

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PEDAGOGICKÁ
KATEDRA HISTORIE

125 LET TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V PLZNI
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Jiří Jakoubek

Historie se zaměřením na vzdělávání

Vedoucí práce: PhDr. Karel Řeháček, Ph.D.

Plzeň, 2024

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně
s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

V Plzni dne

.....
vlastnoruční podpis

Děkuji PhDr. Karlu Řeháčkovi, Ph.D. za profesionální vedení práce a cenné rady.

ABSTRAKT

Plzeňské městské dopravní podniky byly založeny před 125 lety. Tento rok, konkrétně dne 29. června 2024, slaví výročí od zahájení tramvajového provozu. Dnes tato firma provozuje na území města Plzně tři typy dopravních prostředků. Jsou jimi autobusy, trolejbusy a tramvaje.

Jak město Plzeň, tak i jeho dopravní podniky prošly řadou turbulentních změn. Nejdůležitější z nich byly zachyceny na následujících stránkách. Autor popisuje, jak a proč byla tramvaj zavedena do Plzně. Práce vysvětluje budování tramvajové sítě a její vývoj v čase. Zároveň je zaznamenávána evoluce vozového parku. Část studie je věnována inovacím ve 21. století. Součástí práce jsou podrobné mapy, které ukazují vývoj sítě i samotného města.

ABSTRACT

Pilsen city transport company was founded 125 years ago. This year, it celebrates its anniversary on July 29th 2024. Today, this company operates three types of transport in the territory of the city of Pilsen. There are buses, trolleybuses and trams.

The city of Pilsen and its transport company have gone through a series of turbulent changes throughout history. The most important of them were captured on the following pages. The author describes how the tram got to Pilsen and why. The work shows how the tram network was built and how it developed over time. At the same time, the evolution of the tram vehicles is recorded. Part of the study is devoted to the innovations in the 21st century. The work includes detailed maps that show the development of the network and the city itself.

KLÍČOVÁ SLOVA

Tramvaje, městská hromadná doprava, město Plzeň, historický vývoj

KEY WORDS

Trams, public transport, Pilsen city, historical development

OBSAH

| | |
|---|-----------|
| SEZNAM ZKRATEK | 1 |
| SEZNAM ODBORNÝCH TERMÍNŮ | 2 |
| ÚVOD | 3 |
| 1 POČÁTKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V PLZNI | 5 |
| 1.1 ZAVEDENÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY DO PLZNĚ | 6 |
| 2 VÝVOJ V 1. POLOVINĚ 20. STOLETÍ | 10 |
| 2.1 1. SVĚTOVÁ VÁLKA A JEJÍ DŮSLEDKY | 10 |
| 2.2 2. SVĚTOVÁ VÁLKA A JEJÍ VLIV NA POVÁLEČNÝ ROZVOJ..... | 13 |
| 3 VÝVOJ VE 2. POLOVINĚ 20. STOLETÍ | 15 |
| 3.1 NOVÁ GENERACE TRAMVAJÍ..... | 16 |
| 3.2 PADESÁTÁ A ŠEDESÁTÁ LÉTA | 19 |
| 3.3 SEDMDESÁTÁ A OSMDESÁTÁ LÉTA..... | 21 |
| 3.4 DEVADESÁTÁ LÉTA A NOVÉ TISÍCILETÍ..... | 23 |
| 4 NOVÉ SMĚŘOVÁNÍ V 21. STOLETÍ | 26 |
| 4.1 MODERNIZACE PODNIKU | 27 |
| 4.2 MODERNIZACE TRATÍ | 28 |
| 4.3 MODERNIZACE TRAMVAJÍ | 30 |
| 4.4 VÝSTAVBA TRATI NA UNIVERZITU | 32 |
| 4.5 VÝSTAVBA NOVE VVOZOVNY..... | 33 |
| 5 NEREALIZOVANÉ PROJEKTY | 35 |
| ZÁVĚR | 37 |
| RESUMÉ | 38 |
| PRAMENY A LITERATURA | 40 |
| TIŠTĚNÉ PRAMENY | 40 |
| PERIODIKA..... | 41 |
| ODBORNÁ LITERATURA | 41 |
| INTERNETOVÉ ZDROJE | 42 |
| PŘÍLOHY | I |
| SEZNAM PŘÍLOH | I |
| MAPA Č. 1 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1899 | II |
| MAPA Č. 2 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1929 | III |
| MAPA Č. 3 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1952 | IV |
| MAPA Č. 4 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1973 | V |
| MAPA Č. 5 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1992 | VI |
| MAPA Č. 6 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 2024 | VII |

SEZNAM ZKRATEK

- [1] c. k. = císařský a královský
- [2] č. = číslo
- [3] č. j. = číslo jednací
- [4] ČKD = strojírenský československý podnik, dodavatel tramvají (původně zkratka z *Českomoravská-Kolben-Daněk*)
- [5] ev. č. = evidenční číslo
- [6] MHD = městská hromadná doprava
- [7] PMDP = Plzeňské městské dopravní podniky
- [8] PUMP = Plán udržitelné mobility Plzně
- [9] s. = strana
- [10] ŠDT = Škoda Dopravní technika
- [11] VŠSE = Vysoká škola strojní a elektrotechnická
- [12] ZČU = Západočeská univerzita v Plzni

SEZNAM ODBORNÝCH TERMÍNŮ

- [1] Kalifornan = pozemní výhybka. Používá se zejména při rekonstrukcích. Umožňuje tramvaji přejet na druhou kolej.
- [2] Kolejová harfa = kolejiště ve vozovně. Slouží k odstavení tramvají či k jejich navedení na příslušnou kolej.
- [3] Lyra / Třmenový sběrač = typ sběrače elektrického proudu z trolejového vedení. Styčná plocha smykadla má tvar třmínku, který klouže po troleji. Později byl nahrazen tzv. pantografem.
- [4] Pantograf = typ sběrače elektrického proudu z trolejového vedení. Styčná plocha smykadla je horizontální tyč, která je na trolej tlačena zespodu. Díky tomu tento typ lépe drží kontakt s trolejí. Pro svou velkou hmotnost je však dnes nahrazován polopantografem.
- [5] Refýž = nástupní ostrůvek v tramvajové stanici.
- [6] Remíza = laicky garáž pro tramvaje.
- [7] Smyčka = způsob zakončení tramvajové trati, který umožňuje tramvaji plynule projekt smyčkou a přejet tak na opačnou kolej bez nutnosti přetáčení vozu a sběrače elektrického proudu.
- [8] Tyčový sběrač = typ sběrače elektrického proudu z trolejového vedení. Styčná plocha smykadla je kladka, která klouže po troleji. Později byl nahrazen tzv. lyrou.
- [9] Úvrať = způsob zakončení tramvajové trati, kdy tramvaj musí zastavit, následně couváním odbočit na kolmou kolej a odtud může konečně pokračovat v opačném směru.
- [10] Vozovna = komplex dílen a remíz. Slouží pro údržbu a skladování tramvají.
- [11] Výzbroj = veškeré technické příslušenství tramvajového vozu.

ÚVOD

Město Plzeň oslaví v roce 2024 významné jubileum v podobě 125 let od chvíle, kdy zdejšími ulicemi poprvé projela tramvaj. Přestože jsem plzeňskou městskou hromadnou dopravu (dále jen MHD) začal využívat teprve před třemi lety s nástupem na vysokou školu, ihned mě uchvátila. Toto výročí mi tak poskytlo skvělou příležitost zpracovat téma, k němuž mám velmi blízký vztah.

Historie Plzně je v současné době obsáhle zdokumentována. Není proto divu, že toto téma bylo již několikrát zpracováno. Už na začátku osmdesátých let dvacátého století vznikla kniha Ludvíka Lososa *Atlas tramvají*. Jedna kapitola v ní je věnována plzeňským tramvajím, nicméně autor se specificky zaměřuje pouze na evoluci vozového parku a na technickou stránku vozidel. Na jeho studii navázal ve své bakalářské práci v roce 2019 student Elektrotechnické fakulty Západočeské univerzity v Plzni (dále jen ZČU) Hynek Freml. Ještě na konci minulého tisíciletí vznikla kniha *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. Ta se zabývá tématem MHD již výhradně v Plzni a její stěžejní část je věnována přímo tramvajím. Poskytuje obsáhlý faktografický přehled vývoje vozového parku a tramvajové sítě, doplněný značným množstvím obrazového materiálu. O deset let později na ni navázala druhá publikace *Město v pohybu* a po dalších pěti letech byla vydána studie Ondřeje Lišky *85 let autobusové dopravy v Plzni*. Všechny výše zmíněné práce popisují výlučně vývoj MHD, dle mého názoru však dostatečně nezohledňují urbanistický vývoj města. Veřejná doprava je ale zásadním městotvorným prvkem, proto je nezbytné tento fakt zohlednit. Ucelený přehled o historii a vývoji města poskytují *Dějiny Plzně v datech*. Oproti tomu komplexní výklad souvislostí nabízí mnohem obsáhlejší odborná práce *Dějiny města Plzně* ve třech svazcích. Ještě hlouběji se tématu urbanistického řešení Plzně věnují Mgr. Tomáš Bernhard, Mgr. Jana Domanická a Ing. arch. Petr Domanický ve dvoudílné sérii *Plzeň a Plzeň zmizelá*.

Tolik tedy k využitelné odborné literatuře, ovšem zásadním zdrojem informací o vývoji města i tramvajové dráhy mi byl rovněž soukromý archiv Jana Šlehofera. Na svém webu vede od roku 2000 téměř nepřetržitou kroniku doplněnou o velké množství fotografií. Na této stránce lze dohledat informace o každé události spojené s tramvajovým

provozem za poslední čtvrt století. Cenný zdroj absolutních dat poskytují také výroční zprávy *Plzeňských městských dopravních podniků* (dále jen PMDP).

Bakalářská práce je strukturována do pěti hlavních celků. V prvním se čtenář dozvídá, jaké příčiny vedly k zavedení MHD v Plzni a kterak tento proces probíhal. Následující kapitola zachycuje období od vzniku tramvajové sítě až po konec druhé světové války. Třetí část popisuje éru vývoje v letech 1945–1989, kdy právě v této době prošly město i veřejná doprava největšími proměnami. Čtvrtý celek studie je zaměřen na posledních třicet pět let historie, tedy období od společenských změn konce roku 1989 po současnost. V poslední kapitole jsou zpracovány vybrané nerealizované projekty.

Z metodologického hlediska jsem nejčastěji využíval metodu empirické induktivní analýzy primárních i sekundárních informačních zdrojů, které jsem pomocí komparativní metody srovnával a z nichž jsem následně vyvozoval příslušné závěry. Co se principů práce týče, nejčastějším byl zejména princip diachronní, sledující proměny a vývojové tendence v čase, což je případ chronologického vývoje tramvajové dopravy. Některé vybrané pasáže práce jsou naopak pojaty synchronně, a to z důvodu tematických souvislostí.

Cílem práce je analyzovat tyto poznatky, vytvořit jejich syntézu a vysvětlit je v kontextu vývoje města i jeho hromadné dopravy. Inovativním autorským výstupem jsou pak originální mapové nákresy. V knize *100 let městské hromadné dopravy v Plzni* se sice ilustrační mapy Plzně zobrazující vývoj vedení linek MHD vyskytují, nicméně jako podkladová vrstva k nim nebyla použita podoba města v odpovídajícím roce, nýbrž rozložení Plzně aktuální k roku 1999. Vytvořené mapy jsou proto nefunkční a skutečnost spíše zkreslují. Právě z tohoto důvodu si práce dává za cíl vytvořit mapové podklady přesnější, které budou společně s vývojem tramvajové sítě reflektovat také vývoj městské zástavby.

1 POČÁTKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V PLZNI

V druhé polovině 19. století došlo v Plzni k masivnímu rozvoji průmyslu. Podnikatelé tam zakládali nové továrny zejména pro výhodnou polohu města na trase mezi Prahou a Bavorskem, pro zdejší bohaté zásoby nerostných surovin a prudký rozvoj místní infrastruktury. Tento rozmach přirozeně přilákal do města nové pracovníky. Počet obyvatel Plzně tím prudce vzrostl a objevila se velká poptávka po bydlení. Na okrajích města začaly vznikat zcela nové předměstské čtvrtě jako například Petrohrad či Bory. Vyvstala potřeba zajistit přepravu dělníků z jejich domovů do průmyslových areálů. Místní pokrokoví reprezentanti začali hledat řešení tohoto problému.¹

Od roku 1872 se plzeňský podnikatel Václav Kučera pokoušel zajistit veřejnou dopravu pomocí potahových vozidel. V roce 1885 jeho firma disponovala čtyřiceti sedmi drožkami, sedmnácti fiakry a několika omnibusy. Přestože Kučerova společnost měla v Plzni monopol na přepravu a značně se pokoušela inovovat svůj soukromý vozový park, nepomohla k vyřešení dopravní krize, neboť nedokázala za celou dobu své existence zajistit veřejnou dopravu v dostatečném měřítku. Řešení bylo třeba hledat jinde.²

V téže době se začala rozvíjet hromadná doprava. Prvním městem v Čechách, které disponovalo městskou dráhou, se stala roku 1875 Praha. Tamní koněspřežná dráha však nebyla efektivní v dostatečné míře. O krok dále se dostalo Brno, kde o devět let později, 31. května 1884, vyjela první parní tramvaj na našem území tažená lokomotivou „Carolline.“ Její provoz se ale ukázal být velmi nákladný a problematický z hlediska údržby. Robustní konstrukce a značná hmotnost lokomotivy současně kladla vysoké nároky na pevnost a odolnost kolejiště, což se podepsalo na celkové výši provozních nákladů.³ Bylo zapotřebí najít jinou alternativu.

¹ BERNHARDT, Tomáš. *Politický a společenský vývoj 1788–1914*. In: Waska, Karel a kol. *Dějiny města Plzně 2*. Plzeň: Statutární město Plzeň, 2016. ISBN 978-80-87911-04-4, s. 33–51; 93–113; 157–175.

² BECHNÝ, Daniel. *Doprava v Plzni*. In: *Historie a současnost podnikání na Plzeňsku*. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. Žehušice: Městské knihy, 2002. ISBN 80-86699-01-3, s. 101–112.

³ ŠAUR, Jaroslav. *Brno*. In: LOSOS, Ludvík a kol. *Atlas tramvají*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS), 1981. ISBN 80-86699-01-3, s. 113–144.

Nakonec se inspirací stala průmyslová výstava v Treptowě nedaleko Berlína. Tam představil německý průmyslník Ernst Werner von Siemens svou elektrickou tramvaj. Od později známých vozů se tento vynález v mnohém odlišoval. Šlo o tři vagónky tažené lokomotivou s motorkem o výkonu 2,2 kW.⁴ Úzkokolejná trať byla dlouhá jen tři sta metrů a napájení probíhalo přes třetí, prostřední kolejnici. Se svou maximální kapacitou šesti cestujících mohla Siemensova tramvaj působit spíše jako dětská atrakce. Výstavy se tehdy zúčastnil český vynálezce František Křižík, který později tento nápad v mnohém vylepšil. Svou zdokonalenou verzi představil na Jubilejní zemské výstavě v Praze roku 1891. Dva otevřené vozy tam převážely návštěvníky na trase od Letenského zámku ke Královské oboře. Kromě téměř trojnásobné délky trati a mnohem vyšší kapacity vozů měla Křižíkova tramvaj zásadní přednost. Tou byly kladkové sběrače napojené na trolejové vedení visící ve výšce pět metrů nad zemí.⁵ Právě tato novinka předznamenala využití elektrické tramvaje v městském provozu.

