

ZDENĚK LIŠKA

ATLAS PRAŽSKÝCH AUTOBUSŮ 1994-2024

NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUSY
ELEKTROBUSY A TROLEJBUSY



Atlas pražských autobusů 1994–2024

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Zdeněk Liška

Atlas pražských autobusů 1994–2024 – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

ZDENĚK LIŠKA

ATLAS PRAŽSKÝCH AUTOBUSŮ 1994-2024

NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUSY
ELEKTROBUSY A TROLEJBUSY

© Zdeněk Liška, 2025
Illustrations © Ivo Mahel, 2025
Photos on the back cover: © Karasev Viktor/Shutterstock.com, © smereka/Shutterstock.com

ISBN tištěné verze 978-80-264-5602-5
ISBN e-knihy 978-80-264-5745-9 (1. zveřejnění, 2025) (ePDF)

Obsah

Úvod	7	Iveco – Urbanway 18 m Hybrid	226
Provoz pražských autobusů v letech 1991 až 2024	12	Ikarus E91.AR	228
Pražské autobusy před zavedením první midibusové linky (1991-2003)	13	SOR BN 8,5	231
Pražské autobusy od zavedení první midibusové linky do současnosti (2003-2024)	58	SOR IBN 8,5	232
		SOLARIS URBINO 8,9 LE	234
		SOLARIS URBINO 10,5 LE	238
		SOR ICN 9,5	240
Katalog pražských autobusů z období let 1994 až 2024	137	Prototypy, předváděcí a zkušební autobusy provozované pražským dopravním podnikem	243
Nízkopodlažní autobusy	137	Středněpodlažní autobusy	243
Neoplan N 4014/3	149	Nízkopodlažní a částečně nízkopodlažní autobusy	246
Neoplan N 4014/3	151	Midibusy a autobusy s hybridním či alternativním pohonem	249
Renault Agora S	152	Provoz ostatních dopravců v Praze a okolí	251
Karosa 2070.23 (Karosa – Renault) CITY BUS 12M	154	Elektrobuses a parciální trolejbusy v Praze	272
Karosa 2070.24 (Karosa – Renault) CITY BUS 12M	157	Elektrobuses	272
Karosa 2071.20 CITY BUS 12M	161	Parciální trolejbusy	273
Karosa 2071.30 CITY BUS 12M	163	Poznámky ke katalogové části:	277
Karosa 2071.30 letiště CITY BUS 12M	165	ZEUS M 200E-85	278
Karosa 2071.363, Karosa 2071.364 CITY BUS 12M	167	SOR EBN 11	279
Karosa 2071.40 letiště CITY BUS 12M	169	SOR NS 12 electric	281
Karosa 2071.40 CITY BUS 12M	171	Škoda 36 BB E' CITY	283
Irisbus – Citelis 2076.10	174	SOR TNB 12	285
Irisbus – Citelis 2300.007	176	Škoda 30 Tr	287
Karosa 2081.01 CITY BUS 18M	179	Ekova Electron 12T	289
Karosa 2081.30 CITY BUS 18M	181	Škoda 27 Tr	291
Karosa 2081.20 CITY BUS 18M	183	Škoda 24 Tr	293
Karosa 2081.40 CITY BUS 18M	186	Škoda 36 Tr T' CITY	295
Irisbus – Citelis 2320.005	188	SOR TNS 18	297
Iveco – Crossway LE CITY 12,8.2461 ZTP	190	Škoda – Solaris 24 M	299
Iveco – Crossway LE CITY 12,8.246316	193	Pozůstatky z autobusového provozu	302
SOR BN 12	196	Opravný list a dodatky k již vydaným knihám Atlasu pražských autobusů	313
SOR BN 12	198	1. Atlas pražských autobusů; autobusy konstrukčně vycházející z nákladních automobilů:	313
SOR BN 12	199	2. Atlas pražských autobusů; autobusy s příhradovým rámem:	314
SOR NB 12	201	Vysvětlení použitých zkratk a vybraných pojmů	315
SOR NB 12	203	Prameny a literatura	317
SOR NB 18	205		
SOR NB 18	209		
SOR INBH 18, SOR INB 18	211		
IVECO – Crossway LE CITY 13m E6 (úprava letiště)	214		
IVECO – Crossway LE CITY 12m E6 CEE	216		
Iveco – Crossway LE CITY 14,5 m (úprava letiště)	218		
Iveco – Streetway 12 m	221		
Iveco – Streetway 18 m	223		

Úvod

Vážení čtenáři, dostává se vám do rukou třetí (a zatím poslední) kniha s názvem *Atlas pražských autobusů*. Jejím cílem je seznámit laickou i odbornou veřejnost s historií, provozem, vozovým parkem a dalšími zajímavostmi z provozu autobusů pražské městské hromadné dopravy. V této knize nalezne čtenář informace o provozu pražských autobusů od roku 1991 do současnosti (konec roku 2024), katalog nízkopodlažních autobusů (od roku 1995 do konce roku 2024), prototypů a atypických autobusů (od počátku až do dnešní doby), provoz a vozový park elektrobusů a parciálních trolejbusů. Poprvé se nízkopodlažní autobusy v pravidelném provozu v Praze (fakticky v celé České republice) objevily dne 7. listopadu 1994. Tehdy šlo o autobusy Neoplan. Následně byly dodávány vozy s obchodním označením CITY BUS (pořizované v letech 1996 až 2004). Nasazení prvního kloubového nízkopodlažního autobusu CITY BUS do pravidelného provozu v Praze se uskutečnilo dne 7. ledna 2002, a to na lince č. 200. Výrobci těchto vozů byly automobilky Renault, Karosa a Iveco (všechny tři se později staly součástí koncernu Irisbus). Provoz nízkopodlažních autobusů CITY BUS v Praze skončil oficiální rozlučkou v srpnu 2020. Pro úplnost dodejme, že pražský dopravní podnik po roce 2009 nakupoval nízkopodlažní autobusy značky SOR (ve standardním, midibusovém i v kloubovém provedení). Následovaly midibusy tovární značky Solaris (od konce roku 2012 a v letech 2020–2021) a v poslední době také standardně

dlouhé autobusy Iveco-Streetway 12 M. Kloubové verze zastupují autobusy Iveco-Streetway 18 M a Iveco-Urbanway 18 m Hybrid s hybridním pohonem. Od roku 2009 byly (či jsou) v Praze provozovány také elektrobusy či parciální (bateriové) trolejbusy značek ZEUS, ACUMARIO, SOR, Solaris, Ekova, Škoda nebo Škoda-Solaris 24 M. V roce 2017 došlo k zavedení linky č. 58 a k otevření trolejbusové trati v Prosecké ulici. Další linka, tentokrát č. 59, nahradila původní autobusovou linku č. 119. Její trasa vede od stanice metra Nádraží Veleslavín na ruzyňské letiště. Do provozu byla uvedena v březnu 2024.

Na tomto místě dodejme, že některé technické údaje a parametry se v obdobných publikacích uvádí s odlišnými hodnotami. Tato situace je daná jednak použitými prameny, ale také výpočtem některých údajů. Některé zdroje uvádí např. jmenovitý výkon motoru, jiné maximální. Data o hmotnosti vozidla se též mohou lišit, neboť někde se uvádí hmotnost prázdného vozidla (záleží, zda s provozními kapalinami, s řidičem nebo bez nich a nebo s bateriemi či bez nich), jinde pak celková nebo i maximální hmotnost. Pro sestavení kapitoly o vozovém parku pražských nízkopodlažních autobusů, elektrobusů a parciálních trolejbusů byla data čerpána především z prospektů a materiálů výrobců nebo z další odborné literatury (viz *Prameny a literatura* v závěru práce). Dále je třeba brát v potaz věrohodnost informací uváděných v daných materiálech a také odlišnou metodiku zpracování propagačních materiálů výrobců. Poslední dvě kapitoly obecně



Autobus Škoda 706 RTO MTZ ev. č. 4738 na tzv. překryvné lince č. 234 na Petřínách. Snímek byl pořízen 9. srpna 1973 (Foto: Tomáš Dvořák)

mapují provoz soukromých dopravců v Praze a okolí od počátků až do současnosti a vybrané dochované pozůstatky z provozu pražských autobusů. Součástí knihy jsou ještě vysvětlivky zkratk a vybraných pojmů a také opravný list k již vydaným knihám *Atlas pražských autobusů*.

Pravidelná městská autobusová doprava v Praze existovala už v letech 1908 až 1909, ale obsahovala jen jedinou linku. Pro její provoz byly zakoupeny čtyři autobusy různých továrních značek. Ke znovuzavedení pražské městské autobusové dopravy došlo v roce 1925 a od té doby je provozována dodnes. Za tu dobu prošla pestrým a rozmanitým vývojem, přičemž na provozu se nepodílel pouze pražský dopravní podnik, ale i další dopravci. Zejména v meziválečném období byla na vzestupu, ale II. světová válka a poválečná léta zbrzdily její slibný rozvoj. Autobusy provozované do roku 1978 konstrukčně vycházely z nákladních automobilů, ačkoliv od poloviny 60. let byly do hlavního města dodávány autobusy s příhradovým rámem. V současnosti síť městské (či linkové)

autobusové dopravy pokrývá nejen hlavní město Prahu, ale i značnou část středních Čech. Na trasování měly též vliv rozšiřování území nebo masivní výstavba v hlavním městě. Už v roce 1949 se na našem území začaly lokality dělit na kraje a v roce 1954 se Praha stala samostatným územním celkem. Později bylo území hlavního města dále rozšiřováno, a to v letech 1960, 1968 a 1974.

Během 60. let rapidně klesla cena ropy, a tedy tím i cena pohonných hmot (nafty a benzinu), čímž nastal významný rozvoj silniční dopravy. V této souvislosti v tehdejší Československu naopak nastala postupná a systematická likvidace některých tramvajových a trolejbusových provozů. Na tomto místě uvádíme např. České Budějovice (trolejbusový provoz zanikl v roce 1971), Děčín (trolejbusový provoz zanikl v roce 1973) nebo Ústí nad Labem (tramvajový provoz zanikl v roce 1970). V říjnu 1972 v Praze skončil provoz trolejbusů, které byly nahrazeny právě autobusovou dopravou. Postupem času, zejména v 70. a 80. letech, naopak cena ropy stoupala, díky čemuž byl později obnoven trolejbusový provoz v Ústí nad Labem (v roce 1988) nebo v Českých Budějovicích (v roce 1991).

Rozvoj sítě pražských autobusů v 60. letech neznamenal masivní nárůst linek, ale nasazení více autobusů na již stávající linky. Samozřejmě, že další autobusové linky i nadále vznikaly. Velmi důležitým mezníkem v síti pražských autobusů se stalo nasazení nového typu autobusu Karosa ŠM 11 do provozu s cestujícími v říjnu 1965 (zkušební provoz) a v roce 1966 (nasazení do pravidelného provozu). Tento typ autobusů už měl rám uzpůsobený výhradně pro autobus a karoserie se stavěla tzv. „stavebnicovým systémem“. Životnost těchto autobusů činila přibližně šest let. Autobusů Karosa Š 11 zakoupil pražský dopravní podnik více než 2 250 ks, což je dosud nejvyšší počet zakoupených vozů jedné modelové řady. Poslední autobusy Karosa Š 11 v Praze dojezdily v roce 1988, ačkoliv úplně poslední vůz této modelové řady byl vyřazen v roce 1991.

V roce 1978 byly do provozu s cestujícími nasazeny první kloubové třínápravové autobusy Ikarus 280.08 vyráběné v Maďarsku. Jejich provoz skončil v roce 1999.



Karosa ŠM 11.1630 MOC ev. č. 7105 na lince č. 217 na Andělu (ve Stroupežnického ul.) dne 6. června 1983 (Foto: Jaroslav Veselý)



Autobus Karosa B 731.04 ev. č. 3609 na lince č. 262 ve Kbelích v Bakovské ulici. Snímek pořídil fotograf 28. února 1990 (Foto: Jan Arazim)

Od roku 1982 do roku 2006 byly do Prahy pořizovány autobusy Karosa modelových řad 700/900 (ve standardním a později i v kloubovém provedení), které se vyznačovaly vylepšeným designem a spolehlivostí. Jednotlivé typy a verze se mezi sebou více či méně lišily. Od začátku 90. let část těchto autobusů prošla opravami vyšších stupňů. V letech 2013–2020 v Praze postupně dojezdily autobusy Karosa modelových řad 700/900.

Jak již bylo uvedeno, tak významnou událostí se stalo nasazení nízkopodlažního autobusu v Praze v listopadu 1994 a následné postupné zavádění nízkopodlažních autobusů do pravidelného provozu.

Až od prosince 2020 v síti městské hromadné dopravy oficiálně jezdí nízkopodlažní autobusy provozované pražským dopravním podnikem. U ostatních dopravců v PID byla situace taková, že na drtivou většinu svých spojů postupně nasazovaly nízkopodlažní autobusy, ovšem vlivem subdodávek (od roku 2017) se na jejich linkách opět objevovaly i středněpodlažní autobusy.

Sít pražských autobusů dále ovlivňovaly (a ovlivňují) zejména výstavby pražské podzemní dráhy (metra) nebo rozšiřování tramvajové sítě, díky nimž bývaly (a jsou) autobusové linky dále upravovány. V 70. a 80. letech byla postavena řada významných a frekventovaných pozemních komunikací. Dalším ovlivňujícím faktorem se stala výstavba sídlištních komplexů na katastru hlavního města. V obcích dříve připojených ku Praze (nyní v městských částech) v posledních dekádách byly vystavěny mnohé bytové komplexy, rodinné domy nebo průmyslové zóny. Zejména po roce 2000 prošlo (a prochází) linkové vedení pražské městské hromadné dopravy mnoha změnami. S tím souviselo i přesouvání a přejmenování značné části stávajících zastávek.

