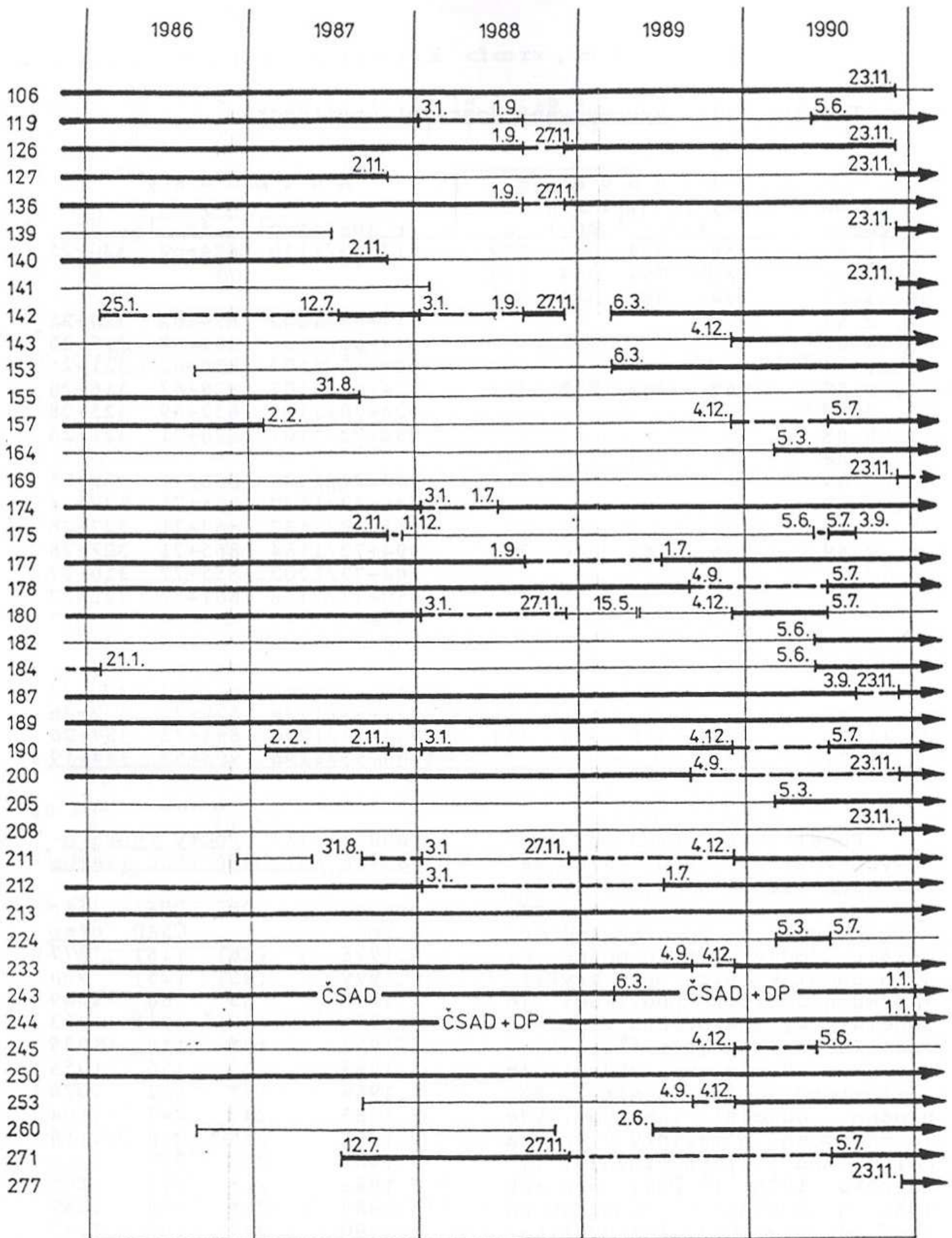
Tabulka VIII: Vypravované dopravní prostředky

datum změny	T r a m v a j e				A u t o b u s y		
	vozy šr	v l a k y		s	šr abs/přep	šo	s
4.11.85	788	394	346	229	917+63/1110	824+62	320+25
1. 9.86	784	394	394	229			
6. 1.87	774	389	342	227			
2. 2.87					917+63/1109	824+62	320+25
6. 4.87					924+63/1166	831+62	319+25
2.11.87					924+63/1103	832+62	321+25
3. 1.88	762	383	337	222	924+68/1103	829+67	316+28
5. 4.88					924+70/1105	832+69	325+28
1. 9.88					932+72/1107	828+71	321+28
21.11.88	788	396	350	232			
6. 2.89					948+72/1128	858/71	329+28
6. 3.89					948+72/1130	858+71	329+28
1. 4.89					955+72/1137	863+71	327+28
4. 9.89	746	382	340	228	994+72/1184	865+71	327+28
4.12.89					994+73/1202	855+72	310+27
29. 1.90					950+73/1158	861+72	322+27
5. 3.90					963+73/1182	863+72	323+27
2. 4.90					968+73/1187	869+72	324+26
3. 5.90	751	391	348	231			
6. 6.90					961+73/1188	861+72	320+26
3. 9.90					971+73/1198	879+72	322+26
23.11.90	724	379	370	240	983+73/1200	881+73	337+26
2. 1.91					1000+53/1196	905+53	344+19

Počet vypravovaných kloubových vozidel typu Ikarus 280 postupně klesal s jejich fyzickým vyřazováním a teprve v závěru období, po uskutečnění dalších dodávek, bylo možné jejich počet v síti opět zvýšit. V předcházející publikaci je schematicky znázorněno vypravování Ikarusů na jednotlivé linky. Pro sledované období je analogické schéma na str.62 doplněno vedlejší tabulkou, kde je zachycen numericky vývoj za celou dobu jejich provozu, tj. od roku 1978. (<sup>x</sup> Údaj pro rok 1981 nesouhlasí s tabulkou na str. 105 předcházející publikace, ale v současné době se jeví jako pravděpodobnější). Ve schématu jsou tentokrát zachy-

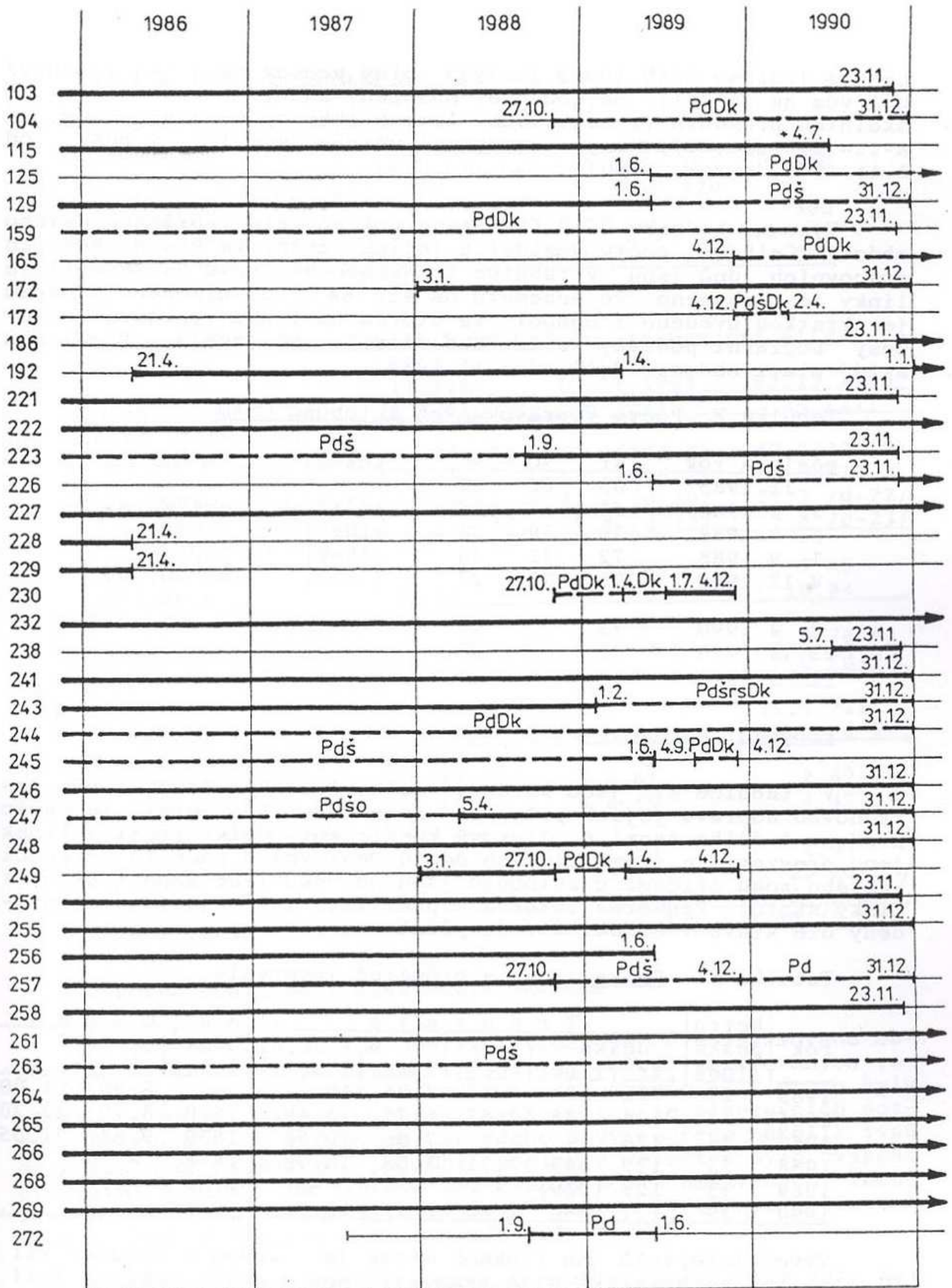
Tabulka IX: Počty vypravovaných autobusů typu Ikarus

měsíc a rok	DP	DP+ ČSAD	Σšr přep
5.1978	(16)	(16)	877
5.1979	(25)	(25)	936
5.1980	83	88	1009
4.1981	(90) <sup>x</sup>	(95)	1013
5.1982	105	110	1035
5.1983	145	150	1055
4.1984	177	182	1078
5.1985	242	247	1104
5.1986	255	260	1110
5.1987	252	257	1115
5.1988	216	221	1105
5.1989	215	220	1137
5.1990	287	292	1187
1.1991	283	285	1196



————— pouze vozy Ikarus

- - - - - smíšený provoz (Ikarus+Š)



————— pouze vozy ČSAD

- - - - - smíšený provoz DP+ČSAD

ceny i Ikarusy ČSAD (do 3.11.1985 plný provoz na a-244 /4 vozy/ a 1 vůz na a-241), nejsou opět obsaženy změny v období letních školních prázdnin (v některých letech Ikarusy nasazeny např. na a-114,119,156,217) a je zanedbán 1 vůz Š na a-187 v Pdšr (od 3.11.1985 do roku 1990).

Výpomoc podniku ČSAD KNV Praha pokračovala v průběhu celého období. Celkové počty vozidel a jejich změny ve všech obdobích pracovních dnů jsou v tabulce X, Nasazování vozů na jednotlivé linky je zachyceno ve schématu na str. 64. U smíšeného provozu je zkratkou uvedeno i období, ve kterém na linku vypravují autobusy Dopravní podniky a to buď zčásti nebo zcela. Pro linku a-245 platí období "Pdš" od 3.11.1985.

Tabulka X: Počty vypravovaných autobusů ČSAD

měsíc a rok	šr	šo	s	rozdíl	linky
11.1985	63	62	25		
3. 1.1988	68	67	28	+(3+2)	a-172,249
5. 4.1988	70	69	28	+(0+2)	a-247
1. 9.1988	72	71	28	+(0+2)	a-223
4.12.1989	73	72	27	(-1+2)	a-230,249 ->165,173
2. 4.1990	73	72	26	(-1+1)	a-173->223
23.11.1990	73	73	26	+(0+0 <sub>+1</sub> )	přerozděl.
.1. 1.1991	53	53	19	-(7+13)	omezení

### Provozní parametry

V tabulce XI jsou shrnuty celkové délky linek a pro povrchovou dopravu jejich průměrné intervaly. U tramvají je navíc uvedena i délka tratí a linkový koeficient. Délky tratí a linek jsou převzaty ze statistických údajů Dopravních podniků ke konci každého roku, přičemž u autobusů jsou od roku 1986 započítávány i linky školní. Průměrné intervaly pro léta 1986 - 1990 jsou uváděny dle stavu v měsíci květnu příslušného roku.

Tabulka XI: 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 tr.	délka linek	link. koef.	ø i		délka linek	ø i	
					šr	s		šr	s
1985	27	126	334	2,65	7,06	10,82	1671	8,90	21,00
1986	27	126	338	2,65	6,75	10,49	1670	8,70	22,20
1987	28	126	-	-	7,05	10,68	1839	9,86	21,55
1988	33	129	349	2,71	7,08	10,98	1878	-	-
1989	33	129	(339)	-	-	-	1901	-	-
1990	39	131	340	2,60	7,17	10,86	1918	-	-

Vývoj intervalů na linkách metra je uveden v tabulce XII. Číselné charakteristiky sítě tramvají jsou v další tabulce XIII.



Tabulka XII: Intervaly na linkách metra

linka období	m-A			m-B			m-C			
	šr	šo	s	šr	šo	s	šr	šo	s	So.
4.11.1985	150	150	300	130	135	300	120	125	300	360
31. 8.1987	140	140					110	120		
1. 4.1988										300
27.10.1988	130						105		270	
22.11.1990								110		270

Tabulka XIII: Charakteristické hodnoty tramvajové sítě

	4.11.1985	19.11.1988	23.11.1990.
počet linek	26 (20)	26 (21)	24 (21)
délka linek [km]			
- celková	325,3 (280,7)	349,4 (308,2)	340,0 (321,0)
- průměrná	12,5 (14,0)	13,4 (14,7)	14,2 (15,3)
- nejdelší linka	21,2 /d-10/	21,1 /d-10/	21,2 /d-22/
- nejkratší linka	3,3 /d-14/	5,8 /d-23/	5,8 /d-23/
∅ linkový interval			
- ve špičce	7,06	7,06	7,46
- v sedle	10,82	10,98	10,94
nejkratší interval			
- ve špičce	6,0 /13x/	6,0 /10x/	5,0 /d-9/
- v sedle	9,0 /6x/	7,0 /d-9/	7,0 /d-9/.
nejdelší interval			
- ve špičce	8,0 /13x/	8,0 /15x/	12,0 /2x/
- v sedle	12,0 /14x/	30,0 /d-2/	30,0 /d-2/.
∅ traťový interval			
- ve špičce	2,72	2,61	2,87
- v sedle	4,87	4,59	4,47
koef. prov. nerovnom.			
- průměrný	1,53	1,56	1,47
- minimální	1,13 /4x/	1,13 /2x/	1,20 /d-20/
- maximální	2,00 /5x/	5,00 /d-2/	3,75 /d-2/.
linkový koef.	2,60 (2,23)	2,71 (2,39)	2,60 (2,45).

### Úsporná opatření v autobusové dopravě

Nároky na autobusovou dopravu téměř po celé popisované období absolutně rostly. Extenzivní vývoj počtu vypravovaných vozidel a dopravních výkonů tomuto růstu nepostačoval a proto byly hledány i další cesty k pokrytí zvyšujících se přepravních potřeb. Postupně bylo v provozu zavedeno a vyzkoušeno několik typů organizačních opatření, jejichž účelem a efektem bylo zvýšení přepravní nabídky na linkách bez růstu počtu nasazených vozů. Jejich společným znakem bylo zvýšení oběžné rychlosti a tím dosažení nižšího intervalu se stejným počtem vozů.