1.1 ZAVEDENÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY DO PLZNĚ

Výstava zapůsobila i na plzeňské představitele. Dne 27. února 1892 se Rada královského města Plzně usnesla na zřízení městské elektrické dráhy a požádala Františka Křižíka o vypracování teoretických podkladů. Po prozkoumání jeho návrhů zažádalo zastupitelstvo 5. června 1894 c. k. ministerstvo obchodu o koncesi. Ta byla Plzni definitivně udělena 30. června 1896 úředním výnosem ministerstva železnic č. j. 4162. O rok později proběhlo výběrové řízení na zhotovení dráhy. Zúčastnilo se jej celkem dvanáct tuzemských a několik zahraničních firem. Hlavním dodavatelem se stala firma Křižík, na kterou připadla dodávka a montáž kolejí, realizace napájení, elektrárny a veškerého elektrického příslušenství vozů (tj. výzbroj vozů). Parní kotle do nové elektrárny dodaly Škodovy závody, sloupy pro trakční vedení vyrobili v Hanavských knížecích železárnách a tramvajové vozy⁶ zkonstruovala firma Václav Brožík a syn.⁷

⁴ To zhruba odpovídá výkonu malého domácího spotřebiče (toaster / čajová konvice / ruční mixér apod).

⁵ LOSOS, Ludvík. *Praha. Křižíkova elektrická dráha na Letné*. In: LOSOS, Ludvík a kol. *Atlas tramvají*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS), 1981. ISBN 80-86699-01-3, s. 14–16.

⁶ Bez zasklení a elektrického příslušenství.

⁷ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 13–14.

Výstavba tramvajové trati trvala necelé tři roky. Během té doby položily Křížikovy firmy 11 880 metrů kolejí, devatenáct výhybek a vytvořily čtyřicet pět zastávek a stanic.⁸ Dále bylo zrealizováno trakční vedení pro napájení tramvají. V neposlední řadě proběhla náročná rekonstrukce bývalého cukrovaru v Cukrovarní ulici.⁹ Vznikla tam zcela nová tramvajová remíza, dílny pro údržbu vozů a uhelná elektrárna. Ta disponovala dvěma dvouválcovými parními stroji a dvěma stejnosměrnými dynamy s celkovým výkonem 2 x 240 kilowattů. Byla záměrně předimenzována, aby mohla napájet také městské osvětlení. Druhá, vodní elektrárna vznikla přestavbou Panského mlýna u Mlýnské strouhy a sloužila primárně jako podpůrný zdroj. Oproti uhelné elektrárně měla jen třetinový výkon.¹⁰ Za celý tento projekt, zahrnující sestavení dvaceti Brožíkových vozů a další náklady drobnějšího charakteru, zaplatilo město Plzeň 882 123 zlatých.¹¹

Křížikem vyprojektovaný plán tramvajových tras v Plzni počítal se třemi jednokolejnými linkami. Ty byly vedeny mezi konečnými stanicemi následovně: *Nepomucká třída–Skvrňany* (linka č. 1), *Lochotín–Trestnice Bory* (linka č. 2) a *Náměstí–Plynárna* (linka č. 3). Vedení linek znázorňuje mapa č. 1, do které jsou zaneseny největší plzeňské podniky té doby. Je patrné, že linky nesloužily pouze pro transport pracujících z jejich domovů do zaměstnání a zpět. Tramvajová doprava také zlepšila obslužnost rekreačních částí města jako Borský park, Lochotínská kolonáda či od roku 1910 Doudlevecká plovárna.¹² Toto řešení bylo velmi nadčasové – nejen že reagovalo na aktuální požadavky, ale počítalo i s budoucím rozvojem města. František Křížik vycházel z regulačního plánu Plzně z roku 1895 a zapracoval do své koncepce např. také projekt

⁸ Práce definuje stanici jako místo pro nástup a výstup cestujících. Naopak zastávku definuje jako místo, kde docházelo k setkání dvou tramvají. Řidič, který na zastávku dorazil dříve, musel přehodit výhybku a přejet na vedlejší kolej, kde vyčkal do příjezdu vozidla z opačného směru. Až poté mohl opět přehodit výhybku a pokračovat v jízdě.

⁹ Poprvé použito „Cukrovarská“ od roku 1924. FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0, s. 24.

¹⁰ BECHNÝ, Daniel. *Elektrizace města*. In: *Historie a současnost podnikání na Plzeňsku*. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. Žehušice: Městské knihy, 2002. ISBN 80-86699-01-3, s. 98–101.

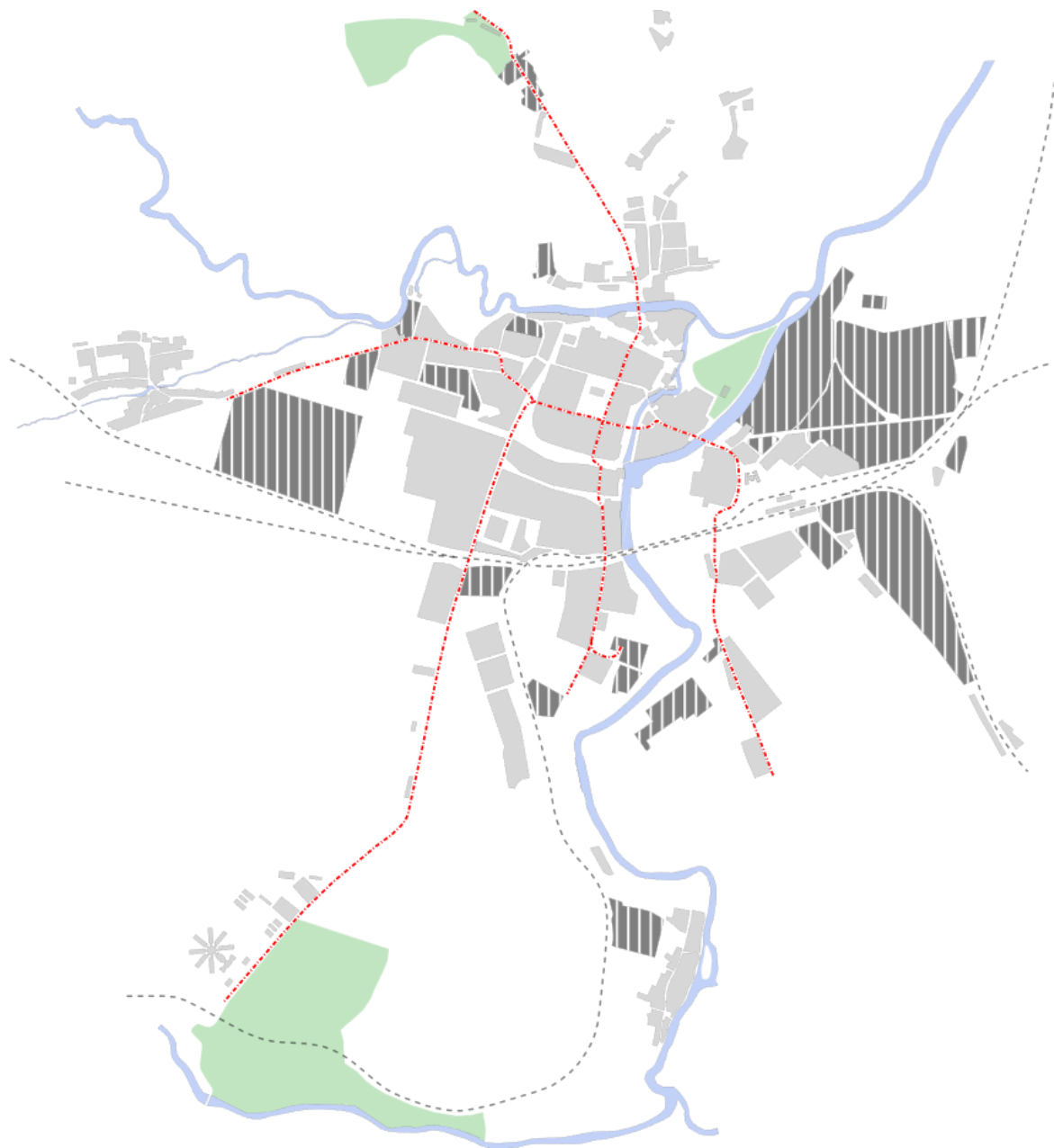
¹¹ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 14–15.

¹² Tamtéž, s. 15.

Počátky veřejné dopravy v Plzni

generální úpravy říčních koryt Mže a Radbuzy v centru města od městského urbanisty prof. Karla Vosyky.¹³

Mapa č. 1 – Plzeň roku 1899, rozložení tramvajových linek, hlavní průmyslové a rekreační areály.



¹³ DOMANICKÝ, Petr. *1890–1910 Město velikých staveb, ale nikoli velkorysého celku*. In: BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá*. Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7, s. 56–58.

Počátky veřejné dopravy v Plzni

První tramvajové vozy projely plzeňskými ulicemi dne 20. dubna 1899 z továrny Václava Brožíka na Nádražní třídě přes náměstí a ulici Františkánskou do vozovny v Cukrovarní ulici. Z tehdejšího tisku víme, že zkušební jízdě přihlíželo mnoho nadšených pozorovatelů a ohlasy byly nadšené.¹⁴ Vše se obešlo bez komplikací a pravidelný provoz byl slavnostně zahájen ve čtvrtek 29. června 1899. První vyjel na trasu vůz s evidenčním číslem (dále jen ev. č.) 18. Ten řídil purkmistr Václav Peták, který tím symbolicky zahájil vozbu. Podle tehdejších zpráv však neodhadl akceleraci vozu, a tak se po prvotním cuknutí několik radních a oficiálních hostů ocitlo na podlaze vozu.¹⁵ Tímto dnem se Plzeň stala v pořadí pátým městem v Čechách a na Moravě s elektrickou dráhou (po Praze, Teplicích, Liberci a Olomouci).¹⁶ V období letních měsíců jezdily tramvajové spoje ve všední dny od 6:30 do 21:30, o nedělích až do 22 hodin, v zimním období od 7 do 21 hodin.¹⁷

Původní vozový park se skládal z dvaceti obousměrných dvounápravových motorových vozů ev. č. 1–20. Všechny pocházely z dílen Václava Brožíka a Františka Křížíka. Již následující rok zakoupila společnost dalších pět motorových vozů ev. č. 21–25 a čtyři vlečné vozy ev. č. 26–29. Běžný provoz na třech linkách zajišťovalo osmáct tramvajů, což mělo hypoteticky zajistit přestup na náměstí každých deset minut. Trasy byly jednokolejné. Vozy se mohly míjet jen v konkrétních úsecích a řidiči museli čekat na své kolegy jedoucí z opačného směru. Na konečných zastávkách nebyla v té době vybudována obratiště, jak je tomu zvykem dnes. Řidič proto musel manuálně obracet tyčový sběrač proudu pokaždé, když dojel s vozem do cílové stanice. Vezmeme-li v potaz maximální provozní rychlost 12 km/h, není divu, že jízda byla pomalá a nepravidelná. Přesto tramvaje do konce roku 1899 přepravily celkem osm set tisíc cestujících.¹⁸

¹⁴ *Už jela*. Plzeňské listy, roč. 35, č. 91, 21. 4. 1899, s. 2.

¹⁵ *Zahájení vozby na elektrické dráze král. města Plzně*. Plzeňské listy, roč. 35, č. 147, 1. 7. 1899, s. 2.

¹⁶ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 15.

¹⁷ Tamtéž, s. 14.

¹⁸ Tamtéž, s. 15.

2 VÝVOJ V 1. POLOVINĚ 20. STOLETÍ

Během následujících patnácti let nezaznamenaly „Elektrické dráhy v Plzni a okolí“ žádné výrazné provozní změny. Mimo dopravu se společnost specializovala na dodávky energie konkrétním veřejným institucím ve městě, např. divadlu, které firma zásobovala elektřinou od roku 1902.¹⁹ Po několika letech došlo k přejmenování společnosti na „Elektrické podniky města Plzně“ a dalšímu rozšíření jejich působnosti. V roce 1933 už dodávaly elektřinu 27 294 odběratelům.²⁰ Mezi lety 1921–1923 byla zasypana mlýnská strouha²¹ a zrušena elektrárna v Panském mlýně. Cukrovarní elektrárna svým výkonem nestačila. Proto ji od roku 1913 dočasně podporovala uhelná elektrárna měšťanského pivovaru.²² Ovšem šlo pouze o provizorní řešení. V rámci regulace řek Radbuzy a Mže byla na Denisově nábřeží postavena nová hydroelektrárna vybavená Francisovou turbínou s výkonem přes 220 koní. Její provoz byl zahájen 18. února 1922.²³

2.1 1. SVĚTOVÁ VÁLKA A JEJÍ DŮSLEDKY

Významné změny nastaly až za první světové války. V důsledku zvýšené zbrojní výroby Škodových závodů masivně vzrostl počet přepravovaných osob. Ještě v roce 1909 se počet ročně přepravených pasažérů pohyboval kolem dvou milionů. Za deset let se tento počet zčtyřnásobil. Aby podniky nahradily své zaměstnance odvolané k výkonu vojenské služby, zařadily poprvé do provozu ženy jakožto řidičky tramvají. Celkem bylo přijato devět řidiček.²⁴ Některé z nich na své pracovní pozici setrvaly i po skončení války.²⁵

¹⁹ Historie PMDP: O nás [online]. PMDP, a.s. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/historie-pmdp/>.

²⁰ Tamtéž.

²¹ Plzeňský architektonický manuál: *Mlýnská strouha* [online]. © 2015–2022 pam.plzne.cz (Plzeň 2015, o. p. s.; Pěstuj prostor, z. s.) [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://pam.plzne.cz/objekt/p-ms-mlynska-strouha?code=C001>.

²² BECHNÝ, Daniel. *Elektrizace města*. In *Historie a současnost podnikání na Plzeňsku*. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. Žehušice: Městské knihy, 2002. ISBN 80-86699-01-3, s. 98–101.

²³ Plzeňský architektonický manuál: *Správní budova a hydroelektrárna Elektrických podniků města Plzně 1921–1926* [online]. © 2015–2022 pam.plzne.cz (Plzeň 2015, o. p. s.; Pěstuj prostor, z. s.) [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://pam.plzne.cz/objekt/c1-920-spravni-budova-a-hydroelektrarna-elektricky-podniku-mesta-plzne?code=C001>.

²⁴ Hraníčková, Chmelíková, Karasová, Korcanová, Ouředníková, Rybová, Stupková, Šteflová a Valentová.

²⁵ RIEGER, Jiří; KOHOUT, Jiří & MAZNÝ, Petr. *110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o. 2009. ISBN 80-85884-95-X, s. 14.