Dalším prvkem, který ovlivnil (nejen) pražskou městskou hromadnou dopravu se staly změny politických, hospodářských a společenských poměrů po listopadu 1989. Následně individuální doprava nabyla jiných rozměrů. Veřejná hromadná doprava osob tak zaujala novou pozici.

V roce 1992 vznikly první příměstské autobusové linky, provozované



Nízkopodlažní autobus Karosa 2070.23 CITY BUS 12M ev. č. 3024 na lince č. 213 v terminálu Želivského dne 6. dubna 2016 (Foto: Zdeněk Liška)

pražským dopravním podnikem, jejichž trasy směřovaly za obvod hlavního města Prahy, konkrétně do Ořecha a do Hovorčovic. Tímto počinem byl dán základ dopravního systému Pražské integrované dopravy (PID), který se rozvíjí dodnes. Právě od začátku 90. let jsou do systému PID začleňováni i další soukromí dopravci. Současně vznikly i další druhy linek, a to linky pro přepravu zdravotně a tělesně postižených osob (1992) nebo tzv. „nákupní“ linky (1996).

Negativní dopad na chod pražské MHD měly ničivé povodně v srpnu 2002. Tehdy byly zatopeny tunely metra a tramvajové tratě v centrální části města. Dále byly zaplaveny pozemní komunikace s okolím v blízkosti řeky Vltavy. Díky postupné obnově se pražská doprava vrátila do původního stavu až po několika měsících. Provozní změny a linky náhradní dopravy existovaly prakticky po celý následující rok 2003.



Midibus Ikarus E91.AR ev. č. 2002 na lince č. 291 v zastávce I. P. Pavlova (v Sokolské ul.). Snímek byl pořízen 12. července 2014 (Foto: Zdeněk Liška)

Jiným mezníkem v síti pražských autobusů se stalo zavedení první midibusové linky č. 291 (později č. 148) v dubnu 2003. Pro tuto linku byly zakoupeny první tři midibusy Ikarus E91. AR, které následně doplnily další tři vozy stejného typu a později k nim přibýly midibusy značek SOR a Solaris. K zavedení sítě tzv. metrobusových linek došlo od 1. září 2012. Během roku 2017 došlo k výraznějším úpravám v číslování linek. V souvislosti s pandemií nemoci Covid-19 byla v letech 2020 a 2021 pražská městská hromadná doprava průběžně omezována a přizpůsobována tehdy platným hygienickým opatřením. V sobotu 29. srpna 2020 se hlavní město rozloučilo s nízkopodlažními autobusy CITY BUS. Důležitým datem se také stal pátek 4. prosince 2020, kdy do pravidelného provozu naposledy zasáhly středněpodlažní autobusy Karosa B 951E.1713.31. Fakticky tak od soboty 5. prosince 2020 jezdí v Praze výhradně nízkopodlažní autobusy. Od ledna 2023 si cestující mohou zakoupit jízdenky v každém autobusu či trolejbusu v terminálu umístěném ve vozidle v blízkosti druhých dveří. K zavedení všech autobusových a trolejbusových zastávek v režimu na znamení došlo od 29. června 2024.

Od roku 2009 byly v Praze několikrát zkoušeny elektrobusesy. V roce 2017 byla uvedena do provozu trolejbusová trať v Prosecké ulici, po které jezdí linka č. 58. V roce 2022 proběhla výstavba dalšího úseku (včetně zahájení provozu) a až v únoru 2024 byl zahájen pravidelný provoz linky č. 58 v celé trase (Palmovka – Čakovice – Miškovice). Už v březnu 2024

proběhlo zahájení provozu na trolejbusové lince č. 59 jezdící z ruzyňského letiště ke stanici metra Nádraží Veveslavín. Obě trolejbusové linky tak nahradily původní autobusové linky č. 140 a 119.

Vzhledem k tomu, že téma pražské městské autobusové dopravy je velmi bohaté, pestré a rozmanité, nebylo možné všechny poznatky soustředit pouze do jedné knihy. Z tohoto důvodu se některé kapitoly mezi sebou překrývají v určitých časových obdobích. Pro to, aby čtenář měl ucelené informace, je žádoucí, aby vlastnil všechny vydané knihy *Atlas pražských autobusů*.

V této knize nalezne čtenář informace k provozu pražských autobusů z let 1990 až 2024 s tím, že kapitola končí změnami linkového vedení v prosinci 2024. I přes to, že je tato kniha primárně zaměřena na nízkopodlažní autobusy, jsou v ní také obsaženy fotografie se středněpodlažními autobusy. Je to z toho důvodu, že středněpodlažní a nízkopodlažní autobusy společně zasahovaly do provozu od poloviny 90. let až do roku 2020. Vozový park začíná nízkopodlažními autobusy Neoplan N 4014/3 a končí modelem Iveco-Urbanway 18 m Hybrid. Dále jsou v knize uvedeny provoz a jednotlivé typy elektrobusesů a parciálních trolejbusů. Další kapitoly obecně popisují prototypy a atypické autobusy provozované pražským dopravním podnikem a také provoz ostatních dopravců na území Prahy a středních Čech. Závěrečná kapitola popisuje vybrané pozůstatky z pražské městské autobusové dopravy.



Parciální trolejbus Škoda – Solaris 24 M ev. č. 415 na lince č. 59 během prvních hodin pravidelného provozu. Snímek ze středy 6. března 2024 pochází z terminálu Nádraží Veveslavín (Foto: Zdeněk Liška)

Součástí knihy jsou tabulkové přehledy umístěné na internetu, v nichž se nachází údaje o vozovém parku a další statistické informace z vybraných let. V kapitole o provozu pražských autobusů je třeba dále upozornit, že některé informace k daným linkám jsou sestaveny nejen z jednoho roku, ale i z let následujících. Je to dáno pro to, aby nenastal chaos v informacích a zároveň, aby byly jasné některé souvislosti. Oproti již vydaným knihám *Atlas pražských autobusů* je tato zpracována odlišně, kdy v kapitole o provozu je umístěno více tabulkových přehledů, a to především kvůli nárůstu, změnám či úpravám autobusových linek. Zároveň z dobových materiálů jsou uvedeny výpisy všech linek a zastávek z let 1995 a 2006. Přehled linek z roku 2024 je uveden v tabulkovém přehledu na internetu. Důvod je ten, aby čtenář měl představu o linkovém vedení autobusů i přes četné úpravy a změny tras.

Protože kniha měla uzávěrku dat k 31. prosinci 2024 a v prvních měsících roku 2025 probíhalo její zpracování, jsou texty (i o novodobých vozidlech či změnách linek) psané především v minulém čase.

Ke vzniku této knihy významně přispěl i pan Jaroslav Veselý, díky jehož poznatkům a materiálům bylo možné mnoho faktických dat opravit či upřesnit. Na tomto místě ještě uvedme pana Jana Arazima (* 29. 5. 1969 – † 18. 12. 2017) a Mgr. Pavla Fojtíka (* 18. 12. 1954 – † 26. 3. 2023), kteří rovněž přispěli,

protože autorovi mnoho let pomáhali s bádáním a se sháněním dobových materiálů a fotografií do *Atlasu pražských autobusů*.

Díky dlouholetému bádání a zpracovávání nových poznatků je třeba brát v potaz, že mnoho let se publikovaly také mylné informace, které se neustále opisovaly či uváděly nepřesně. Autor některé nové poznatky uvedl už do katalogu autobusů v publikaci *Encyklopedie pražské městské hromadné dopravy* (2015), na které spolupracoval.

Rovněž je třeba upozornit na skutečnost, že se v knize vyskytují názvy zastávek či míst, výrazy z dobových reklam nebo hesel z dané doby. Při sestavování této knihy se autor snažil o maximální nestrannost. Dále se v textech objevují i výrazy doslovně opisované z dobových materiálů a archivních dokumentů, které mohou být v rozporu se současnými pravidly českého pravopisu.

Závěrem je třeba poděkovat všem jednotlivcům a organizacím, jejichž jména jsou uvedena v závěru práce, za vstřícný přístup a ochotu poskytnout své materiály. Rovněž se sluší poděkovat kolegům za spolupráci při dokumentování současných pražských autobusů, elektrobusů či trolejbusů. Zvláštní poděkování patří paní Martě Arazimové, která poskytla materiály a fotografie z rodinného archivu. Velké díky patří také vydavatelství CPress.

Zdeněk Liška



Kloubový autobus Iveco – Urbanway 18 m Hybrid ev. č. 5510 na lince č. 177 v zastávce Zahradní Město dne 2. července 2024
(Foto: Zdeněk Liška)

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 přejmenovávání nebo posouvání zastávek při výlukové činnosti) není možné technicky zmapovat a zpracovat 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 byly 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 přibýly 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 stanicí 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. Převážně 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 Horčovic (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 (přivozy). 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 témuž datu 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*), ale také nízkopodlažními autobusy.

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 – Zlíčov – 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



Ikarus 280.08 ev. č. 4395 na lince náhradní dopravy X-4 na Andělu dne 5. ledna 1991 (Foto: Jaroslav Veselý)

dnů kromě letních školních prázdnin a ke dni 18. listopadu 1995 byla zrušena.

Ještě k datu 3. ledna 1991 došlo na lince č. 231 k úpravě trasy do podoby: Radlická – Dívčí hrady. Rozsah provozu zůstal i nadále celodenní (celotýdenní). Zanedlouho, od 19. února 1991, byla trasa opětovně ukončena v terminálu Na Knížecí, ale úsekem Na Knížecí – Radlická jezdily spoje jen v sedlech pracovních dnů. Teprve od 29. března 1991 byla trasa „dvěstětřicetjedničky“ upravena do podoby: Na Knížecí – Křížová – Úřad důchodového zabezpečení (pouze ve směru tam; později Správa sociálního zabezpečení) – Konvářka (pouze ve směru tam) – Františka Kocourka (pouze ve směru zpět) – Dívčí hrady (průjezdná konečná). Rozsah provozu zůstal celodenní (celotýdenní). Z důvodu výluky, mezi 1. srpnem 1998 až 1. květnem 1999, byla trasa odkloněna přes zastávku Smíchovské nádraží, kterou linka č. 231 obsluhovala jen ve směru na Dívčí hrady.

U autobusové linky č. 128 od 10. ledna 1991 byla trasa prodloužena do podoby: Smíchovské nádraží – Lihovar – Geologická – Chaplinovo náměstí – Sídliště Barrandov. Rozsah provozu zůstal celodenní (celotýdenní). V některých dobových materiálech z roku 1994 se uvádí, že vybraný spoj v pracovní dny

obsluhoval zastávku Terasy. Počínaje dnem 1. září 1994 došlo k úpravě provozu, kdy „stodvacetomíčka“ nově byla provozovaná jen v přepravních špičkách pracovních dnů s tím, že v ranní přepravní špičce jezdila jen ve směru na Smíchovské nádraží. Další změny na lince č. 128 přišly až v roce 2002. Ode dne 6. března 2002 byla trasa upravena do podoby: Smíchovské nádraží – Lihovar – Dreyerova – Chaplinovo náměstí – Sídliště Barrandov. K prodloužení trasy až do Klukovic došlo od 3. května 2002. Další úprava trasy, tentokrát v oblasti Barrandova, vstoupila v platnost ke dni 31. srpna 2002, kdy námi popisovaná linka začala jezdit z Chaplinova náměstí přes zastávky Poliklinika Barrandov a Grussova.

Ke dni 12. března 1991 v síti pražských autobusů proběhly hromadné změny, které zřejmě souvisely s dokončením autobusového obratiště u stanice metra Skalka a s otevřením ulice Na padesátém. Nově tak vybrané linky ze stávajících konečných Černokostelecká a Želivského byly odkloněny do terminálu Skalka, případně trasy dalších linek nově vedly přes nácestné zastávky Skalka. Pokud není uvedeno jinak, tak dotčené linky měly zachovaný stávající rozsah provozu. Přehled (nejen) takto upravených linek uvádíme v tabulce.

Číslo linky Trasa

- | | |
|-----|--|
| 106 | Kloboučnická – Nádraží Braník (nově provoz v pracovní dny do cca 20 h, o sobotách do cca 18 h a o nedělích od cca 12 do cca 20 h) |
| 111 | Skalka – Myšlínská – /Léčiva (T) – Radiová – Léčiva (Z)/ – V Chotejně – Dolní Měcholupy (přes zastávku Léčiva pouze vybrané spoje) |
| 138 | Skalka – Kodaňská (průjezdná konečná) – Skalka |

Číslo linky Trasa

145	Nový Hloubětín – Limuzská – Skalka – Opatov – Chodov (v úsecích: Nový Hloubětín – Skalka a Opatov – Chodov provoz jen v přepravních špičkách pracovních dnů)
163	Skalka – Černokostelecká – Štěrboholy
169	Lovosická – Sídliště Malešice – Limuzská – Skalka – Zahradní Město – Cíl
224	Strašnická – Nádraží Strašnice – Topolová – Skalka
228	Skalka – Černokostelecká – Dubeč
229	Skalka – Černokostelecká – Koloděje
237	Želivského – Na palouku – Sídliště Malešice – Černokostelecká – Na homoli – Průmyslová – V Chotejně – TOS Hostivař (nová linka, provozovaná jen v přepravních špičkách pracovních dnů)

Ještě ke dni 12. března 1991 byla uzavřena smlouva mezi pražským dopravním podnikem a soukromou firmou FEDOS, která nově začala zajišťovat provoz na šesti linkách. Soukromý dopravce k provozu používal jak tuzemské, tak i zahraniční autobusy různých továrních značek a provedení. Většinou se však jednalo o již ojetá vozidla.