V následujícím přehledu jsou seřazeny linky podle data zavedení úsporného opatření a uveden jeho stručný popis.

a-105	1.4.1987	v úseku Lihovar - Geologická - Lihovar v Pdšr/šo v opačném směru
a-190	1.4.1987	v Pdšr část spojů jen Z
a-211	31.8.1987	některé zastávky jednosměrně (provoz Pdšr); od 27.1.1988 provoz PdšrZ
a-271	1.4.1988	v Pdšr část spojů jen Z
a-187	1.9.1988	v Pdšr část spojů T bez zastávky, Z jen ze zastávky Sídliště Prosek; do 22.11.1990
a-189	1.9.1988	v Pdšr provoz jen Z, v Pdšo část spojů jen T
a-199	1.9.1988	(N) provoz PdšrT
a-223	16.1.1989	v Pdšr část spojů jen Z
a-243	1.2.1989	v Pdšr jen Z
a-235	15.5.1989	provoz Pdš(rZ,oT); od 23.11.1990 provoz PdšrZ
a-260	2.6.1989	(N) provoz PdšrT
a-219	4.9.1989	(N) některé zast. jen Z (provoz Pdšr)
a-156	23.11.1989	v úseku Na hranici - Avia Letňany - Na hranici v Pdšr/PdšosvDk v opačném směru
a-194	23.11.1990	v úseku Léčiva - Selská v Pdšr jen Z
a-451	23.11.1990	(N) provoz Pdš(rT,oZ)s

### Mimořádná doprava

Prvomájové manifestace se konaly v letech 1986-1988 na Letné jako v předcházejícím období. V roce 1986 byly zavedeny 2 zvláštní linky tramvají (d-42,43) a na Letnou prodlouženo 8 autobusových linek, ukončených v pravidelném provozu na terminálu Fučíkova. V dalších dvou letech již zvláštní linky tramvají zavedeny nebyly, prodloužení autobusových linek bylo shodné. V roce 1989 se konala manifestace na Václavském náměstí, dopravní opatření spočívala pouze v odklonu, resp. rozdělení d-24, 3 a 9 a posílení provozu autobusové dopravy. V roce 1990 žádná celopražská akce pořádána nebyla.

Prodlužování d-15 ze Sokolovské k Parku kultury, zmíněné již v kapitole Linky, je doloženo v těchto termínech:

1986: 14.9., 20.9., 21.9.,  
 1987: 19.9., 20.9.,  
 1988: 17.9., 18.9.,  
 1989: 1.5., 9.5., 16.9., 17.9.

V areálu strahovských stadiónů proběhlo několik akcí, které si vyžádaly posílení dopravy. V roce 1987 se zde konaly Rošického memoriál (23.6.) a Evropský pohár (27. a 28.6.); při obou akcích byla zavedena d-41 v trase Špejchar - Vozovna Střešovice - Královka. Původně plánovaná Československá spartakiáda 1990 s očekávanými rozsáhlými dopravními opatřeními byla odvolána a místo ní se ve dnech 19.6.-1.7.1990 uskutečnily v mnohem menším rozsahu Tělovýchovné slavnosti. Dopravu zajistila jediná účelová linka d-X (Špejchar - Vozovna Střešovice - Královka). Při náboženských slavnostech Svědků Jehovových 9.-12.8.1990 byla zavedena stejná linka. Ve stejné trase, ale pod označením d-33, byla v provozu mimořádná linka při koncertu hudební skupiny Rol-

ling Stones 18. a 19.8.1990, ale s výstupem a nástupem cestujících v zastávce Malovanka. Při této akci byla v provozu také d-49 Dlabačov - Těšnov.

Organizačně nejnáročnější byla dopravní opatření při návštěvě papeže Jana Pavla II. dne 21.4.1990, kdy bylo nutné odklonit a posílit větší množství linek tramvají a autobusů v různých obdobích dne (uvítání papeže, mše na Letenské pláni) při výlukách větších traťových úseků, zejména v oblasti Prahy 6 a 7.

Při rekonstrukcích tramvajových tratí byly zavedeny některé dočasné tramvajové linky, zajišťující buď přepravu ve výrazněji či úplně oddělené části sítě (např. Vysočany, Vršovice, Podolí) nebo nahrazující dočasně zrušené linky kombinacemi jejich provozuschopných úseků. Kromě linek s několikadenním až měsíčním provozem (v roce 1986: d-42,43; 1987: d-31,32,33; 1988: d-35; 1989: d-33,34,36,37,38,39) lze jako významnější uvést tyto linky:

- 1. 7.88-13.11.88: d-32 Spojovací - Olšanské hřbitovy
- 1 .8.89- 3.10.89: d-31 Nám. Kubánské revoluce - Nádraží Hostivař
- d-32 Nám. Kubánské revoluce - ÚD Hostivař
- d-35 Bílá hora - (d-22) - Minská - (d-7) - Kotlářka
- 13.11.89- 9. 6.90: d-37 Vozovna Kobylisy - Palmovka - Sokolovská

Žádné linky s charakterem náhradní dopravy nejsou uvedeny v chronologickém přehledu změn.

Mezi zajímavosti tramvajového provozu lze zařadit některé krátkodobé výluky, při kterých byly využity přednosti obousměrných vozů KT8D5, umožňující obracení na jednoduchých kolejových spojkách (přejezdech). Šlo o výluku nám.M.Gorkého (d-X26 Hlavní nádraží - Olšanské hřbitovy 10.-13.11.1988) a opravu panelů na Sokolovské v úseku Invalidovna - Palmovka (d-15 Lehovec - Libeňský most - Florenc - Invalidovna a d-19 Florenc - Invalidovna 2.-11.10.1990).

Rovněž zajímavou a ojedinělou funkci plnila d-16 od 30.6. do 19.7.1986, kdy byla dočasně prodloužena do Hlubočep jako částečná náhrada za přerušenu dopravu na železniční trati ČSD v důsledku překládání kolejí při výstavbě mostu pod Barrandovem.

Krátkodobé výluky se v tomto období nevyhnuly ani metru. Jednalo se o rekonstrukce zabezpečovacího zařízení, zpravidla před zprovozněním nových úseků. Tato opatření vyvolávala i drobné úpravy linek povrchové dopravy, zejména tramvají. Protože se však výluky ve většině případů odehrály o sobotách a nedělích, nebyl jejich dopad příliš významný. Podobně jako v roce 1981 bylo metro v jednom případě využito i jako náhradní doprava při výluce tř. Slovenského národního povstání 17.-24.5.1988; charakter náhradní dopravy se ovšem projevil opět pouze v tarifní oblasti.

## Vybavení zastávek povrchové dopravy

V letech 1986-1990 proběhla rozsahem dosud nebývalá výměna starších zastávkových sloupků za nové a současně došlo k četným dílčím posunům zastávek. Důvodem pro tato opatření byla potřeba uvést umístění a vybavení zastávek do souladu s oborovou normou ON 73 6425 Zastávky městské dopravy. K tomuto účelu byl v roce 1985 vyvinut Dopravním podnikem nový typ nesvětelného sloupku, pro nějž se posléze vžilo označení "TSK" podle zkratky tehdejší organizace DP, zajišťující jeho dodávky. Tento sloupek je vzhledově srovnatelný s používaným sloupkem světelným, je tedy svařované konstrukce, 310 až 320 cm vysoký, 46 cm široký a je osazován do obdélníkové základny hluboké zhruba půl metru. Opatřen je červeným nátěrem se žlutým košem na odpadky. Od roku 1989 je pak žlutě natírána i tzv. hlava sloupku, to znamená jeho horní část, v níž je umístěn symbol (piktogram) zastávky. Sloupek umožňuje umístit desku pro šest jízdních řádů v plastickém pouzdře, 12 jízdních řádů pak při instalaci desek dvou. Na počátku roku 1986 bylo v ulicích Prahy umístěno asi 30 sloupků TSK, na konci roku 1990 byl již nejčastějším typem zastávkového označníku. Byla jimi nahrazena většina starých a z velké části již poškozených jednotyčových sloupků, včetně řady sloupků světelných a atypických, oborové normě nevyhovujících.

Pro místa, kde není například z prostorových důvodů vhodné osadit sloupek TSK, byl v roce 1988 vyvinut nový jednotyčový sloupek. Od dřívějších se odlišuje robustnější konstrukcí, jiným upevněním koše na odpadky a zejména pak svou výškou cca 330 až 340 cm. Podle sídla výrobce je tento sloupek běžně označován názvem "koloveč". Prvně byl umístěn dne 17.1.1990 v zastávce a-135 Ústřední rada odborů směr Sokolovská, pak obousměrně v zastávkách Horní cesta a Serpentina, poté se plynule rozšířil zejména do okrajových částí města.

Do deponiáře podnikového muzea byly v roce 1989 převezeny a zde uschovány dva staré světelné sloupky, které kdysi vznikly úpravou tzv. sadových svítlen veřejného osvětlení; úprava spočívala tehdy prakticky v nátěru průsvitného krytu světelného zdroje modrou barvou. První z nich pochází z výstupní zastávky tramvají Nádraží Braník a vyroben byl podle všeho v roce 1960, druhý, který je pravděpodobně o něco starší, stál ve smyčce Černokostelecká.

Časté poškozování plastických pouzder a odcizování jízdních řádů vedly správce zastávek k vyvinutí jednoduché, mělké a nesvětelné skříňky na jízdní řády s tím, že postupně nahradí stávající desky na sloupcích TSK a s dodatečně montovaným svítidlem pak i používané a velmi zranitelné skříně na sloupcích světelných. Do konce roku 1990 byly vyrobeny první dva kusy těchto skříňek, k jejich osazování na sloupky došlo však až později.

Pro označování linek se po celé období používaly čtvercové smaltované terčíky s čísly (tzv. čočky) o rozměrech 13x13 cm. V listopadu 1990 byly poprvé použity s čísly 59,60,273,274,275 a se symboly směrových šipek obdélníkové terčíky o rozměru 13x17 cm. Tento tvar má alespoň z části odstranit násilné ohýbání v místě dřívějšího užšího úchyty a prodloužit tím jejich životnost.

Za poznamenání stojí ještě zdvojení sloupků TSK v autobusové zastávce Lihovar a to v obou směrech. Důvodem pro tuto nezvyklou instalaci byl vysoký počet linek (tehdy 21), které v zastávce zastavovaly. Sloupky zde byly takto osazeny v listopadu 1988.

## TARIF, JÍZDENKY

V tarifním systému nedošlo ve sledovaném období k zásadním změnám. Výkladem Českého cenového úřadu z 4.7.1986 k jeho cenovému výměru byla rozšířena bezplatná přeprava osob ve věku nad 70 let i na cizince - držitele povolení k trvalému pobytu v ČSSR. Výměrem ČCÚ č. 521/23/87 byla od 1.10.1987 pro důchodce od 65 do 70 let zvýšena příjmová hranice pro získání nároku na zlevněnou měsíční jízdenku z 800 na 1000 Kčs, výměrem č. 240/25/88 pak od 1.3.1988 rozšířen nárok na bezplatnou přepravu i na odbojáře a jejich vdovy. Od 1.7.1990 byla výhoda bezplatné jízdy pro vojáky základní služby ve stejnokroji poskytována i občanům, vykonávajícím civilní službu. Od 1.4.1987 nabyt účinnosti výnos MV ČSR č.j. SD/33-1002/1987 o poskytování jízdních a přepravních výhod v MHD, který celostátně stanovil okruh pracovníků dopravců a jiných organizací, kterým se poskytovala bezplatná přeprava a který nahradil dřívější obdobnou směrnicí z 1.1.1979.

Sortiment jízdních dokladů byl vhodným způsobem rozšířen o dva základní druhy časových jízdenek, vhodné a určené zejména pro návštěvníky Prahy. Od 1.5.1987 byly zavedeny jízdenky s platností 24 hodin ("jednodenní") za 8 Kčs. Jejich prodej měl být původně zajišťován v automatech a v předprodejních místech a jejich platnost měla začínat prvním označením v kterékoliv stanici metra. Vzhledem k tomu, že se podařilo zajistit dodání nových automatů MERONA 2000D, které mohou přímo vyznačovat reálný čas, byl použit pouze tento druh prodeje a to zpočátku 20 automatů umístěnými ve vybraných stanicích metra a na ruzyňském letišti. Počet prodaných jízdenek byl vyšší než se očekávalo a proto již v roce 1988 bylo instalováno dalších 10 prodejních automatů téhož typu. Jednodenní jízdenky byly tištěny na červeném papíru ve stejném formátu jako jízdenky pro jednotlivou jízdu vydávané automaty.

Po úspěchu jednodenních jízdenek byly od 1.7.1989 vydány i jízdenky vícedenní, platné na 2 až 7 kalendářních dnů. Prodávaly se pouze v předprodejích již s vyznačeným dnem začátku

platnosti a jejich cena činila 15, 20, 25, 30, 35 a 40 Kčs. Byly tištěny na kartónu o rozměrech 110 x 60 mm, výtvarně graficky vyřešené a v různých barvách dle doby platnosti (žluté, červené, modré, zelené, fialové a hnědé). Na rozdíl od jízdenek jednodenních nebyly přenosné, jejich držitel na nich musel vyplnit své jméno.

U jízdenek pro jednotlivou jízdu dodávaných z tiskárny došlo k potisku rubové strany (která byla prázdná od série Apn, tj. od října 1984) a to z důvodu zamezení možnosti odstraňování otisků označovacích strojků metra. Od března 1987 (série Bra) zde byla šipka určující směr vložení do označovacího strojku a text, obojí v barvě červené.

Od roku 1986 se připravovala změna provedení předplatních jízdenek, které v současném tvaru existovaly od roku 1974. Záměr byl schválen v závěru roku 1987 a nové jízdenky pak byly postupně vydávány, resp. vyměňovány v období od začátku školního roku 1988/89 (od 25.8.) do 3.4.1989. Kmenový list, vložený v plastickém průhledném pouzdru, má rozměry 110 x 60 mm na šířku, fotografie je umístěna v levé polovině a pod ní je výrazné barevné pole, charakterizující druh jízdenky\*). Do pravé poloviny pouzdra se vkládá cenný kupón (v nezměněné velikosti - 53 x 33 mm), do kterého se nyní wpisuje jako jediný údaj rodné číslo; na odpovídajícím místě kmenového listu pod kupónem jsou rubriky pro totéž rodné číslo držitele. V sortimentu předplatních jízdenek došlo v této souvislosti ke změně u jízdenek měsíčních zlevněných: zatímco dříve existovaly tři druhy za stejnou cenu 35 Kčs (pro žáky a učně, studenty, důchodce), byly nově zavedeny pouze dva - pro mládež do 16 let a důchodce, u nichž lze cenné kupóny nakupovat volně a pro žáky středních škol, učně a studenty nad 16 let, jejichž výdej je vázán přísnějšími podmínkami. Jízdenky volné (pro rodinné příslušníky pracovníků DP a pro brigádníky DP) mají provedení stejné jako jízdenky předplatní.