Vývoj v 1. polovině 20. století

Po necelá dvě desetiletí nebyl vozový park města nijak inovován ani rozšířen. Zvyšující se počet cestujících po první světové válce si ale vyžádal jeho komplexní modernizaci.²⁶ Záhy po skončení války byly vozy (ev. č. 11–20) vybaveny silnějšími motory od německé firmy Siemens-Schucker. Téhož roku dopravní podniky zakoupily čtyři nové vozy (ev. č. 30–33) vyrobené strojírnou Zeman ve spolupráci s karosárnou Brožík. Technickou výzbroj dodala továrna Křižík. Roku 1926 přibyly další čtyři tramvaje (ev. č. 34–37). Tato nová série (ev. č. 30–37) disponovala oproti předchozím modelům dalšími čtyřmi místy pro sezení a výkonnějšími motory, které dodaly Škodovy závody. Její konstrukce byla robustnější a delší o přibližně jeden a půl metru. O tři roky později zakoupily dopravní podniky další dvě nové tramvaje ze smíchovské dílny Ringhoffer. Jejich konstrukce umožnila pojmut až padesát čtyři pasažérů. Maximální provozní rychlost byla oproti původním vozům Brožík-Křižík téměř dvojnásobná. Kvůli výhodám těchto typů rozšířily Elektrické podniky v letech 1930–1932 svůj vozový park o osm ojetých motorových (ev. č. 46–53) a šest vlečných vozů (ev. č. 40–45) značky Ringhoffer, vyrobených mezi roky 1899 až 1901 pro Prahu. O rok později dodala tato firma další dva vozy. Roku 1933 čítal vozový park na čtyřicet pět motorových a deset vlečných vozidel.²⁷

V období první republiky doplnily tramvajovou dopravu autobusy. Ty se poprvé objevily v Plzni v roce 1922 a zajišťovaly přepravu zejména do vzdálenějších obcí. Provozovala je Poštovní správa podřízená Ministerstvu pošt a telegrafů. Vedení Plzně tuto státní iniciativu z počátku podporovalo, avšak úroveň kvality dopravy se ukázala být velmi neuspokojivá už po několika letech. Jelikož provozovatel nedokázal problémy efektivně řešit, začaly mu Elektrické podniky konkurovat, a tak 21. března 1929 zahájila provoz městská autobusová doprava. Podniky během roku převzaly provoz také na vytížené lince mezi náměstím U Jána a Ústředním hřbitovem na Doubravce, o rok později zavedly dokonce pravidelná spojení mezi Plzní a Prahou.^{28 29}

²⁶ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 16.

²⁷ Tamtéž, s. 16–19.

²⁸ Šlo o čtyři spoje tam a čtyři zpátky. Na dopravě se spolupodílely Pražské dopravní podniky.

²⁹ LIŠKA, Ondřej. *85 let autobusové dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 978-80-7270-043-1, s. 9–11.

Vývoj v 1. polovině 20. století

Pouhé rozšiřování vozového parku o nové kusy tramvají a autobusů však nestačilo. Problém tkvěl zejména v jednokolejném systému, kdy protijedoucí spoje byly nuceny na sebe čekat v zastávkách. Proto začal pozvolný proces přebudování jednokolejného systému na dvukolejný. Práce ale musely probíhat odděleně, aby byla zachována kontinuita a plynulost provozu. Důležitým milníkem se stal 15. červen 1929. Tehdy byla slavnostně dokončena výstavba druhé koleje v celém úseku *Bory–Hlavní nádraží*, přičemž právě tehdy dostala trať svou nynější polohu v ulicích Pražská a Solní. Došlo ale i k dalším proměnám celé sítě. Některé úseky byly prodlouženy, např. v roce 1931 došlo k rozšíření tramvajové linky na Skvrňany až k nadjezdu přes trať mezi Plzní a Chebem, o rok později vyjely tramvaje na Východním Předměstí až k parku Homolka. Naopak zrušen byl již dlouhá léta nevyužívaný úsek mezi Borským parkem a trestnicí. Kolejiště tam bylo demontováno na podzim roku 1933.³⁰

Pomyslné dovršení vylepšování tramvajových tratí představuje středa 1. září 1937, kdy byly na konečných stanicích Bory a Slovany uvedeny do provozu kolejové smyčky. Až do této doby museli řidiči pokaždé po příjezdu na konečnou stanici otáčet tyčový sběrač na střeše tramvaje a složitě převěšovat vlečné vozy. Došlo k nebývalému zefektivnění dopravy a tato inovace umožnila Elektrickým podnikům pořídit moderní velkokapacitní vozy zvané „Trabuko“ od značky Ringhoffer-Tatra 2MT. Jejich design firma navrhla speciálně pro Plzeň. Tyto nové tramvaje byly již jednosměrné, což umožnilo výrazně zvýšit jejich kapacitu. Kabina řidiče byla oddělena od prostoru pro cestující, disponovala sedačkou a elektrickým vytápěním. První čtveřice vozů (ev. č. 56–59) vyjela do provozu v roce 1938.³¹

³⁰ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 18–19.

³¹ Tamtéž, s. 18–19.

2.2 2. SVĚTOVÁ VÁLKA A JEJÍ VLIV NA POVÁLEČNÝ ROZVOJ

Od října 1938 se Plzeň stala hraničním městem. Velmi se tím zvýšil počet obyvatel obohacený o značný počet utečenců.³² S příchodem okupantů nastalo těžké období. Dosavadní levostranný provoz musel být ještě v den vyhlášení protektorátu změněn na pravostranný. To znamenalo ve velmi krátké době u nových jednosměrných vozů Trubako přeorientovat dveře na druhou stranu skříně vozu. Okna všech vozů byla zatemněna. Provoz byl nucen se přizpůsobit novým zvyklostem. Počet cestujících se za šest let války zvýšil z původních 10 milionů přepravených osob ročně na dvacet sedm milionů. Veřejná doprava byla přetížena. Dopravní podniky musely přebudovat některé své motorové vozy na vlečné. V březnu 1942 dodal smíchovský koncern Ringhoffer čtyři nové vozy 2MT (ev. č. 60–63). Navzdory válečnému stavu se podařilo uskutečnit dva rozsáhlé projekty – výstavbu nové vozovny na Slovanech, jež byla dána do provozu roku 1943, a zprovoznění trolejbusové sítě v dubnu 1941.³³ K zavedení trolejbusových linek do plzeňských ulic přispěla právě válka, která si kvůli zásobování armády vyžádala většinu zásob nafty a pohonných hmot. Trolejbusy nahradily autobusové linky nejdříve na trasách *Městské lázně–Doubravka* a *Městské lázně–Ústřední hřbitov*.³⁴ Hlavní obratiště v centru města vzniklo v prostoru zvaném U Jána. Právě od roku 1941 se toto místo stalo hlavním přestupním uzlem v Plzni.

Od roku 1942 musely dopravní podniky přijmout úsporná opatření. Důvodem byla zhoršující se hospodářská situace. V reakci na výrazné snížení rozpočtu společnosti byl zredukován jak počet zastávek, tak množství vozů nasazovaných do provozu a následovalo propouštění značné části zaměstnanců. Příslušné orgány vyzývaly cestující, aby veřejné dopravy využívali pouze při zcela nezbytné přepravě na větší vzdálenosti. Občas docházelo

³² ŘEHÁČEK, Karel. *Politický a společenský vývoj Plzně*. In: SKÁLA, Adam a kol. *Dějiny města Plzně 3*. Plzeň: Statutární město Plzeň, 2018. ISBN 978-80-87911-07-5, s. 34.

³³ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 57–61.

³⁴ LIŠKA, Ondřej. *85 let autobusové dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 978-80-7270-043-1, s. 11–17.

Vývoj v 1. polovině 20. století

k výpadkům elektrického proudu, či přímo k přerušení jeho dodávek.³⁵ Na jaře 1945 se Plzeň stala cílem spojeneckých náletů na strategické cíle, jmenovitě na Škodovy závody a na hlavní nádraží. Po bombardování zůstaly poškozeny koleje, trolejové vedení a některá vozidla. Provoz byl na několik dní ochromen. Po válce následovala rychlá obnova do původního stavu.³⁶

³⁵ HUDECOVÁ, Dagmar; SUK, Pavel & EISENHAMMER, Miroslav. *Plzeň v letech 1939–1945*.

In: SKÁLA, Adam a kol. *Dějiny města Plzně 3*. Plzeň: Statutární město Plzeň, 2018. ISBN 978–80–87911–07–5, s. 86–87.

³⁶ FOUČEK, Karel. *Plzeň v letech 1939–1945*. In: SKÁLA, Adam a kol. *Dějiny města Plzně 3*. Plzeň: Statutární město Plzeň, 2018. ISBN 978–80–87911–07–5, s. 96–99.

3 VÝVOJ VE 2. POLOVINĚ 20. STOLETÍ

Ačkoli výrazný přelom v urbanismu Plzně nastal až v průběhu šedesátých let 20. století, původ těchto proměn lze rozpoznat už v období druhé světové války. Průmyslové areály Plzně a místní infrastruktura se sice staly cílem spojeneckých náletů, urbanistická struktura města jimi však ovlivněna nebyla. Poničenou Plzeň se navíc úspěšně dařilo rychle opravit. Přesto v následujících letech vyvstane potřeba město svérázně přebudovat. Příčiny tohoto narativu je třeba hledat jinde. Domanický konstatuje, že „*okupace, která prohloubila nacionální a sociální vnímavost, a naopak oslabila principy občanské společnosti, významně napomohla k obecnému přesvědčení o nutnosti razantních společenských změn.*“³⁷ Kromě této spíše psychologické roviny je také nutné zmínit prudký rozvoj automobilismu. Prameny uvádí, že v roce 1929 bylo v katastru města 1 109 vozidel, z toho 486 osobních automobilů.³⁸ Do roku 1970 vzrostl počet osobních automobilů v Plzni na 13 806 a za následujících osmnáct let se toto číslo více než ztrojnásobilo na 41 106.³⁹ Počítalo se s intenzivním nárůstem počtu obyvatel. Vedení města takový vývoj predikovalo. Proto se hlavní pozornost projektantů soustředila na řešení bytové krize a dopravní obslužnosti města.

Začátkem padesátých let vypracoval Stavoprojekt základní urbanistickou koncepci Plzně. Navrhl pět nových sídlištních celků, zakreslil univerzitní kampus, průmyslové areály apod. Klíčovým aspektem se stalo řešení dopravní obslužnosti městského centra. Plzeňští urbanisté Ing. arch. Jindřich Krise a Ing. arch. František Sammer, pověřeni vypracováním řešení, operovali se dvěma návrhy. Jedním bylo vytvoření městského

³⁷ DOMANICKÝ, Petr. *1945–1960 Sny o novém městě v zeleni – „Klid před bouří“ v plzeňském urbanismu.* In: BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá.* Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7, s. 88–89.

³⁸ ŘEHÁČEK, Karel. *Politický a společenský vývoj Plzně.* In: SKÁLA, Adam a kol. *Dějiny města Plzně 3.* Plzeň: Statutární město Plzeň, 2018. ISBN 978–80–87911–07–5, s. 46.

³⁹ FANTOVÁ, Kateřina; MORÁVKOVÁ, Naděžda & VÝCHODSKÁ, Helena. *Vývoj města 1945–1990.* In: SKÁLA, Adam a kol. *Dějiny města Plzně 3.* Plzeň: Statutární město Plzeň, 2018. ISBN 978–80–87911–07–5, s. 296.

okruhu, který měl propojovat všechna plánovaná sídliště. Druhým vedení průtahů přímo skrz městské jádro, kde se tyto autostrády měly křížit.⁴⁰

Městský okruh měl propojovat hlavní sídlištní celky kolem Plzně a měl být napojen na dálnici D5. Většina tranzitní i osobní dopravy by v tomto případě byla vedena mimo městské centrum. Mezi ním a obvodovými sídlišti postrádaly smyslu velkokapacitní autostrády, postačily by silnice s charakterem městských tříd. Tyto cesty by primárně využívala vozidla městské hromadné dopravy a zásobování. Naopak realizaci druhého záměru neboli vytvořením severo-j jižních a východo-západních průtahů a navedením dálnice D5 přímo do městského centra by byl prostor mezi historickým jádrem a sídlišti proměněn na neobyvatelnou periferii. Hlavní dopravní tepny by se tam křížily s trasami linek MHD. Kvůli zácpám a kolonám automobilů by docházelo k blokování hromadné dopravy a tím také k narušování plynulosti provozu. Vedoucí představitelé plzeňského Stavoprojektu se však přesto přiklonili k druhé variantě. Nedostatek místa projektanti řešili rozsáhlými demolicemi.⁴¹ Následujících čtyřicet let vývoje plzeňského urbanismu se bude odvíjet právě od těchto plánů a ovlivní všechny městské složky včetně hromadné dopravy.

3.1 NOVÁ GENERACE TRAMVAJÍ

V prvních poválečných letech se město a dopravní podniky soustředily zejména na opravu škod způsobených během války. Došlo také k oddělení elektrárenské činnosti od dopravní a společnost, od té doby zvaná „Dopravní podniky statutárního města Plzně,“ se nadále soustředila výhradně na městskou hromadnou dopravu. Do konce čtyřicátých let přibývalo několik jednosměrných vozů 2MT (ev. č. 60–71), jejichž kapacita však přestávala stačit. Dopravní podnik na to reagoval spřáhováním tří vozů do jedné soupravy, což bylo značně neefektivní, neboť přetížené motorové vozy nemohly vyvinout dostatečnou rychlost. Ještě na přelomu let 1952–1953 bylo zakoupeno osm starých vozů (ev. č. 72–79) Ringhoffer z Prahy. Na přelomu století tak v Plzni na linkách operovalo sedmdesát pět

⁴⁰ DOMANICKÝ, Petr. *1945–1960 Sny o novém městě v zeleni – „Klid před bouří“ v plzeňském urbanismu.* In: BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá.* Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7, s. 89–90.

⁴¹ DOMANICKÝ, Petr. *1960–1970 Iluze začátku nové velkorysé éry stavby města.* In: BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá.* Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7, s. 103–107.

tramvajových vozů, z toho padesát motorových a dvacet pět vlečných. Do dnešního dne se v Plzni dochoval pouze původní vůz Brožík/Křížík ev. č. 18.⁴² Vzhledem k jejich stáří, technickým nedostatkům a novým požadavkům na rychlost začalo vedení podniku jednat s Prahou o pořízení moderních čtyřnápravových tramvajů typu T z pražského závodu Tatra Smíchov.

Ten dodal v letech 1955 až 1957 plzeňským dopravním podnikům třicet tři tramvajových vozů (ev. č. 101–133) typu T1 vybavených ještě tyčovým sběračem. Na začátku šedesátých let postupně docházelo k jeho nahrazení třmenovým sběračem (neboli tzv. lyrou) a později nejmodernějším pantografovým sběračem.⁴³ Provoz souprav T1 byl slavnostně zahájen dne 25. října 1959. Koncem téhož roku, konkrétně v pondělí 14. prosince, provedly dopravní podniky zajímavý experiment. Šlo o tzv. bez-jízdenkový provoz v každém prvním voze soupravy T1. Takový vůz nesl označení písmenem „P“ a jízda v něm byla zdarma. Už po čtyřech hodinách musel být vzhledem k přetížení prvních vozů tento pokus ukončen.⁴⁴ S vozy Tatra T1 se Plzeň definitivně rozloučila 4. dubna 1987. Stala se posledním městem v Československu, kde tramvaje T1 ukončily svůj provoz.⁴⁵

První čtyři tramvajové vozy typu T2 byly dodány do Plzně v roce 1960. Po absolvování bezpečnostních zkoušek vyjely do provozu na lince jedna (*Bory–Slovany*) v září téhož roku. Celkem bylo mezi lety 1960 a 1962 pořízeno dvacet šest těchto vozů (ev. č. 134–159).⁴⁶ Rozsáhlé obohacení vozového parku umožnilo Plzni, jako prvnímu městu v Československu, vyřadit v roce 1963 všechny původní dvouosé vozy z provozu. Jedinou výjimku tvořily dva vozy Ringhoffer, které byly v roce 1972 zakoupeny z Prahy. Tyto dvě tramvaje však nikdy nevozily cestující, nýbrž sloužily podnikům jako pracovní vozy. První vůz ev. č. 2081 ale záhy po dodání vyhořel. Druhý vůz, přezdíváný Terezka,

⁴² BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 19–20.

⁴³ Tamtéž, s. 21.

⁴⁴ Tamtéž, s. 45.

⁴⁵ FREML, Hynek. *Vývoj tramvajové dopravy v Plzni* [online]. Plzeň, 2019 [cit. 2024-01-04]. Bakalářská práce. Západočeská univerzita, Elektrotechnická fakulta. Doc. Ing. Bohumil SKALA, Ph.D. Dostupné z: https://dspace5.zcu.cz/bitstream/11025/41704/1/BP_Freml_Vyvoj%20tramvajove%20dopravy%20v%20Plzni.pdf, s. 28–30.