Zanedlouho, od 18. března 1991, byl zahájen zkušební provoz šesti autobusů Karosa B 732 s pohonem na zemní plyn (ev. č. 5000/IV a 5006-5010). Tyto autobusy příslušely vršovickým garážím a byly vypravovány na linku č. 101 (Strašnická – Plynárna Měcholupy). Šestiletý zkušební provoz odhalil řadu problémů a také nutnost vysokých investic do plynících zařízení a přestaveb vozidel. Další nedostatek se týkal malého dojezdu - uvedené autobusy po naplnění nádrží disponovaly dojezdem pouhých 200 km, což bylo nevyhovující. Pro srovnání uveďme, že na směně začínající v časných ranních hodinách a končící v pozdních večerních (až nočních) hodinách takový autobus průměrně ujede až 300–350 km (záleží na trase linky). Vzhledem k tomu, že okolo roku 1996 došlo k zavedení emisní normy EURO 2, nebylo třeba pokračovat ve zkušebním provozu autobusů poháněných zemním plynem. V roce 1997 pak bylo všech šest autobusů vyřazeno z provozu.

Jak již bylo uvedeno, tak od 1. dubna 1991 byl pražský dopravní podnik upraven na akciovou společnost, v níž byl nově ustaven odštěpný závod Autobusy.

Ještě ke dni 1. dubna 1991 došlo ke zvýšení ceny jízdného. Nově tak základní jízdenka cestujícího vyšla na 4 Kčs. Současně byly zdraženy i předplatní časové jízdenky. Dílčí změny upravující ceny jízdného vstoupily v platnost v roce 1992. Od 1. ledna 1994 bylo základní jízdné zdraženo na 6 Kč, zlevněné poloviční pak nově vyšlo na 3 Kč. V následujícím roce, od 1. září 1995, došlo ke zrušení bezplatné přepravy dětí ve věku 6–10 roků, které se od té doby přepravují za zlevněné jízdné.

V souvislosti s výstavbou a úpravami pozemních komunikací v sídlištních komplexech na Černém mostě a v oblasti Petrovic došlo v dubnu 1991 ke změnám v linkovém vedení pražských autobusů. Tyto (případně další z roku 1991) jsou uvedeny v souhrnné tabulce, v níž uvádíme všechny změny vztahující se k městským autobusovým linkám, jichž se změny dotkly. Seřazeny jsou dle číselného označení. Trasy jsou uvedeny již ve stavu po provedených úpravách. Termín v závorce vyjadřuje datum, kdy změny vstoupily v platnost. Pokud není uveden rozsah provozu, jedná se o shodné parametry, které platily ještě před nastalými změnami nebo o celodenní (celotýdenní) rozsah provozu.

Číslo linky Trasa

109	Nový Hloubětín – Dolní Počernice (nově provoz v ranní přepravní špičce ve směru do Prahy, v odpolední přepravní špičce opačně, během letních školních prázdnin linka nebyla v provozu; 3. dubna 1991)
127	Nisa – Nový Hloubětín – Hejtmanská – Kuzněcovova – Sirolova – Sídliště Černý most II (3. dubna 1991)
168	Smetanovo divadlo – Černínova – Jarov – Spojovací – Pod šancemi (3. dubna 1991)
177	Nisa – Harfa (3. dubna 1991)
181	Sídliště Čimice – Sídliště Hloubětín – Sídliště Lehovec – Hejtmanská – Průmyslová – Nádraží Hostivař (23. dubna 1991)
183	Vozovna Kobylisy – Nádraží Hostivař – Na vartě – Nové Petrovice – Rezlerova – Sídliště Petrovice (23. dubna 1991)

Číslo linky Trasa

- 204 Roztyly – Háje – Sídliště Petrovice – Rezlerova – Nové Petrovice – Na vartě – Nádraží Hostivař – Léčiva (23. dubna 1991)
- 220 Dolní Měcholupy – Nádraží Hostivař – Na vartě – Nové Petrovice – Rezlerova – Sídliště Petrovice – Pitkovice (23. dubna 1991)
Dolní Měcholupy – Nádraží Hostivař – Na vartě – Nové Petrovice – Rezlerova – Morseova – Newtonova – Aronovo náměstí – Pitkovice (29. dubna 1991)
- 234 Sídliště Skalka – Vackov (zkrácení trasy kvůli výluce; 22. dubna 1991)
Sídliště Skalka – Vackov – Habrová (1. srpna 1991)
- 271 Skalka – Sklářská – Na vartě – Nové Petrovice – Sídliště Petrovice (23. dubna 1991)
- 273 Palmovka – Pod šancemi (v této podobě zrušena ke dni 3. dubna 1991)
Českomoravská – Špitálská – Nový Hloubětín – Chvaly – Nádraží Horní Počernice – Lukavecká – Votuzská – Třebešovská – Ve Žlábku (nová linka s celodenním a celotýdenním rozsahem provozu, zavedená od 1. července 1991)
- 274 Palmovka – Průjezdní (nově provoz jen v přepravních špičkách pracovních dnů; 3. dubna 1991)
- 275 Palmovka – Lovosická (v této podobě zrušena ke dni 3. dubna 1991)
- 276 Visla – Krakov – Střelnická – Ládví – Prosek – Vysočanská radnice – Harfa – Kbelská – Sídliště Hloubětín – Sídliště Lehovec – Sídliště Černý Most (nová linka provozovaná jen v přepravních špičkách pracovních dnů, zavedená od 3. dubna 1991)

Na autobusové lince č. 256 (Stodůlky – Nádraží Radotín) od 16. května 1991 měla nově přibýt zastávka Lahovská (obsluhovaná pouze ve směru zpět). Naproti tomu dobové materiály tuto zastávku neuvádí.

Mezi 1. červencem až 31. srpnem 1991 nejezdila účelová linka č. 460 (Nové Butovice – Nad Malou Ohradou), a to z důvodu letních školních prázdnin. Hned od 31. srpna 1991 na ní byl zaveden celodenní (celotýdenní) provoz, ale od 18. prosince 1993 byl omezen jen na ranní přepravní špičku pracovních dnů. Počínaje dnem 12. listopadu 1994 obdržela označení číslem 142.

Od 1. července 1991 dále došlo k úpravám rozsahu provozu na linkách č. 146 a 199. Linka č. 146 (Želivského – Nový Hloubětín) nově jezdila

v přepravních špičkách pracovních dnů, kromě letních školních prázdnin. Linka č. 199 (Smíchovské nádraží – Sídliště Lhotka) nově jezdila pouze v ranní přepravní špičce pracovních dnů, ale jen ve směru zpět (tzn. na Smíchovské nádraží). Dále nejezdila v době letních školních prázdnin. K těmto datům byla trasa linky č. 223 upravena do podoby: Českomoravská – Špitálská (dříve též Náměstí Lidových milicí) – Nový Hloubětín – Svatojánská (původně Rajská zahrada) – Chvaly – Na Chvalce – Sekeřická – Jeřická. Změn doznal i rozsah provozu, kdy „dvěstědvacettrojka“ nově jezdila v ranní (ve směru do Prahy) a odpolední (ve směru z Prahy) přepravní špičce.

Na městské autobusové lince č. 131 (Hradčanská – Zelená – U Matěje – Hanspaulka – Bořislavka) od 17. července 1991 došlo k zavedení zkrácených spojů v ranních přepravních špičkách jezdících úsekem: Hradčanská – Hanspaulka. Tyto spoje byly zrušeny nejpozději v roce 1995. Z důvodu výlukové činnosti byla od 3. listopadu 1995 trasa upravena do podoby: Hradčanská – Zelená – Dejvická – Zelená – Na Santince – U Matěje – Hanspaulka – Bořislavka, ale už ode dne 15. března 1996 byla ukončena v zastávce Na Santince. Teprve od 12. července 1996 byla trasa navržena do původní podoby (Hradčanská – Zelená – U Matěje – Hanspaulka – Bořislavka) a bez závleku ke stanici metra Dejvická.



Karosa B 731.04 ev. č. 3674 na lince č. 196 v zastávce Novodvorská. Záběr pochází z 26. června 1991 (Foto: Jan Arazim)

Počínaje dnem 16. září 1991 na lince č. 222 (Českomoravská – Chvaly – Svěpravice – Xaverov – Závod PSVS) byly zavedeny jednotlivé spoje jezdící úsekem: Xaverov – Závod PSVS. Tyto spoje byly provozované pouze v pracovní dny.

Mezi Prosekem a Vysočany byla od 10. října 1991 trasa linky č. 195 (Avia Letňany – Jesenická) nově vedena Vysočanskou ulicí.

Ke znovuzavedení autobusové linky č. 240 došlo od 15. října 1991, kdy vedla trasou: Skalka – Myšlínská – Kablo (pouze ve směru tam) – Léčiva (pouze ve směru tam) – /Radiová/ – Kablo (pouze ve směru zpět) – Léčiva (pouze ve směru zpět) – Kablo (pouze ve směru tam) – V Chotejně – TOS Hostivař – Dolní Měcholupy. Rozsah provozu měla stanoven na sedla a večery pracovních dnů a o sobotách, nedělích a svátcích jezdila celodenně (bez obsluhy zastávky Radiová). Teprve od 3. dubna 1995 byl zaveden celodenní (celotýdenní) provoz. Ještě ke dni 15. října 1991 na lince č. 111 (Skalka – Dolní Měcholupy) byl omezen provoz jen na přepravní špičky pracovních dnů.

Během roku 1992 se rovněž uskutečnilo několik změn a úprav v síti pražských autobusů.

Hned od 1. ledna 1992 na linku č. 250 (Palmovka – Sídliště Rohožník) byl do provozu s cestujícími poprvé nasazen kloubový městský autobus Karosa B 741.1908 ev. č. 6001. Další vozy stejného typu s cestujícími vyjely během ledna 1992.

Už od 2. ledna 1992 byla zavedena nová linka č. 278, která vedla trasou: Českomoravská – Prosek – Čakovická – PAL Kbely – Trabantská – Chaltická – Vinoř. Rozsah provozu měla stanoven jen na přepravní špičky pracovních dnů. Ode dne 18. dubna 1992 byl zaveden celodenní (celotýdenní) omezený rozsah provozu, kdy linku zajišťovaly jen vybrané spoje. Ke zrušení linky č. 278 v uvedené podobě došlo 24. září 2000.

Na lince č. 169 (Lovosická – Cíl) se také uskutečnilo několik změn. Od 6. ledna 1992 nově jezdila v pracovní dny do cca 20 h. Počínaje dnem 18. listopadu 1995 došlo ke zkrácení trasy do úseku: Skalka – Cíl a zároveň byl rozšířen rozsah provozu (stále jen v pracovní dny) do půlnoci, ale ode dne 28. června 1997 během letních školních prázdnin byl opět zkrácen do cca 20 h. V trase: Skalka – Cíl setrvala autobusová linka č. 169 jen do 4. října 1997.

Patrně z důvodu výluky od 13. ledna 1992 došlo na lince č. 203 (Jižní Město – Vavřenova) ke zkrácení



Karosa B 732.20 ev. č. 5488 na lince č. 204 v obratišti Léčiva (nyní Zentiva) dne 10. dubna 1992. Autobus měl jednu z prvních celovozových reklam (Foto: Jaroslav Veselý)

trasy do zastávky Jakobiho. Do původní podoby (tj. až na Jižní Město) se trasa vrátila od 30. srpna 1993.

Na linkách č. 226 a 227 od 18. ledna 1992 proběhly úpravy jejich tras. Linka č. 226 nově jezdila ve zkráceném úseku: Opatov – Hrnčíře a linka č. 227 pak jezdila trasou: Opatov – Mikulova – Protivova – Poliklinika Háje – Donovalská – Opatov – Kateřinky – Ke mlýnu. U obou linek zůstal zachován celodenní (celotýdenní) rozsah provozu.

Ode dne 22. dubna 1992 v oblasti Spořilova byla trasa autobusové linky č. 118 nově vedena Lešanskou ulicí.

Z důvodu výlukové činnosti došlo u autobusové linky č. 223 k několika změnám trasy. Nejprve, od 1. června 1992, byla vedena trasou: Českomoravská – Chvaly – Na Chvalce – Khodlova – Jeřická – Běluňská a od 1. července 1993 ze zastávky Na Chvalce byla odkloněna přes zastávku Vojická do zastávky Jeřická, kde se nacházela konečná. Až od 28. srpna 1993 ze zastávky Na Chvalce nově vedla přes zastávky Vysokovská (pouze ve směru tam) a Khodlova (pouze ve směru zpět) do konečné Běluňská (později Horní Počernice, Ratibořická a nyní Sídliště Horní Počernice). Rozsah provozu i nadále zůstal celodenní (celotýdenní).

Od 1. července 1992 na lince č. 211 (Lužiny – Nové Butovice; jezdící pouze v uvedeném směru a jen v ranní přepravní špičce pracovních dnů) byl omezen provoz, kdy v době letních školních prázdnin nově nebyla provozovaná. Ke zrušení „dvěstějednáctky“ v této podobě došlo k datu 12. listopadu 1994.



Ikarus 280.08 ev. č. 4280 na lince č. 184 v Mukařovského ulici poblíž stanice Luka, kde se od roku 1994 nachází také stejnojmenná stanice metra. Záběr byl pořízen 9. července 1992 (Foto: Jaroslav Veselý)



Karosa B 732.20 ZTP ev. č. 5213 v ulici K Moravině ve Vysočanech 11. února 1993. Za povšimnutí stojí tehdejší označení linky v autobusu (Foto: Ivo Mahel)



Karosa B 732 ZTP - R ev. č. 5717/II na lince č. 3 v terminálu Zličín 20. července 2004 (Foto: Tomáš Pfeifer)



Karosa B 732 ZTP - R ev. č. 5424/II na lince č. 1 v zastávce Florenc (v Křížkové ul.). Právě zastávka Florenc se stala přestupním uzlem mezi spoji invalidních linek. Záběr pochází z 18. ledna 2008 (Foto: Zdeněk Liška)

Mezi 7. červencem 1992 až 30. červnem 1994 byla z důvodu oprav, přeložek a výstavby místních pozemních komunikačních tras linky č. 241 (Smíchovské nádraží – Lipence) odkloněna ulicí Ke Krňovu. Následně byla odkloněna přes zastávku Kostrounek.