Pro nové volební období, začínající v roce 1986, byla na základě doporučení rady NVP č.201 potvrzena usnesením plenárního zasedání č.1/7/P z 20.6.1986 volná jízda pro poslance všech stupňů pražských národních výborů. Podle usnesení vlády č.3/1989 Sb. ztratili nárok na bezplatnou přepravu poslanci MNV. V rozporu s tímto usnesením, a tedy protiprávně, rozhodla rada NVP dne 26.4.1989 o zachování tohoto nároku. Usnesením č. 165 byla kromě toho povolena volná jízda (1) aktivním účastníkům Pražského povstání, (2) oficiálním hostům Národního výboru hl.m. Prahy a Dopravních podniků hl.m. Prahy a (3) pracovníkům NVP, je-

-----  
\*) Modré - plnocenná občanská síťová, bílé s modrým písmenem "P" - přenosná pro organizace, bílé s třemi svislými fialovými pruhy - třílinková, zelené - zlevněná pro mládež do 16 let a důchodce, červená - pro žáky středních škol, učně a studenty nad 16 let, žluté s písmeny "RO" - volná pro rodinné příslušníky pracovníků a důchodců DP, hnědé s písmeny "BP" - volná pro brigádníky DP, bílé se žlutým a červeným pruhem - volná (nevydávány).

jichž pracovní náplň souvisela s řízením DP, výstavbou metra a organizací provozu MHD. Dopravní podnik toto usnesení respektoval pouze v části, týkající se účastníků Pražského povstání a snad svých hostů; ostatním skupinám volné jízdenky nevydával a poslanecké průkazy pražských MNV za jízdní doklady neuznával; ve skutečnosti však při jízdě na tento doklad neukládá žádné sankce. Vedení města požádalo předsedu vlády ČSR o změnu citovaného vládního usnesení, avšak na tuto žádost pravděpodobně nikdy žádná odpověď nedošla. Jízdní výhody poslanců všech národních výborů pak zanikly fakticky i právně dnem voleb do nových zastupitelských sborů (22.11.1990) na základě zákona č.367/1990 Sb.

## VOZIDLA

### Metro

Pětiletí 1986-1990 můžeme považovat za vyvrcholení té vývojové etapy v provozu pražského metra, která je reprezentována plnou orientací na vozový park sovětské provenience vyráběný ve strojírenském závodě v Mytišči. Je v této publikaci nepochybně ještě předčasné hodnotit tato vozidla v pražských podmínkách. Lze však konstatovat, že z technického hlediska je možné vagónům z bývalého SSSR ledacos vyčítat - nadměrnou robustnost, energetickou náročnost, hlučnost a celkovou konstrukční zastaralost. Naproti tomu je ovšem nutné uznat, že se tato vozidla vyznačují dobrou provozní spolehlivostí, která je mimo jiné dána letitými zkušenostmi výrobce s jejich produkcí, velmi účelně a vkusně uspořádaným a vybaveným interiérem.

V průběhu roku 1990 dospěl provozovatel k předběžnému rozhodnutí další vozidla pro pražské metro již z Ruské federace pořizovat a orientovat se na nového, perspektivnějšího výrobce. Vzhledem k tomu, že vozidla pro podzemní dráhy jsou poměrně ve-lice drahá, bylo současně zřejmé, že stávající vozový park bude nucen podnik provozovat ještě i v dlouhodobější perspektivě.

K 1.1.1986 disponoval provozovatel pro přepravu cestujících těmito vozy:

- Ečs (výroba 1973-1976) ev.č. 1001 - 1085,
- 81.717 (výroba 1978-1985) ev.č. 2101 - 2199, 2300 - 2330,
- 81.714 (výroba 1978-1985) ev.č. 2201 - 2299, 2400 - 2495.

Další vagóny byly plynule pořizovány každý rok z důvodu zprovoznování nových traťových úseků a tím se zvyšující vypravenosti vlaků do sítě:

rok	81.717 (čelní vůz)	81.714 (vložený vůz)
1986	2331 - 2358	2496 - 2499, 2600 - 2634
1987	2359 - 2370	2635 - 2652
1988	2371 - 2382	2653 - 2670
1989	2383 - 2394	2671 - 2687
1990	2395 - 2399, 2500 - 2504	2688 - 2699, 2800 - 2803

Vzhled vozidel se za celé období v podstatě nezměnil. Starším vozům nebyly obnovovány vnější nátěry a proto řada z nich, zejména typu Ečs, působila již značně zanedbaným dojmem. I do interiéru vagónů zasahoval provozovatel jen minimálně. Dokončil výměnu dřevěných rámu za kovové u první série vozů Ečs a v roce 1990, v souvislosti se změnami v názvech stanic, vybavil všechny vozy schémata sítě, které byly již o poznání zdařilejší, než předchozí. Odstraněny byly alespoň některé nejhrubší chyby. Tato schémata byla umístěna do nových, poměrně elegantních mělkých schránek, což zabránilo jejich popisování a poškozování ze strany cestující veřejnosti.

V roce 1988, na základě četných podnětů, řešil Ústav dopravního inženýrství otázku dovybavení interiérů vozů metra dalšími přidržovacími prvky pro cestující v prostoru u dveří. Doporučeno a předáno ke zkušebnímu provozu bylo jednak řešení s jiným uspořádáním a větším počtem svislých tyčí a návrh alternativní - s vodorovnými tyčemi a na nich připevněnými koženými úchyty. I když druhý z popisovaných způsobů řešení byl evidentně lepší (vyhověl zadání - umožnit cestujícím držet se i na plošinách u dveří) střetl se se silným odporem provozovatele. Takto se podařilo docílit jeho zamítnutí a k uskutečnění byla přijata varianta první s tím, že novým uspořádáním svislých tyčí budou další dodávaná vozidla osazena již z výroby a rekonstrukci u ostatních vozů provede sám podnik Metro postupně při periodických revizích. V dalších letech, tj. v roce 1989 a 1990 celá věc více méně utichla a nedoznala žádné větší aktivity.

V průběhu roku 1990 byla dále aktuální otázka dalšího provozování či naopak zrušení vagónů z nejstarších dodávek, tj. vozů typu Ečs. Ty neobdržely za celou dobu žádnou generální opravu a jejich nižší výkon ve srovnání s vozy řady 81.717 a 81.714 se pomalu stával problémem i na lince m-C, na kterou jsou, jako na jedinou, vypravovány. Určitá nejistota ohledně budoucích dodávek vozidel pro metro vedla k rozhodnutí ponechat je v provozu i nadále.

31. prosince 1990 vykazoval provozovatel v evidenčním stavu téměř všechna dodaná vozidla a to i přes skutečnost, že některá byla odstavena z provozu. Vyřazeny byly pouze vozy ev.č. 2325 (81.717) a 2490 (81.714), které zničil požár ve stanici Kosmonautů a vůz ev.č. 2133 po nehodě ve stanici Leninova.

Komentář k pracovním a služebním vozům metra již přesahuje možnosti této publikace a proto jej neuvádíme.

## Tramvaje

### Tramvajové vozy pro pravidelnou osobní dopravu

Vozový park elektrických drah v období let 1986-1990 postupně zastarával a jen zčásti byl modernizován dodávkami nových vozidel. V těchto letech začal také poznenáhlu ustupovat několikaletý monopol tramvajů T3 před vozidly, která měla představovat novou generaci vozů pro tramvajovou dopravu. Současně byla na různých úrovních vedena řada polemik a jednání o budoucím vozovém parku tramvajů v Praze.



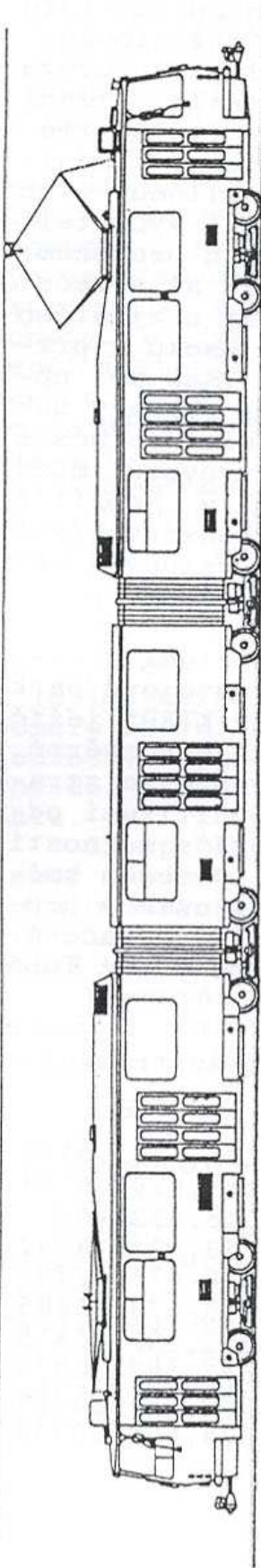
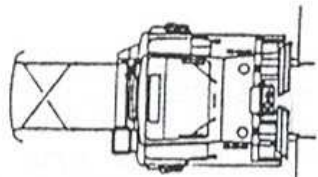
Z praktických důvodů byly nakupovány především vozy T3SUCS, které v této době uzavřely téměř již třicet let trvající vývoj a výrobu tramvají T3 a lze konstatovat, že tato vozidla dosáhla takového stupně provozní spolehlivosti a vhodnosti pro dopravu v pražských podmínkách, že bude v budoucnu asi obtížné hledat za ně adekvátní náhradu.

Tuto skutečnost ostatně potvrdily i dodávky tramvají KT8D5, jimž předcházela poměrně rozsáhlá kampaň, označující tato vozidla za zásadní přínos pro tramvajové provozy v Československu. Po jejich nasazení do zkušebního a poté pravidelného provozu s cestujícími se věc začala jevit v poněkud jiném světle. Jízdní personál si na nové tramvaje vcelku nestěžoval, řada řidičů změnu svého pracoviště přivítala, mezi ostatními skupinami zaměstnanců provozovatele však vyvolal nový vůz poměrně silnou vlnu nevole a to z důvodu vysoké pořizovací ceny, omezené využitelnosti v síti a pro další problémy spojené s jejich provozem. Před zahájením pravidelného provozu s vozy KT8D5 byla až s nečekanou pečlivostí otestována celá pražská kolejová síť a zjištěno několik desítek neprůjezdných či špatně průjezdných úseků v případech setkání s protijedoucí tramvají. Později se však při několika náhlých výlukách a tím vyvolaných odklonech dopravy samozřejmě zjistilo, že po rekonstrukci nejhorších míst ve městě a při respektování běžných opatření v bezpečnosti provozu, může vůz KT8D5 pravidelně zajíždět v podstatě kamkoliv. Nepříliš příznivě se k novým tramvajím postavila vždy mírně konzervativní pražská veřejnost, která kritizovala zejména úzké vstupy u čel vozů, nedostatečné větrání v letních měsících a celkové uspořádání interiéru.

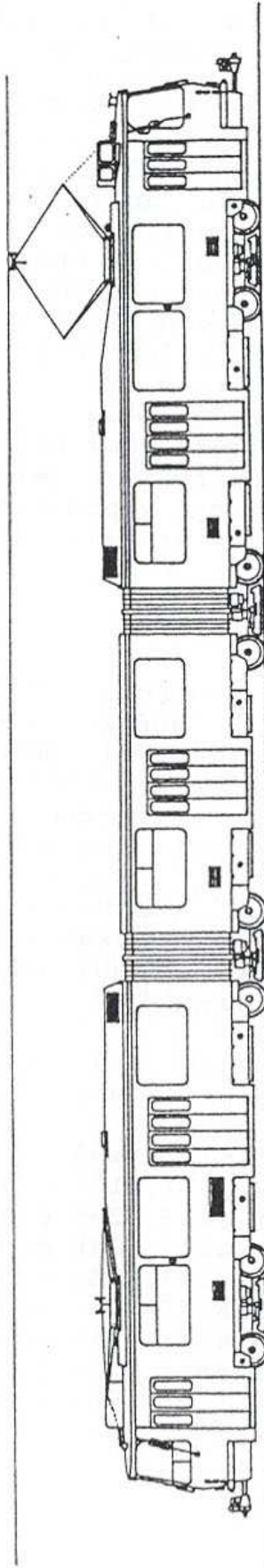
Zkušenosti z prvních dvou let provozu těchto vozidel s cestujícími a reálně existující potřeba obnovovat tramvajový park dovedla provozovatele k úmyslu pořizovat vedle vozů KT8D5 ještě i vozy KT8C5 s lepšími profilovými parametry a jednosměrné. K jejich nákupu však již nedošlo a v roce 1990 byly pak ze strany podniku tramvajové vozy KT8D5 včetně dalších modifikací odmítnuty a objednány čtyřnápravové motorové vozy T6B5 s možností obligátního spojování do dvojic. Úvodní jednání s výrobcem směřovalo k dodání prvních deseti vozidel tohoto typu ještě v prosinci 1990, poté k pravidelným dodávkám až do poloviny devadesátých let. Do konce sledovaného období nebyl však žádný vůz T6B5 vyroben, natož zařazen do provozu.

K 1.1.1986 vykazoval podnik tento evidenční stav tramvajových vozidel určených pro osobní dopravu:

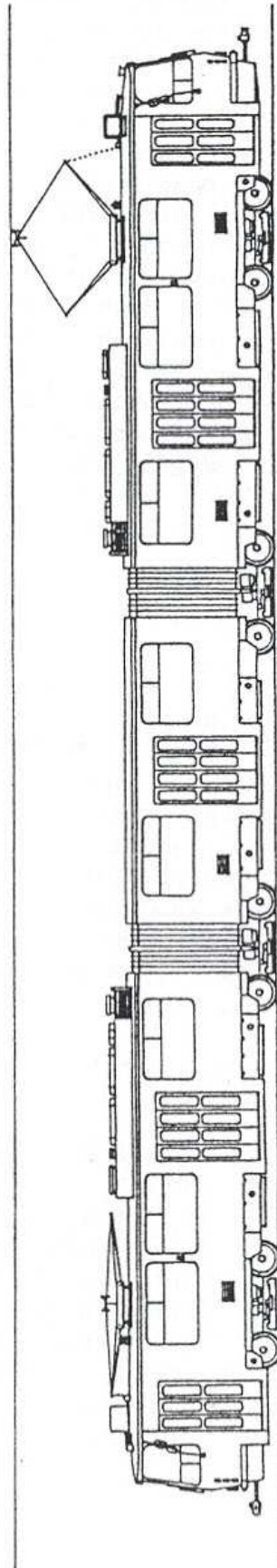
T3: 6009, 6012-6025, 6092, 6102, 6103, 6108, 6115, 6124, 6125, 6138-6142, 6147, 6152, 6158, 6171, 6181, 6184-6186, 6188, 6192, 6193, 6195, 6198, 6199, 6202-6207, 6209, 6212, 6216, 6218, 6222, 6224, 6226-6232, 6234-6242, 6244-6248, 6250, 6252, 6253, 6256-6262, 6264-6274, 6277-6281, 6283, 6283, 6285-6416, 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,



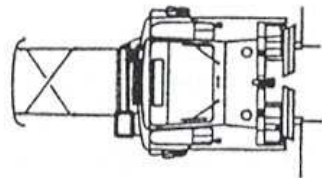
KT8D5 - vozy evidenčních čísel 9001 - 9004



KT8D5 - prototypy z roku 1984 (ČKD Tatra 0018 a 0019)



KT8D5 - vozy evidenčních čísel 9006 - 9048



6940, 6942-6945, 6948, 6949, 6951-6955, 6957-6959, 6962-6965, 6967, 6969, 6973, 6976, 6977, 6990, 6991.

T3M: 8005-8106.

T3SUCS: 7001-7150 (vůz ev.č. 7004 patřil v té době mezi evidované vozy jen formálně - po těžké nehodě v červnu 1985 se již do provozu nevrátil).

Nově byla ve sledovaném období zařazena do provozu tato tramvajová vozidla:

	T3SUCS	KT8D5
1986:	7151-7190	9001-9004
1987:	7191-7252	-
1988:	-	-
1989:	7254-7275	9005-9028
1990:	7253, 7276-7292	9029-9048

Nově dodávané tramvajové vozy T3SUCS navázaly svým celkovým provedením na předchozí série a vnější odlišnosti lze nalézt pouze v montáži dodatkových brzdových světel (signalizují použití elektromagnetické brzdy) na zadní čela vozidla. V interiérech jsou vozy z nových dodávek rozpoznatelné například vzhledem zástěny oddělující stanoviště řidiče od prostoru pro cestující, provedením zvukového znamení "NEVYSTUPUJTE" a podobně. Vozy ev.č. 7253 - 7292 výrobce navíc vybavil přidržovacím madlem v předních dveřích, to bylo ovšem ještě v průběhu roku 1990 provozovatelem odstraněno.

