

Provoz pražských autobusů v letech 1991 až 2024

Pro zpracování této kapitoly autor vycházel především z publikace *Vývoj linek veřejné dopravy v Praze; Linky MHD 1875-2015* (Ing. F. Prošek, 2016) a z materiálů Pražské integrované dopravy (např. Plány města, mapy, dobové Přehledy linkového vedení, knižní jízdní řády apod.). Současně existují i rozdílnosti mezi daty s uváděním změn v linkovém vedení, ovšem tyto jsou v řádu maximálně několika dnů. Typickým příkladem je otevírání jednotlivých úseků metra nebo tramvajových tratí. Jiné odchylky existují také v uvádění rozsahu provozu, kdy výše uvedená publikace uvádí některá data a v dobových knižních jízdních řádech se tato uvádí jinak. Naproti tomu v dobových knižních jízdních řádech se u několika linek neuvádí všechny zastávky nebo se neuvádí výlukové jízdní řády (v případech dlouhodobých výluk), což vypovídá o věrohodnosti těchto materiálů.

V souvislosti s opravami či rekonstrukcemi pozemních komunikací v síti (nejen) autobusových linek docházelo k výlukám a odklonům tras vybraných linek. Protože se jednalo o dočasné (byť i dlouhodobé) změny, nejsou zohledňovány u všech popisů změn tras autobusových linek. V některých případech je na tyto skutečnosti upozorněno. Mnoho trvalých změn linkového vedení vstoupilo v platnost právě při otevření nového úseku metra nebo při zahájení provozu na nové tramvajové trati. Rovněž je třeba upozornit, že úplně všechny změny linkového vedení (konkrétně přejmenování nebo posouvání zastávek při výlukové činnosti) není možné technicky zmapovat a zapracovat do této kapitoly. Zejména po roce 2000 se uskutečnilo velké množství změn a úprav linkového vedení pražské městské hromadné dopravy.

Dále je třeba uvést, že počátkem 90. let došlo k přejmenování mnoha zastávek a ulic. Nové názvy obdržely zejména v roce 1991. Třináct stanic metra (a jejich přestupních terminálů) bylo přejmenováno už v roce 1990. Rovněž je třeba doplnit, že některé zastávky bývaly, v rámci výstavby nových pozemních komunikací, přemístěny buď v nové ulici nebo šlo o přemístění do blízkých ulic, ale zastávkám mohl zůstat původní název. Mapovat původní a nové názvy jednotlivých autobusových zastávek je již nad rámec této knihy, přesto u značné části zastávek uvádíme jejich původní a současné názvy.

Přejmenování a přemísťování zastávek probíhá až do dnešních dnů. Pro snazší orientaci také uvádíme přehled všech pražských autobusových linek (vč. zastávek) ve stavu z druhé poloviny prosince 2024 (tyto jsou uvedeny na internetu). Od konce 90. let na pozemních komunikacích (nejen) v Praze byly (a jsou) zřizovány vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy, cyklisty a složky Integrovaného záchranného systému (IZS). Vyhrazené pruhy pro autobusy se nachází také na několika místech, kde jsou situovány na tramvajovém tělese. Vyhrazenými jízdními pruhy má být zajištěna plynulost autobusové dopravy a snížení zpoždění spojů. Po roce 2000 přibývaly zastávky společné pro tramvaje a autobusy (např. Vozovna Střešovice, Nádraží Zahradní Město). Při hromadných změnách linkového vedení jsou pro snazší orientaci použity také tabulkové přehledy s linkovým vedením pražských autobusů. Dále je třeba zmínit, že konečné zastávky se uváděly i s danou čtvrtí (např. Strašnice, Černokostelecká; Hrdlořezy, Spojovací nebo Troja, ZOO). Tato označení se uváděla ještě v 80. letech, výjimečně i v materiálech z 90. let. Pokud se nejedná o opis dobového materiálu, tak se snažíme dané čtvrtě neuvádět. V současnosti se před konečnou zastávkou uvádí jen město, a to zejména u regionálních a dálkových linek (např. Praha, Dejvická; Praha, Háje nebo Praha, Zličín). Vzhledem k tomu, že některé, zejména polokružní, linky měly průjezdnou konečnou zastávku uvádíme její název s poznámkou průjezdná konečná. V těchto případech se ale ve skutečnosti nemuselo jednat o autobusové obratiště, nýbrž jen o nácestnou zastávku, která se udávala za cílovou stanici na trase dané linky. Zároveň je třeba uvést poznámky k rozsahu provozu. Pokud je uveden rozsah provozu celodenní (celotýdenní), jedná se o linky provozované od pondělí do neděle (včetně státních svátků) od ranních hodin do pozdních večerních hodin. Rozsah denního provozu se postupně měnil tak, že první ranní spoje začínaly mezi 4 až 5 h a večerní provoz končil v rozpětí od 22 do 24 h (případně i po půlnoci). Výjimku tvořil (a tvoří) vánoční a novoroční provoz, kdy linky jezdí dle specifických jízdních řádů. Pracovními a všedními dny se rozumí dny od pondělí do pátku. Nepracovní dny byly (a jsou) soboty, neděle a státní svátky. Přepavní špičky pracovních dnů