Počínaje dnem 31. srpna 1992 byla opět zavedena autobusová linka č. 275, která ale nově vedla trasou: Kačerov – Nemocnice Krč – U tří svatých – Beřtář. Rozsah provozu měla stanoven pouze na pracovní dny, přičemž celou „dvěstěsedmdesátipětku“ tvořily jen vybrané spoje. V uvedené podobě setrvala do 1. dubna 1997.

Významnou novinkou pražského dopravního podniku se stalo zavedení první autobusové linky určené pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu. První taková byla zavedena od 1. října 1992 a spojovala Náměstí Republiky se sídlištěm Černý Most, kde se nacházely (a nachází) bezbariérové byty. Autobusová linka byla zpočátku interně označena č. 499, později PN 001 a nakonec získala úřední (licenční) označení č. 102001. V roce 1995 v Praze existovaly tři takové linky a na počátku roku 2000 pak dvě (č. 1 a 3). Právě v roce 2000 linka č. 1 vedla trasou: Chodov – Florenc – Bryksova a linka č. 3 vedla trasou: Zličín – Florenc – Sídliště Ďáblice. Obě linky byly

v praxi označeny mezinárodním piktogramem pro tělesně postižené (invalidním vozíkem). Rozsah provozu měly stanoven na pracovní dny, přičemž v centru města měly přestupní bod, kde na sebe jednotlivé spoje navazovaly. Následně došlo k několika dalším úpravám na těchto linkách.

Prokazatelně v roce 2005 linka č. 1 (licenční č. 103001, interně č. 799) vedla trasou: Chodov – Bryksova a linka č. 3 (licenční č. 103003, interně č. 798) vedla trasou: Zličín – Sídliště Řepy – Sídliště Ďáblice – U Spojů. V roce 2023 existovala pouze jedna linka, která měla upravenou trasu (Chodov – Florenc – Chodov, interně č. 289) a označení H 1. Písmeno H (= handicap) se používalo asi od roku 2010. Z důvodů postupného nasazování nízkopodlažních autobusů pak linky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu ztrácely smysl. Nakonec v pátek 26. července 2024 naposledy vyjela linka H 1 a od soboty 27. července 2024 byla definitivně zrušena. Pro provoz na výše uvedených linkách bylo upraveno celkem deset starších autobusů Karosa B 732. Tyto pak nahradily čtyři nízkopodlažní autobusy Iveco-Crossway (uzpůsobené pro provoz na těchto linkách).

Na lince č. 272 došlo od 1. prosince 1992 k úpravě trasy do podoby: Karlov – I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Běloцерkevská. Nově tak opět obousměrně

obsluhovala zastávku I. P. Pavlova. V uvedené trase setrvala jen do 27. února 1993, kdy byla zrušena.

V prosinci 1992 došlo k zavedení další nové linky. Šlo o autobusovou linku č. 279, zavedenou od 19. prosince 1992, která tehdy vedla trasou: Palmovka – Prosecká – U spojů – Kostelecká (nyní Ďáblice) – Březiněves. Rozsah provozu měla stanoven na večery a přepravní špičky pracovních dnů, ale do Březiněvsi zajížděly vybrané spoje jen v přepravních špičkách pracovních dnů.

Ode dne 21. prosince 1992 byla trasa linky č. 228 upravena do podoby: Skalka – Černokostecká – Štěrboholská – Dubeček – Škola Dubeč (původně Dubeč) – Dubeč. Dle dobových materiálů z ledna 1994 na lince už měl existovat celodenní (celotýdenní) rozsah provozu, kdežto v „Seznamu linek a zastávek metra, tramvají a autobusů MHD v Praze“ z května 1995 se uvádí rozsah provozu pouze v přepravních špičkách pracovních dnů a v odborných publikacích se uvádí termín zavedení celodenního (celotýdenního) provozu až ode dne 1. listopadu 1997.

Také během roku 1993 proběhly změny v linkovém vedení pražských autobusů. Jednalo se většinou ale o úpravy již stávajících linek.

Hned od 16. ledna 1993 došlo k prodloužení trasy městské autobusové linky č. 167, která od té doby nově zajížděla (a zajíždí) před budovu Nemocnice



Autobus Iveco – Crossway LE CITY 12,8.2461 ZTP ev. č. 4504 na lince č. 1 v zastávce I. P. Pavlova. Snímek zachytil fotograf dne 10. května 2024, tedy v posledním období provozu této speciální linky (Foto: Zdeněk Liška)

Na Homolce. Rozsah provozu i nadále zůstal celodenní (celotýdenní). Od uvedeného data tak trasa má podobu: Na Knížecí – Kotlářka – Sídliště Homolka – Nemocnice Motol – Nemocnice Na Homolce.

Ke dni 27. února 1993 proběhly změny hned na sedmi linkách. Tyto změny uvádíme v tabulce, přičemž ve sloupci „Trasa“ jsou v závorce uvedeny změny oproti výchozímu stavu.

Číslo linky Trasa

125	Řásnovka (dříve Revoluční) – Bořislavka (v této trase linka zrušena)
135	Bělocerkevská (průjezdná konečná) – Florenc (trasa zkrácena)
148	Podolská vodárna – Kavčí hory (trasa zkrácena)
151	Českomoravská – Nový Střížkov – Madlina – Lovosická (trasa upravena)
168	Smetanovo divadlo – Pod šancemi (v této trase linka zrušena)
199	Smíchovské nádraží – Sídliště Lhotka – Nové Dvory, v úseku: Sídliště Lhotka – Nové Dvory provoz jen v přepravní odpolední špičce pracovních dnů ve směru tam (nově provoz v ranní přepravní špičce pracovních dnů ve směru na Smíchovské nádraží a v odpolední přepravní špičce pracovních dnů opačně; linka neprovozovaná během letních školních prázdnin)
272	Karlov – Bělocerkevská (v této trase linka zrušena)

Od 3. května 1993 byla trasa linky č. 248 upravena do podoby: Smíchovské nádraží – Lihovar – Serpentina – Filmové ateliéry – Na vrškách – (Högerova – Chaplinovo náměstí – Sídliště Barrandov) – Lamačova (původně Sídliště Barrandov; zastávka se nacházela v ulici K Barrandovu) – Nový Slivenec – Smaragdová – K Holyni – Slivenec – Pod mezí – Holyně, přičemž přes barrandovské sídliště (zastávky Högerova, Chaplinovo náměstí a Sídliště Barrandov) jezdily vybrané spoje v sedlech pracovních dnů v době od cca 7:00 h do cca 14:00 h a v ostatních obdobích dne pak spoje jezdily přes zastávku Lamačova. K datu 1. dubna 1996 na závleku přes barrandovské sídliště přibyla zastávka Štěpařská. Z důvodu výluky byla od 1. července 1998 trasa linky číslo 248 obousměrně vedena ulicí K Barrandovu přes zastávku Geologická, odkud jedna větev vedla do barrandovského sídliště a druhá pokračovala přes Pražský okruh dál do Slivence (resp. do Holyně). Zanedlouho, od 1. srpna 1998, při cestě na Smíchov, byl zaveden závlek do zastávky Filmové ateliéry, odkud autobusy pokračovaly zpět a znovu obsloužily zastávky Na vrškách. Ode dne 22. března 1999 spoje přes barrandovské sídliště začaly jezdit v pracovní dny a přes zastávku Lamačova pak v nepracovní dny (soboty, neděle a státní svátky). Počínaje dnem 1. září 1999 byla trasa „dvěstěčtyřicet-osmičky“ upravena tak, že spoje jedoucí na Smíchov obsloužily zastávku Filmové ateliéry, odkud se vrátily do ulice K Barrandovu a přes zastávku Terasy (obsluhovaná pouze v uvedeném směru) směřovaly na Smíchov. V opačném směru vedly v původní trase, tj. přes zastávku Serpentina (obsluhovaná pouze ve směru do Holyně). K datu 22. ledna 2000 byla trasa trvale vedena přes barrandovské sídliště (tzn., že přestala být obsluhována zastávka Lamačova). Ode dne 31. srpna 2002 na trase (nejen) „dvěstěčtyřicet-osmičky“ došlo

k přemístění a přejmenování zastávky Sídliště Barrandov na nový název Poliklinika Barrandov.

Ještě ke dni 3. května 1993 byla zavedena nová autobusová linka č. 280, která vedla trasou: Českomoravská – Prosek – Jilemnická (nyní Bakovská) – Ctěnice – Vinoř. Rozsah provozu měla stanoven jen na přepravní špičce pracovních dnů. Zřejmě od 4. září 1995 byl rozsah provozu upraven tak, že v ranní přepravní špičce pracovních dnů jezdila z Vinoře do Prahy a v odpolední přepravní špičce pak z Prahy do Vinoře.

Na autobusové lince č. 162 byla od 28. srpna 1993 trasa prodloužena do podoby: Ke Stírce – Vozovna Kobylisy – Pruněřovská – Měděnecká – Bílenecké náměstí (původně Dolní Chabry či Mateřská škola) – Dolní Chabry. Důvodem prodloužení bylo vybudování nového obratiště a též úpravy pozemních komunikací. Rozsah provozu i nadále zůstal celodenní (celotýdenní).

Počínaje dnem 30. srpna 1993 na lince č. 271 došlo k prodloužení trasy do podoby: Skalka – Sídliště Petrovice – Jakobiho – Háje, přičemž úsekem Sídliště Petrovice – Háje jezdily spoje jen v přepravních špičkách pracovních dnů. Už od 1. července 1994 všechny spoje jezdily na Háje.

Zavedení účelové autobusové linky č. 459 přišlo ke dni 20. prosince 1993, kdy vedla trasou: Nové Butovice – Ovčí hájek – Malá Ohrada – Píškova – Velká Ohrada. Rozsah provozu měla stanoven pouze na ranní přepravní špičku pracovních dnů. Za necelý rok, od 12. listopadu 1994, obdržela nové označení č. 211.

Ode dne 18. prosince 1993 byla znovu zavedena autobusová linka č. 235, která tehdy vedla polookružní trasou: Nové Butovice – Píškova – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Píškova – Nové Butovice.

Rozsah provozu měla celotýdenní s tím, že nejezdila v ranní přepravní špičce pracovních dnů. Postupem času došlo k dílčím úpravám v rozmístění a přejmenování některých zastávek. Počínaje dnem 11. prosince 2011 byl zaveden celodenní (celotýdenní) rozsah provozu a k datu 7. dubna 2015 přišlo zrušení linky č. 235.

Během roku 1994 se uskutečnily další změny v síti pražských autobusů. Od 1. dubna 1994 uzavírá smlouvy s jinými (soukromými) dopravci organizace Ropid namísto pražského dopravního podniku. Nasazení prvního nízkopodlažního dvounápravového autobusu do pravidelného provozu v Praze (fakticky v České republice) přišlo ke dni 7. listopadu 1994. Jednalo se o autobus Neoplan N 4014/3. Výrazné změny v linkovém vedení přineslo otevření úseku metra V. B (Nové Butovice – Zličín; úsek otevřen dne 11. listopadu 1994) a po něm navazující změny v povrchové dopravě. Během prosince 1994 bylo v areálu hostivařských Ústředních dílen zřízeno nové sídlo ředitelství odštěpného závodu Autobusy.

Mezi 15. únorem až 15. prosincem 1994, z důvodu výluky, byla trasa linky č. 163 odkloněna po Průmyslové ulici přes zastávku Perlit (pouze ve směru do Štěrbohol). Další změny proběhly ještě během roku 1995, ovšem nejvýznamnější bylo zavedení (od 30. května 1995) vybraných spojů jezdících úsekem: Štěrboholy – Dolní Počernice – Bezděkovská. Zároveň tou dobou došlo k přejmenování a přemístění některých zastávek.

Linky č. 220 (Dolní Měcholupy – Křeslice) a 242 (Háje – TOS Hostivař) od 22. února 1994 začaly obsluhovat zastávku V Chotejně, ale pouze ve směru zpět (tj. směrem do centra). Trasa linky č. 220 od 1. července 1994 byla nově vedena přes Sídliště Petrovice do zastávky Dolnokřeslická (původně AroNovo náměstí), ale ve zbývajících úsecích zůstala beze změn.

U linky č. 199 (Smíchovské nádraží – Nové Dvory) začaly od 1. března 1994 všechny spoje projíždět celou trasu.

Ode dne 5. dubna 1994 byla prodloužena trasa linky č. 236 do podoby: Nádraží Holešovice – Kuchyňka – Vychovatelna – Ke Stírce – Kobyliské náměstí – Dunajecká – Krakov – Visla – Bohnice



Karos C 734.23 ev. č. 3049 na Jenerálce 30. května 1994. Autobus byl vypraven buď na linku č. 116 nebo 161 (Foto: Jan Arazim)

(nyní Staré Bohnice) – Zámky. Rozsah provozu byl i nadále stanoven na přepravní špičky pracovních dnů. V uvedené podobě „dvěstěčtyřicestka“ setrvala do 27. ledna 2001, kdy byla zrušena.

V trase: Chodov – Sídliště Petrovice byla mezi 1. červencem 1994 až 2. dubnem 1995 dočasně zrušena městská autobusová linka č. 115. Od 3. dubna 1995 došlo k jejímu obnovení, ale v upravené trase: Chodov – Benkova – Donovalská – Opatov – Ke Kateřinkám – Háje. Rozsah provozu i nadále zůstal stanoven jen na přepravní špičky pracovních dnů. V uvedené podobě linka č. 115 setrvala jen do 18. listopadu 1995.