Osminápravové dvoučládkové tramvajové motorové vozy KT8D5 lze vzhledově dělit do dvou skupin. Do první patří dodávka zařazená do provozu v roce 1986 - ev.č. 9001 - 9004, do druhé vozy zbývající. Vzhledové rozdíly jsou dány zejména provedením oken v bočnici (od ev.č. 9005 jsou všechna s posuvným větracím okénkem) a detailem v lakování - první čtyři vozy mají pokaždé za prvními dveřmi v úrovni oken ozdobný šedý klín.

Za zaznamenání stojí následující data: poslední dva vozy T3SUCS (ev.č. 7253 a 7292) byly zařazeny do provozu 26.3.1990, poslední z dodávky KT8D5, vůz ev.č. 9048 vykonal TBZ a do provozu byl zařazen 28. srpna 1990.

Uvedené dodávky umožnily vyřadit řadu tramvají vyrobených v letech 1963-1966, které neprošly v osmdesátých letech celkovými opravami v DP-TS, dále pak některé vozy násilně poškozené při těžších nehodách. Vyřazeny z osobní dopravy, resp. vyřazeny z provozu vůbec byly v letech 1986-1990 tyto tramvaje:

6009	17.11.1989	šrot	6012	30.10.1989	šrot
6013	22. 9.1989	šrot	6014	22. 9.1989	šrot
6015	13. 9.1989	šrot	6016	15. 9.1989	šrot
6017	15. 9.1989	šrot	6018	11. 7.1989	šrot
6019	12. 7.1989	šrot	6020	27.10.1989	šrot
6021	26.10.1989	šrot	6022	9. 9.1989	šrot
6023	13. 7.1989	šrot	6024	9. 9.1989	šrot
6025	27.10.1989	šrot			
6181	24. 7.1986	šrot	6184	13.11.1986	šrot

6185	13.11.1986	šrot	6192	10. 7.1986	šrot
6193	1987	5508	6198	18. 4.1989	šrot
6202	5. 9.1986	šrot	6203	1987	5532
6204	1987	šrot	6205	1988	5523
6209	22. 9.1986	šrot	6212	1987	5537
6216	19. 9.1986	šrot	6217	25. 8.1986	šrot
6218	1988	šrot	6220	1987	5536
6222	1986	šrot	6224	16.10.1986	šrot
6226	1987	5522	6227	1987	šrot
6229	31. 1.1986	šrot	6231	1988	šrot
6232	5. 6.1986	šrot	6234	13.10.1986	šrot
6235	1986	5571	6236	6. 6.1986	šrot
6237	1987	šrot	6239	1988	šrot
6244	12. 6.1986	šrot	6245	1988	šrot
6246	1988	šrot	6248	1987	šrot
6252	5.11.1986	šrot	6253	25. 3.1986	šrot
6256	1987	šrot	6258	1987	5521
6259	1987	šrot	6260	1987	šrot
6261	1987	5534	6262	1988	šrot
6264	18.10.1986	šrot	6265	1987	šrot
6266	1987	šrot	6267	1987	šrot
6268	1987	šrot	6269	1987	šrot
6270	18.10.1990	šrot	6271	1987	šrot
6272	1987	šrot	6273	1988	šrot
6274	1987	šrot	6277	24. 1.1989	šrot
6278	1987	5538	6279	1987	5535
6280	1987	šrot	6281	1987	šrot
6283	1987	šrot	6285	1986	5551
6286	1988	šrot	6287	1988	šrot
6288	1987	šrot	6290	1987	šrot
6292	1987	šrot	6293	1987	šrot
6294	1987	šrot	6295	1987	šrot
6296	1988	šrot	6297	1987	šrot
6298	14. 8.1989	šrot	6299	3. 2.1989	šrot
6302	11. 4.1989	šrot	6303	12. 6.1989	šrot
6304	7.11.1990	šrot	6305	10. 3.1989	šrot
6306	21. 2.1990	šrot	6307	9. 2.1990	šrot
6308	7. 3.1990	šrot	6310	5. 4.1990	šrot
6313	5. 4.1989	5531	6316	9. 6.1989	šrot
6320	26. 9.1990	šrot	6324	2. 6.1989	šrot
6325	25. 8.1989	šrot	6327	15. 9.1989	šrot
6330	5. 3.1990	šrot	6331	21. 3.1989	šrot
6333	28. 3.1989	šrot	6334	13. 4.1990	šrot
6335	9. 9.1989	šrot	6337	6. 9.1989	šrot
6341	15. 9.1989	šrot	6346	10. 5.1989	DP Plzeň
6349	6. 5.1989	šrot	6350	7. 5.1990	šrot
6351	11. 5.1990	šrot	6352	6. 9.1989	šrot
6353	1987	šrot	6354	20.10.1989	šrot
6357	6. 5.1989	šrot	6359	24. 1.1990	šrot
6362	17.11.1989	šrot	6366	7. 9.1989	5647
6370	1989	šrot	6371	30. 5.1989	šrot
6372	25. 7.1990	šrot	6374	1. 6.1990	šrot
6378	16. 2.1990	šrot	6379	13.12.1989	šrot
6380	4. 7.1990	šrot	6384	30. 4.1989	5601

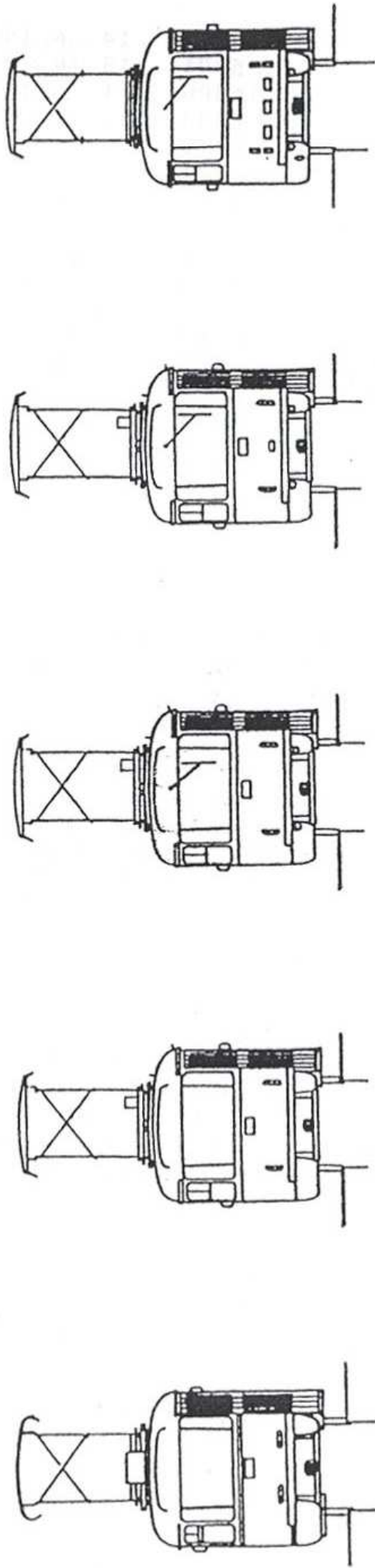
6385	10.12.1990	šrot	6387	14. 6.1990	šrot
6392	1. 3.1990	šrot	6396	13.10.1989	šrot
6397	23.10.1989	šrot	6400	1. 6.1989	5602
6405	24.11.1989	šrot	6408	12. 2.1990	šrot
6413	16. 5.1990	šrot	6415	1986	šrot
6416	24.10.1989	šrot	6420	24. 5.1990	šrot
6421	1.12.1989	šrot	6422	1.12.1989	šrot
6427	2.10.1989	šrot	6435	3. 3.1989	šrot
6437	1988	šrot	6441	12.12.1989	šrot
6446	25.10.1989	šrot	6448	1988	šrot
6459	11. 1.1990	šrot	6476	30. 7.1990	šrot
6477	25. 1.1990	šrot	6480	30.10.1989	šrot
6483	3. 1.1990	šrot	6485	4. 1.1990	šrot
6486	3. 4.1990	šrot	6487	1.12.1989	šrot
6490	10. 4.1990	šrot	6491	25. 4.1990	šrot
6498	2. 7.1990	5572	6499	30. 6.1989	šrot
6546	23.11.1990	šrot	6556	2.10.1989	šrot
6586	6. 6.1990	šrot	6633	1988	šrot
6818	19. 9.1989	šrot			
7004	1987	šrot			

Některé vozy, zejména vyšších evidenčních čísel, vyřazoval dopravce po nehodách, při kterých došlo k rozsáhlým poškozením vozových skříní. Takto vyřadil například vozy ev.č. 6435 a 6437 (železniční nehoda v zastávce Nádraží Vršovice se soupravou 6564+6565 dne 11.9.1987), 6633 (těžká nehoda dvou tramvajových vlaků na Černokostelecké ulici v prosinci 1988) či 6818, který byl při obdobné nehodě zdemolován téměř celý.

Tím, že podnik vyřazoval v průběhu popisovaného období prakticky jen ty tramvaje T3, které dříve neobdržely celkové opravy, zůstaly v provozu v osobní dopravě ještě i některé vozy z první dodávky v roce 1962 (série ev.č. 6103-6171), které uvedenými celkovými opravami prošly. V roce 1990 se jednalo o vozidla stará již 28 let.

Zde si zaslouží samostatný komentář druhý prototyp tramvaje T3 - vůz ev.č. 6102 vyrobený v roce 1961. Ten, také díky celkové opravě provedené počátkem osmdesátých let, zůstal v osobní dopravě až do roku 1989, kdy byl po nehodě odstaven ve vozovně Žižkov. V dubnu a květnu 1990 prošel v DP-TS nákladnější opravou (výměna předního a zadního čela) a dne 7.6.1990 jej bylo možné opět spatřit v provozu na lince. V této době měl tento vůz vytvořeny všechny předpoklady k tomu, aby se dočkal třiceti let v pravidelném provozu. Je zajímavým dokladem kvality práce podniku Tatra Smíchov, který dokázal na přelomu padesátých a šedesátých let vyprojektovat a vyrobit tramvajové vozidlo tehdy světových parametrů s vysokou užitnou hodnotou.

Z důvodu rušení většiny vozů z nejstarších dodávek (celkovými opravami prošla jen jejich menší část) vymizely postupně z pražských ulic "té trojky" s malými větracími okénky v bočnicích a vozy s dvojdílným panoramatickým čelním sklem zelené barvy se staly ke konci roku 1990 zvláštností tramvajů ev.č. 6300, 6318, 6319, 6322 a 6326.



Vývoj zadních čel vozů T3:

- a) - Původní provedení z roku 1962;
- b) - Provedení se svisle orientovanými zadními svítílnami (v Praze od dodávky z roku 1970) a nízko umístěnými bočními směrovkami (od dodávky z roku 1971);
- c) - Doplnění stěrače na zadní okno;
- d) - Doplnění zpětného světla (na některých vozech);
- e) - Zpětný reflektor nového typu a přidavná brzdová světla (pro činnost kolejnicové brzdy) - do této podoby jsou vozy nyní postupně upravovány).

Ostatní tramvajové vozy pak procházely řadou dílčích úprav a konstrukčních zásahů. Za nejdůležitější lze považovat

- dosazení bílého couvacího světla do středu spodní části zadních čel vozů,
- montáž stěrače na zadní okno,
- osazování nového typu pozičních a směrových světel (nedůsledně),
- doplnění zadních čel vozidel o pár červených brzdových světel upozorňujících na použití elektromagnetické brzdy (nedůsledně)
- dovybavení stanovišť řidiče boxy na ohřívání jídla.

Při celkových opravách bylo dále modernizováno vnitřní zařízení tramvají - odstraněna většinou již poškozená koženka na stěnách mezi okny, vyměněno umakartové obložení, chemicky očištěna či také vyměněna okna v bočnicích. Starším vozům T3 byly také měněny dveře za novější, tzv. německý typ. Některá dílčí zlepšení se však v praxi neujala, jako příklad lze uvést osvětlení směrových orientačních tabulek, kterým byl již dříve vybaven vůz ev.č. 6396. Ten jezdil takto upraven až do 2. čtvrtletí 1989, kdy byl odstaven z provozu a poté vyřazen.

Za zmínku stojí ještě vzhledové odlišnosti tří tramvají T3SUCS. Vozy ev.č. 7005 (oboustranně), 7246 (zepředu) a 7247 (zezadu) měly lesklý hliníkový nárazník shodný s vozy T3.

Po nasazení do provozu doznaly úpravy i vozy KT8D5 ev.č. 9043 a 9045. V roce 1990 jim provozovatel odstranil střešní skříňky pro čelní číselné orientace a nahradil je jiným číselným a směrovým značením.

Při nehodách utrpěly větší násilná poškození vozy KT8D5 ev.č. 9011, 9017 a 9018. Aby alespoň jejich použitelné díly bylo možno dále provozovat, přistoupil podnik k provedení těchto změn:

9011: díl A použit na 9018 A, díl C odstaven ve vozovně Hloubětín, díl B sešrotován;

9017: díl A odstaven ve vozovně Hloubětín, díly B, C původní;

9018: díl A použit na 9017 A, díly B, C původní.

Tím přestal fyzicky existovat vůz 9011 a je tedy nutné jej k datu 31.12.1990 považovat za vyřazený, byť byl podnikem vykazován mezi vozy provozními.

Na konci roku 1990 byly dále některé vozy dlouhodobě odstaveny, část z nich se ani později do provozu nevrátila. Jako příklad můžeme uvést ev.č. 6301, 6541, 6557, 6570, 6594, 9031; po nehodách pak 6471, 7125, 7154, 7160 a možná i další.

Vnější provedení tramvají zůstalo věrné tradici - červenokremovému nátěru se zlatými obtisky a kulatým městským znakem. Lepení reklam na vozové skříň vedlo však ke změně označování vozů T3 na bočnicích. Obtiskové evidenční číslo a kulatý znak jsou nadále umístovány do červeného pole bočnice těsně za přední dveře a to nejprve evidenční číslo a pod ním znak. Na druhé bočnici je číslo a znak umístěno pod prvním oknem. Rovné části bočnic jsou tak plně k dispozici pro vylepování reklamních poutačů.

Průlom do barevného řešení tramvají v Praze přinesl až den 7.11.1990, kdy prvně vyjela na linku souprava T3SUCS ev.č. 7244+7245 opatřená firemním nátěrem (celoplošnou reklamou) letecké společnosti British Airways.

## Vozy pro vyhlídkové, objednané a jiné nepravidelné jízdy

Pro potřeby zvláštních (okružních, vyhlídkových) jízd sloužil tramvajový vůz T4 ev.č. 5500, známý spíše pod hezkým jménem "sluníčko". Jezdil v novém laku, kterým jej opatřili v Technických službách před Československou spartakiádou 1985. Interiér zůstal i nadále v původním stavu. Mimo toto vozidlo byl dopravce v roce 1986 ochoten ve výjimečných případech vypravovat na objednávku i dvounápravový vůz ev.č. 4217 s vlečnými vozy z podnikového muzea.

V roce 1989 byl vozový park rozšířen o další dva vyhlídkové vozy, které vznikly přestavbou ze starších tramvají T3 ev.č. 6384 a 6400. Obdržely nová evidenční čísla 5601 a 5602 a to v uvedeném pořadí. Přestavba byla provedena v podstatě po vzoru vozu 5500 (barevné provedení, členění interiéru, zrušení zadních dveří) a rekonstruované tramvaje pak dostaly opět obrázkové označení: "sluníčko" (5601) a "měsíček" (5602). Dřívější vyhlídková tramvaj T4 byla ještě nějaký čas provozována současně s vozy 5601 a 5602, později ji odstavili ve vozovně Motol, kde byla využívána např. jako šatna.