⁴⁶ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 21.

ev. č. 2077 byl od roku 1987 úředně veden jako historický. Léta stál odstavený a nevyužívaný ve vozovně, až jej v roce 2000 odkoupily Dopravní podniky města Prahy. Po nákladné renovaci dodnes stojí na Václavském náměstí, kde funguje jako restaurace.⁴⁷ Plzeňské "Té-dvojky" zůstaly po dlouhé roky prakticky bez výraznějších modernizací či rekonstrukcí. Zejména v posledních letech svého provozu byly ve velmi špatném technickém stavu. Ve svém závěrečném provozním roce byly tramvaje přiděleny na trasu linky č. 3 (*Skvrňany–Frunzeho*)⁴⁸ a rovněž nasazovány na noční směny. Dne 25. května 1989 ráno vyjely tramvaje T2 do plzeňských ulic naposledy.⁴⁹

Ikonou plzeňské tramvajové dopravy se od šedesátých let stala tramvaj typu T3. Mezi roky 1962 až 1988 jich zakoupil podnik na sto dvacet osm kusů (ev. č. 160–287) v celkem patnácti dodávkách. Některé z nich byly zrekonstruovány, vybaveny novou výzbrojí a fungují na linkách dodnes.⁵⁰ Zajímavou kuriozitou z provozu těchto tramvajů se stala výluka z roku 1986. Tehdy byla kvůli rekonstrukci traťového tělesa zavedena náhradní doprava mezi stanicemi Světovar a náměstí J. Krautwurma.⁵¹ Byla zajišťována vozy ve složení T3-PX tzv. „lobogo“, což označuje spojení zadních částí vozů T3, čímž vznikla obousměrná souprava. Provoz kyvadlově pendloval pouze po jedné koleji.⁵² Poslední jízda nezmodernizované tramvaje T3 v Plzni se konala v neděli 4. listopadu 2012. Vůz byl ozdoben transparentem se slovy „Plzeň se loučí s T3“ a smutečním věncem.⁵³

⁴⁷ *Tramvaje T2* [online]. © ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné

z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=t2.htm>.

⁴⁸ Dnes Mozartova. FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0, s. 70.

⁴⁹ *Tramvaje T2* [online]. © ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné

z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=t2.htm>.

⁵⁰ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 21.

⁵¹ Dnes náměstí Generála Píky. FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0, s. 80.

⁵² BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 45–46.

⁵³ *Tramvaje T3 (a T3SU/CS)* [online]. © ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné

z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=t3.htm>.

3.2 PADESÁTÁ A ŠEDESÁTÁ LÉTA

Padesátá léta představují určitou formu příprav na budoucí plánované projekty. Došlo ke zdvojkolejnění nejvytíženějších úseků, nepoužívané byly naopak zrušeny a nahrazeny jiným druhem dopravy. Koleje prošly rekonstrukcí, aby vyhověly technickým požadavkům zejména mnohem těžších tramvajů typu T. Zároveň bylo překládáno do nových, víceméně současných, os. Na začátku září 1952 dokončily dopravní podniky pokládání souběžné koleje v úseku *Palackého náměstí–Skvrňany*. Prvotní jednokolejná trať sahala až k VII. bráně Škodových závodů. Ještě téhož roku byla ale zkrácena a ukončena v místě vyústění ulic Skvrňanská, Hornická⁵⁴ a Tylova, kde vzniklo obratiště. Původní konečnou Skvrňany začala od listopadu 1952 obsluhovat trolejbusová linka č. 12, která odtud pokračovala do Božkova. K úplnému nahrazení tramvajové dopravy trolejbusovou došlo na trase *Lochotín–Doudlevec*. Od poloviny roku 1949 zahájily provoz na Severním Předměstí dvě nově zřízené trolejbusové linky č. 13 (*Doudlevec–Bolevec*) a č. 14 (*Košutka–Kopeckého sady*). Nevyužívané těleso trati z Lochotína až po náměstí bylo demontováno. Od náměstí po Cukrovarskou ulici byly tramvajové koleje zachovány pro manipulační účely. Mohutný rozvoj trolejbusové dopravy po druhé světové válce zapříčinil pokles cestujících přepravených tramvajemi. Např. roku 1949 klesl na dvacet milionů cestujících ročně. Přesto zůstaly tramvaje hlavním dopravním prostředkem pro obyvatele Plzně. Koncem roku 1952 byly v Plzni v provozu pouze dvě dvoukolejné tratě pro tramvajové linky č. 1 (*Slovany–Bory*) a č. 2 (*Skvrňany–Mikulášské náměstí*) a pět trolejbusových linek (č. 10 až 14).⁵⁵

Kolejiště těchto dvou linek dosud ležela v původních osách, tudíž prvotní jednokolejná trať, ještě z dob Františka Křížíka, procházela středem ulice. Druhá kolej, přidána později, byla umístěna buď po levé či po pravé straně vozovky. Neobvyklé řešení vedlo ke zmatečným, mnohdy i velice rizikovým situacím v provozu. Na základě plánů budoucích průtahů byly ulice rozšiřovány a tramvajové koleje překládány zpravidla doprostřed či na okraje komunikace. Největší změnu v tomto ohledu prodělala trať vedoucí

⁵⁴ Dnes Domažlická ulice. FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0, s. 28–29.

⁵⁵ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 19–21 a 57–61.

na Slovany. Už v roce 1951 bylo tramvajové těleso přesunuto do nové osy ke kraji silnice, a to v úseku od Mikulášského hřbitova až po Hradišťskou ulici. Záměrem projektantů bylo rozšířit vozovku a zvýšit tak její kapacitu, a zároveň nezasáhnout do nově vybudované zástavby. Vedením kolejiště po stranách silnice namísto v jejím středu odpadla nutnost vybudování tramvajových refýžů, na které by v prostoru ulice nebyl dostatek místa. Cestující mohli pohodlně nastoupit rovnou z chodníku. Tento proces překládání tratě a modernizace Slovanské třídy probíhal postupně a trval až do roku 1957. Tudíž na řadě míst po celé délce této ulice docházelo ke křížení tramvajového pásu s vozovkou. To zpravidla vedlo k občasným kritickým dopravním situacím. Navíc až do roku 1953 končila linka č. 2 na Mikulášském náměstí, kde byl zřízen tzv. úvrat'ový přejezd. Řidič tramvaje po zastavení na konečné musel couvat do protisměru, aby vůz obrátil. Na konci listopadu tohoto roku byla zprovozněna kolejová smyčka vedoucí ulicemi Radyňská a Sladkovského. Tramvajová linka směrem na Bory byla rovněž přeložena do nové osy, v tomto případě do středu vozovky. Roku 1955 bylo takto upraveno kolejové těleso v úseku *Borská ulice–ulice 17. listopadu*, o tři roky později došlo k přeložení trati v úseku *Velké divadlo–Hádkova ulice*. Také celá Klatovská třída doznala značných proměn. Byla kompletně přebudována na velkokapacitní komunikaci o čtyřech jízdních pruzích.⁵⁶

Kromě úpravy infrastruktury města probíhala intenzivní výstavba. Ta se na přelomu padesátých a šedesátých let koncentrovala zejména na okreskovém centru Slovany. Vybudováním nových bytových jednotek byla roku 1962 vyřešena bytová krize.⁵⁷ V tomtéž roce byla zprovozněna 2,6 km dlouhá tramvajová trať vedoucí ze Sladkovského ulice Koterovskou třídou až k bývalému pivovaru Světovar, kde vznikla točna. Tato trať byla již dvojkolejná a situovaná do středu vozovky. Do nové části sídliště byla prodloužena linka č. 2. Zároveň byla zavedena nová posilovací tramvajová linka č. 3 *Světovar–Bory*. Ta byla v provozu pouze ve všední dny v ranních a odpoledních špičkách. Zajímavostí je, že spojovací trať mezi vozovnou na Slovanech a konečnou stanicí na Světovaru byla vybudována až v roce 1969. Navzdory tomu, že vzdálenost mezi nimi je menší než půl kilometru. To v praxi znamenalo, že řidiči nezbývalo nic jiného než z vozovny projet

⁵⁶ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 20–22 a 48–49.

⁵⁷ DOMANICKÝ, Petr. *1960–1970 Iluze začátku nové velkorysé éry stavby města*. In: BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá*. Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7, s. 103–107.

Slovanskou třídou ke Sladkovského ulici, odtud více jak sto metrů couvat až do ústí Radyňské ulice, tam se s vozem otočit a následně dojet na konečnou ke Světovaru.⁵⁸

3.3 SEDMDESÁTÁ A OSMDESÁTÁ LÉTA

Už od poloviny šedesátých let probíhaly ve městě rozsáhlé demoliční a stavební práce. Zástavba zejména širšího centra a historických návší ustupovala novým projektům. Dva, které nejvíce ovlivnily charakter a podobu tramvajové dopravy v centru města, byly severo-jihní a východo-západní průtahy. Přestože hned na počátku sedmdesátých let byl územní plán Plzně přepracován a plánovaná stavba dálnice D5 přeložena mimo městské centrum, na započatých pracích se dále pokračovalo.⁵⁹ Jako první byl realizován průtah severo-jihní, který měl k centru připojit nově vznikající sídliště na Severním Předměstí. Pro tento účel byla již dříve upravena Klatovská třída, jejíž charakter se tak nadobro změnil. V druhé fázi projektu byly v roce 1967 odstřeleny dva domovní bloky, celkem devatenáct povětšinou činžovních domů. O dva roky později, 24. ledna 1969, byl zdemolován také komplex kasáren pětatřicátého pěšího pluku.⁶⁰ Suť získaná ze zbouraných objektů byla použita na vyrovnání terénních nerovností a stavbu nově vznikající křižovatky Rondel.⁶¹ Provoz na nově vzniklé křižovatce, tehdy zvané Nejedlého sady,⁶² a na novém mostě Antonína Zápotockého⁶³ započal 2. května 1973. Tuto trať obsluhovala nově vzniklá tramvajová linka č. 4. Měla obratiště přibližně v místech dnešní zastávky Pod Záhorskem a odtud pokračovala do konečné na Borech.⁶⁴

Téhož roku, konkrétně 30. listopadu 1973, byl zahájen provoz na trati do Zadních Skvrňan (tehdy také Nové Skvrňany). Celková délka nově vybudovaného úseku činila

⁵⁸ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 21–22 a 48–49.

⁵⁹ DOMANICKÝ, Petr. *1960–1970 Iluze začátku nové velkorysé éry stavby města*. In: BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá*. Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7, s. 118.

⁶⁰ Tamtéž, s. 105–106.

⁶¹ *Poslední sbohem „pětatřicátým“: Úspěšný odstřel kasáren*. Pravda, roč. 50, č. 21, 25. 1. 1969, s. 1.

⁶² Dnes Sady Pětatřicátníků. FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0, s. 101–102.

⁶³ Dnes most Generála Pattona. FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0, s. 52–53.

⁶⁴ RIEGER, Jiří; KOHOUT, Jiří & MAZNÝ, Petr. *110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o. 2009. ISBN 80-85884-95-X, s. 68.

2,9 km.⁶⁵ Vozbu na něm zahájil vůz Brožík/Křížík ev. č. 18 v čele slavnostního konvoje.⁶⁶ Na fotografiích z té doby je patrné, že celé sídliště ještě nebylo dokončeno.⁶⁷ Chyběly celé bloky, jiné byly v polovině výstavby. Nové kolejiště bylo již v celé své délce dvojkolejné, zastávky byly projektovány doprostřed široké hlavní třídy. Obratiště u III. brány Škodových závodů bylo zrušeno. Na jeho místě vznikl velký dopravní uzel, kam ústily hlavní komunikace Vejprnická, Hornická, Tylova a Skvrňanská.⁶⁸ Křižovatka se stala jedním z páteřních bodů prvního východo-západního průtahu městem.

Toto linkové vedení fungovalo beze změn až do konce roku 1979, kdy byl provoz linky č. 4 dočasně pozastaven. Obratiště Pod Záhorskem bylo zrušeno a trať byla protažena až na dnešní konečnou Košutka. Šlo o nejdelší jednorázově vybudovaný úsek v Plzni o celkové délce 3,1 km. Tím vznikla 1. září 1980 tramvajová linka č. 4 obsluhující trať *Bory–Košutka*. Dnes je tato linka nejfrekventovanější v Plzni.⁶⁹ Po jejím otevření se však projevil kritický nedostatek tramvajových vozů. Proto bylo v letech 1980 a 1981 od dopravních podniků hlavního města Prahy zakoupeno šestnáct ojetých tramvají typu T1. Tyto vozy obdržely ev. č. 11–15, 17, 19–27 po vyřazených tramvajích Brožík/Křížík. Vůz T1 ev. č. 16 z technických důvodů nikdy nevyjel do provozu a stal se jen zdrojem náhradních dílů. Podobný byl také osud ostatních vozidel z této dodávky, neboť všechna měla najeto víc než milion kilometrů a byla ve špatném stavu. Poslední z těchto vozů byl demontován 4. dubna 1987.⁷⁰

Vyřazování zastaralých vozů typu T1 a T2 umožnila také dodávka dvanácti nových tříčlankových tramvají KT8D5 (ev. č. 288–299). Všechny tyto vozy dodal Plzni pražský

⁶⁵ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 22.

⁶⁶ RIEGER, Jiří; KOHOUT, Jiří & MAZNÝ, Petr. *110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o. 2009. ISBN 80-85884-95-X, s. 64.

⁶⁷ RIEGER, Jiří; KOHOUT, Jiří & MAZNÝ, Petr. *110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o. 2009. ISBN 80-85884-95-X, s. 64.

⁶⁸ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 49.

⁶⁹ Tamtéž, s. 45.

⁷⁰ FREML, Hynek. *Vývoj tramvajové dopravy v Plzni* [online]. Plzeň, 2019 [cit. 2024-01-04]. Bakalářská práce. Západočeská univerzita, Elektrotechnická fakulta. Doc. Ing. Bohumil SKALA, Ph.D. Dostupné z: https://dspace5.zcu.cz/bitstream/11025/41704/1/BP_Fremel_Vyvoj%20tramvajove%20dopravy%20v%20Plzni.pdf, s. 28–30.

závod ČKD v roce 1989.⁷¹ Jejich domovskou tratí se stala linka č. 4. To mělo praktický důvod, neboť rozměrné skříně těchto vozů při jízdě do zatáčky vybočují. V případě míjení dvou tramvají v oblouku mohlo tak dojít k jejich kolizi. Rovná trať mezi Košutkou a Bory byla však pro jejich provoz ideální. Nespornou výhodou tohoto typu tramvají se ukázala být jeho konstrukce, která jej předurčila pro nasazování během výluk. Vůz KT8D5 totiž disponoval dvěma kabinami pro řidiče a zároveň byl osazen dveřmi po obou stranách skříně. Aby mohl být naplno využit jeho potenciál, došlo v devadesátých letech k přebudování většiny kolejových oblouků na všech trasách.⁷²

O šest let později než trať na Košutku, tedy 2. ledna 1986, byla zprovozněna odbočka směrem na Bolevec. Trať ale vedla pouze k zastávce *Frunzeho*, kde bylo zřízeno obratiště. Téměř čtyři a půl roku obsluhovala tuto trať tramvajová linka č. 3. Tramvaje na ní jezdily mezi stanicemi *Skvrňany–Frunzeho*. Teprve 25. května 1990 byla prodloužena do Bolevce, kde končí dnes.⁷³ Provoz na ní byl zahájen hned následující den slavnostním konvojem s vozy KT8D5 a Křížík ev. č. 18. Druhého dne došlo k přesměrování linky č. 1. Ta už od doby Františka Křížíka tradičně vedla ze Slovan na Bory, od tohoto dne ale tramvaje jezdí na trase *Slovany–Bolevec*. O rok později byla vybudována kolejová smyčka Malesická. Z té vyjížděly dva podpůrné tramvajové spoje, a to linka č. 3 ve směru na Košutku a č. 5 na Bolevec. Obě dvě byly málo frekventované. Tramvaje na ně vyjížděly pouze ve špičce, zpravidla šlo pouze o několik spojů za den. Toto linkové vedení vydrželo až do 27. května 2000, kdy byly definitivně zrušeny pro malý zájem cestujících.⁷⁴

3.4 DEVADESÁTÁ LÉTA A NOVÉ TISÍCILETÍ

Listopad 1989 přinesl mnoho razantních změn. Bohužel mnohé urbanistické projekty, které byly naplánované a schválené ještě za minulého režimu, byly v této době již rozpracované a jejich realizace nakonec stejně proběhla. Typickým příkladem je právě

⁷¹ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 45 a 112.