Zbrusu nový nízkopodlažní autobus Neoplan N 4014/3 v garáži Kačerov. Vůz tehdy ještě neměl ev. č., piktogramy a další nutné provozní náležitosti. Nedatovaný záběr pochází z poloviny 90. let (Zdroj: Archiv DP Praha)

K dočasnému odklonu trasy linky č. 154 (Koleje Jižní Město – Skalka) ze zastávky Newtonova přes zastávky Jakobiho a Sídliště Petrovice došlo od 1. července 1994, ale od 30. srpna 1997 jezdila „stopadesátčtyřka“ opět přes zastávku Morseova. Počínaje dnem 18. listopadu 1995 byly trasa a provoz mírně upraveny. Trasa nově vedla v podobě: Koleje Jižní Město – Brodského – Skalka, přičemž v úseku Koleje Jižní Město – Brodského jezdily spoje pouze v ranní přepravní špičce pracovních dnů. V úseku Skalka – Brodského i nadále existoval celotýdenní rozsah provozu. Od 16. února 1998 byly zavedeny samostatné spoje jezdící v úseku: Koleje Jižní Město – Brodského. Jejich provoz existoval ve dnech školního vyučování a pouze v ranních hodinách.

V období mezi 19. červencem 1994 až 3. květnem 1995 linka č. 160 jezdila trasou: Dejvická – V Podbabě – Mrazírny – Sídlištní – Žákovská. Další odklon trasy (Dejvická – V Podbabě – Roztocká – Sídlištní – Lysolaje – Žákovská) vstoupil v platnost od 17. března 1998, ale ke dni 1. září 1999 se trasa vrátila do původní podoby (Dejvická – V Podbabě – Břetislavka – Žákovská – Lysolaje). Důvodem výše uvedených odklonů byly výluky pozemních komunikací.

Od 1. září 1994 byla znovu zavedena autobusová linka č. 126, která nově vedla trasou: Smíchovské nádraží – Lihovar – Geologická – Högerova – Štěpařská – Chaplinovo náměstí – Sídliště barrandov – Pražská čtvrť. Rozsah provozu měla celodenní (celotýdenní) a byly na ni nasazovány kloubové autobusy.

Ještě ke dni 1. září 1994 byla trasa linky č. 204 upravena do podoby: Roztyly – Hotel Košík – Chodovec – Šperlova – Háje – Sídliště Petrovice – Bolevecká – Nádraží Hostivař – Kablo – Léčiva. Rozsah provozu byl i nadále stanoven na přepravní špičky

pracovních dnů. K dalšímu odklonu trasy „dvěstěčtyřky“ došlo od 20. listopadu 1995, kdy měla podobu: Chodov – Benkova – Donovalská – Opatov – Ke Kateřinkám – Háje – Sídliště Petrovice – Bolevecká – Nádraží Hostivař – Kablo – Léčiva. K datu 16. února 1998 došlo ke zkrácení trasy do úseku Opatov – Léčiva a současně byl upraven rozsah provozu tak, že v ranní přepravní špičce pracovních dnů jezdila ve směru tam (tj. Opatov – Léčiva) a v odpolední přepravní špičce pracovních dnů jezdila ve směru zpět (tj. Léčiva – Opatov). V uvedené podobě linka č. 204 setrvala do 26. ledna 2002, kdy byla zrušena.

Autobusová linka č. 254 se od 15. září 1994 vrátila do původní trasy Dejvická – Jenerálka – Škola Nebušice – Přední Kopanina – K Tuchoměřicům – Letiště Ruzyně, přičemž úsekem Přední Kopanina – Letiště Ruzyně jezdily vybrané spoje v přepravních špičkách pracovních dnů.

U autobusové linky č. 180 (Sídliště Řepy – Kafkova) od 1. listopadu 1994 došlo k odklonu trasy, kdy ze zastávky Hlušičkova (původně Háje) vedla souběžně s tramvajovou tratí přes zastávku Slánská (Makovského ulicí).

V souvislosti s otevřením úseku metra V. B (Nové Butovice – Zličín; úsek otevřen dne 11. listopadu 1994) vstoupily v platnost změny v linkovém vedení povrchové dopravy. Tyto začaly platit ode dne 12. listopadu 1994. V tabulce uvádíme přehled dotčených autobusových linek. Seřazeny jsou dle číselného označení linek. Trasy jsou uvedeny již ve stavu po provedených úpravách, přičemž v závorce jsou zmíněny úpravy oproti výchozímu stavu. Pokud není uveden rozsah provozu, jedná se o shodné parametry, které platily ještě před nastalými změnami nebo o celodenní (celotýdenní) rozsah provozu.

Číslo linky Trasa

130	Na Knížecí – Nové Butovice (zkrácení trasy)
164	Depo Zličín – Zličín – Sídliště Zličín (původně Chabská či Zličín, Radost) – Škola Řepy – Ke Kaménce – Bazovského – Slánská – Bílá hora; v úseku: Depo Zličín – Zličín jen vybrané spoje (změna trasy)
174	Špejchar – Vypich – Píškova – Červeňanského – Velká Ohrada (změna trasy)
184	Nové Butovice – Konstruktiva (v této trase zrušena) Nové Butovice – Bucharova – Mototechna – Konstruktiva – Lýskova – Stodůlky – Luka – Píškova – Nad Malou Ohradou (nově zavedená linka s celotýdenním rozsahem provozu)
219	Nové Butovice – Bucharova – Autocentrum Stodůlky – Mototechna, provoz v přepravních špičkách pracovních dnů kromě letních školních prázdnin (změna trasy a provozu)
225	Nové Butovice – Luka – Konstruktiva – Slánská – Bazovského – (Garáže Řepy)/Žalanského – Drnovská – Sídliště Na Dědině – Divoká Šárka; ke garážím Řepy jen vybrané spoje, v úseku: Žalanského – Divoká Šárka spoje pouze v přepravních špičkách pracovních dnů (změna trasy)
256	Nové Butovice – Řeporyjské náměstí – Safírová – Prvomájová – Nádraží Radotín (zkrácení trasy)
257	Sídliště Řepy – Slánská – Nádraží Zličín – Zličín – Sídliště Zličín – Sobín (změna trasy)



Karosa B 731.04 ev. č. 3973 na lince č. 218 v Litovické ulici 18. března 1995. Tento vůz byl posledním provozním autobusem Karosa B 731.04, který vyjel do pravidelného provozu naposledy 5. prosince 1996 (Foto: Jan Arazim)

Také v roce 1995 se uskutečnilo mnoho změn a úprav v síti pražských autobusů. V souvislosti s prodloužením tramvajové tratě do Sídliště Modřany (uveдена do provozu v květnu 1995) došlo k výraznějším úpravám linkového vedení povrchové, zejména autobusové dopravy. Od 1. července 1995 a od 18. listopadu 1995 vstoupily v platnost další výraznější změny v síti pražských autobusů. Dne 20. října 1995 byl na linku č. 121 poprvé vypraven nízkopodlažní dvounápravový autobus Karosa-Renault CITY BUS. Tehdy se ale jednalo o zkušební provoz, který trval i v roce 1996.

Už od 3. ledna 1995 byla trasa autobusové linky č. 221 prodloužena do podoby: Českomoravská – Chvaly – Na kovárně – Bártlova – Čertousy. Rozsah provozu i nadále zůstal celodenní (celotýdenní).

Počínaje dnem 1. dubna 1995 došlo k několika změnám v linkovém vedení. Trasa linky č. 103 byla upravena do nové podoby: Sídliště Ďáblice – Květnová – U spojů – Na Štamberku (pouze ve směru tam) – Kokořínská (pouze ve směru zpět) – Kostecká – Červený mlýn – Avia sever, přičemž od 8. srpna 1995 zastávky Na Štamberku a Kokořínská byly obousměrně obsluhované. Rozsah provozu byl stanoven (od 1. dubna 1995) jen na přepravní špičky pracovních dnů.

K témuž dni byly linky č. 258 a 279 prodlouženy přes zastávku Prosecká do terminálu Palmovka. Ode dne 8. srpna 1995 byly obě nově vedeny obousměrně přes zastávky Na Štamberku a Kokořínská.

Ještě ke dni 1. dubna 1995 provoz linky č. 255 (Smíchovské nádraží – Strnady) převzal soukromý dopravce Martin Uher (od 1. ledna 2003 pak Uher, s. r. o.).

Ode dne 3. dubna 1995 byla upravena také linka č. 111. Nově vedla trasou: Skalka – Myšlínská – U továren – Dolnoměcholupská – Dolní Měcholupy – Sídliště Horní Měcholupy – Na vartě – Nové Petrovice – Sídliště Petrovice. K témuž dni byl upraven rozsah provozu na pracovní dny v době od cca 5 h do cca 19 h.

Současně byla ke dni 3. dubna 1995 upravena trasa linky č. 216, která měla podobu: Špejchar – Hradčanská – Vozovna Střešovice – Starodejvická – Bořislavka – Horoměřická (pouze ve směru tam) – Červený vrch – Nádraží Veleslavín – Nové Vokovice (původně Aritma Vokovice). Rozsah provozu byl celodenní (celotýdenní), ale úsekem Bořislavka – Nové Vokovice jezdily spoje jen v pracovní dny (od cca 5 h do cca 20 h). Mezi 3. listopadem 1995 až 12. červencem 1996, z důvodu výluky, byla trasa odkloněna do terminálu Dejvická, namísto konečné Špejchar. Tento odklon se týkal i linek č. 108 a 174.



Kloubový Ikarus 280.08 ev. č. 4399 (po GO) s atypickým nátěrem na lince č. 174 ve Cvetkovově (resp. Nárožní) ulici. Snímek fotograf zachytil dne 25. září 1995 (Foto: Jan Arazim)

Také k 10. květnu 1995 došlo k několika změnám v síti pražských autobusů. Důvodem se stala rozsáhlá rekonstrukce Komořanské ulice. Trasy linek č. 117, 165 a 205 byly zkráceny do konečné Cukrovar Modřany. Tehdy náhradní dopravu zajišťovala železnice (linka č. 900, Praha-Modřany, zastávka – Praha-Komořany, zastávka) a autobusová linka č. 465. Oficiální termín ukončení výluky se udává k datu 14. srpna 1995, přičemž po skončení výluky se trasa linky č. 205 vrátila do původní podoby, linka č. 117 byla k 27. květnu 1995 zrušena a linka č. 165 pak jezdila v upravené trase.

V souvislosti s otevřením tramvajové trati Nádraží Braník – Sídliště Modany (trať otevřena ke dni 26. května 1995) došlo od následujícího dne ke změnám linkového vedení v povrchové dopravě. Pro

úplnost dodejme, že původní termín zahájení provozu na nové tramvajové trati měl být už ke dni 20. května 1995.

Na konci května 1995 vyšla publikace s názvem „Seznam stanic a zastávek linek metra, elektrických drah, autobusů a lanové dráhy“. Hned v úvodu je uvedena věta: „Tento ‚Seznam linek MHD‘ je vydán v provizorní úpravě a v omezeném nákladu jen pro služební potřebu z důvodu dalších předpokládaných změn ve vedení linek ještě v roce 1995.“ V tomto materiálu jsou uvedeny změny v linkovém vedení veškeré pražské městské hromadné dopravy, ovšem nezohledňují se zde odklony či výlukové trasy jednotlivých linek. V tabulkách pak jsou dotčené linky uvedeny již s novou

podobou trasy. Samozřejmě, že v publikaci jsou i odchylky oproti reálnému stavu. Přehled obsahuje denní, příměstské, účelové, školní a noční autobusové linky se všemi doslovně opsanými zastávkami ve sledu tak, jak daným směrem šly za sebou. Dobové poznámky jsou uvedeny v kulatých závorkách za poslední – konečnou – zastávkou. Výpis linek a zastávek je čerpaný z dobového materiálu vztahujícího se k datu 27. května 1995. Doplnující informace jsou uvedeny ve vysvětlivkách. Pokud není uvedeno jinak (vyjma účelových, školních a nočních linek), jedná se o denní městské autobusové linky s celodenním a celotýdenním rozsahem provozu. Některé názvy zastávek jsou v publikaci v mírně odlišné podobě, než v jaké by měly být v souladu s pravidly českého pravopisu.

Číslo linky Trasa

- 101 Strašnická; Štěchovická (Z); Nádraží Strašnice; Jawa Strašnice; Želivecká; Jesenická; U lípy; Záběhlická škola; Topolová; Na Groši; Hostivařská; U miliónů; Nádraží Hostivař (Z); U hostivařského nádraží; Plynárna Měcholupy
- 102 Nádraží Holešovice; Jankovcova; Kuchyňka; Rokoska; Vychovatelna; Okrouhlická; Ke Stírce; Kobylické náměstí; Písečná; Pískovna; Dunajecká; Na Pazderce* (Z); Krakov; Zhořelecká; Visla; Bohnice
- 103¹⁾ Sídliště Ďáblice; Ďáblický hřbitov; Květnová; U spojů; Na Štamberku (T); Kokořínská (Z); Kostelecká; Na lukách*; Červený mlýn; Nádraží Čakovice (Z); Avia-Sever
- 104 Na Knížecí; Křížová; Úřad důchodového zabezpečení; Pod Konvářkou* (T); Pod Děvínem; U sklárny; Zlíchov; Hlubočepy; Na srpečku*; Zdravotní středisko; V uličce* (T); Hlubočepská; Slivenecká
- 105 Smíchovské nádraží; Serpentina*; Horní cesta*; Filmové ateliéry; Na Vrškách; Geologická; Terasy; Lihovar; Smíchovské nádraží (V této trase provozovaná jen v ranních přepravních špičkách pracovních dnů.)
Smíchovské nádraží; Lihovar; Terasy; Geologická; Na Vrškách; Filmové ateliéry; Horní cesta*; Serpentina*; Lihovar; Smíchovské nádraží (V této trase provozovaná jen v odpoledních přepravních špičkách pracovních dnů.)