Někdy v roce 1988 přišla cestovní kancelář ČEDOK s návrhem financovat opravu dvou starých dvounápravových motorových vozů pro zvýšení atraktivity nabídek svých pražských pobytů o vyhlídkové jízdy těmito vozidly. Zhruba po roce se iniciativy ujal sám Dopravní podnik a vytipoval pro tento účel dožívající služební vůz ev.č. 2210 a odstavený sněhový pluh 4223; k nim určil vlečné vozy 1202 a 1522. Celkové rekonstrukce uvedených vozidel byly s výjimkou "plecháče" 1202 zahájeny ve vozovně Pankrác již v roce 1989 opravami pojezdových částí a pokračovaly pak po celý rok 1990 s termínem dokončení na začátku léta 1991.

Přibližně obdobným cílem - získáním způsobilého vozu staré stavby pro příležitostné jízdy - byla motivována i skupina lidí ve vozovně Strašnice při záchraně sněhového pluhu ev.č. 4214, který byl bezprostředně ohrožen fyzickou likvidací. Vůz byl opraven, natřen a označen původním evidenčním číslem 2110. TBZ vykonal 1.9.1989 a v roce 1990 je nutné jej již považovat opět za osobní tramvajové vozidlo.

Samostatné reklamní jízdy obstarával především upravený vůz T3 ev.č. 5519. Dvounápravový reklamní vůz 4002 ("ponorka") byl v provozu ještě v roce 1986 a reklamní T1 (ev.č. 5201) již zůstala nevyužita.

Nad rámec různých reklamních jízd a vylepování reklamních poutačů na vozové skříně běžných osobních tramvajových vozů stojí za uvedení propagační jízdy v rámci předvolební kampaně pro parlamentní volby 1990:

ev.č.	polit. strana (sdružení)	datum
2110	ČSS, OF	celou kampaň
2222	ČSS	2.6.1990
4212	OF	2.-3.6.1990
6358	ČSSD	celou kampaň



## Služební a pracovní vozy

V letech 1986-1990 dokončil provozovatel proces postupné výměny vozového parku služebních a pracovních vozidel. Nahradil tak s konečnou platností dvounápravové vozy staré stavby upravenými nebo rekonstruovanými tramvajemi T3, které byly v té době vyřazeny z osobní dopravy. Obdobná výměna postihla i pracovní vozy T1.

Po celé pětiletí se lišila podniková evidence od faktického stavu věci; cílem následujícího výkladu bude tedy postihnout skutečný vývoj této části vozového parku. Ten lze ve stručnosti shrnout do následujících odstavců.

### Dvounápravové vozy.

Dvounápravové motorové služební vozy:

- 4203 - celé období odstaven ve vozovnách Motol a Vokovice; ke dni 31.12.1990 provozovatelem stále vykazován,
- 4204 - v provozu naposledy 10.6.1986, poté odstaven ve vozovně Pankrác, vyřazen a fyzicky zlikvidován v roce 1988,
- 4205 - celé období odstaven, vyřazen v roce 1987,
- 4206 - ojediněle používán ještě v roce 1986 ve vozovně Vokovice, poté odstaven a nepoužíván, ke dni 31.12.1990 provozovatelem i nadále vykazován,
- 4208 - již nevyužíván, vyřazen v roce 1987, sešrotován téhož roku ve vozovně Žižkov,
- 2210 (4209) - formálně vyřazen již před 1.1.1986, v letech 1986 a 1987 nicméně dále používán ke služebním jízdám ve vozovně Vokovice, v roce 1988 odstaven pro havarijní stav elektrické výzbroje, o rok později přistaven k celkové rekonstrukci pro příležitostné jízdy,
- 4222 - v provozu ještě v roce 1985, pak odstaven ve vozovně Kobylisy, vyřazen v roce 1987, fyzická likvidace v září a říjnu téhož roku.

Sněhové pluhy:

- 4211 - nevyužíván, vyřazen a sešrotován v roce 1987,
- 4212 - jako sněhový pluh v provozu ještě v zimě 1985/86; poté odstaven, nicméně udržován v provozním stavu, od roku 1990 pak využíván ke zvláštním jízdám,
- 4214 - k pluhování již nevyužíván, v roce 1989 předán z Pankráce do vozovny Strašnice pro zvláštní jízdy,
- 4215 - využití minimální, celé období však evidován mezi provozními vozy,
- 4218 - v provozu ještě v zimě 1985/86, poslední výjezd zaznamenán 16.1.1987, celé období provozovatelem evidován,
- 4223 - v roce 1986 odstaven z provozu ve vozovně Střešovice, od roku 1989 ve vozovně Pankrác, kde probíhá celková rekonstrukce s perspektivním využíváním k příležitostným jízdám
- 4225 - k pluhování způsobilý ještě v zimě 1987/88, poté odstaven ve vozovně Vokovice, ke dni 31.12.1990 provozovatelem stále vykazován.

Dvounápravové víceúčelové vozy:

- 4088 - již na počátku sledovaného období trvale mimo provoz a nekompletní, oficiálně vyřazen však až v roce 1988, fyzicky zlikvidován na podzim téhož roku,

4089 - provozován ještě v létě 1986, vyřazen a fyzicky zlikvidován v roce 1988.

Měřicí vůz:

4100 - v provozu velmi zřídka po celé sledované období, udržován však ve velmi dobrém stavu.

Mazač trolejového vedení:

4049 - v provozu po celé sledované období, poslední TBZ na podzim 1989.

Služební vozy podnikového muzea:

4213 - po zimní sezóně 1985/86 převeden z vozovny Motol, kde sloužil jako sněhový pluh, do Vokovic pro potřeby služebních jízd podnikového muzea, po zbytek období však odstaven a nevyužíván.

4217 - provozován do dubna 1987, poté odstaven pro uvolnění vozové skříně.

Kolejový brus:

4092 - po většinu období v provozním stavu, využíván byl však poměrně nepravidelně.

Vozy DP - Technické služby:

4002 - v provozu naposledy v září 1986, zbytek období odstaven v DP-TS, udržován však stále v provozním stavu.

4035 - poslední z garnitury starých pracovních vozů DP-TS byl již ke dni 1.1.1986 trvale mimo provoz, vyřazen a sešrotován byl v roce 1988.

Vozy Kroužku městské dopravy OKD Vltavská:

Mimo jednosměrného motorového vozu "ponorka" ev.č. 3062, byly motorové vozy ev.č. 240, 2172 a 2272 trvale mimo provoz.

Dvounápravové vlečné vozy:

Význam nákladních vlečných vozů byl v letech 1986 - 1990 již naprosto minimální. V provozu mimo obvod dopravních provozoven byl nejdéle využíván vůz ev.č. 4544 a to ještě v roce 1987. Ostatní nákladní vozy používaly vozovny k uskladnění odpadu nebo jiného přebytečného materiálu.

Ke dni 31.12.1990 podnik ještě evidenčně vykazoval tato vlečná pracovní (nákladní) vozidla: 4522, 4523, 4528, 4542 - 4544, 4546, 4548 a 4549. Zajímavé bylo nové využití bývalé pojízdné prodejny předplatních jízd ev.č. 4535, která předtím stála řadu let ve vozovně Kobylisy. V DP-TS v ní byla nově zřízena kancelář, vůz byl opraven, natřen a na střechu dosazena lampa (pro osvětlování a vytápění interiéru).

Pomineme-li vozidla deponovaná v podnikovém muzeu DP-ED, byl na konci roku 1990 nejstarším motorovým tramvajovým vozem, který byl, byť jen občas, v provozu, vůz ev.č. 4212 dopravní vozovny Kobylisy. Bylo mu již plných 75 let. Téhož stáří se dočkaly i odstavené sněhové pluhy ve vozovně Strašnice a Žižkov (ev.č. 4215 a 4218). Pozoruhodné stáří zaznamenaly i tři nákladní "lory" č. 4522, 4523 a 4528 - ty byly totiž vyrobeny v roce 1917.

V jednotlivých vozovnách a dalších zařízeních provozovatele se nacházely ještě další, vyřazená dvounápravová tramvajová vozidla, resp. jejich vozové skříně. Komentář k nim však již pře-

sahuje posláni této publikace a proto jej neuvádíme. Pod záštitou Kroužku městské dopravy OKD Vltavská existovaly i nadále vlečné vozy č. 1175, 1502, 1562 a již uvedený "plecháč" ev.č. 1202.

#### Čtyřnápravové vozy:

K 1.1.1986 měl provozovatel ve stavu tato čtyřnápravová tramvajová vozidla ke služebním a pracovním účelům (není-li uvedeno jinak, jedná se o vozy typu T3):

Služební vozy vozoven:

5540 - 5543, 5545, 5546, 5548, 5549 - hned v roce 1986 byla dokončena jejich úprava na sněhové pluhy, s výjimkou vozu ev.č. 5542 přestaly být v témže roce ke služebním jízdám využívány.

Školní vozy:

5501 - 5507.

Reklamní vozy:

5201 (T1), 5519.

Měřicí vůz:

5200 (T1).

Pracovní vozy DP - Technické služby:

5550, 6134.

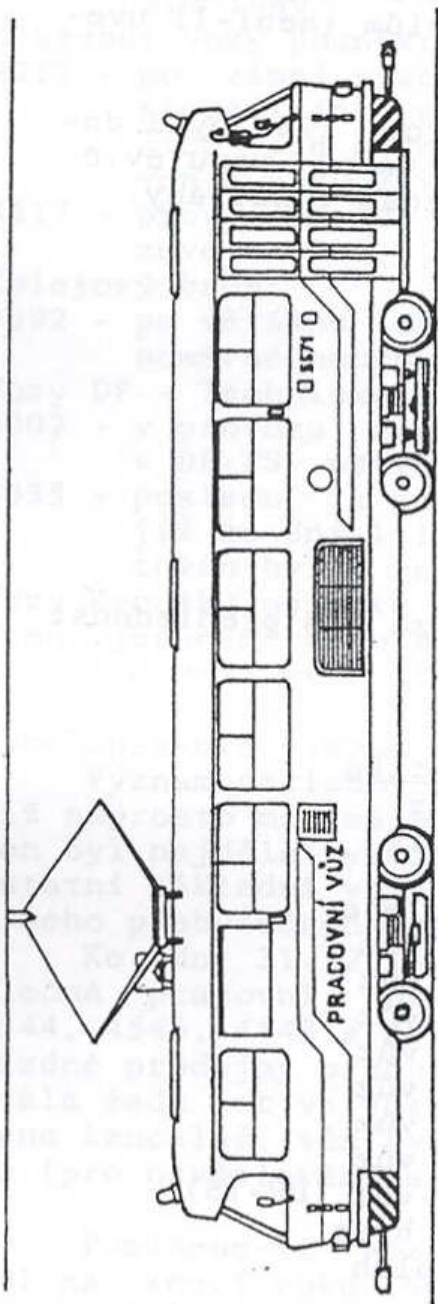
Vůz Kroužku městské dopravy OKD Vltavská:

5002 (T1).

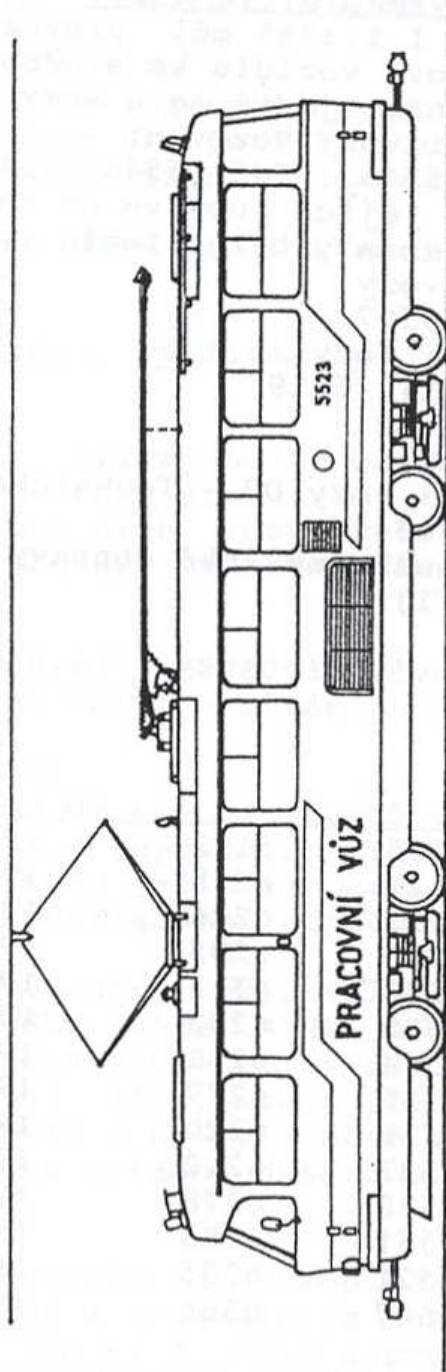
Nové přírůstky v této kategorii vozidel lze pro přehlednost shrnout do následujícího přehledu:

ev.č.	ex	zařazení do provozu	charakteristika
5508	6193	1987	školní vůz
5521	6258	1989	měřicí vůz
5522	6226	1989	měřicí vůz
5523	6205	1990	mazač troleje
5531	6313	1989	služební vůz
5532	6203	1987	služební vůz
5534	6261	1987	služební vůz
5535	6279	1987	služební vůz
5536	6220	1987	služební vůz
5537	6212	1987	služební vůz
5538	6278	1987	služební vůz
5551	6285	1988	pracovní vůz (DP-TS)
5571	6235	1988	kolejový brus
5647	6366	1989	sněhový pluh

Pro předem neurčenou přestavbu byly po vyřazení z osobní dopravy vybrány v roce 1987 ještě další tramvaje T3 ev.č. 6218, 6231, 6239, 6262 a 6286; k žádným úpravám či přestavbám však nedošlo a vozy byly po čase sešrotovány. Dopravní úsek podnikového ředitelství používal v druhé polovině sledovaného období ke služebním jízdám vůz ev.č. 6270; mezi služební vozidla však tato tramvaj nikdy převedena nebyla. Vozovna Pankrác používala ke stravování řidičů v letech 1989 a 1990 jako služební dále vozy T3 ev.č. 6362, 6408, 6385 a 6309.



5571 - kolejový brus (přestavba z osobního motorového vozu T3)



5523 - mazač trakčního vedení (přestavba z osobního motorového vozu T3)

Vyřazeny a zlikvidovány byly především oba služební vozy T1 ev.č. 5200 (ex 5007) a 5201 (ex 5048); lze konstatovat, že se tento typ tramvají v provozu pro zvláštní účely v Praze příliš neujal. Dále došlo k vyřazení následujících vozidel: 5546 (v roce 1988), 5532, 5549 a 6134 (1989), 5508 (1990). Školní vůz ev.č. 5508 a sněhový pluh 5549 byly vyřazeny pro technické poruchy elektrické výzbroje, další dva vozy (ev.č. 5532 a 5546) po nehodách a pracovní tramvaj ev.č. 6134 byla nahrazena novým speciálem 5551. Za velmi kuriózní lze považovat vážné poškození střechovického pluhu ev.č. 5546. Ten byl při posunu ve vozovně protlačen jinými tramvajemi zadní zdí vozovny ven a zůstal viset nad Strmou ulicí; tato událost se stala 16. října 1987.

## Autobusy

### Autobusy pro osobní dopravu

Ve vozovém parku autobusů znamenalo období let 1986-1990 především ukončení jedné dlouhé a významné vývojové etapy v městské autobusové dopravě, kterou představovala vozidla typové řady ŠM11, v městském provozu zastoupená zejména třídveřovým typem ŠM11.