⁷² *Tramvaje KT8D5* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.plzensketramvaje.cz/?page=kt8d5.htm>.

⁷³ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 49.

⁷⁴ BARBORKOVÁ, Eva. *Plzeň představí projekt nových trolejbusových linek na Severní Předměstí*. Online. In: <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/plzen-predstavi-projekt-novych-trolejbusovych-linek-na-severni-predmesti/>.

první východo-západní průtah městem. Nutnost jeho výstavby byla obhajována neexistencí dálničního obchvatu Plzně.⁷⁵ Práce na něm probíhaly průběžně na několika úsecích zároveň. V rámci tohoto megaprojektu byla vybourána celá strana ulic Skvrňanská a Přemyslova. Právě tudy měla vést nová čtyřproudová komunikace s tramvajovým tělesem uprostřed. Šlo o první tramvajovou trať železničního charakteru v Plzni. Tento typ traťového tělesa, kde jsou koleje položeny na dřevěných pražcích podbitých šterkem, umožňoval tramvajím vyvinout podstatně větší rychlost. Zprovozněna byla roku 1988.⁷⁶ Od prosince téhož roku byla rekonstruována další část této tratě mezi stanicemi *Hlavní pošta* a *Výstaviště*.⁷⁷ Při té příležitosti vznikla kuriózní objížďka vedoucí Prešovskou ulicí k synagoze a odtud dvoj-esovitou zatáčkou kolem parkoviště v Nejedlého sadech. Na jaře 1989 bylo upraveno nábreží Mže a rekonstruována vozovka v ulicích Jízdecká a Tyršova. Největší přeměnou prošlo bývalé náměstí U Jána, tehdy nejvýznamnější přestupní dopravní uzel v Plzni, kde se setkávaly tramvajové i trolejbusové linky, a přechodný prostor mezi hlavním nádražím a historickým jádrem města.⁷⁸ Urbanisté naplánovali rozsáhlou asanaci tohoto prostoru a přilehlých částí Východního Předměstí. Kompletně zanikla obytná zástavba v Sirkové ulici.⁷⁹ Na jejím místě vznikla čtyřproudová komunikace s traťovým tělesem uprostřed. Tramvajová trať vedoucí Nádražní třídou byla zrušena ke konci listopadu 1992 a následujícího roku byly demontovány koleje.⁸⁰ Trať byla v prostoru nové křižovatky napříměna a přeložena do středu nově vzniklého bulváru. Podchody tam však vznikly až mnohem později. Do té doby fungovala provizorní tramvajová zastávka pod železničním viaduktem v blízkosti

⁷⁵ DOMANICKÝ, Petr. *1989–2016 Město beze snů a iluzí*. In: BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá*. Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7, s. 145.

⁷⁶ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 45.

⁷⁷ Dnes Palackého náměstí. FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0, s. 86.

⁷⁸ DOMANICKÝ, Petr. *1970–1989 Sliby a lži o novém městě, beznadějí a kolaps*. In: BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá*. Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7, s. 121–122.

⁷⁹ V roce 2022 v souvislosti s válkou na Ukrajině přejmenovaná na ulici Ukrajinskou.

HÁJKOVÁ, Barbora. *Sirková v Plzni se mění na Ukrajinskou*. Online. In: *Plzeňský deník.cz*. Copyright © VLTAVA LABE MEDIA a.s. 3. 3. 2022. [cit. 2024-01-04]. Dostupné

z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/sirkova-v-plzni-se-meni-na-ukrajinskou-20220303.html.

⁸⁰ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 45.

hlavního nádraží.⁸¹ Na jednu stranu je toto místo dnes důležitým dopravním a přestupním uzlem, nově vybudované podchody dlouhá léta umožňovaly plynulý přechod mezi nádražím a tramvajovými zastávkami, ale již od jejich otevření se muselo vedení města vypořádávat s vandalismem, častým výskytem lidí bez domova a problematických osob. Na stranu druhou tam vznikla velkokapacitní autostráda, která zcela odřízla nádraží od historického jádra, zaslepila Nádražní třídu a vytvořila tak z tohoto prostoru bezútešnou periferii.

V červnu 1994 došlo k demontáži manipulační tratě mezi náměstím Republiky a Cukrovarskou ulicí. Tamní kolej, která vedla do ústředních tramvajových dílen, byla jednokolejná a táhla se od náměstí Republiky po straně ulic Františkánská, Goethova, Prokopova, Doudlevecká směrem na Doudlevec. V první polovině devadesátých let bylo však rozhodnuto o renovaci těchto komunikací. Spolu s těmito pracemi by bylo nutné opravit také tramvajovou trať. Tato investice se však městu i dopravním podnikům jevila jako absolutně nerentabilní. Navíc by hrozilo, že dopravní policie nevysloví souhlas s provozem trati, jelikož tramvaje by tam totiž musely jet cestou z dílen v protisměru. Poslední vůz trasou projel 23. června 1994 (vůz T3 ev. č. 194 z dílen do vozovny na Slovanech). Následující den začaly rekonstrukční práce ve Františkánské ulici, čímž byla trať odpojena od zbytku sítě.⁸² Poslední pozůstatky ale byly likvidovány až v červnu 2003. Šlo o bývalou výhybnu v místě dnešního kruhového objezdu křižovatky u Mrakodrapu na Americké třídě.⁸³

⁸¹ *Zajímavosti z rekonstrukcí tratí během osmdesátých a devadesátých let* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=provizoria.htm>.

⁸² RIEGER, Jiří; KOHOUT, Jiří & MAZNÝ, Petr. *110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o. 2009. ISBN 80-85884-95-X, s. 82.

⁸³ *Dílny PMDP v Cukrovarské ulici* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=dilny.htm>.

4 NOVÉ SMĚŘOVÁNÍ V 21. STOLETÍ

V době před sametovou revolucí nesla společnost v duchu tehdejšího režimu jméno „Dopravní podniky statutárního města Plzně s. p.“ Tento název byl změněn až 1. května 1998, kdy byla zapsána v obchodním rejstříku nově jako „Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.“ (případně „PMDP, a.s.“). Tím se z ní stala akciová společnost, kdy držitelem stoprocentního akciového podílu je statutární město Plzeň. Nastaly tak potřebné změny – jak v hospodaření PMDP, tak v její administrativní struktuře.

Společnost začala podnikat. Ve spolupráci s vedením města vypracovala své rozvojové a marketingové strategie, plány a vize. Ty se opírají o stanovy města Plzně. Základním prvkem života města má být chodec, opěrným druhem dopravy má být MHD. Hlavními cíli, které si společnost vytyčila, byly rychlost a přesnost veřejné dopravy, její komfort, ekologičnost a bezbariérovost.⁸⁴ To si ovšem vyžádalo kompletní modernizaci jak vozového parku, tak dopravní infrastruktury a zázemí společnosti.

Už na konci devadesátých let vznikl tzv. Plán udržitelné mobility Plzně (PUMP), který je průběžně plněn a obměňován, neboť s vývojem města se vyvíjí také nároky na veřejnou dopravu. Tento plán se skládá zejména ze dvou koncepcí. Zaprvé si dokument klade za cíl odvést automobilovou dopravu z centra města. Toho má být dosaženo dokončením výstavby městského okruhu a zřízením záchytných parkovišť pro řidiče směřující do centra. Ta mají vzniknout v blízkosti zmíněného okruhu na konečných stanicích MHD. To umožní příjíždějícím řidičům odstavit vozidlo na okraji města a dále do jeho centra pokračovat hromadnou dopravou. Díky tomuto kroku bude možné navrátit průtahům Plzně jejich někdejší charakter městských ulic, zkultivovat současné parkovací plochy v centru k jiným účelům a zvýšit atraktivnost i pohodlí MHD. Oba tyto záměry jsou provázané, závislé jeden na druhém.⁸⁵

⁸⁴ *Strategie společnosti*. PMDP, a.s. [online]. Plzeň, 31.12.2023 [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/strategie-spolecnosti/>.

⁸⁵ *Strategický plán města Plzně*. [online]. Plzeň: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, 2018. [cit. 2024-01-04], s. 21–24. Dostupné z: <https://www.lifetreecheck.eu/getattachment/0b6655b7-ef9f-4972-b059-11ee2cedc1c2/attachment%22>.

4.1 MODERNIZACE PODNIKU

Základní podmínkou pro úspěšnou realizaci této myšlenky je moderní veřejná MHD. Ta se skládá nejen z moderních tramvají, ale také z infrastruktury, která musí splňovat požadované parametry. Celý tento systém zahrnuje jak kolejiště, vozovny, dílny či dispečink, tak zároveň inovace do informačních technologií v dopravě, marketinkové strategie apod. Už v roce 1991 byly hlavní dopravní uzly *Sady Pětatřicátníků*, *U Práce* a *Mrakodrap* osazeny kamerami. Ty umožňovaly dispečerům kontrolovat provoz a lépe zvládat krizové situace. Dispečink se tehdy nacházel na Palackého náměstí a komunikoval s řidiči pomocí vysílačky v každém voze.⁸⁶ V roce 2010 byl dispečink přestěhován do hlavní budovy PMDP na Denisově nábřeží a všem vozidlům MHD byl zabudován palubní počítač „Herman.“ Ten operuje v systému GPS a každých deset vteřin odesílá na dispečink přesnou polohu vozu. Získaná data jsou posléze odeslána do přijímačů tzv. inteligentních zastávek. V nich se nachází informační tabule, na kterých cestující uvidí, za jak dlouho spoj dorazí.⁸⁷

Důležitým milníkem v modernizaci se stal rok 2005. Hned první den v tomto roce byl spuštěn systém Plzeňská karta. Tu bylo možné nabít na pokladnách PMDP a následně ji stačilo pouze přiložit k automatu „CardMan“ ve kterémkoliv voze. Od 1. října 2007 bylo možné samoobslužné dobítí karty přes bankomat.⁸⁸ Záhy bylo cestujícím umožněno platit za jízdenku platební kartou přímo ve voze či mít plzeňskou kartu nahranou v mobilním telefonu. K poslednímu dni roku 2011 byl trvale ukončen provoz automatů na papírové jízdenky.⁸⁹ Dnes mají cestující celou plejádu možností, jak si jízdní doklad opatřit.

⁸⁶ RIEGER, Jiří; KOHOUT, Jiří & MAZNÝ, Petr. *110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o. 2009. ISBN 80-85884-95-X, s. 83.

⁸⁷ *Dynamický dispečink PMDP* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=dispecink.htm>.

⁸⁸ RIEGER, Jiří; KOHOUT, Jiří & MAZNÝ, Petr. *110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o. 2009. ISBN 80-85884-95-X, s. 92–93.

⁸⁹ *Konec automatů na jízdenky v Plzni* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=automaty.htm>.

4.2 MODERNIZACE TRATÍ

Celý systém tramvajových tratí byl v průběhu let mnohokrát rekonstruován a modernizován tak, aby vyhovoval soudobým požadavkům a podmínkám. Až do první světové války se nezměnilo mnoho. Kolejiště zkonstruované firmami Františka Křižíka bylo velmi kvalitní. Tehdejší tramvaje však nebyly zdaleka tak mohutné a těžké jako v pozdějších letech. K opotřebenosti kolejnic tak docházelo pomaleji. V období první republiky byla pak poprvé trať přeložena do nové osy, aby bylo možné vést středem ulice dvě paralelní koleje. Tento proces byl završen až v padesátých letech přebudováním kolejí ve Slovanské třídě. Na začátku šedesátých let bylo kvůli zavedení nových tramvají typu T, resp. kvůli jejich značné hmotnosti, traťové těleso opět modernizováno. V devadesátých letech bylo nezbytné rozsáhle rekonstruovat městské centrum. Po velkých povodních v roce 2002 si žádaly opravu vodou poškozené úseky.

Každodenním provozem dochází k průběžnému opotřebování kolejiště i dalšího drážního vybavení. Poškozené úseky je tak nutné rekonstruovat. K takovým úkonům dochází v Plzni ročně několikrát. Níže jsou proto rozepsány vybrané konkrétní příklady velkých rekonstrukcí.

Hned na jaře 1990 byla uskutečněna dlouhou dobu plánovaná rekonstrukce Pražské ulice. Kvůli zachování průjezdnosti v centru byly tramvaje odkloněny na provizorní jednokolejnou trať vedoucí Dřevěnou ulicí a šikmo přes náměstí do Solní ulice. Tato rekonstrukce se protáhla do roku 1992. Je však třeba uvést, že nedošlo pouze k výměně kolejí, ale celkové rekonstrukci inženýrských sítí a povrchu vozovky v ulicích Pražská, Prešovská, Solní, Františkánská a Zbrojnická (*Pozn. autora: v tomto pořadí*). Téhož roku zároveň proběhla plošná asanace Sirkové ulice a tramvajové těleso bylo přeloženo z Nádražní třídy do nové polohy, viz kapitola 3.4.⁹⁰

V srpnu roku 2002 ochromila dopravu v centru povodeň. Radbuza se v úterý 13. srpna po deváté hodině ráno vylila ze svého koryta a zaplavila prostor U Jána a Anglické nábřeží až k domovnímu bloku U Zvonu. Tramvajová doprava v centru byla

⁹⁰ *Zajímavosti z rekonstrukcí tratí během osmdesátých a devadesátých let* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=provizoria.htm>.

zrušena, vozy se nejprve otáčely u Hlavního nádraží a v Sadech Pětatřicátníků, kolem desáté dopoledne však došlo k zatopení hlavní měnirny Hydro. Tím se tramvajová a trolejbusová doprava zastavila úplně. Na území centra a v přilehlých oblastech začal platit striktní zákaz řízení osobních automobilů, oproti tomu MHD bylo až do odvolání výjimečného stavu možno využít zdarma. Po několika dnech byla všechna přebytečná voda odčerpána a situace se vrátila do normálu. Avšak povodeň narušila statiku starého mostu U Jána a domu U Zvonu, který byl navzdory snahám památkářů hned následující týden odstřelen.⁹¹

V pondělí 3. března 2003 začala dlouho potřebná rekonstrukce Sadů Pětatřicátníků. Probíhala v pěti etapách. V první z nich byla přebudována centrální část, vzniklo zcela nové kolejiště a dvě zastávky. V druhé fázi rekonstrukce zůstaly v provozu pouze krajní oblouky křižovatky. Tramvaje proto jezdily okružním způsobem mezi konečnými stanicemi např. *Slovany–Bolevec–Bory–Slovany*. V předvečer třetí etapy, 4. května po sedmnácté hodině, projela přes Sady Pětatřicátníků směrem na Lochotín kolona jedenácti obousměrných vozů KT8D5-RN2P a pěti soustav 2x T3P tzv. lobogo. Po jejich průjezdu byla křižovatka zcela uzavřena, tyto vozy byly odříznuty od zbytku tramvajové sítě a po následující tři týdny obsluhovaly Severní Předměstí. Tato etapa byla jednoznačně nejnáročnější. Ve čtvrté části rekonstrukce se práce přesunuly na úsek mezi synagogou a křižovatkou U Práce. Poslední fáze se protáhla na víc než rok, kdy byly postupně dokončovány dílčí práce.⁹²

Povodněmi poškozený most U Jána bylo nutné zcela přebudovat. Práce na něm započaly 20. června 2005. Provoz mezi hlavním nádražím a Anglickým nábřežím fungoval pouze na jednokolejně provizorní trati. Nejdříve byla kompletně zdemolována jedna strana mostu. Po jejím obnovení zřídili stavaři na této polovině mostu novou manipulační trať. Poté následovala demolice druhé strany mostu. Nakonec byla provizorní trať zrušena a 7. srpna 2006 byl obnoven tramvajový provoz v současných kolejích. O týden později proběhla zatěžkávací zkouška mostovky a poslední den v srpnu byl objekt slavnostně otevřen. Na most U Jána se tak po téměř čtyřech letech vrátila automobilová a trolejbusová

⁹¹ *Zajímavosti z provozu (2002)* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=provoz2002.htm>.