Číslo linky Trasa

- 106 Kavkazská; Čechovo náměstí (T); Koh-i-noor (Z); Ukrajinská; Kloboučnická; Michelská; Hadovitá; Na rolích; Na návrší; Kačerov; Michelský les; Nemocnice Krč; Zálesí; Sulická; Novodvorská; Sídliště Novodvorská; Jílovská; Zatačka; Psohlavců; Nádraží Braník
- 107 Dejvická; Podbaba; Garáže Dejvice*; Hydrologický ústav; V Podbabě; Roztocká*; Mrazírny; Kamýcká; Vysoká škola zemědělská; Místní úřad Suchdol; Suchdol
- 108 Špejchar; Hradčanská; Vozovna Střešovice; Hládkov; Kajetánka; Břevnovská; Vypich; Malý Břevnov; Bílá hora; Pod hřbitovem; Jiviny; Staré náměstí; Ruzyňská škola; Ruzyňská; Divoká Šárka; Vlastina; Sídliště Na Dědině; Ciolkovského; Dlouhá míle*; K letišti; Správa letišť; Na padesátníku*; U hangáru; Letiště Ruzyně (V úseku Sídliště Na Dědině – Letiště Ruzyně jezdí pouze část spojů v přepravních špičkách pracovního dne.)
- 109²⁾ Nový Hloubětín; Kolbenova; Poštovská; Vysočanská radnice; Harfa; K Žižkovu; Balkán; Spojovací; Pod Tábořem; Kolonie; Za horou; Spolská; Laktos; Jahodnice; Lomnická*; U váhy; Dolní Počernice
- 110 Avia-Sever; Nádraží Čakovice (T); Červený mlýn; Trutnovská; Krausova; Avia Letňany; Letňany; Toužimská; Letecké opravny; Jilemnická; Kbely; PAL Kbely; Letecké muzeum; Důstojnické domy; U vodojemu; Čakovická*; Nový Hloubětín; Kbelská; Sídliště Hloubětín; Lehovec; Hejtmanská; Markovská; Kyje; Jiráskova čtvrť; Laktos; Jahodnice; Hostavice
- 111³⁾ Skalka; Plošná*; Mokřanská*; Myšlínská; Kablo (T); V Chotejně; V nových domcích; U továren; TOS Hostivař; Za nadjezdem*; Dolnoměcholupská; Na Návisi; Dolní Měcholupy; Sídliště Horní Měcholupy; Na vartě; Bolevecká; Nové Petrovice; Lessnerova (nyní Poliklinika Petrovice); Rezlerova; Sídliště Petrovice
- 112 Nádraží Holešovice; Jankovcova; Pelc-Tyrolka; Povltavská (T); Trojská; Kazanka; Čechova škola; Kovárna; Zoologická zahrada – Pod Hrachovkou – Podhoří (V úseku Zoologická zahrada – Podhoří jezdí pouze vybrané spoje.)
- 113 Kačerov; Michelský les; Nemocnice Krč; Zálesí; Sídliště Krč; Tempo; Jalodvorská; U zvoničky; Libuše; U libušské sokolovny; Masokombinát Písnice; Výkupní podnik; Ke březině; Písnice
- 114 Kačerov; Michelský les; Nemocnice Krč; Klárův ústav; Ústav mateřství; Zelená louka; Zelené domky; U tří svatých; Předškolní; Kunratice; Šeberák
- 115¹⁾ Chodov; Benkova; Brodského; Donovalská; Litochlebské náměstí; Opatov; Ke Kateřinkám; Metodějova; Háje
- 116 Dejvická; Podbaba; Garáže Dejvice*; Hydrologický ústav; V Podbabě; Břetislavka*; Žežulka*; Šatovka*; Mateřská škola*; Na mlýnku; Kalinův mlýn*; Kuliška*; Korek*; Jenerálka; Horoměřická; Bořislavka
- 117 Nádraží Braník – Cukrovar Modřany (v této trase linka zrušena ke dni 27. května 1995)
- 118 Dvorce; Pod Pekařkou; Nové Podolí; Na strži; Krčská; Budějovická; Na rolích; Na úlehli (Z); Na návrší (T); V zápolí; Depo Kačerov; Starý Spořilov; Roztylské náměstí; Lešanská; Spořilov; Měchenická; Sídliště Spořilov; Hlavní; Lešanská (T); Na pahorku; Roztyly; Dědinova; Chodov; Jarníkova; Na jelenách; Koleje Jižní Město
- 119 Dejvická; Horoměřická (T); Sídliště Červený vrch (Z); Červený vrch; Koospol; Divoká Šárka; Nová Šárka; Dědina; K letišti; Správa letišť; Na padesátníku*; U hangáru; Letiště Ruzyně
- 120 Na Knížecí; Křížová; Úřad důchodového zabezpečení; Pod Konvářkou* (T); Pod Děvinem; U sklárny; Zlíchov; Hlubočepy; Na srpečku*; Zdravotní středisko; V uličce* (T); Hlubočepská; Slivenecká; Chaplinovo náměstí; Sídliště Barrandov; Klukovice
- 121 Roztyly; Na pahorku; Lešanská (Z); Hlavní; Sídliště Spořilov (Z); Spořilov; Severozápadní; Depo Kačerov; V zápolí; Na úlehli (T); Na návrší (Z); Na rolích; Budějovická; Krčská; Na strži (T); Ryšanka (Z); Na staré cestě*; Nádraží Krč*; Višňová; Zálesí; Sulická; Novodvorská; Lhotka; V Zátíší; Frýbortova; Klánova; Korandova; Na lysinách; V mokřinách; Černý kůň*; Nádraží Braník
- 122 Chodov; Kunratický les; U Kunratického lesa* (Z); Volha; U dálnice*; Opatov; Litochlebské náměstí; Donovlská; K obecním hájovnam*; V Horkách; Selská (T); Hostivařské náměstí; Hostivařská; Nádraží Hostivař; Sklářská; V Chotejně; Myšlínská; Kablo; Kovošrot; Léčiva (V úseku Nádraží Hostivař – Léčiva jezdí pouze v pracovní dny a vybrané spoje večer, v sobotu a v neděli.)
- 123 Na Knížecí; Anděl; Klamovka; Kavalírka; Schodová; Na sklonku; Cibulka; U lesíka; Naskové; Průchova; Karenova* (T); Šmukýřka

Číslo linky Trasa

- 124 Dvorce; U školy; U háje; Dobeška; U Dobešky; Zemanka; Zelený pruh (T); U statku; Ryšánka; Antala Staška; Budějovická; Na rolích (Z); Na rolích; Hadovitá; Michelská; Kloboučnická; Ukrajinská; Čechovo náměstí (Z); Koh-i-noor (T); Kavkazská (T); Kodaňská; Bělocerkevská; Želivského (Z); Želivského
- 126 Smíchovské nádraží; Lihovar; Geologická; Högerova; Chaplinovo náměstí; Sídliště Barrandov; Štěpařská; Záhorského; Pražská čtvrť
- 127¹⁾ Nisa; Krakov; Zhořelecká; Odra; Lodžská; Podhajska pole; Pískovna; Písečná; Kobyliské náměstí; Střelnická; Ládví; Štěpničná; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Špitálská; Poštovská; Kolbenova; Nový Hloubětín; Hejtmanská; Generála Janouška; Doležalova; Kapitána Stránského; Poliklinika Černý Most; Sídliště Černý Most II
- 128¹⁾ Smíchovské nádraží; Lihovar; Geologická; Högerova; Chaplinovo náměstí; Sídliště Barrandov (V ranních přepravních špičkách jezdí jen ve směru na Smíchovské nádraží.)
- 129 Smíchovské nádraží; Lihovar; Malá Chuchle; Dostihová; Lahovičky; Lahovice; Zbraslavské náměstí; Elišky Přemyslovny (Z); U Včely – Žabovřesky; Na drahách; Pod zatáčkou; Baně (V zastávce Elišky Přemyslovny staví jen v pracovních dnech od 7,00 do 8,00 hod.)
- 130 Na Knížecí; Anděl; Klamovka; Jinonická (T); U Měchurky; Pod Šmukýřkou; U Waltrovky; Hutmanka; Vidoule; Jinonice; Sídliště Jinonice; Karlštejnská; Nové Butovice
- 131 Bořislavka; Hanspaulka; Dyrinka; Špitálka; U Matěje; Juliska; Na Santince; Zelená; Nemocnice Bubeneč; Nádraží Bubeneč (Z); Sibiřské náměstí; Hradčanská
- 132¹⁾ Na Knížecí; Anděl; Klamovka; Nad Klamovkou; Pod lipkami (T); Podbělohorská; Hybšmanka; Stadión Strahov; Koleje Strahov; Malovanka; Pod Královkou; Hládkov; Vozovna Střešovice; Macharovo náměstí; Pod vyhlídkou; Starodejvická; Bořislavka
- 133 Florenc; U památníku; Tachovské náměstí; Černínova; Biskupcova (T); Basilejské náměstí; Židovské pece (T); Malešická; Třebešín; Na palouku; Hostýnská; Plaňanská; Sídliště Malešice
- 134¹⁾ Podolská vodárna; Doliny; Klikovka; Pražského povstání (T); Pankrác; Zelená liška; Budějovická; Lísek; Nemocnice Krč; Zálesí; Sídliště Krč; Tempo
- 135 Florenc; Rajská zahrada; Na Smetance; Římská; Náměstí Míru; Tolstého; Bělocerkevská; Na Míčánkách; Slovinská; Náměstí Míru; Římská; Na Smetance; Rajská zahrada; Florenc (Polookružní linka.)
- 136 Sídliště Ďáblice; Třebeňská; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Vysočanská radnice; U Vysočanského pivovaru*; Harfa; K Žižkovu; Novovysočanská (Z); Skloněná; Na Krejcárku; Krejcárek; Ohrada; Černínova; Rokycanova; Olšanské náměstí; Flora; Orionka; Vlašimská; Bělocerkevská; Slavia; Bohdalec; Chodovská; Spořilov; Hlavní; Sídliště Spořilov
- 137 Na Knížecí; Ženské domovy* (Z); Santoška; Václavka; Malvazinky; Urbanova; Farkáň; U Waltrovky
- 138 Skalka; Zahradní Město; Cíl; Topolová; Záběhlická škola; U lípy; V korytech; Pod vinicí; Záběhllice*; Bohdalecká; Bohdalec; Svahová; Koh-i-noor (Z); Čechovo náměstí (T); Slovinská (T); Kodaňská
- 139 Želivského; Želivského (T); Bělocerkevská; Kodaňská; Kavkazská (Z); Čechovo náměstí (T); Koh-i-noor (Z); Ukrajinská; Kloboučnická; Michelská; Hadovitá; Na rolích; Na návrší; Kačerov; Nemocnice Krč; Lhotka; Sídliště Lhotka; Hasova; Labe; Družná; Tylova čtvrť; Poliklinika Modřany; Místní úřad Modřany; Plátonova; Petržilova; Pavelkova; Na Beránku
- 140³⁾ Jiřího z Poděbrad; Bořivojova; Olšanské náměstí (T); Rokycanova; Černínova; Ohrada; Krejcárek; Na Krejcárku; Skloněná; Balabenka; Palmovka
- 141 Českomoravská; Harfa; Kbelská; Lehovec; Hejtmanská; Generála Janouška; Doležalova; Kapitána Stránského; Poliklinika Černý Most; Sídliště Černý Most II
- 142⁴⁾ Nové Butovice; Ovčí hájek; Malá Ohrada; Píškova; Nad Malou Ohradou
- 143³⁾ Dejvická; Vozovna Střešovice; Malovanka; Koleje Strahov; Stadión Strahov (Jezdí pouze v pracovní dny a v neděli večer.)
- 144 Nádraží Holešovice; Kuchyňka; Vychovatelna; Ke Stírce; Písečná; Dunajecká; Na Pazderce* (Z); Nisa