Přesto však likvidace posledních desítek autobusů tohoto typu neproběhla tak rychle, jak bylo provozovatelem původně předpokládáno. Méně pravidelné dodávky nových vozidel z výrobního závodu ve Vysokém Mýtě a značný správkový stav a poruchovost autobusů B731 si vynutily provozování vozů ŠM11 ještě i v průběhu roku 1988. Dělo se tak často za cenu, že byla na linky vypravována provozem již velmi opotřebovaná vozidla s různě poškozeným či chybějícím zařízením v interiéru.

Garáže Dejvice vypravily svůj poslední autobus ŠM11 ev.č. 7236 na linku dne 7.4.1988, poté ještě využívaly tento vůz jako služební a to zhruba do poloviny října téhož roku; dne 7.11.1988 byl z provozu již definitivně odstaven. Kačerov vypravil naposledy vůz ŠM11 v březnu 1988, šlo o autobus ev.č. 7189. Z Klíčova vyjela poslední ešemka do osobní dopravy již o rok dříve, v létě 1987, jednalo se o tehdy již velmi starý autobus ev.č. 6634. Z garáží Libeň vyjely na linky poslední vozy ŠM11 v lednu 1988, byly to autobusy ev.č. 7120 a 7136. Z Řep byl nejdéle vypravován autobus ev.č. 7193, naposled tomu tak bylo pravděpodobně dne 12.2.1988. Nejdéle nasazovaly na linku autobusy ŠM11 garáže Vršovice, posledním byl vůz ev.č. 7156 dne 20.4.1988.

Do podnikového muzea byl téměř v hodině dvanácté zařazen vůz ev.č. 7135 z garáží Libeň. V provozu jej šlo spatřit ještě 23.12.1987 na lince a-112.

Po vyřazení posledních vozidel ŠM11 se vozový park až do konce roku 1990 omezil jen na autobusy řady Karosa 730 (B731, B732, C734) a kloubové autobusy maďarské provenience Ikarus 280.

Opakované problémy s provozem autobusů B731 a vysoká hluchost těchto vozidel zejména při rozjezdech přiměly vedení podniku k nákupu autobusů C734 a později, jako jev již nikoliv pře-

chodný, vozů B732 s mechanickou převodovkou a turbokompresorem. Toto opatření bylo z počátku kritizováno jako cesta zpět (návrat k mechanické převodovce od převodovky automatické), následně se však ukázalo jako vcelku prozíravé. Vozidly B732 se podařilo nepříznivou situaci v parku autobusů v zásadě odstranit. Jejich postupné rozšíření na úkor starších vozů a zejména prokazatelně tišší chod motoru pak odstranil řadu výhrad a připomínek vůči autobusovému provozu ve městě.

Bez obtíží se neobešel ani provoz kloubových autobusů Ikarus. Omezené dodávky do republiky v letech 1987 a 1988 způsobily značný pokles jejich početního stavu. Tím došlo k nepříznivému vývoji jejich vypravování, který je patrný z tabulky IX v kapitole Provoz. Na tomto místě lze doplnit, že např. ke dni 10.1.1989 činil fyzický stav pouhých 280 vozů a umožňoval denní vypravenost jen kolem 200 autobusů tohoto typu, tedy o 55 méně, než vyžadoval příslušný Projekt organizace MHD. K témuž dni provozoval podnik 51 Ikarusů s překročenou šestiletou životností. Úctyhodného stáří se dočkal vůz ev.č. 4019, který byl vyřazen až po téměř 11 letech provozu. Poměrně velkorysé dodávky nových Ikarusů v letech 1989 a 1990 tento problém odstranily a umožnily dopravci vrátit vypravenost do původních počtů.

I přes poměrně vysokou provozní spolehlivost kloubových autobusů Ikarus nemůžeme než konstatovat, že z pohledu druhé poloviny osmdesátých let je lze hodnotit jako vzhledově i technicky zastaralé s nízkým standardem kultury cestování. Jejich nákupy a provozování byly tedy určitým východiskem z nouze, která byla dána nedostupností moderního autobusu délky 17-18 m a kapacity cca 150 cestujících.

Na počátku období, jehož nástin je předmětem této publikace, disponoval provozovatel těmito autobusy pro přepravu cestujících:

#### 1.1.1986

ŠM11: 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, 6933, 6935-7040, 7042-7063, 7065-7123, 7125-7175, 7177-7241.  
ŠL11: 7300-7304, 7306, 7307, 7312, 7551.  
ŠD11: 7500, 7501.  
B731: 3201-3844.  
C734: 3001-3005, 3007-3019.  
LC735: 3170.  
Ik280: 4000, 4008, 4009, 4015, 4017, 4019, 4020-4334.

V průběhu roku 1986 zařadil dopravce do provozu autobusy B731 ev.č. 3845-3999, C734 ev.č. 3020-3022, LC735 ev.č. 3171-3172 a kloubové Ikarusy ev.č. 4335-4354. Další vývoj v evidenčním stavu autobusů lze shrnout do následujících přehledů, které jsou sestaveny vždy k začátku příslušného roku.

1.1.1987

ŠM11: 6582, 6634, 6817, 6945, 6957, 6972, 6974, 6976, 6977, 6979, 6980, 6981, 6983, 6985, 6986, 6987, 6999, 7001-7003, 7010, 7013, 7015, 7016, 7020, 7022-7025, 7027, 7032, 7037, 7039, 7047, 7048, 7049, 7056, 7060, 7068, 7069, 7072, 7073, 7081, 7088, 7089, 7093, 7095, 7101, 7103-7111, 7113-7123, 7125-7139, 7141-7144, 7146, 7148-7153, 7155-7157, 7159-7161, 7163-7175, 7177, 7179-7215, 7218-7236, 7238-7241.

ŠL11: 7300, 7302, 7303, 7307, 7551.

ŠD11: 7500, 7501.

B731: 3201-3318, 3320-3322, 3324, 3325, 3327-3999.

C734: 3001-3005, 3007-3022.

LC735: 3170-3172.

Ik280: 4008, 4009, 4017, 4019, 4020, 4022, 4027, 4029, 4030, 4032-4044, 4046-4050, 4052-4056, 4061-4075, 4077-4079, 4082-4084, 4086, 4088-4187, 4189-4354.

V průběhu roku 1987 byly do provozu zařazeny nejprve nové Ikarusy ev.č. 4355-4377, v květnu a červnu Karosy C734 ev.č. 3023-3096, konečně v listopadu a v prosinci pak dodávka B731 ev.č. 5001-5004, 5227-5232, 5246, 5278-5281, 5297-5299, 5325-5329 a B732 5200-5226, 5234-5245, 5247-5277, 5282-5296, 5300-5324.

Všechny vozy z Karosy Vysoké Mýto byly již vybaveny turbo-kompresory, výrobce tyto autobusy odlišil specifikací typového označení (B731.20, B732.20, C734.20). Je ještě nutné poznamenat, že ne všechny vozy z dodávky na konci roku se objevily v roce 1987 na linkách. K 31.12.1987 je však podnik vykazuje ve svém evidenčním stavu již všechny.

1.1.1988

ŠM11: 7002, 7003, 7013, 7015, 7016, 7020, 7023-7025, 7032, 7039, 7106, 7120, 7123, 7128, 7131, 7135, 7136, 7142, 7144, 7146, 7148, 7150, 7152, 7153, 7155-7157, 7160, 7161, 7164, 7166, 7168, 7171, 7180-7186, 7189, 7190, 7192, 7193, 7195, 7197, 7200-7204, 7208, 7221, 7227-7229, 7231, 7234, 7236.

ŠL11: 7300, 7302, 7303.

ŠD11: 7500.

B731: 3201-3236, 3238, 3240-3274, 3276-3295, 3297-3303, 3305-3318, 3320-3322, 3324, 3325, 3327-3357, 3359-3429, 3431-3452, 3454-3481, 3484-3492, 3494, 3496-3505, 3507-3519, 3521, 3522, 3524-3526, 3528-3579, 3581-3583, 3585-3687, 3689-3770, 3772-3779, 3781-3783, 3785-3999;

B732: 5000-5004, 5227-5232, 5246, 5278-5281, 5297-5299, 5325-5329.

C734: 5200-5226, 5234-5245, 5247-5277, 5272-5296, 5300-5324; 3000.

C734: 3001-3005, 3007-3096.

LC735: 3170-3173.

Ik280: 4019, 4033, 4036, 4037, 4039-4044, 4047, 4048, 4050, 4052, 4055, 4056, 4065-4071, 4073-4075, 4090, 4100, 4101, 4104, 4106-4123, 4126, 4130, 4133-4142, 4144, 4147, 4148, 4150-4156, 4158-4183, 4185-4187, 4189-4377.

Zařazování nových vozů do provozu probíhalo v roce 1988 následovně: únor: 5233 (B731), červen - srpen: 5331-5558 (B732), září: 4378-4402 (Ikarus), prosinec: 4403-4422 (Ikarus).

V květnu byl vyřazen poslední vůz z první dodávky Ikarusů v roce 1977 - vůz ev.č. 4019. V září byl vůz ev.č. 5000 přeznačen na 5005.

#### 1.1.1989

ŠD11: 7500.  
B731: 3201, 3206, 3207, 3209, 3241, 3251, 3254, 3255, 3258, 3259, 3260, 3262, 3266-3268, 3272-3274, 3276, 3279, 3282, 3294, 3295, 3298-3300, 3314, 3328, 3330, 3338-3340, 3342, 3344, 3346, 3349-3354, 3357, 3360-3362, 3364, 3366, 3368, 3373, 3378, 3388, 3390, 3391, 3396, 3407, 3412, 3415, 3417, 3419, 3421, 3424, 3428, 3435, 3436, 3440, 3443, 3447, 3449-3452, 3456, 3458, 3460, 3465, 3469, 3470, 3475, 3488, 3492, 3498, 3523, 3538, 3539, 3547, 3552, 3554, 3555, 3557, 3559-3561, 3564, 3566, 3567, 3578, 3579, 3581-3583, 3585-3595, 3597-3606, 3609-3665, 3667-3677, 3679-3687, 3689-3770, 3773-3779, 3781-3783, 3785-3827, 3829-3934, 3936-3999;  
5001-5005, 5227-5233, 5246, 5278-5281, 5297-5299, 5325-5329.  
B732: 5200-5226, 5234-5245, 5247-5277, 5282-5296, 5300-5324, 5330-5558.  
C734: 3001-3005, 3008-3010, 3012-3021, 3023-3028, 3030-3058, 3060, 3062, 3065, 3067, 3068, 3071-3096.  
LC735: 3170-3173.  
Ik280: 4033, 4037, 4040, 4042, 4055, 4068, 4100, 4104, 4107, 4112, 4133, 4137, 4141, 4142, 4144, 4147, 4150, 4154, 4156, 4158-4160, 4162-4164, 4167, 4169-4182, 4185-4187, 4189-4422.

V průběhu roku 1989 byly zařazeny do provozu následující dodávky nových vozidel: červen: Ikarusy ev.č. 4423-4452, B732 ev.č. 5559-5666, srpen: Ikarusy ev.č. 4453-4495, září: LC735 ev.č. 3174-3180, listopad: Ikarusy ev.č. 4496-4522.

#### 1.1.1990

ŠD11: 7500.  
B731: 3201, 3206, 3207, 3209, 3241, 3251, 3254, 3255, 3258-3260, 3262, 3266-3268, 3272-3274, 3276, 3279, 3289, 3294, 3295, 3298-3300, 3314, 3328, 3330, 3338-3340, 3342, 3344, 3346, 3349-3354, 3357, 3360-3362, 3364, 3366, 3368, 3373, 3378, 3381, 3388, 3390, 3391, 3396, 3407, 3412, 3415, 3417, 3419, 3421, 3424, 3428, 3435, 3436, 3440, 3443, 3447, 3449-3452, 3456, 3458, 3460, 3465, 3469, 3470, 3475, 3488, 3492, 3498, 3508, 3510, 3515-3517, 3521, 3526, 3532, 3538, 3539, 3547, 3552, 3554-3557, 3559, 3561, 3564, 3566, 3567, 3578, 3579, 3581-3583, 3585-3595, 3597-3606, 3609-3665, 3667-3677, 3679-3770, 3772-3779, 3781-3783, 3785-3827, 3829-3994, 3936-3999;  
5001-5005, 5227-5233, 5246, 5278-5281, 5297-5299, 5325-5329.  
B732: 5200-5226, 5234-5245, 5247-5277, 5282-5296, 5300-5324, 5330-5527, 5529-5666.  
C734: 3009, 3016-3021, 3028, 3030-3033, 3035, 3036, 3038-3040, 3042-3050, 3052-3054, 3057, 3067, 3068, 3071, 3073-3078, 3082-3096.  
LC735: 3170-3180.  
Ik280: 4133, 4137, 4154, 4159, 4164, 4167, 4170, 4171, 4173-4175, 4177, 4178, 4186, 4187, 4189, 4193-4206, 4209-4209, 4222-4522.



Podnik pořídil v roce 1990 další velkou dodávku autobusů B732 ev.č. 5667-5808 a Ikarusů ev.č. 4523-4592. Do provozu zařadil i dalších pět nových autobusů B732, které byly již z výroby určeny na přestavbu pro pohon zemním plynem. Obdržely evidenční čísla 5006-5010.

Takovéto velkorysé dodávky umožnily vyřadit prakticky všechny vozy starší šesti let a prodat i řadu autobusů C734, které se staly pro dopravce přebytečné.

K 31.12.1990, kdy končí období popisované touto publikací, disponoval podnik z rozhodující části novým vozovým parkem autobusů, které mu umožňují obejít se v případě potřeby i několik let bez nákupu nových vozidel. Ve stavu byly tyto vozy:

#### 31.12.1990

B731:	3262, 3340, 3344, 3350-3352, 3391, 3415, 3428, 3432, 3435, 3449-3451, 3488, 3516, 3517, 3526, 3552, 3557, 3559, 3578, 3581, 3582, 3588, 3592, 3584, 3597, 3599, 3600, 3601, 3606, 3612-3615, 3617, 3619-3624, 3627, 3628, 3630, 3634, 3637, 3638, 3641, 3643, 3644, 3647, 3649, 3650, 3656, 3658, 3660, 3661, 3665, 3667, 3669, 3671-3677, 3679-3687, 3690-3693, 3696-3702, 3704-3730, 3732-3761, 3763-3770, 3772-3779, 3781-3783, 3785-3827, 3829-3843, 3845-3934, 3936-3999;
	5001-5005, 5227-5233, 5246, 5278-5281, 5297-5299, 5325-5329.
B732:	5006-5010, 5200-5226, 5234-5245, 5247-5277, 5282-5296, 5300-5324, 5330-5500, 5502-5527, 5529-5808.
C734:	3016, 3017, 3019-3021, 3028, 3030-3032, 3035, 3036, 3038-3040, 3042-3050, 3052-3054, 3057, 3067, 3068, 3071, 3073-3078, 3082-3096.
LC735:	3170-3180.
Ik280:	4195-4198, 4202, 4204-4206, 4211, 4212, 4215, 4224-4229, 4232-4592.

Doprovce měl tedy k dispozici 427 vozů B731, 591 vozů B732, 51 vozů C734, 11 vozů LC735 a 378 vozů Ikarus, tj. celkem 1447 autobusů určených pro poskytování služeb v městské dopravě a 11 autobusů zájezdových.