⁹² *Zajímavosti z provozu (2003)* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=provoz2003.htm>.

doprava.⁹³ O pár let později následovala kompletní rekonstrukce Anglického nábřeží a prostoru U Zvonu.⁹⁴

Neustálou rekonstrukcí probíhá od roku 2009 nejvytíženější plzeňská trať v Karlovarské ulici a dále směrem na Košutku.⁹⁵ Kolejiště tam bylo již z většiny vyměněno, nyní je však plánována závěrečná etapa, při níž má být kompletně transformována křižovatka Rondel a přilehlé okolí.⁹⁶ Dalším již téměř dokončeným úsekem je tramvajová trať v Koterovské ulici. Hotova je již část od Světovaru po náměstí Generála Píky.⁹⁷ Aktuální je také rekonstrukce inženýrských sítí a tramvajového tělesa ve Zbrojnické ulici a na náměstí Republiky plánovaná na květen až listopad 2024.⁹⁸

4.3 MODERNIZACE TRAMVAJÍ

Stejně důležitá jako úprava kolejiště byla také rekonstrukce vozového parku. Původní tramvaje T3 a KT8D5 byly proto v druhé polovině devadesátých let rozsáhle inovovány. Modernizaci prováděla v rozmezí let 1994 až 1999 plzeňská firma „Škoda Dopravní technika“ (dále jen ŠDT). Repase tramvajů zahrnovaly např. kompletní výměnu podvozku, novou elektrickou výzbroj, renovaci interiéru a také informační systémy pro cestující.⁹⁹

⁹³ *Rekonstrukce mostu U Jána* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=u_jana.htm.

⁹⁴ *Rekonstrukce prostoru U zvonu, Pražské ulice a náměstí před radnicí* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=zvon.htm>.

⁹⁵ *Rekonstrukce Karlovarské* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=karlovarska.htm>.

⁹⁶ *Přestavba křižovatky Rondel – Karlovarská | vizualizace výstavby a provozu dokončené stavby* [online]. STAVplan-CZ. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=gIeRvux7zV4>.

⁹⁷ JOSEFOVÁ, Hana. *Tramvajová trať na Koterovské se dočká rozsáhlé opravy za téměř 250 milionů korun*. Online. In: Město Plzeň. Copyright © Město Plzeň. 25. 9. 2023. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/tramvajova-trat-na-koterovske-se-docka-rozsahle-opravy-za-temer-250-milionu-korun/>.

⁹⁸ KRAUSOVÁ, Monika. *Město chystá rekonstrukci tramvajové tratě na náměstí Republiky a ve Zbrojnické ulici*. Online. In: Město Plzeň. Copyright © Město Plzeň. 7. 2. 2024. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/mesto-chysta-rekonstrukci-tramvajove-trate-na-namesti-republiky-a-ve-zbrojnicke-ulici/?fbclid=IwAR0u5u4qroK9j2ki8asTsvNpXFp0NEjPG-IP5Dq1mU0RVR79RKJtG9y2kw>.

⁹⁹ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 46.

Vozy získaly také nový nátěr. Už v této době bylo učiněno originální rozhodnutí, aby vozidla MHD nesla barvy plzeňského znaku – tramvaje žlutou, autobusy červenou a trolejbusy zelenou.¹⁰⁰ Nicméně výsledný design nebyl přesně stanovený. V následujících letech byly ozkoušeny různé varianty. Původní rudá a slonovinová barva postupně vymizely. Poslední takto zbarvená tramvaj vyjela do plzeňských ulic na konci července 2004.¹⁰¹ Nový nátěr získávaly vozy průběhem rekonstrukce. Nejprve byly nově zrekonstruované vozy T3M natřeny žluto-bílo-fialovou barvou.¹⁰² Následně převážil čistě bílo-žlutý lak, který byl postupně do roku 2005 nahrazen žlutošedou variantou.¹⁰³

Vzhledem k úspěchu ŠDT při rekonstrukcích T3M se firma rozhodla vytvořit vlastní tramvaj. Vznikl tak tříčlánkový tramvajový vůz, původně pojmenovaný jako Škoda Inekon LTM 10.08, který sta stal více známým pod přezdívkou „Astra“ neboli asynchronní tramvaj. Vůz měřil na délku přibližně dvacet metrů a byl vybaven dvěma pevnými hnanými podvozky umístěnými pod krajními články vozidla. Konstrukční řešení tramvaje umožňovalo bezbariérový nástup i výstup. Invalidní plošina byla elektricky ovladatelná. První prototyp tramvaje Astra, známý jako „modrý“ s ev. č. 300, byl vyroben v plzeňských továrnách ŠDT v červnu 1997. Druhý prototyp neboli „žlutý“ následoval brzy poté. Protože byl však modrý prototyp přesunut do Ostravy, první Astra, kterou se Plzeňané mohli svést, byl žlutý prototyp ev. č. 301, který vyjel dne 16. července 1998 na trať své domovské linky č. 4.¹⁰⁴ Celkem bylo vyrobeno jedenáct kusů (ev. č. 300–310).

Kvůli rigidnímu podvozku však docházelo v zatáčkách k silnému tření mezi koly a kolejnicemi. To vedlo k nepříjemnému trhání a házení při průjezdu. Rychlost tak musela být při tomto úkonu snížena na absolutní minimum.¹⁰⁵ I tento nedostatek byl jedním

¹⁰⁰ *Konec typicky červených tramvají v Plzni* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/?page=t3-cervene.htm>.

¹⁰¹ Tamtéž.

¹⁰² *Fialovobílý nátěr na vozech T3M končí!* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/?page=t3m-fialove.htm>.

¹⁰³ *Krátká epocha žlutobílých tramvají v Plzni* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/?page=t3-zlutobile.htm>.

¹⁰⁴ *Astra, Škoda Inekon LTM10.08, později také Škoda 03T* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=astra.htm>.

¹⁰⁵ FREML, Hynek. *Vývoj tramvajové dopravy v Plzni* [online]. Plzeň, 2019 [cit. 2024-01-04]. Bakalářská práce. Západočeská univerzita, Elektrotechnická fakulta. Doc. Ing. Bohumil SKALA, Ph.D. Dostupné z: https://dspace5.zcu.cz/bitstream/11025/41704/1/BP_Freml_Vyvoj%20tramvajove%20dopravy%20v%20Plzni.pdf, s. 40–41.

z důvodů, proč dnes Astru v Plzni již nejezdí. Ovšem je třeba zdůraznit, že tyto tramvaje sloužily PMDP přes dvacet let. Po takovém období by bylo nutné všechny kompletně renovovat. Avšak výroba těchto strojů a veškerých náhradních dílů a příslušenství k nim skončila nedlouho po roce 2000. Poškozené stroje tak nebylo možné opravovat. Astru proto naposledy vyjely do plzeňských ulic 18. března 2021.¹⁰⁶

Takto skončila originální plzeňská tramvaj. Vozový park byl ovšem nadále rozšiřován o moderní vozidla. K poslednímu dni roku 2023 disponovala společnost PMDP sto čtyřmi tramvajemi, z nichž devadesát čtyři procent vozů bylo nízkopodlažních.¹⁰⁷ Celkem zaměstnává PMDP téměř sto šedesát řidičů tramvají, kteří každoročně přepraví přibližně třicet osm milionů cestujících.¹⁰⁸

4.4 VÝSTAVBA TRATI NA UNIVERZITU

Již od šedesátých let usilovala Vysoká škola strojní a elektrotechnická v Plzni (dále jen VŠSE) o výstavbu nových prostor. Tento záměr byl odsouhlasen vládou na podzim 1984, o rok později byl položen základní kámen budoucího areálu. Ten začal vznikat na tzv. zeleném trojúhelníku na jižním cípu Borských polí. Součástí zamýšleného projektu bylo i prodloužení tramvajové tratě z Borského parku až k místu budoucího kampusu VŠSE.¹⁰⁹ S plánem zavést do této části Plzně tramvajovou dráhu operovala městská rada již od osmdesátých let. Vývoj projektu dobře mapují tehdejší média. Z článků lze vyčíst, že postoje a názory politiků na tuto problematiku se často měnily. Nebylo tak jisté, zda se dílo podaří zrealizovat. Ještě v roce 2010 primátor Plzně Pavel Rödler zpochybnil celý záměr a navrhl alternativu v podobě zavedení trolejbusů. Později však sám v tisku přiznal,

¹⁰⁶ *Astra, Škoda Inekon LTM10.08, později také Škoda 03T* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=astra.htm>.

¹⁰⁷ *Vozový park*. PMDP, a.s. [online]. Plzeň, 31.12.2023 [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/vozovy-park/>.

¹⁰⁸ *Výroční zpráva 2022*. PMDP, a.s. [online]. Plzeň, 31.12.2023 [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/povinne-udaje/vyrocní-zpravy/>.

¹⁰⁹ FANTOVÁ, Kateřina; MORÁVKOVÁ, Naděžda & VÝCHODSKÁ, Helena. *Vývoj města 1945–1990*. In: SKÁLA, Adam a kol. *Dějiny města Plzně 3*. Plzeň: Statutární město Plzeň, 2018. ISBN 978–80–87911–07–5, s. 307.

že provozní náklady u trolejbusové sítě by několikrát přesáhly náklady u tramvajové.¹¹⁰ Navíc trolejbusy by nemohly kapacitně dostačovat odbavení kampusu, kdy se z přednáškových místností nárazově vyhrne velké množství studentů.¹¹¹

Realizace byla neustále odkládána. Avšak po vzniku ZČU a rozšiřování kampusu o další fakulty a nová výzkumná centra začal rektorát vyvíjet na město čím dál větší tlak. Až konečně na jaře 2018 byla vypsána veřejná zakázka na zhotovitele stavby.¹¹² V březnu byly vykáceny stromy v Kaplířově ulici, na konci června proběhla demolice Borských kasáren. O rok později, v červnu 2019, byl zprovozněn tramvajový most přes dálniční přivaděč. Během podzimu byly položeny koleje, zřízeny točny a provedeny zátěžové zkoušky.¹¹³ Nakonec v neděli 15. prosince 2019 byla stavba slavnostně otevřena. Téměř po třiceti letech od posledního rozšíření tramvajové sítě do Bolevce byl v Plzni zprovozněn zcela nový úsek tratě.¹¹⁴ Mezi roky 2022 a 2023 vzniklo přílehlé P+R parkoviště a přestupní terminál na Borech. Plzeň tím naplnila některé ze svých hlavních cílů PUMP.

4.5 VÝSTAVBA NOVÉ VOZOVNY

První tramvajová remíza a dílny stály v Cukrovarní ulici. Časem se tento prostor stal pro rostoucí podnik příliš malý, navíc byl nevhodně napojen na zbytek tramvajové sítě. V roce 1943 byla proto postavena nová neprůjezdná hala na Slovanech. Stála na původním konci Slovanské aleje¹¹⁵, kam byl orientován vjezd a zároveň i výjezd. Nová vozovna sloužila jen pro lehkou údržbu a skladování tramvají a materiálu. V dílnách v Cukrovarské ulici byly prováděny zevrubné opravy vozidel, a to v poměrně stísněných podmínkách. I když došlo v roce 1994 ke zrušení manipulační trati na Doudlevce, dílny zůstaly stále

¹¹⁰ VESELÁ, Dana. *K univerzitě bude lepší posílat tramvaje*. Online. In: Plzeňský deník.cz. Copyright © VLTAVA LABE MEDIA a.s. 26.2.2010. [cit. 2024-01-04]. Dostupné

z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/k-univerzite-bude-lepsi-posilat-tramvaje20100226.html.

¹¹¹ *Dojedou někdy tramvaje na Borská pole?* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné

z: https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=borska_pole.htm.

¹¹² *Dojedou někdy tramvaje na Borská pole?* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné

z: https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=borska_pole.htm.

¹¹³ *Stavba tramvajové trati k univerzitě (2018-2021)* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04].

Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=stavba-b-pole.htm>.

¹¹⁴ *Zahájení provozu na Borská pole* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné

z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=zahajeniBP.htm>.

¹¹⁵ Dnes křižovatka Slovanské aleje a Francouzské třídy.

v provozu. To znamenalo, že každé poškozené vozidlo tam muselo být převezeno na nákladním návěsu. Cena za opravu vozu v takovém případě logicky vysoce vzrostla.

Vedení podniku a města hledala udržitelné a finančně nezatěžující řešení tohoto problému. Dokonce padl návrh na vedení tramvajové trati ze Skvrňan na Borská pole napříč areálem Škodových závodů, kam by bylo možno zázemí dílen přesunout.¹¹⁶ Nové depo pro plzeňskou MHD nakonec skutečně v roce 2014 vzniklo na Borských polích. Z garáží v Cukrovarské ulici se tam přesunula zejména trolejbusová a autobusová doprava. Infrastruktura pro tramvaje však vybudována nebyla. Stále tak bylo nutné převážet poškozená vozidla na opravu pomocí drahé nákladní dopravy. V areálu bývalých dílen vzniklo kulturní středisko DEPO 2015, náhrada plzeňského výstaviště. Veškerý personál, materiál a další příslušenství k údržbě tramvají se proto koncentroval do staré vozovny na Slovanech. Ta však byla nejen značně zchátralá, ale již zcela kapacitně nevyhovující.

V polovině září 2020 proto PMDP podepsaly smlouvu o zřízení nové vozovny. Demoliční práce začaly v polovině prosince téhož roku. Celý plán byl rozdělen do několika etap. Základní podmínkou bylo zachování obvyklého tramvajového provozu. Kvůli tomu vznikly provizorní haly na údržbu a kontrolu vozů a tramvaje byly na noc odstavovány na konečných stanicích v kolejových smyčkách. Základní opravy mohly probíhat také na Bolevci ve speciální montážní jámě.¹¹⁷ Po dokončení demoličních prací byl kompletně přebudován celý povrch areálu vozovny, byla zprovozněna tzv. kolejová harfa. Rekonstrukcí prošel také přilehlý úsek Slovanské aleje. Až doposud ústila hlavní trať, která sloužila jednak jako vjezd, jednak jako výjezd, do křižovatky Francouzské třídy a Slovanské aleje. Plán nové vozovny ale počítal s průjezdnou halou. Na jedné straně areálu tak vznikla brána pro vjezd, na druhé pro výjezd. Oběma začaly projíždět tramvaje dne 16. srpna 2021. Následovaly složité montáže hal, výstavba kancelářských budov a dílen. Po celkové době dvaceti devíti měsíců byla ve čtvrtek 16. března 2023 moderní vozovna na Slovanech za 1,8 mld. Kč slavnostně otevřena a předána PMDP k užívání.¹¹⁸

¹¹⁶ *Dilny PMDP v Cukrovarské ulici* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=dilny.htm>.