bývaly (a jsou) uzpůsobovány začátku/konci pracovní (studijní) doby na pracovištích (případně ve školských zařízeních). Ranní přepravní špička bývala od cca 4:30 do cca 8:00 h (nyní od cca 5 do cca 9 h), odpolední od cca 13 do 18 h (nyní od cca 14 do cca 19 h). Pokud se v textu uvádí fráze „přepravní špičky“ či „v přepravních špičkách pracovních dnů“, jedná se o ranní+odpolední přepravní špičku pracovních dnů. Na několika vybraných autobusových linkách existovala ještě večerní přepravní špička, určená především k návozu/odvozu pracujících do/ze zaměstnání. Jednalo se o spoje jezdící nejčastěji okolo 22 h. Na večerní přepravní špičku je upozorněno v textu o dané lince. V blíže nezjištěném termínu po roce 2006 byla večerní přepravní špička zrušena. Za sedlo pracovního dne je považováno období mezi ranní a odpolední přepravní špičkou (tzn. od cca 8 do cca 13 h, nyní od cca 9 do cca 14 h). Provozní časová období dne se postupně měnila a posouvala.

Rovněž je třeba upozornit na fakt, že podrobnější popis nočních a školních autobusových linek je již nad rámec této knihy, ale oba druhy linek jsou alespoň obecně uvedeny. Školní linky zpravidla jezdily v jednom směru (uváděném v tabulkových přehledech) a z bezpečnostních důvodů obsluhovaly všechny zastávky po trase. Noční linky měly (a mají) atypické trasy většinou vycházející z denních autobusových linek (včetně charakterů drtivě většiny jednotlivých zastávek).

Tato kapitola je rozdělena na dvě části, a to Pražské autobusy před zavedením první midibusové linky (1991-2003) a Pražské autobusy od zavedení první midibusové linky do současnosti (2003-2024). Zlom nastává právě v roce 2003, kdy byla zavedena první midibusová linka.

Vzhledem k hromadným změnám linkového vedení uskutečněných po roce 2000 jsou tyto hojně řešeny formou tabulek. Tato situace je dána značným množstvím informací a zejména lepší přehledností.

Pražské autobusy před zavedením první midibusové linky (1991-2003)

Po roce 1990 pražská autobusová doprava prošla (a prochází) četnými změnami. Během 90. let a i po roce 2000 vznikly nové typy autobusových linek, a to linky pro přepravu zdravotně a tělesně postižených osob (1992), tzv. „nákupní“ linky (1996) nebo rychlíková linka č. 100 spojující terminál u stanice metra Zličín s ruzyňským letištěm (2002). Postupem času byly opět zaváděny tangenciální (též diametrální) linky (např. č. 177). Už v roce 1992 vznikly příměstské linky do Ořecha (č. 352) a do Hovorčovic (č. 351), čímž byl dán základ dopravního systému

nazývaného Pražská integrovaná doprava (PID). Samotný systém PID byl spuštěn až v roce 1996. Autobusové linky č. 351 a 352 byly zavedeny od 11. ledna 1992. Později přibývaly (a přibývají) další nové linky spojující Prahu s obcemi ve středočeském kraji. Postupem času jsou do systému PID začleňovány železnice a lodní doprava (přívozy). V roce 1993, kromě rozpadu Československa, dále vznikla organizace Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), která koordinuje dopravu v systému PID. Od roku 1994 jsou do systému PID nově začleňováni soukromí autobusoví dopravci, ačkoliv na provozu některých linek se podíleli už od počátku 90. let. Výraznější změny linkového vedení autobusů souvisely s výstavbou dalších úseků metra linky B na Zličín (1994) a na Černý Most (1998). Dále byla otevřena tramvajová trať do Modřan (1995). Jiné úpravy byly vyvolány výstavbou Městského okruhu nebo stavbou tramvajové trati na Barrandov. Změna tarifu v pražské městské hromadné dopravě vstoupila v platnost od 1. června 1996, od kdy opět existuje přestupný tarif. K těmto datům bylo nově zavedeno elektronické odbavování cestujících. Svou nezastupitelnou úlohu pražské autobusy sehrály při ničivých povodních v srpnu 2002, po nichž nahrazovaly především zatopené úseky metra. Následně byla náhradní doprava zajišťována společně s tramvajovými linkami a některými železničními spoji. Během povodňové a popovodňové dopravy byla síť linek povrchové dopravy upravována. Do stavu před povodněmi se pražská městská hromadná doprava dostala až v září 2003, ačkoliv ještě v listopadu 2003 probíhaly výluky metra v jeho původně zatopených úsecích.

Po roce 1990 byl vozový park pražských autobusů obměňován jednak středněpodlažními autobusy Karosa (viz *Atlas pražských autobusů, autobusy s příhradovým rámem*, str. xxx-xxx), ale také nízkopodlažními autobusy (viz str. xxx-xxx).

Během roku 1991 proběhlo mnoho změn v provozu pražských autobusů.

Hned od 3. ledna 1991 na lince č. 104 došlo k úpravě trasy do podoby: Na Knížecí (původně Moskevská či Knížecí) – Křížová – Zlíchov – Hlubočepy – Zdravotní středisko – Slivenecká, přičemž v úseku: Hlubočepy – Slivenecká v přepravních špičkách pracovních dnů jezdily jen některé spoje, ale už od 29. března 1991 celou trasu projížděly všechny spoje. Mezi 2. říjnem 1997 až 1. květnem 1999 byla trasa „stočtyřky“ odkloněna a ukončena v terminálu Smíchovské nádraží.

Na autobusové lince č. 206 (Strašnická – Nádraží Strašnice – Jesenická) došlo od 3. ledna 1991 k omezení rozsahu provozu na přepravní špičky pracovních