Nově dodávané autobusy B731 (ev.č. 3845 a další) lze považovat za shodné s předcházející sérií (tzn. s ev.č. 3705 - 3844). Jediný markantní rozdíl spočíval v použití bílé barvy místo krémové při nátěru vozidel. Pomineme-li technické rozdíly v motorické části, lze konstataci o shodnosti učinit i o dalších dodávkách z Karosy Vysoké Mýto, které byly v Praze označeny pětitisícovou evidenční řadou. Pozornému zájemci o problematiku ovšem jistě dílčí vzhledové rozdíly neušly: nižší okno u řidiče, jiný způsob vyvedení výfuku, montáž pozičních světel. Zásadněji odlišný je pouze vůz B732 ev.č. 5629, který má v bočnici dělená okna s nápadně velkými větracími okénky (jde o podobnou úpravu jako u některých zájezdových autobusů LC735 a LC736). První dodávka autobusů B732 měla na zadním čele na ozdobné firemní samolepce uvedeno nesprávné označení B731, vůz ev.č. 5222 pak dokonce LC735.

Autobusy maďarské proveniencce Ikarus byly po celé období dodávány v dřívějším standardním provedení prakticky bez jakýchkoliv doplňkových úprav. Od ev.č. 4378 výrobce nahradil hliníko-

vé ozdobné lišty na vozové skříně lištami černými z plastické hmoty. Jednotlivé dodávky se pak od sebe liší i použitými materiály v interiérech vozidel.

Vnější vzhled autobusů se po celé období prakticky nezměnil. Vozidla československé výroby byla provozována v obvyklém červenokrémovém, resp. červenobílém laku, autobusy C734 pak v laku modrobílém. U řady vozů prováděli řidiči různé dílčí zásahy do barevného provedení a to především na předních čelech. Tyto úpravy lze považovat za nepodstatné, zaznamenání hodné jsou snad jen úpravy na vozech C734 ev.č. 3020 (přední a zadní čelo nalakováno variacemi bílé, modré a černé) a 3021, který měl mezi okny modrý nátěr. Autobusy Ikarus byly v provozu dále ve své vínové barvě, od ev.č. 4305 pak v barvě červené. Pozdější dodávky se vrátily k původnímu barevnému provedení. Vozy, které prošly velkými opravami v ČSAO Košice se odtud vracely v červené barvě, v září 1986 pak ev.č. 4033, 4156, 4169 a 4231 s podélným krémovým pruhem kolem celé vozové skříně, to znamená v obdobném provedení jako autobusy ŠM či Karosa. Autobusy, které obdržely opravy v Praze, pak dále jezdily buď s lakem původním nebo v různých vínovohnědých variantách, které jak kvalitou provedení, tak celkovým dojmem vzhledu těchto autobusů příliš nepřidaly. Později přešla i Praha k červeným nátěrům. Pro vnější označení evidenčními čísly používal dopravce běžné číselné obtisky a kulatý městský znak.

V roce 1990 začaly být i vozové skříně autobusů používány k osazování reklamních poutačů. Prvním reklamami polepeným vozem se stal Ikarus ev.č. 4539. Na Ikarusy byly reklamy lepeny obdobně jako na tramvaje, tzn. přímo na vozovou skříň. Naproti tomu vozy Karosa obdržely na bočnice hliníkové přidržovací lišty, mezi které se reklamy nalepené na tvrdý podklad zasouvaly. Většina autobusů však v roce 1990 opatřena reklamními nápisy nebyla.

Do vnitřního vybavení bylo v celém období učiněno jen několik zásahů a to zejména při středních nebo jiných větších opravách. Většinou byly potaženy sedačky novou koženkou (u vozů Karosa tmavou, u Ikarusů okrovou), položeno nové PVC na stanovišti řidiče a u vozů Karosa zaslepeno osvětlení ve schůdkách. Za zmínku stojí ještě vybavení jednoho autobusu B731 (ev.č. 3692) a jednoho Ikarusu (ev.č. 4133) přidržovacími úchyty. Ikarus obdržel 2x 4 úchyty připevněné k ovládacím madlům střešních ventilací u druhých a třetích dveří, do Karosy byla dosazena podélná tyč v nástupním prostoru středních dveří a na tu byly úchyty připevněny. I přes skutečnost, že dopravce sám konstatoval po přibližně ročním zkušebním provozu vhodnost těchto úprav, k dalšímu rozšíření úchytů nedošlo. Ve voze 3692 byly zbylé dva úchyty připevněny ještě ke konci roku 1990.

K zajímavé události došlo v autobusovém parku v červnu 1988. To byl totiž pod ev.č. 5330 znovu zařazen do provozu jeden starší autobus B731 (rok výroby 1984), který dříve jezdil s číslem 3000 (3000/III). Vybaven je mechanickou převodovkou a proto jej také v úvodních přehledech řadíme mezi vozy B732.

Dopravní závody podniku ČSAD, které zajišťovaly na některých linkách smluvně provoz svými vozidly, obsazovaly tyto linky autobusy ŠM11, ŠL11, B731, B732 a C734. Většinou šlo o vozy starších dodávek, které již provozovatel stáhl z dálkových či meziměstských linek a tomu i odpovídal jejich vzhled a technický stav. Nepříznivá situace ve složení vozového parku vedla pak i k tomu, že v letech 1989 a 1990 obsazovaly některé dopravní závody linky MHD i vozy LC735. Častějším jevem to bylo na linkách a-226, 251 a 272.

### Autobusy speciální

I vozový park služebních vozů procházel postupnými změnami, které spočívaly především v likvidaci starších vozidel a v jejich náhradě vozidly novějšími. Postupně se z pražských ulic vytrácely oranžové manipulační autobusy Š706 RTO a Š706 RTO Jelcz. Vyřazovány a likvidovány byly po celé období, aniž by za ně vždy vznikla odpovídající náhrada. K 31.12.1990 zbyly v provozu již jen čtyři: ev.č. 2551 (ex 4812), 2552 (ex 4827), 2553 (ex 4811) a 2542 (ex 4879) v garážích Kačerov a Vršovice. S úbytkem manipulačních autobusů RTO byly pro obdobné účely stále více využívány buď autobusy ŠM11, častěji však Karosa B731 a to vždy v období po stažení z osobní dopravy do vyřazení z provozu. Vozy provozovatel částečně upravil demontováním sedaček a osazením dílenského vybavení, některé ponechal bez úprav. Postupně se pro tento způsob využití uplatnily vozy ev.č. 7236, 3314, 3373, 3486, 3644, 3699 a nepochybně i další.

Pro výcvik řidičů sloužily, resp. byly nově zařazeny vozy bývalých ev.č. 3006, 3029, 3061, 3070 a 5501. Prvním čtyřem vozům odstranil nový provozovatel (DP-VVZ) jejich evidenční čísla a doplnil nápisy "Autoškola", vozu 5501 obtiskové evidenční číslo ponechal. Řízení těchto vozidel bylo přizpůsobeno účelu využití, jiné zásahy provedeny nebyly.

Potřeby služebních jízd pracovníků dopravního úseku podnikového ředitelství DP-A (měření jízdních dob, délek tratí linek, projíždky tras při místních šetření) byly řešeny trvalým vyčleněním jednoho autobusu v garážích Klíčov. Takto sloužil ve sledovaném období nejprve vůz ev.č. 3789, poté od 1.12.1987 5222 a nakonec 5577 (od zařazení do provozu do konce roku 1990 a i později). Po většinu období vykonával tento vůz v pracovní dny v ranní špičce službu s cestujícími jako 187/21 (mezi dvaceti Ikarusy) a potom byl přistavován k uvedeným služebním jízdám.

Pojízdné jídelny upravené z ojetých autobusů ŠM11 se v praxi osvědčily. Provozovatel proto přistoupil k zadání dalších, podobných přestaveb, tentokrát již ale s použitím starších vozů B731 a Ikarus. Tyto nové pojízdné jídelny byly do provozu zařazovány následovně:

1987: 2972 ex 4096, 2952 ex 4131, 2923 ex 4145, 3932 ex 3275,  
2942 ex 3520,  
1988: 2943 ex 3365, 2924 ex 3245,  
1989: 2973 ex 3576; 2912 ex 3434.

S postupným zařazováním uvedených pojízdných jídelen do provozu byly zejména v letech 1987 a 1988 vyřazeny dřívější jídelny ŠM11. K datu 1.1.1989 zůstaly v provozu již jen dvě: 2911 (ex 6476) v Dejvicích a 2971 (ex 6655) v Řepích. První z nich byla z provozu odstavena hned počátkem roku (5.3.1989 již trvale mimo provoz), druhá sloužila svému účelu ještě v prvních červnových dnech 1989. To se již jednalo o vozidlo s rozsáhlou korozí karosérie a dalšími defekty vozové skříně. Dne 22.6.1989 byla tato úplně poslední "ešemka" ve službách podniku Autobusy již vyřazena a vnitřní zařízení přeneseno do vozu ev.č. 3576.

V rámci příprav Dopravního podniku na spartakiádu v roce 1990 byla v DP-TS zadána přestavba autobusu Karosa B731 ev.č. 3648 na dispečerské vozidlo. Rekonstrukce byla provedena velmi nákladně a výsledkem je vozidlo, které umožňuje pomáhat řídit provoz z kteréhokoliv místa v síti. Zrušením záměru na pořádání spartakiády se jeho poslání nenaplnilo a vůz zůstal téměř nevyužit.

### Historická vozidla podnikového muzea

Expozice kolejových vozidel podnikového muzea, stabilizovaná již z dřívějšího období, se již dále nerozšiřovala s výjimkou akumulátorového vozíku z roku 1934 a skříně vlečného vozu ev.č. 723 nalezené v Těptíně u Jílového. Celkovou rekonstrukcí však procházel motorový vůz ev.č. 297 z roku 1909, vyřazený v roce 1985. Uveden bude do podoby, jakou měl po roce 1946, kdy byl po rozsáhlém poškození vozové skříně z února 1945 přestavěn na pětiokenný. Zásadně byl také rekonstruován čtyřnápravový vůz T3 ev.č. 6149 tak, aby vzhledově odpovídal roku 1962, kdy jej podnik zařadil do pravidelného provozu v osobní dopravě.

Mimo tyto zásadní rekonstrukce probíhala v roce 1990 oprava letního vozu koňské dráhy s cílem vrátit mu historicky věrnou podobu. Při této příležitosti bylo zjištěno i jeho původní evidenční číslo 90. Opravami prošla i některá další kolejová vozidla, například nákladní motorový vůz ev.č. 4053.

Rok 1988 s sebou přinesl založení autobusové expozice. Do muzea byl po druhé střední opravě zařazen autobus ŠM11 ev.č. 7135 z roku 1981. Poté došlo k rozhodnutí obohatit muzejní fond o autobus Š706 RTO. Vybráno bylo vozidlo původního evidenčního čísla 4797, které v roce 1988 vyřadily garáže Libeň jako manipulační vůz č...2533. Autobus však DP-TS, který měl opravu provádět, prohlásil za neopravitelný a proto byl v druhém kole do opravy přistaven vůz Š706 RTO Jelcz ev.č. 4881 z roku 1973. I jej vyřadily garáže Libeň v roce 1988, kdy nesl ev.č. 2535. Oprava i nadále narážela na řadu problémů a konfliktních situací a nebyla ani v roce 1990 dokončena. Zařízení interiéru poskytl Kroužek městské dopravy za svého bývalého vozu ev.č. 4749.

Sbírka trolejbusů byla doplněna v roce 1987 vozem Tatra T400/III. ev.č. 9431. Trolejbus byl do podnikového muzea dopraven 30.června 1987 v kompletním stavu ovšem s rozsáhlou korozí vozové skříně a s poškozeným interiérem od dlouhodobého zatékání střechou. V roce 1988 pak započala jeho celková oprava. Zhruba

v téže době byla dokončena rozsáhlá oprava trolejbusu 8Tr ev.č. 9494 (rok výroby 1960).

Roku 1990 předběžně rozhodla muzejní rada o zařazení do sbírek ještě i trolejbusu Praga TOT ev.č. 303, vyrobeného v roce 1936. Vrak tohoto vozidla však jeho držitel odmítal muzeu postoupit i přes skutečnost, že není schopen ani v nejmenším zabránit jeho další devastaci.

Pro tramvajové muzeum v Amsterdamu opravil Dopravní podnik osobní motorový vůz 352 vyrobený v roce 1915, který byl jako sněhový pluh vyřazen v roce 1974. Po opravě se předvedl pražské veřejnosti několika jízdami v dubnu a květnu 1987 a poté si jej převzal nový majitel.

## ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PODNIKU

Od 1.1.1977 byla zrušena výrobně hospodářská jednotka Dopravní podniky hl.m. Prahy s trustovým systémem řízení (generální ředitelství s dvěma závody, čtyřmi úseky a a několika samostatnými odbory; 6 podniků) a zřízen podnik s názvem Dopravní podniky hl.m. Prahy, koncern, který se skládal z generálního ředitelství (4 odbory v přímé působnosti generálního ředitele, 5 úseků odborných ředitelů - dopravní, technický, výrobní, obchodně ekonomický, personální), pěti (od 1.1.1977 šesti) koncernových podniků a pěti (rovněž od 1.1.1977 šesti) koncernových účelových organizací. Toto organizační uspořádání se v dalších letech zásadně nezměnilo a na začátku roku 1986 proto existovaly základní organizační jednotky uvedené v následujícím přehledu; celkový počet pracovníků činil 22951, generálním ředitelem byl Ing. Mikuláš Lacek, CSc.:

- Generální ředitelství, Bubenská 1, Praha 7 (org.č. 90000, 4 samostatné odbory, 5 odborných úseků)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Metro, k.p., Sliachská 1, Praha 4 (org.č. 11000, ř.k.p. s 3 úseky, 8 služeb)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Elektrické dráhy, k.p., Bubenská 1 Praha 7 (org.č. 12000, ř.k.p. s 3 úseky, 8 dopravních provozoven, 2 technické provozovny)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Autobusy, k.p., Haštalská 27, Praha 1 (org.č. 13000, ř.k.p. s 3 úseky, 6 dopravních provozoven, 1 provozovna služeb)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Dopravní služby, k.p., Trojická 20 Praha 2 (org.č. 14000, ř.k.p. s 3 úseky a 4 provozovny, 1 závod)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Technické služby, k.p., Sokolovská 115, Praha 8 (org.č. 15000, ř.k.p. s 4 úseky, 6 provozoven /provozů/)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Pražské komunikace, k.p., Pod šancemi 418, Praha 9 (org.č. 16000, ř.k.p. s 3 úseky, 7 závodů)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Investor dopravních staveb, k.ú.o., Na bojišti 5, Praha 2 (org.č. 31000, ř.k.ú.o. s 3 úseky, 3 investorsko inženýrské správy)

- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Projektový ústav Metroprojekt, k.ú.o., (org.č. 32000, ř.k.ú.o. s 3 úseky, 3 komplexní projekční útvary)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Pragocar, k.ú.o., Lidových milicí 52, Praha 2 (org.č. 33000, ř.k.ú.o. s 3 úseky a oblastními a krajskými základnami)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Výchovně vzdělávací zařízení, k.ú.o., Na Perštýně 5, Praha 1 (org.č. 34000, ř.k.ú.o., Odborné učiliště, Institut městské dopravy)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Sociální služby, k.ú.o., Na Homoli 1, Praha 10 (org.č. 35000, ř.k.ú.o. s 2 úseky a 6 správami)
- Dopravní podnik hl.m. Prahy - Technická správa komunikací, k.ú.o. Zlatnická 3, Praha 1 (org.č. 36000, ř.k.ú.o. s 3 úseky a 10 oblastními správami).