¹¹⁷ *Montážní jáma v Bolevci* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=montazni_jama_bolevec.htm.

¹¹⁸ *Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovaný* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=reko-vozovna.htm>.

5 NEREALIZOVANÉ PROJEKTY

Ke každému z projektů, které skutečně vznikly, bylo vždy zpracováno několik alternativních postupů. Tato kapitola není však zaměřena na různé varianty zrealizovaných záměrů, nýbrž na plány, které se nikdy, resp. zatím ani částečně neuskutečnily. Pro lepší orientaci v tomto případě také opouštíme stanovený úzus a používáme aktuální názvy ulic a lokací.

Už v prvním plánu tramvajové sítě, který vyprojektoval František Křížík, je patrná odbočka z Nádražní třídy a kolej směrem k Ústřednímu hřbitovu. Průběhem výběrového zřízení byl však tento záměr zamítnut. Důvodem byla pravděpodobně technická náročnost projektu, neboť sklon stoupání Rokycanské třídy je nejvyšší v celé Plzni. Osobně se proto domnívám, že realizace projektu by obnášela jak výstavbu speciálního zázemí, např. měnirny proudu umožňující vyšší transformaci napětí a terénní úpravy sklonu svahu v místech zastávek a stanic, tak zároveň modifikace technické výzbroje tramvajových vozů. I proto byla realizace odsunuta. V roce 1924 se objevily snahy tento projekt oživit. Nicméně i ty opět vzaly za své, tentokrát z důvodu nákladných úprav celé tehdejší Rokycanské ulice. Na začátku dvacátých let obsluhovaly tuto trasu autobusové linky a ve čtyřicátých letech byly na Doubravku zavedeny trolejbusové linky A a H. Tím byl problém s dopravou do této části Plzně vyřešen. Avšak i přesto se s budoucí výstavbou tramvajové dráhy počítalo. Svědčí o tom záměrně připravený prostor na tramvajové pásy ve středu komunikace v úseku mezi křižovatkou U Prazdroje až po Ústřední hřbitov.¹¹⁹

Dalším nezrealizovaným projektem je propojení Skvrňan a Slovan tramvajovou dráhou vedoucí ulicemi Tylova, Americká a Pařížská. Tato myšlenka sahá opět až do roku 1899 a udržela se i v pozdějších letech. V roce 1913 byl otevřen Wilsonův most.¹²⁰ Při jeho výstavbě se s tímto záměrem již počítalo, a tak byly na mostě položeny tramvajové koleje.¹²¹ Na přelomu let 1938 a 1939 se objevil návrh na oživení projektu. O tomto návrhu

¹¹⁹ BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 80.

¹²⁰ Tehdy most Františka Josefa. FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0, s. 15–16.

¹²¹ *Plánované tramvajové tratě* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensketramvaje.cz/?page=planovane_trate.htm.

byly vedeny vášnivé debaty v místním tisku, jeho hlavním oponentem byl plzeňský autoklub. Kvůli druhé světové válce byl projekt opět odsunut a naposledy se objevil v jedné ze studií k úpravě městského centra. Tehdy se dokonce počítalo s variantou, kdy měla mít tramvajová trať charakter podzemní rychlodráhy. Projekt však ztroskotal na ekonomických propočtech.¹²²

V osmdesátých letech byla plánována propojovací trať mezi křižovatkami U Jána a Rondel. Trať měla vést od Jána Tyršovou ulicí. Na tamním mostě i celé ulici je dodnes patrný středový prostor rezervovaný pro tramvajové koleje. Jak měla tramvaj pokračovat z Tyršovy ulice, se mi bohužel nepodařilo dohledat. Z praktického hlediska připadají v úvahu však pouze dvě varianty. V té první by trať pokračovala Jízdeckou ulicí a přes Palackého náměstí by se napojovala u Sadů Pětatřicátníků na Karlovarskou třídu. Alternativní možností by bylo vést trať přes Sady 5. května, Rooseveltův most do ulice Otýlie Beníškové.¹²³

V současnosti je nejvíce diskutovaným tématem v plzeňské tramvajové dopravě prodloužení tratě na Vinice a zavedení linky č. 3. Ta by odbočovala z Karlovarské třídy do ulice Na Chmelnicích. Už při výstavbě sídliště bylo s touto variantou operováno, jak je patrné z dopravního řešení dotčených ulic. V jejich středu se nachází prostor vytyčený pro tramvajový pás. Linka č. 3 by mohla obsluhovat trasu mezi Vinicemi a Mikulášským náměstím, kde by se obracela ulicemi Sladkovského a Radyňská.¹²⁴ Nejprve je ale nutné, aby tyto ulice prošly kompletní rekonstrukcí vozovky, jelikož je potřeba vybudovat souběžně se stávající tratí druhou kolej pro odstavování tramvají linky č. 3 na konečné.¹²⁵ V roce 2021 schválilo plzeňské zastupitelstvo vyčlenění finanční částky deseti milionů korun na zpracování projektové dokumentace k tomuto záměru.¹²⁶

¹²² BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X, s. 80.

¹²³ Tamtéž.

¹²⁴ *Plánované tramvajové tratě* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensketramvaje.cz/?page=planovane_trate.htm.

¹²⁵ *Co nás čeká v tramvajové dopravě?* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.plzensketramvaje.cz/?page=budoucnost2024.htm>.

¹²⁶ JAROŠOVÁ, Adriana. *Tramvajová trať na Vinice*. Online. In: Město Plzeň. Copyright © Město Plzeň. 11. 5. 2022. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzen.eu/doprava/tramvajova-trat-na-vinice/>.

ZÁVĚR

Jak město Plzeň, tak městské dopravní podniky prošly řadou bouřlivých změn. Ty nejdůležitější z nich byly zachyceny na předchozích stránkách. Autor práce si stanovil za cíl jednak vysvětlit tyto informace v širším kontextu a jednak vytvořit mapové podklady, doplňující text a reflektující vývoj tramvajové sítě i města.

Během psaní této práce se projevila jako největší komplikace šíře zvoleného tématu a velký objem dat. Práci jsem začal zpracovávat chronologicky, avšak množství informací k tématu po roce 2000 je v rámci bakalářské práce neuchopitelné. I proto je čtvrtá část práce zaměřena již výhradně na vybrané aspekty z historie plzeňské MHD. Přesto věřím, že zadaný cíl byl úspěšně splněn. Textová část je syntézou poznatků získaných z primárních a sekundárních zdrojů, předkládané informace jsou prezentovány s důrazem na dobové souvislosti a logické opodstatnění. Pro plné pochopení některých událostí je text provázán pasážemi o plzeňském urbanismu a regulačních plánech města.

Mapové podklady byly vytvořeny pro roky 1899, 1929, 1952, 1973, 1992 a 2024. Konkrétní roky byly zvoleny záměrně tak, aby zachytily výraznou úpravu traťového vedení. Avšak i v tomto případě se vyskytl problém. Veřejně přístupná data, ať už nákresy, plány či letecké snímkování, nebyla vždy kompletní a kompatibilní mezi sebou navzájem, a tak muselo nevyhnutelně dojít k drobným zkreslením. Navíc v některých případech autor upřednostnil lepší čitelnost mapy na úkor mírného zkreslení. Typicky jde o probíhající stavební činnost. Příkladem může být mapa k roku 1899. V tomtéž roce byla schválena stavba Velkého divadla, avšak ta trvala až do jeho otevření v roce 1902, a proto do mapy není budova zanesena. Obdobně byla řešena situace s panelovými sídlišti či výrobními areály, kde nebyly zvektorizovány jednotlivé panelové domy či výrobní objekty. Na mapě jsou reprezentovány celé sídelní okrsky či výrobní areály jako polygony pro zjednodušení a zlepšení čitelnosti mapy.

Historie tramvajové dopravy v Plzni představuje velmi obsáhlé a komplexní téma. Dostupné informace stále nebyly kompletně zpracovány, například nezrealizované projekty, návrhy a vize na vedení tramvajové tratě by vystačily na samostatnou práci.

RESUMÉ

Město Plzeň letos oslaví 125 let od chvíle, kdy zdejšími ulicemi poprvé projela tramvaj. U příležitosti tohoto jubilea vznikla tato bakalářská práce.

Tak významnému tématu, jakým veřejná doprava ve čtvrtém největším městě České republiky bezpochyby je, se věnovalo již několik autorů a bylo o něm zpracovááno mnoho studií. Tato práce však přináší nové pojetí. Důraz je totiž kladen zejména na vysvětlení souvislostí v historickém kontextu. Autor v práci prolíná dvě roviny. Jednak historii městské dopravy jako takové, a jednak historický vývoj města Plzně. Textová část je syntézou poznatků získaných analýzou primárních a sekundárních zdrojů, předkládané informace jsou prezentovány s důrazem na dobové souvislosti a logické opodstatnění.

Teoretická část práce je strukturována do pěti hlavních celků. V prvním se čtenář dozvídá, jaké příčiny vedly k zavedení MHD v Plzni a kterak tento proces probíhal. Následující kapitola zachycuje období od vzniku tramvajové sítě až po konec druhé světové války. Třetí část popisuje éru vývoje v letech 1945–1989, kdy právě v této době prošly město i veřejná doprava největšími proměnami. Čtvrtý celek studie je zaměřen na posledních třicet pět let historie, tedy období od společenských změn konce roku 1989 po současnost. V poslední kapitole jsou zpracovány vybrané nerealizované projekty.

Badatelská část práce obsahuje šest mapových nákresů. Mapové podklady byly vytvořeny pro roky 1899, 1929, 1952, 1973, 1992 a 2024. Konkrétní roky byly zvoleny záměrně tak, aby zachytily výraznou úpravu traťového vedení.

RESUME

This year the city of Pilsen will celebrate 125 years since the tram first passed through its streets. This bachelor thesis was created on the occasion of this jubilee.

Such an important topic as public transport in the fourth largest city of the Czech Republic, has already been addressed by several authors in many studies. However, this work brings a new concept. The emphasis is mainly on the explanation of the context in the historical context. The author combines two different perspectives in his work. On the one hand the history of public transport as such, and on the other hand the historical development of the city of Pilsen itself. The text part is a synthesis of the knowledge obtained through the analysis of primary and secondary sources.

The theoretical part of the work is structured into five main units. In the first, the reader learns what causes led to the introduction of public transport in Pilsen and how this process took place. The following chapter covers the period from the establishment of the tram network to the end of the Second World War. The third part describes the era of development between the years 1945–1989. It was during this time that the city and public transport underwent the greatest changes. The fourth unit of the study is focused on the last thirty-five years of history, i.e. the period from the social changes at the end of 1989 to the present. Selected unrealized projects are processed in the last chapter.

The research part of the thesis contains six map plans. Those plans show the tram network and the city in the years 1899, 1929, 1952, 1973, 1992 and 2024. The specific years were deliberately chosen to capture a significant modification of the track alignment.

PRAMENY A LITERATURA

TIŠTĚNÉ PRAMENY

- [1] BARBORKOVÁ, Eva. *Plzeň představí projekt nových trolejbusových linek na Severní Předměstí*. Online. In: Plzeň.eu. 16. 3. 2023. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/plzen-predstavi-projekt-novych-trolejbusovych-linek-na-severni-predmesti/>.
- [2] FREML, Hynek. *Vývoj tramvajové dopravy v Plzni* [online]. Plzeň, 2019 [cit. 2024-01-04]. Bakalářská práce. Západočeská univerzita, Elektrotechnická fakulta. Doc. Ing. Bohumil SKALA, Ph.D. Dostupné z: https://dspace5.zcu.cz/bitstream/11025/41704/1/BP_Freml_Vyvoj%20tramvajove%20dopravy%20v%20Plzni.pdf.
- [3] HÁJKOVÁ, Barbora. *Sirková v Plzni se mění na Ukrajinskou*. Online. In: Plzeňský deník.cz. Copyright © VLTAVA LABE MEDIA a.s. 3. 3. 2022. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/sirkova-v-plzni-se-meni-na-ukrajinskou-20220303.html.
- [4] JAROŠOVÁ, Adriana. *Tramvajová trať na Vinice*. Online. In: Město Plzeň. Copyright © Město Plzeň. 11. 5. 2022. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzen.eu/doprava/dopravni-stavby-a-projekty/tramvajova-trat-na-vinice/>.
- [5] JOSEFOVÁ, Hana. *Tramvajová trať na Koterovské se dočká rozsáhlé opravy za téměř 250 milionů korun*. Online. In: Město Plzeň. Copyright © Město Plzeň. 25. 9. 2023. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/tramvajova-trat-na-koterovske-se-docka-rozsahle-opravy-za-temer-250-milionu-korun/>.
- [6] KRAUSOVÁ, Monika. *Město chystá rekonstrukci tramvajové tratě na náměstí Republiky a ve Zbrojnické ulici*. Online. In: Město Plzeň. Copyright © Město Plzeň. 7. 2. 2024. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/mesto-chysta-rekonstrukci-tramvajove-trate-na-namesti-republiky-a-ve-zbrojnicke-ulici/?fbclid=IwAR0u5u4qroK9j2ki8as-TsvNpXFPn0NEjPG-IP5Dq1mU0RVR79RKJtG9y2kw>.
- [7] *Strategický plán města Plzně*. [online]. Plzeň: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, 2018. [cit. 2024-01-04], s. 21–24. Dostupné z: <https://www.lifetreecheck.eu/getattachment/0b6655b7-ef9f-4972-b059-11ee2cedc1c2/attachment%22>.

- [8] VESELÁ, Dana. *K univerzitě bude lepší posílat tramvaje*. Online. In: Plzeňský deník.cz. Copyright © VLTAVA LABE MEDIA a.s. 26.2.2010. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/k-univerzite-bude-lepsi-posilat-tramvaje20100226.html.

PERIODIKA

- [1] Plzeňské listy, roč. 35, č. 147, 1. 7. 1899
- [2] Pravda, roč. 50, č. 21, 25. 1. 1969.

ODBORNÁ LITERATURA

- [1] BECHNÝ, Daniel. *Historie a současnost podnikání na Plzeňsku*. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. Žehušice: Městské knihy, 2002. ISBN 80-86699-01-3.
- [2] BERNHARDT, Tomáš; DOMANICKÁ, Jana & DOMANICKÝ, Petr. *Plzeň zmizelá*. Plzeň: Západočeská galerie, 2016. ISBN 978-80-88027-15-7.
- [3] BRENÍK, Jiří a kol. *100 let městské hromadné dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 80-85884-95-X.
- [4] FANTOVÁ, Kateřina. *Plzeňský uličník*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2019. ISBN 978-80-7640-003-0.
- [5] LIŠKA, Ondřej. *85 let autobusové dopravy v Plzni*. 1. vydání. Praha: PMDP a.s. a NADATUR, spol. s.r.o., ©1999. ISBN 978-80-7270-043-1.
- [6] LOSOS, Ludvík a kol. *Atlas tramvají*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů (NADAS), 1981. ISBN 80-86699-01-3.
- [7] RIEGER, Jiří; KOHOUT, Jiří & MAZNÝ, Petr. *110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. 1. vydání. Plzeň: Starý most s.r.o., 2009. ISBN 80-85884-95-X.
- [8] SKÁLA, Adam a kol. *Dějiny města Plzně 3*. Plzeň: Statutární město Plzeň, 2018. ISBN 978-80-87911-07-5.
- [9] WASKA, Karel a kol. *Dějiny města Plzně 2*. Plzeň: Statutární město Plzeň, 2016. ISBN 978-80-87911-04-4.