Číslo linky Trasa

- 145 Nový Hloubětín; Kolbenova; Poštovská; Vysočanská radnice; Harfa; K Žižkovu; Balkán; Spojovací; Pod Tábořem; Malešické náměstí; Sídliště Malešice; Limuzská; V Rybníčkách; Skalka; Na padesátém; Zahradní Město; Sídliště Zahradní Město; Na Groši; Hostivařské náměstí; Selská; Chudenická; Na Košíku; Přeštická; Donovalská; Litochlebské náměstí; Opatov; U dálnice*; Volha; U kunratického lesa* (T); Kunratický les; Chodov (V úseku Skalka – Nový Hloubětín a v úseku Opatov – Chodov jezdí pouze v přepravních špičkách pracovního dne.)
- 146¹⁾ Želivského; Pod Třebešínem (T); Na palouku; Hostýnská; Plaňanská; Sídliště Malešice; Malešické náměstí; Pod Tábořem; Spojovací; Balkán; K Žižkovu; Harfa; Vysočanská radnice; Poštovská; Kolbenova; Nový Hloubětín
- 147 Dejvická; Podbaba; Garáže Dejvice*; Hydrologický ústav; V Podbabě; Roztocká*; Mrazírny; Kamýcká; Budovec; Místní úřad Suchdol; Vysoká škola zemědělská; Výhledské náměstí; Výhledy
- 148 Podolská vodárna; Doliny; Klikovka; Pražského povstání; Děkanka*; Na hřebenech; Kavčí Hory
- 149¹⁾ Dejvická; Kafkova; Vozovna Střešovice; Malovanka; Koleje Strahov; Stadión Strahov; Hybšmanka; Podbělohorská; Pod lipkami (Z); Nad Klamovkou; Klamovka; Jinonická (T); U Měchurky; Pod Šmukýřkou; U Waltrovky; Hutmanka; Vidoule; Jinonice; Sídliště Jinonice; ZPA Jinonice; Nové Butovice
- 150¹⁾ Kačerov; Nemocnice Krč; Zálesí; Sulická; Novodvorská; Lhotka; Sídliště Lhotka; Hasova; Labe; Zátišská; Mikrotechna; Černý kůň; Nádraží Braník
- 151 Českomoravská; Vysočanská radnice; U pekáren; Pod Krocínkou*; Klíčov*; Klíčovská; Krocínka; Prosek; Starý Prosek; U Kundratky; Nový Střížkov; Madlina; Teplická; Lovosická
- 152 Nádraží Holešovice; Jankovcova; Vychovatelna; Ke Stírce; Písečná; Podhajská pole; Řepínská; Fořtova (Z); Libeňská (T); Čimice; Sídliště Čimice (T); Sídliště Čimice
- 153 Smíchovské nádraží – U otočky (v této trase linka zrušena ke dni 27. května 1995)
- 154 Koleje Jižní Město; Na jelenách; Jarníkova; Chodov; Benkova; Brodského; Donovalská; Šperlova; Brechtova; Prašná (T); Modrá škola; Háje; Horčičkova; Newtonova; Morseova; Sídliště Petrovice; Janovská; Na křečku; Nádraží Horní Měcholupy*; Sídliště Horní Měcholupy; Řepčická; Taškent; Nádraží Hostivař; Hostivařská; Na Groši; Sídliště Zahradní Město; Zahradní Město; Na padesátém; Skalka
- 155 Želivského; Pod Třebešínem; Na palouku; Hostýnská; Plaňanská; Sídliště Malešice
- 156⁴⁾ Nádraží Holešovice; Jankovcova; Kuchyňka; Rokoska; Vychovatelna; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Nový Prosek; Průjezdni; Na hranici*; Aero (T); Dobratická (Z); Letov (T); Tupolevova (Z); Letňany (T); Fryčovická (Z); Krausova (Z); Avia Letňany
- 156 Nádraží Holešovice; Jankovcova; Kuchyňka; Rokoska; Vychovatelna; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Nový Prosek; Průjezdni; Na hranici*; Dobratická (T); Aero (Z); Tupolevova (T); Letov (Z); Fryčovická (T); Letňany (Z); Krausova (T); Avia Letňany (Jezdí s výjimkou ranní přepravní špičky pracovního dne.)
- 157⁴⁾ Tylova čtvrt; Družná; Labe; Hasova; Sídliště Lhotka; Lhotka; Nemocnice Krč; Budějovická (Jezdí jen ve směru na Budějovickou v ranní přepravní špičce pracovního dne.)
- 158 Českomoravská; Vysočanská radnice; Nad Jetelkou*; Prosek; Nový Prosek; Průjezdni; Na hranici*; Aero; Letov; Letňany; Avia Letňany; Krausova; Trutnovská; Červený mlýn; Nádraží Čakovice; U pošty; ZPA Čakovice; Miškovice
- 159 Českomoravská; Vysočanská radnice; Nad Jetelkou*; Prosek; Nový Prosek; Průjezdni; Na hranici*; Dobratická; Tupolevova; Fryčovická; Trutnovská; Červený mlýn; Nádraží Čakovice; Cukrovar Čakovice*; Ke stadionu; Náměstí Jiřího Berana; ZPA Čakovice
- 160 Dejvická; Podbaba; Garáže Dejvice*; Hydrologický ústav; V Podbabě; Břetislavka*; Pod hájem*; Žákovská; Lysolaje
- 161 Dejvická; Horoměřická; Jenerálka; Nad Habrovkou*; Na parcelách; Škola Nebušice; Místní úřad Nebušice; Nebušice
- 162 Ke Stírce; Sídliště Kobylisy; Vozovna Kobylisy; Počeradská; Pruněřovská; Místní úřad Dolní Chabry; Měděnecká; Do rybníčku* (T); Bílenská náměstí; Dolní Chabry

Číslo linky Trasa

- 163 Skalka; Černokostelecká; Hutní základna; Malešická továrna; Na Homoli; Průmyslová; Ústřední; U slunce; U samoobsluhy; Drobná; Štěrboholy; Rtyňská; Dolní Počernice; Nad rybníkem; U Počernického rybníka (Z); Bezděkovská (V úseku Štěrboholy – Bezděkovská jen vybrané spoje.)
- 164 Depo Zličín; Zličín; Sídliště Zličín; Místní úřad Zličín; Stavební stroje; Škola Řepy; Ke Kaménce; Za Slánskou silnicí; Bazovského; Slánská; Nevanova; Žalanského; Pod hřbitovem; Bílá hora
- 165 Jižní Město; Horčičkova; Háje; Modrá škola; Hněvkovského; Mikulova; Opatov; Šeberov; V ladech; Místní úřad Šeberov; Hrnčířský hřbitov; (Hrnčíře; Hrnčířský hřbitov); Šeberák; Kunratice; Předškolní; U tří svatých; Dobronická; Libuš; Jirčanská; Sídliště Libuš; Observatoř Libuš; Sídliště Modřany; Nad roklí; Modřanská rokle; U Libušského potoka; Poliklinika Modřany; Na Havránce; Nádraží Modřany; Cukrovar Modřany; Komořany; Na Šabatce*; Nad Závistí (T); Závist*; Nádraží Zbraslav*; Most Závodu míru; Zbraslavské náměstí; Lahovice; Lahovický most*; Přístav Radotín* (T); Prefa Radotín; Technometra; Janka; Nádraží Radotín; Prvomájová; Safírová*; V Sudech*; Cementárna Radotín (V úseku Cementárna Radotín – Nádraží Radotín jezdí jen vybrané spoje. V průběhu 3. čtvrtletí 1995 začne zajižďet do zastávky Hrnčíře (souvisí se změnou trasy linky č. 226.))
- 166 Českomoravská; Vysočanská radnice; Prosek; Nový Prosek; Průjezdní; Na hranici*; Aero; Letov; Letňany; Avia Letňany; Krausova; Trutnovská; Červený mlýn; Nádraží Čakovice; U pošty; ZPA Čakovice (Z); U čistírny (Z); Králova; Třeboradice; K teplárně; Tryskovická; Teplárna Třeboradice (V úseku Třeboradice – Teplárna Třeboradice jezdí pouze vybrané spoje.)
- 167 Na Knížecí; Anděl; Klamovka; Kotlářka; Weberova; Sídliště Homolka; Pod Šafránkou; Nemocnice Motol; Dětská nemocnice; Na Šafránce; Nemocnice Na Homolce
- 169³⁾ Lovosická; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Nad Jetelkou*; Vysočanská radnice; Harfa; K Žižkovu; Balkán; Spojovací; Pod Tábořem; Malešické náměstí; Sídliště Malešice; Limuzská; V Rybníčkách; Skalka; Na padesátém; Zahradní Město; Cíl
- 170 Jižní Město; Horčičkova; Háje; Modrá škola; Prašná (Z); Brechtova; Šperlova; Mokrá; Na sádce; Chodovec; Na pahorku; Lešanská (Z); Hlavní (T); Spořilov; Severozápadní; Depo Kačerov; V zápolí; Na návrší (T); Kačerov; Michelský les; Nemocnice Krč; Zálesí; Sulická; Novodvorská; Sídliště Novodvorská; Jílovská; Zatáčka; Psohlavců; Nádraží Braník
- 171¹⁾ Kačerov; Nemocnice Krč; Zálesí; Sídliště Krč; Tempo; Jalodvorská; U zvoničky; Libuš; U libušské sokolovny; Masokombinát Písnice
- 172 Smíchovské nádraží; Lihovar; Malá Chuchle; Dostihová; Kazínská; Náměstí Omladiny; Starochuchelská; Radotínská; Závodíště Chuchle*; Zahradnictví; Prefa Radotín; Přístav Radotín*; Lahovičky; Dostihová; Malá Chuchle; Lihovar; Smíchovské nádraží (Polookružní linka.)
- 173 Násirovo náměstí; Místní úřad Modřany; Poliklinika Modřany; Tylova čtvrť; Na Cikorce (Z); Družná (T); Ke schodům (T); Tyršova čtvrť; Dárlwinova; Lehárova; Modřanská škola; Nádraží Modřany; K Vystrkovu; Baba II; Baba I; Hornocholupická; Na Beránku; Cholupický vrch; Cholupické rozcestí; Kovo Cholupice*; Točná
- 174 Velká Ohrada; Červeňanského; Píškova; Amforová; Luka; Kovářova; Mládí; Nová kolonie; Nárožní; Bucharova; K Vidouli; Motol; Dětská nemocnice; Šafránecká; Vypich; Břevnovská; Kajetánka; Hládkov; Vozovna Střešovice; Hradčanská; Špejchar
- 175 Nádraží Holešovice; Jankovcova; Kuchyňka; Rokoska; Vychovatelna; Okrouhlická; Ke Stírce; Sídliště Kobylisy; Mirovická; Vozovna Kobylisy; Bojasova; Šimůnkova; Šimůnkova I. (T) (Provoz v zast. Šimůnkova I. jen 7,00 až 8,00 hod. v pracovní dny.)
- 176 Karlovo náměstí; Jiráskovo náměstí; Arbesovo náměstí; Kinského zahrada; Kobrova; Holečkova; Hřebenka; U Palaty; Stadión Strahov
- 177 Nisa; Krakov; Zhořelecká; Odra; Lodžská; Podhajska pole; Pískovna; Písečná; Kobyliské náměstí; Střelnická; Ládví; Štěpničná; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Vysočanská radnice; U Vysočanského pivovaru*; Harfa
- 178 Roztyly – Zelený pruh (v této trase linka zrušena ke dni 27. května 1995)
- 179 Letiště Ruzyně; U hangáru; Na padesátníku*; Správa letišti; K letišti; Dědina; Nová Šárka; Divoká Šárka; Libocká; Petřiny; Obchodní dům Petřiny; Koleje Větrník (Z); Nad Markétou; Vypich; Šafránecká; Dětská nemocnice; Motol; K Vidouli; Nušlova; Nové Butovice

Číslo linky Trasa

- 180³⁾ Sídliště Řepy; Blatiny; Slánská; Hlušičkova; Motol; Dětská nemocnice; Vypich; Břevnovská; Kajetánka; Hládkov; Vozovna Střešovice; Kafkova
- 181 Sídliště Čimice; Sídliště Čimice (Z); Čimice; Libeňská (Z); Fořtova (T); Okořská (T); Přívorská; Závod STE*; Vozovna Kobylisy; Bojasova; Šimůnkova; Sídliště Ďáblice; Třebenická; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Krocínka; Klíčovská; Klíčov*; Pod Krocínkou*; U pekáren; Špitálská; Poštovská; Kolbenova; Nový Hloubětín; Kbelská; Sídliště Hloubětín; Sídliště Lehovec; Žárská* (Z); Hejtmanská; Markovská; Kyje; Jiráskova čtvrť; Pávovské náměstí; Radiová; Barvy a laky*; Kablo; Sklářská; Nádraží Hostivař
- 182¹⁾ Kloboučnická; Michelská; Hadovitá; Na rolích; Na návrší; Kačerov; Michelský les; Nemocnice Krč; Zálesí; Sídliště Krč; Tempo; Nové dvory; Cílkova; Lhotecký les; Sídliště Lhotka (T); Sídliště Lhotka
- 183¹⁾ Vozovna Kobylisy; Bojasova; Šimůnkova; Sídliště Ďáblice; Třebenická; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Špitálská; Poštovská; Kolbenova; Nový Hloubětín; Kbelská; V chaloupkách*; Českobrodská; Perlit; Technoplyn*; Stavoservis*; Radiová; Barvy a laky*; Kablo; Sklářská; Nádraží Hostivař; Taškent; Řepčická; Sídliště Horní Měcholupy; Na vartě; Bolevecká; Nové Petrovice; Lessnerova; Rezlerova; Sídliště Petrovice
- 184 Nové Butovice; Nové Butovice (T); Nušlova; Bucharova; Autocentrum Stodůlky; Mototechna; Konstruktiva; Lýskova; Stodůlky; Vackova; Luka; Amforová; Píškova; Nad Malou Ohradou
- 185 Českomoravská; Vysočanská radnice; Prosek; ČSAD Klíčov; Čakovická*; U vodojemu; Důstojnické domy; Letecké muzeum; PAL Kbely; Kbely; Jilemnická; Letecké opravny
- 186 Čekomoravská; Harfa; Kbelská; Lehovec; Hutě; Jordánská; Lipnická; Plynárna Satalice; Budovatelská; Nádraží Satalice (T); Místní úřad Satalice; Satalice
- 187 Palmovka; U Kříže; Kelerka; Prosecká; Prosek; Sídliště Prosek; Liberecká; Vychovatelna; Nádraží Holešovice
- 188 Želivského; Pod Třebešínem (T); Na palouku; Hostýnská; Plaňanská; Sídliště Malešice; Limuzská; Dobročovická; Strašnická; Nádraží Strašnice; Jawa Strašnice; Želivecká; Jesenická; V korytech; Pod vinicí; Záběhlice*; Bohdalecká; Chodovská; Plynárna Michle; Michelská; Kloboučnická; Jezerka; Sdružení; Pankrác; Sídliště Pankrác; Kavčí Hory
- 189 Kačerov; Nemocnice Krč; Zálesí; Sídliště Krč; Tempo; Nové Dvory; Cílkova; Lhotecký les; Sídliště Lhotka
- 190 Budějovická – U otočky (v této trase linka zrušena ke dni 27. května 1995)
- 191 Na Knížecí; Anděl; Klamovka; Nad Klamovkou; Pod lipkami (T); Podbělohorská; Spiritka; Televizní věž; Rozýnova; U Ladronky; Štefkova; Vypich; Vypich (T); Nad Markétou; Koleje Větrník (T); Obchodní dům Petřiny; Petřiny
- 192 Budějovická; Lísek; Rosečská*; Nad rybníky*; Dolnokrčská; Na vrstevnici; Pod Ryšánkou; Vlnitá; Ke Krči; Pobřežní cesta; Přístaviště; Serpentina*; Horní cesta*; Filmové ateliéry; Na vrškách; Högerova; Chaplinovo náměstí; Sídliště Barrandov (V úseku Pobřežní cesta – Sídliště Barrandov jezdí pouze v pracovní dny do cca 20 h.)
- 193 Náměstí bratří Synků; Nuselská radnice; Palouček; Pražského povstání; Pankrác; Sídliště Pankrác; Krčský hřbitov; Na strži; Ryšánka; Antala Staška; Budějovická; Lísek; Michelský les; Nemocnice Krč; Klárův ústav; Ústav mateřství; Zelená louka; V lískách (Z); Mikrobiologický ústav
- 194¹⁾ Koleje Jižní Město; Na jelenách; Jarníkova; Chodov; Benkova; Brodského; Přeštická; Na Košíku; Chudenická; Selská; Hostivařské náměstí; Na Groši; Sídliště Zahradní Město; Zahradní Město; Skalka; Plošná*; Mokřanská*; Myšlínská; Kablo; Kovošrot; Léčiva (V úseku Léčiva – Selská nejede v ranních přepravních špičkách ve směru od Léčiv.)
- 195 Avia Letňany; Letňany; Letov; Aero; Na hranici*; Průjezdni; Nový Prosek; Prosek; Vysočanská radnice; Harfa; K Žižkovu; Balkán; Spojovací; Pod Tábořem; Malešické náměstí; Sídliště Malešice; Limuzská; V Rybníčkách; Skalka; Na padesátém; Zahradní Město; Cíl; Hlohová; Jabloňová; Jesenická
- 196¹⁾ Kačerov; Nemocnice Krč; Zálesí; Sulická; Novodvorská; Sídliště Novodvorská; Jílovská; Vrbova (T); Ve studeném; Ke Krči; Přístaviště; Lihovar; Smíchovské nádraží