Usnesením rady NVP ze dne 14.1.1987 byl novým generálním ředitelem jmenován Ing. Ladislav Slepíčka. V závěru tohoto roku, dne 8.10.1987, schválilo plenární zasedání NVP usnesením č. 6/8/P nový statut koncernu, který obsahoval několik dílčích a formálních úprav s platností od 1.1.1988. Nejzávažnější a rovněž nejspornější změnou, uskutečněnou z nepříliš průhledných "politických" důvodů, bylo zrušení k.ú.o. DP - Technická správa komunikací a převedení její náplně do k.p. DP - Pražské komunikace, který byl nově vnitřně rozčleněn do 10 oblastních závodů (vždy se správou a čtyřmi výkonnými provozovny) a 5 specializovaných závodů s celopražskou působností. Další diskutabilní změnou, jejímž důvodem bylo především formální snížení počtu pracovníků generálního ředitelství, bylo vytvoření nové k.ú.o. DP hl.m. Prahy - Řízení a vývoj, Na bojišti 5, Praha 2 (org.č. 37000, ř.k.ú.o. s 3 úseky, 2 závody), která se měla zabývat otázkami OTŘ, výstavbou ASŘ zejména v dopravě a vývojem prostředků pro řízení dopravy, ale kde prakticky jediným funkčním celkem bylo a prakticky zůstalo bývalé výpočetní středisko generálního ředitelství. Za pouze formální lze označit změnu Pragocar z k.ú.o. na koncernový podnik (nyní org.č. 17000) a přejmenování DP-VVZ na DP hl.m. Prahy - Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení (s určitými interními organizačními úpravami). V DP-TS byl ze tří provozoven /provozů/ vytvořen závod stavebně mechanizační (org.č. 15800), 3 provozovny /provozy/ zůstaly zachovány.

Na základě zákona č. 88/1088 Sb. o státním podniku, vydaného k praktickému provedení tehdy vyhlášené přestavby hospodářského mechanismu, se krátce po provedení popsanych úprav začalo připravovat další nové organizační uspořádání. Pro osamostatnění oboru hromadné dopravy, zejména z důvodu možnosti jednoznačnějšího toku dotací, bylo rozhodnuto o vyčlenění organizačních jednotek, bezprostředně s MHD nesouvisejících. Tak se postupně od Dopravních podniků oddělily

- od 1.7.1988 k.p. Pragocar (kromě útvaru propagace, který přešel do DP-ŘaV); nově byl pro jeho původní činnost zřízen samostatný podnik Pragocar Praha, s.p.;
- od 1.1.1989 k.p. Dopravní služby (kromě závodu Osobní lodní doprava, který zůstal dočasně jako samostatný odštěpný závod

koncernu s názvem DP hl.m. Prahy - Osobní lodní doprava, o.z.; od 1.3.1989 byl začleněn jako závod do DP-A); nově byl zřízen podnik Taxi Praha, s.p.;

- k 1.7.1989, kdy současně zaniklo koncernové uspořádání Dopravních podniků,

= k.p. Pražské komunikace (kromě závodu Stavba a údržba kolejové sítě, který přešel nikoliv do DP-ED, ale do DP-TS /org.č. 15600/); z kterého vznikla rozpočtová organizace Technická správa komunikací hl.m. Prahy a s.p. Pražské komunikace,

= k.ú.o. Metroprojekt (kromě určité části, z níž vznikla projektová správa - později závod - u DP-IDS /org.č. 31500/); nově byl zřízen s.p. Metroprojekt Praha.

K posledně uvedenému datu, 1.7.1989, byly zrušeny Dopravní podniky hl.m. Prahy, koncern a usnesením 13. plenárního zasedání NVP z 28.6.1989 zřízen Dopravní podnik hl.m. Prahy, kombinát, státní podnik. Tento podnik se skládal z ředitelství kombinátu (v čele s ředitelem a s pěti odbornými úseky) a 8 kombinátních podniků bez právní subjektivity a s delegovanou pravomocí vymezenou ve zřizovací listině. Jednalo se o podniky, resp. vnitřní organizační jednotky Metro, Elektrické dráhy, Autobusy, Technické služby, Investor dopravních staveb, Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení, Sociální služby, Řízení a vývoj. Jak je z naznačeného uspořádání patrné, nedošlo - kromě vyčlenění některých činností - k žádné faktické změně organizace podniku a to přesto, že byla proklamována jako nová s mnoha výhodami. Nezměnila se ani osoba ředitele, ve volbách dne 27.9.1989 byl ze dvou kandidátů zvolen opět Ing.L.Slepička.

Od 1.10.1989 byly v DP-A přeměněny provozovny na závody, takže podnik se skládal ze 6 dopravních závodů autobusů, závodu lodní dopravy a závodu služeb.

Následující vývoj podniku byl poznamenán důsledky listopadové revoluce. Již koncem roku 1989 byly vzneseny požadavky na osamostatnění některých podniků, zejména provozních. Na bouřlivých shromáždění pracujících byly přednášeny vzájemně rozporné názory na organizační a ekonomické řešení problému pražské MHD. V roce 1990 se z těchto původně emotivních akcí staly organizované střety mnoha zájmových skupin, jejichž úmysly a postupy nebyly vždy zcela průhledné a přímočaré. Ze strany většiny podniků byly předloženy návrhy na zřízení samostatných státních podniků ve smyslu usnesení vlády ČSSR č. 413/1989 o pravidlech pro vyčlenění organizačních jednotek ze s.p. za účelem založení dalších státních podniků. Zároveň byla postupně zpracována řada globálních rozborů možné organizace i financování MHD včetně zahraničních expertíz (Forum Europe Ltd., Hamburg-Consult). Z interních materiálů je nutné se zmínit o rozboru, který prováděl závod projekce DP-IDS na objednávku rady pracujících. V něm byla provedena podrobná analýza současného systému řízení, podrobeno kritice třístupňové uspořádání s přebujelou podnikovou administ-

rativou a zpracováno několik variant řešení - dvoustupňové řízení (jedno podnikové ředitelství s členěním na úseky a správy), veřejně prospěšný podnik s odštěpnými závody a samostatné státní podniky. V prosazování názorů na nutnost zachování jednoho organizačního celku se v této době maximálně angažoval Ing. Vavřinec Bodenlos, který vedl zpracování zmíněného rozboru. Proto byl Občanským fórem ředitelství kombinátu a některých dalších podniků navržen jako jeden ze tří kandidátů do funkce generálního ředitele v době, kdy tehdejšímu řediteli byla vyslovována nedůvěra. Bezprostředně před odstoupením dosavadního ředitele (jeho rezignaci vzala na vědomí rada NVP dne 12.4.1990 s platností od 20.4.1990) byl Ing. Bodenlos jmenován statutárním zástupcem a vedl pak podnik jako pověřený (usnesením rady NVP č.143 z 3.5.1990) a později jmenovaný nový ředitel. Přestože veškeré závěry vyplývající z domácích i zahraničních podkladů směřovaly k nutnosti zachování jedné provozující organizace, nebyla tato doporučení pracovním kolektivem přijata. Odpor vůči myšlence jednoho podniku vyvrcholil stávkovými pohrůzkami v době krátce před komunálními volbami. Tehdejší vedení města se nepostavilo za vedení Dopravního podniku a k odvrácení stávky bylo přijato kompromisní řešení, spočívající ve vytvoření akciové společnosti holdingového typu, tj. s dceřinnými společnostmi vytvořenými z jednotlivých podniků; toto uspořádání bylo schváleno posledním plenárním zasedáním NVP dne 31.10.1990 a následně usnesením vlády ČR č.366 z 21.12.1990. K hodnocení průběhu roku 1990 i přijatého řešení je zatím příliš brzy, proto závěrem této kapitoly uvádíme jen provedené závažnější organizační změny bez dalšího komentáře.

Od 1.1.1990 byly zrušeny kombinátní podniky Sociální služby a Řízení a vývoj. Závod výpočetní techniky z DP-ŘaV zůstal jako samostatný závod kombinátu, zbývající složky obou podniků byly začleněny do DP-TS, kde současně proběhly další organizační změny: sloučením dvou úseků ředitele se jejich počet snížil na tři, zůstaly zachovány 2 existující závody, ze tří provozoven /provozů/ byly vytvořeny 3 závody, jako šestý závod byly začleněny bývalé Sociální služby a jako samostatný odbor polygrafie (z DP-ŘaV). V DP-IDS byly správy přeměněny na závody. Na ředitelství kombinátu byl zrušen úsek rozvoje a výstavby (předtím technický) a úsek personální a jejich agendy převedeny do úseků zbývajících a do nových odborů přímo řízených ředitelem podniku. K datu 31.12.1990 se Dopravní podnik hl.m. Prahy, kombinát, s.p. skládal z ředitelství (asi 7 odborů v přímé podřízenosti ředitele, 3 úseky odborných ředitelů - dopravní, technicko výrobní, obchodně ekonomický), 6 kombinátních podniků - vnitřních organizačních jednotek (Metro, Elektrické dráhy, Autobusy, Technické služby, Investor dopravních staveb, Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení) a jednoho samostatného závodu (Výpočetní technika).

Začátkem roku 1990 začalo být připravováno založení a.s. Recar jako společného podniku s brazilskou firmou Lusiana do Brazil a DP Bratislava k zajišťování reklamní činnosti a půjčo-



vání automobilů. Vzhledem k nevýhodným podmínkám pro československou stranu při majoritě zahraničního akcionáře (i když jeho akciový podíl klesl z původně navržených 64% na 49% v druhé ze zpracovaných variant) nebyl tento záměr uskutečněn a na základě souhlasu rady NVP (usnesení č.136 z 12.4.1990) byla pak založena stejnojmenná a.s. (po vzniku Recaru na Slovensku přejmenovaná na Rencar), v níž je Dopravní podnik jediným akcionářem a ani do budoucnosti nesmí jeho podíl klesnout pod 51%. Firma se zabývá reklamou na vozidlech a jiných plochách Dopravního podniku i jiných právnických osob, přičemž nejnápadnějším výsledkem její činnosti jsou celoplošné nátěry tramvají o nichž je blíže pojednáno v kapitole Vozidla.

## P R A M E N Y

ČECH, J., -FOJTÍK, P., -PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1990. SMD Praha, 1991.

Dopravní informace Praha - různé ročníky. ÚDI Praha.

FOJTÍK, P., -LINERT, S., -PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1974-1985. KPMD Praha, 1986.

LINERT, S.: Vozový park DP hl.m. Prahy - k.p. Autobusy 1986-1990. Zpráva KMD 10/1991.

LINERT, S.: Vozový park DP hlavního města Prahy - k.p. Elektrické dráhy 1986-1990. Zpráva KMD 9/1991.

Pražské metro. Čtvrtá dimenze velkoměsta. Historie, výstavba, provoz. Sest. J.Škorpil. Panorama Praha, 1990.

Statistická ročenka 1991. MS ČSÚ Praha, 1991.

Zpravodaj KPMD, resp. KMD - různé ročníky.

Denní tisk - zejména Večerní Praha.

Interní materiály Dopravního podniku hl.m.Prahy (statistické ročenky, oběžníky, seznamy linek, srovnávací tabulky jízdních řádů, chronometrážní karty, jízdní řády, projekty organizace MHD), propagační a informační brožury Dopravního podniku.

Materiály NVP (usnesení plenárních zasedání, usnesení rady, rozhodnutí odboru dopravy).

Osobní informace pracovníků Národního výboru hl.m. Prahy, resp. Magistrátního úřadu hl.m. Prahy a Dopravního podniku hl. m. Prahy. Autoři děkují při této příležitosti zejména J.Arazimovi, T.Dvořákovi, Ing.J.Přívorovi, J.Šourovi a Ing.J.Vegnerovi.

# O B S A H

P Ŕ E D M L U V A . . . . .	3
VÝVOJ MĚSTA A JEHO SPRÁVY . . . . .	4
DOPRAVNÍ SYSTÉM MĚSTA . . . . .	5
VÝVOJ SÍTĚ METRA . . . . .	8
Chronologický přehled výstavby tratí metra	10
VÝVOJ KOLEJOVÉ SÍTĚ ELEKTRICKÝCH DRAH . . . . .	14
Vrchní stavba	15
Výstavba dalších nových tratí	15
Chronologický přehled změn kolejové sítě	17
L I N K Y . . . . .	30
Chronologický přehled změn ve vedení linek	36
Změny názvů zastávek	56
P R O V O Z . . . . .	57
Přepravní a dopravní výkony	57
Rozsah provozu	58
Vypravování dopravních prostředků	59
Provozní parametry	64
Úsporná opatření v autobusové dopravě	65
Mimořádná doprava	66
Vybavení zastávek povrchové dopravy	68
TARIF, JÍZDENKY . . . . .	69
V O Z I D L A . . . . .	71
Metro	71
Tramvaje	72
Tramvajové vozy pro pravidelnou osobní dopravu	72
Vozy pro vyhlídkové, objednané a jiné nepravidelné jízdy	80
Služební a pracovní vozy	81
Autobusy	85
Autobusy pro osobní dopravu	85
Autobusy speciální	91
Historická vozidla podnikového muzea	92
ORGANIZACE DOPRAVNÍHO PODNIKU . . . . .	93
P R A M E N Y . . . . .	98

---

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

PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA 1986 - 1990

Grafická úprava: Ing. František Prošek

Obrázky a schémata kreslil: Ing. Ivo Mahel

Vydala Společnost městské dopravy jako svoji 6. publikaci pro Kroužek městské dopravy OKD Vltavská.

Vydání první. Praha 1992.

Náklad 100 výtisků, 99 stran.

ISBN 80-901067-2-2.



# SPOLEČNOST MĚSTSKÉ DOPRAVY

Gončarenkova 3, 147 00 Praha 4

Společnost městské dopravy je dobrovolné a nezávislé sdružení zájemců o hromadnou dopravu vzniklé v souladu se zákonem č. 83/1990 Sb. Posláním Společnosti je zejména prohlubovat a podporovat rozšiřování znalostí o hromadné dopravě ve všech fázích jejího vývoje, dokumentačně zpracovávat vývoj hromadné dopravy-vyvíjet a podporovat snahy o zachování památek hromadné dopravy.

V rámci své odborné činnosti vydává Společnost vlastním nákladem odborné publikace. Jejich prodej zajišťují:

*Na písemnou objednávku:*

Společnost městské dopravy  
Gončarenkova 3  
147 00 P r a h a 4

Kroužek městské dopravy  
poštovní přihrádka 185  
111 21 P r a h a 1



*Přímý prodej:*

Antikvariát v Týnské

dr. Václav Prošek

Týnská 8

P r a h a 1

Dosud byly vydány tyto publikace:

FOJTÍK, P. - PROŠEK, F.: Vinohradská elektrická dráha. Praha 1991. 40 s. textu, 4 s. obr.; A5, malooffset. 25 Kčs

ČECH, J. - FOJTÍK, P. - PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1990. Praha 1991. 31 s. textu, 5 s. náč.; A4, cyklostyl. 20 Kčs, jen písemně!

FOJTÍK, P. - PROŠEK, F.: Václavské náměstí. Historie dopravy. Praha 1991. 64 s., 52 obr., 8 náč., 2 sch.; A5, malooffset. 35 Kčs

100. výročí elektrických drah na území Československa. Sest. P. Vychodil. Praha, SD ČSVTS a SMD 1991. 68 s.; A5, malooffset. 25 Kčs

FOJTÍK, P.: Vozovna Žižkov 1912 - 1992. Praha 1992. 12 s. textu, 4 s. obr. A5, xerox. rozebráno

Dále SMD zajišťuje prodej následujících publikací:

FOJTÍK, P. - LINERT, S. - PROŠEK, F.: Pražská městská doprava 1974-1985 Praha 1986. 180 s., náč., sch.; A5, malooffset. 40 Kčs, jen písemně!

ELSNER, J. - PROKEŠ, J. - VYCHODIL, P.: Vyšebrodská elektrická místní dráha. Praha 1992. 32 s., obr., sch; A5, malooffset. 25 Kčs