INTERNETOVÉ ZDROJE

- [1] *Astra, Škoda Inekon LTM10.08, později také Škoda 03 T* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=astra.htm>.
- [2] *Co nás čeká v tramvajové dopravě?* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.plzensketramvaje.cz/?page=budoucnost2024.htm>.
- [3] *Dilny PMDP v Cukrovarské ulici* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=dilny.htm>.
- [4] *Dojedou někdy tramvaje na Borská pole?* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=borska_pole.htm.
- [5] *Dynamický dispečink PMDP* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=dispecink.htm>.
- [6] *Fialovobílý nátěr na vozech T3M končí!* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/?page=t3m-fialove.htm>.
- [7] *Historie PMDP: O nás* [online]. PMDP, a.s. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/historie-pmdp/>.
- [8] *Konec automatů na jízdenky v Plzni* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=automaty.htm>.
- [9] *Konec typicky červených tramvajů v Plzni* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/?page=t3-cervene.htm>.
- [10] *Krátká epocha žlutobílých tramvajů v Plzni* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/?page=t3-zlutobile.htm>.
- [11] *Montážní jáma v Bolevci* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=montazni_jama_bolevec.htm.
- [12] *Plánované tramvajové tratě* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensketramvaje.cz/?page=planovane_trate.htm.
- [13] *Plzeňský architektonický manuál: Správní budova a hydroelektrárna Elektrických podniků města Plzně 1921–1926* [online]. © 2015–2022 pam.plzne.cz (Plzeň 2015, o. p. s.; Pěstuj prostor, z. s.) [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://pam.plzne.cz/objekt/c1-920-spravni-budova-a-hydroelektrarna-elektricky-podniku-mesta-plzne?code=C001>.

- [14] *Přestavba křižovatky Rondel – Karlovarská | vizualizace výstavby a provozu dokončené stavby* [online]. STAVplan-CZ. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=gIeRvux7zV4>.
- [15] *Rekonstrukce Karlovarské* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=karlovarska.htm>.
- [16] *Rekonstrukce mostu U Jána* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=u_jana.htm.
- [17] *Rekonstrukce prostoru U zvonu, Pražské ulice a náměstí před radnicí* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 1.4.2024]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=zvon.htm>.
- [18] *Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=reko-vozovna.htm>.
- [19] *Stavba tramvajové trati k univerzitě (2018-2021)* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=stavba-b-pole.htm>.
- [20] *Strategie společnosti*. PMDP, a.s. [online]. Plzeň, 31.12.2023 [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/strategie-spolecnosti/>.
- [21] *Tramvaje KT8D5* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.plzensketramvaje.cz/?page=kt8d5.htm>.
- [22] *Tramvaje T2* [online]. © ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=t2.htm>.
- [23] *Tramvaje T3 (a T3SU/CS)* [online]. © ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=t3.htm>.
- [24] *Vozový park*. PMDP, a.s. [online]. Plzeň, 31.12.2023 [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/vozovy-park/>.
- [25] *Výroční zpráva 2022*. PMDP, a.s. [online]. Plzeň, 31.12.2023 [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/povinne-udaje/vyrocní-zpravy/>.
- [26] *Zahájení provozu na Borská pole* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=zahajeniBP.htm>.
- [27] *Zajímavosti z provozu (2002)* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=provoz2002.htm>.

Prameny a literatura

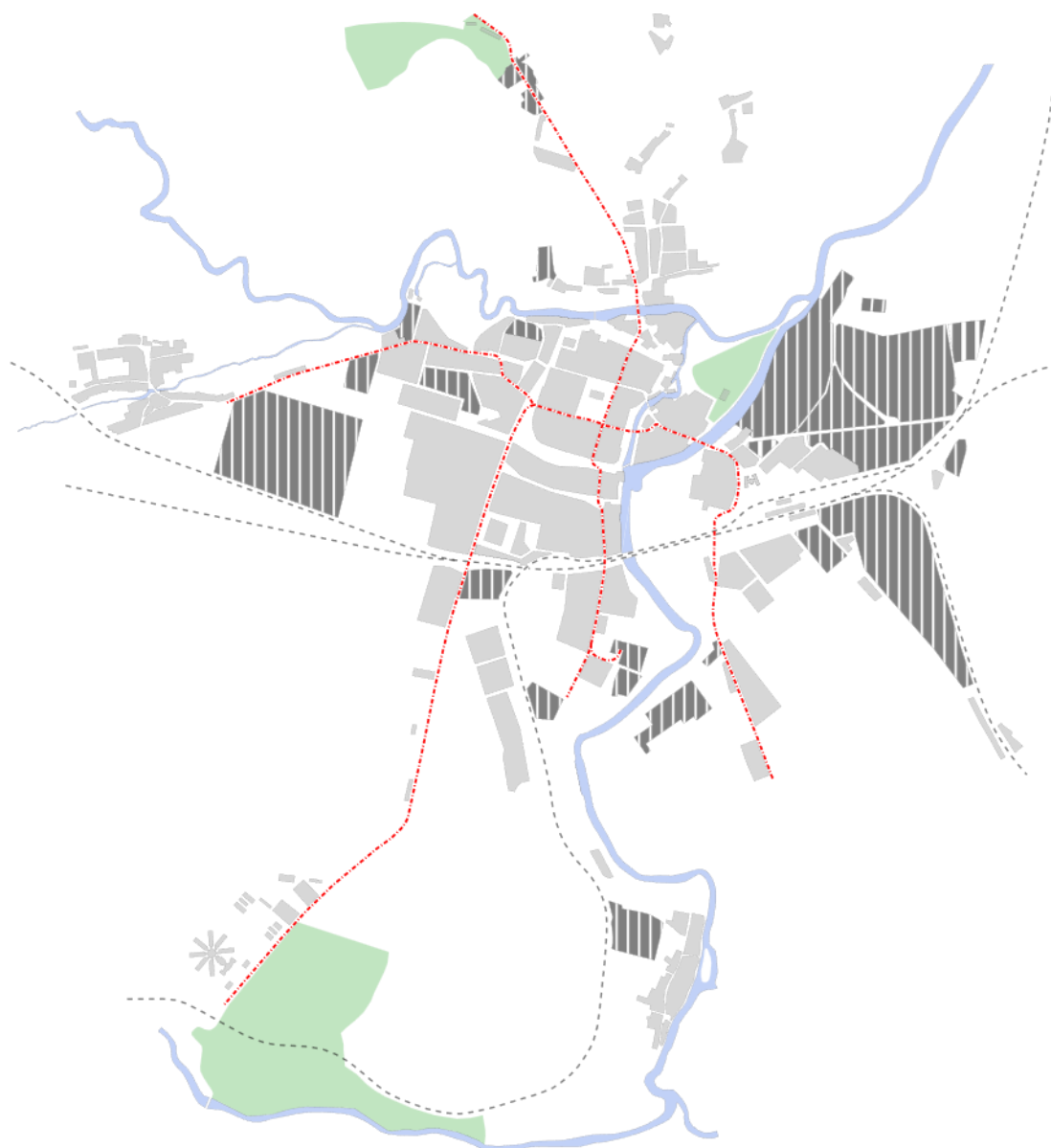
- [28] *Zajímavosti z provozu (2003)* [online]. ©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04].
Dostupné z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=provoz2003.htm>.
- [29] *Zajímavosti z rekonstrukcí tratí během osmdesátých a devadesátých let* [online].
©ŠLEHOFER, Jan. [cit. 2024-01-04]. Dostupné
z: <https://plzensketramvaje.cz/index.php?page=provizoria.htm>.

PŘÍLOHY

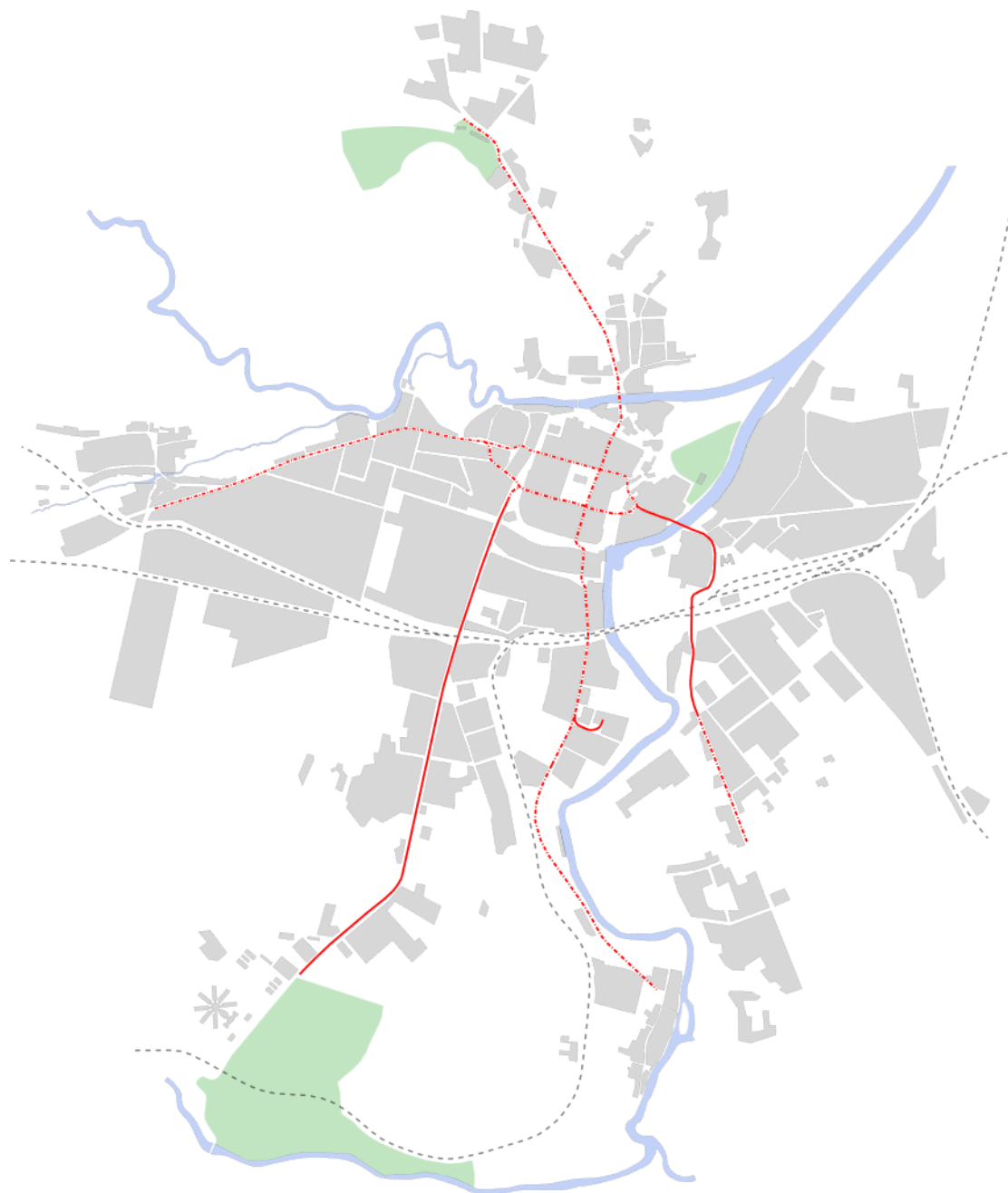
SEZNAM PŘÍLOH

| | |
|--|-----|
| MAPA Č. 1 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1899 | II |
| MAPA Č. 2 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1929 | III |
| MAPA Č. 3 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1952 | IV |
| MAPA Č. 4 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1973 | V |
| MAPA Č. 5 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1992 | VI |
| MAPA Č. 6 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 2024 | VII |

MAPA Č. 1 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1899



MAPA Č. 2 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1929



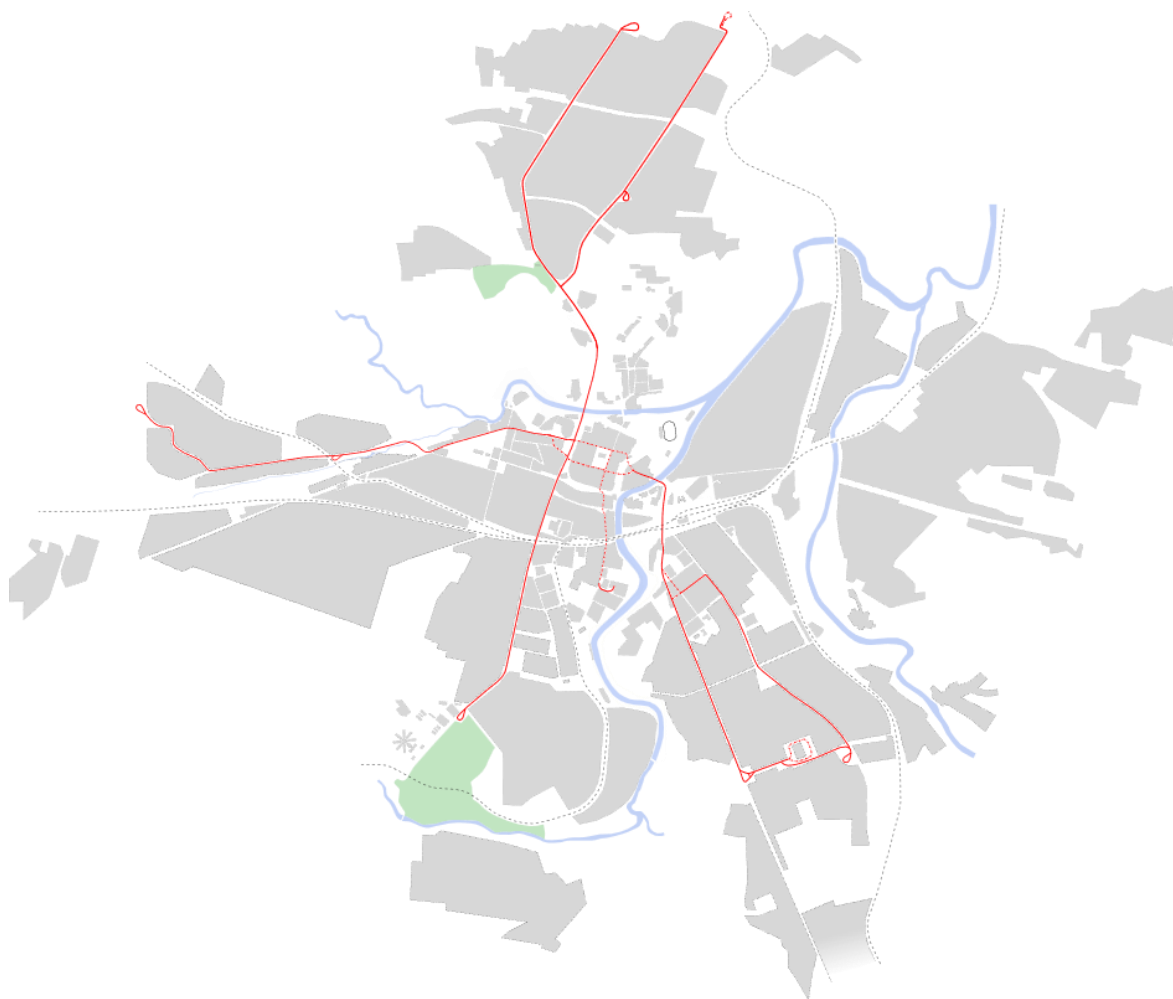
MAPA Č. 3 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1952



MAPA Č. 4 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1973



MAPA Č. 5 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 1992



MAPA Č. 6 – TRAMVAJOVÁ SÍŤ V PLZNI V ROCE 2024