Číslo linky Trasa

- 197¹⁾ Na Knížecí; Křížová; Úřad důchodového zabezpečení; Pod Konvářkou* (T); Pod Děvínem; U Sklářny; Lihovar; Přístaviště; Ke Krči; Ve studeném; Vrbova (Z); Jílovská; Sídliště Novodvorská; Novodvorská; Lhotka; Sídliště Lhotka; Lhotecký les; Cílkova; Nové dvory; Přírodní; Pavlíkova; Jirčanská; U Libušské sokolovny; Masokombinát Písnice; U studánky; Na proutcích*; Na jelenách; Jarníkova; Chodov; Na sádce; Litochlebské náměstí; Mikulova; Hněvkovského; Modrá škola; Háje
- 198 Masokombinát Písnice; U libušské sokolovny; Jirčanská; Pavlíkova; Přírodní; Nové dvory; Cílkova; Lhotecký les; Sídliště Lhotka; Lhotka; Novodvorská; Sídliště Novodvorská; Jílovská; Vrbova (T); Ve studeném; Ke Krči; Přístaviště; Lihovar; Smíchovské nádraží
- 199¹⁾ Smíchovské nádraží; Lihovar; Přístaviště; Ke Krči; Ve studeném; Výzkumný ústav A. S. Popova; Sídliště Novodvorská; Novodvorská; Nové Dvory; Cílkova; Lhotecký les; Sídliště Lhotka; Lhotka; Novodvorská; Sídliště Novodvorská; Jílovská; Vrbova; Ve studeném; Ke Krči; Přístaviště; Lihovar; Smíchovské nádraží (Polookružní linka.)
- 200 Nádraží Holešovice; Ke Stírce; Podhajska pole; Lodžská; Odra; Zhořelecká; Visla
- 201¹⁾ Visla; Zhořelecká; Krakov; Na Pazderce* (T); Dunajecká; Pískovna; Písečná; Kobyliské náměstí; Střelnická; Ládví; Štěpničná; Liberecká; Sídliště Prosek; Prosek; Nový Prosek; Průjezdni; Na hranici*; Aero; Letov; Letňany; Toužimská; Letecké opravny; Jilemnická; Kbely; PAL Kbely; Letecké muzeum; Důstojnické domy (T); Hůlkova
- 202 Nisa; Krakov; Zhořelecká; Odra; Lodžská; Řepínská; Fořtova (Z); Libeňská (T); Čimice; Sídliště Čimice; Spořická; Místní úřad Dolní Chabry; Skládky Chabry; U spojů; Na Štamberku; Kostelecká; Na lukách*; Červený mlýn; Nádraží Čakvice (Z); Avia-Sever
- 203 Jižní Město; Horčičkova; Háje; Modrá škola; Prašná (Z); Brechtova; Šperlova; Mokrá; Na sádce; Chodovec; Na pahorku; Lešanská (Z); Havní (T); Spořilov; Severozápadní; Depo Kačerov; V zápolí; Na návrší (T); Kačerov; V podzámčí; Nad Havlem; Višňová; Zálesí; Sulická; Novodvorská; Sídliště Novodvorská; Jílovská; Vavřenova (V úseku Jižní Město – Kačerov jezdí pouze v přepravních špičkách pracovního dne. V úseku Kačerov – Vavřenova v pracovních dnech do cca 20 h, v sobotu cca od 8,00 do 18,00 hod. a v neděli cca od 12,00 do 20,00 hod.)
- 204¹⁾ Roztyly; Hotel Košík; Chodovec; Na sádce; Mokrá; Šperlova; Brechtova; Prašná (T); Modrá škola; Háje; Horčičkova; Jakobiho; Sídliště Petrovice; Rezlerova; Lessnerova; Nové Petrovice; Bolevecká; Na vartě; Sídliště Horní Měcholupy; Řepčická; Taškent; Nádraží Hostivař; Sklářská; V Chotejně; Myšlínská; Kablo; Kovošrot; Léčiva
- 205 Zelený pruh; U statku; Ryšánka; Antala Staška; Budějovická; Na rolích; Na návrší; Kačerov; Nemocnice Krč; Višňová; Zálesí; Sulická; Novodvorská; Lhotka; Sídliště Lhotka; Hasova; Labe; Družná; Tylova čtvrť; Na Havránce; Nádraží Modřany; Cukrovar Modřany; Komořany (T); Komořany (V úseku Zelený pruh – Kačerov nejedí v sobotu celodenně a v neděli do cca 14,00 hod.)
- 206¹⁾ Strašnická; Štěchovická (Z); Nádraží Strašnice; Jawa Strašnice; Želivecká; Jesenická
- 207 Staroměstská; Řásnovka; Florenc; U památníku; Tachovské náměstí; Černínova; Ohrada
- 208 Želivského; Pod Třebešínem (T); Na palouku; Hostýnská; Plaňanská; Sídliště Malešice; Limuzská; Černokostelecká; Hutní základna (Z); Polygrafická; Teplárna Malešice; Stavební závody; Perlit; Za horou; Spolská; Laktos; Jahodnice; Lomnická*; U váhy; Dolní Počernice
- 209¹⁾ Českomoravská; Vysočanská radnice; Nad Jetelkou*; Prosek; Nový Prosek; Průjezdni; Na hranici*; Aero; Letov; Letňany; Avia Letňany; Krausova; Trutnovská; Červený mlýn; Nádraží Čakovice; U pošty; ZPA Čakovice
- 210 Smíchovské nádraží – U otočky (v této trase linka zrušena ke dni 27. května 1995)
- 211⁴⁾ Nové Butovice; Ovcí hájek; Malá Ohrada; Píškova; Červeňanského; Velká Ohrada
- 212¹⁾ Jižní Město; Horčičkova; Háje; Metodějova; Ke Kateřinkám; Opatov; Litochlebské náměstí; Donovalská; Přeštická; Na Košíku; Chudenická; Selská; Hostivařské náměstí; Hostivařská; Nádraží Hostivař; Sklářská; Kablo; Barvy a laky; Radiová; Průmyslová; Na Homoli; Malešická továrna; Polygrafická; Teplárna Malešice; Stavební závody; Perlt (Jedí pouze v přepravních špičkách pracovního dne a vybraný spoj večer.)

Číslo linky Trasa

- 213 Želivského; Želivského (T); Bělocerkevská; Na Míčánkách (T); Kodaňská; Kavkazská (Z); Koh-i-noor; Svahová; Bohdalec; Chodovská; Spořilov; Hlavní (Z); Lešanská (T); Na pahorku; Chodovec; Na sádce; Litochlebské náměstí; Opatov; Ke Kateřinkám; Metodějova; Háje; Horčíčkova; Jižní Město
- 214¹⁾ Petřiny; Obchodní dům Petřiny; Koleje Větrník (Z); Nad Markétou; Vypich; Malý Břevnov; Bílá hora; Pod hřbitovem; Jiviny; STAST (T); Uhelné sklady
- 215 Kačerov; Nemocnice Krč; Zálesí; Sídliště Krč; Tempo; Nové dvory; Přírodní; Pavlíkova; Sídliště Libuš
- 216 Špejchar; Hradčanská; Vozovna Střešovice; Macharovo náměstí; Pod vyhlídkou; Starodejvická; Bořislavka; Sídliště Červený vrch (Z); Horoměřická (T); Červený vrch; Nádraží Veleslavín; Na pastvinách (T); Nové Vokovice (V úseku Bořislavka – Nové Vokovice jezdí pouze v pracovní dny.)
- 217 Dejvická; Kafkova; Vozovna Střešovice; Hládkov; Pod Královkou; Malovanka; Koleje Strahov; Stadión Strahov; Hybšmanka; Podbělohorská; Pod lipkami (Z); Nad Klamovkou; Klamovka; Anděl; Na Knížecí
- 218 Dejvická; Sídliště Červený vrch (Z); Horoměřická (T); Divoká Šárka; Sklady Zelenina*; Potraviny*; Ruzyněský velkoobchod*; Ciolkovského; Sídliště Na Dědině (V zastávkách Sídliště Červený vrch a Horoměřická staví jen v pracovních dnech od 8,15 do 13,30 hod.)
- 219¹⁾ Nové Butovice; Nové Butovice (T); Nušova; Bucharova; Autocentrum Stodůlky; Mototechna
- 220¹⁾ Pitkovice; Místní úřad Křeslice; Dolnokřeslická; Newtonova; Morseova; Rezlerova; Lessnerova; Nové Petrovice; Bolevecká; Na vartě; Sídliště Horní Měcholupy; Řepčická; Taškent; Nádraží Hostivař; Sklářská; V Chotejně (Z); U továren; TOS Hostivař; Za nadjezdem*; Dolnoměcholupská; Na Návsi; Dolní Měcholupy
- 221 Českomoravská; Harfa; Spalovna; Tesla Hloubětín; Kbelská; Sídliště Hloubětín; Lehovec; Svatojánská; Chlumecká; Chvaly; Vojická; Nádraží Horní Počernice; Lukavecká; Votuzská; Na Kovárně; Bártlova; Čertousy
- 222 Českomoravská; Harfa; Spalovna; Kbelská; Lehovec; Svatojánská; Chlumecká; Chvaly; Na Chvalce; Na vyhlídce; Svépravice; Závod Velaz*; Ke Xaverovu; Xaverov; Závod PSVS (V úseku Svépravice – Xaverov a Xaverov – Závod PSVS jezdí pouze vybrané spoje.)
- 223 Českomoravská; Špitálská; Poštovská; Kolbenova; Nový Hloubětín; Svatojánská; Chlumecká; Chvaly; Na Chvalce; Khodlova (Z); Vysokovská (T); Jeřická; Běluňská
- 224 Skalka; Zahradní Město; Cíl; Topolová; Záběhlická škola; U lípy; Jesenická; Želivecká; Jawa Strašnice; Nádraží Strašnice; Štěchovická (T); Strašnická
- 225 Nové Butovice; Ovčí hájek; Malá Ohrada; Příškova; Amforová; Luka; Vackova; Stodůlky; Lýskova; Konstruktiva; Bílý Beránek; Slánská; Bazovského; Žalanského; Jiviny; Staré náměstí (T); Ciolkovského; Sídliště Na Dědině; Vlastina; Divoká Šárka (V úseku Žalanského – Divoká Šárka jezdí pouze v přepravních špičkách pracovního dne.)
- 226 Opatov; Šeberov; V ladech; MÚ Šeberov; Hrnčířský hřbitov; Hrnčíře
Ve 3. čtvrtletí dojde ke změně trasy a charakteru linky: bude jezdit pouze v přepravních špičkách pracovních dnů v trase:
Jižní Město; Horčíčkova; Háje; Modrá škola; Hněvkovského; Mikulova; Opatov; Šeberov; V ladech; Místní úřad Šeberov; Hrnčířský hřbitov; Hrnčíře; Hrnčířský hřbitov; Šeberák; Kunratice; Předškolní; U tří svatých; Dobronická; Libuš; Jirčanská; Sídliště Libuš; Observatoř Libuš*; Sídliště Modřany; Nad roklí; Modřanská rokle; U Libušského potoka; Poliklinika Modřany; Na Havránce; Nádraží Modřany; Cukrovar Modřany; Komořany (změna se nikdy neuskutečnila)
- 227 Opatov; Mikulova; Hněvkovského; Poliklinika Háje; K jezeru; Wagnerova; Ke stáčírně; Donovalská; Litochlebské náměstí; Opatov; Ke Kateřinkám; Zdiměřická; Kateřinky; Ke smrčině; Formanská (T); Ve vilkách; Ke mlýnu
- 228¹⁾ Skalka; Černokostelecká; Hutní základna; Malešická továrna; Na Homoli; Průmyslová; Ústřední; Kutnohorská; Dolnoměcholupská; Na Návsi; K Dubečku; Dubeček; Lázeňka; Za Pavilonem (T); Škola Dubeč; Dubeč

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Atlas pražských autobusů 1994–2024.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.