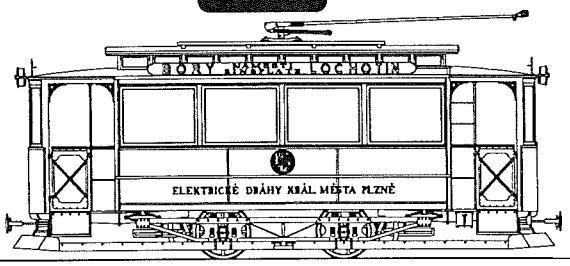
Zaplaceno v hotovosti

NOVINOVÉ VÝPLATNÉ

INFORMACE MHD

Číslo 209

Brno 2. září 1996



Vychází 12x ročně. Vydává Tramvajklub Brno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna a Technickým muzeem v Brně. Pro členy a čekatele Tramvajklubu Brno zdarma. Redakce a technické zpracování Ing. Roman Šiler, Renčova 14, CZ – 621 00 Brno, tel. (05) 772138, fax (05) 41218918 a Ing. Tomáš Kocman, TMB - areál MHD, Holzova 4, CZ – 628 00 BRNO, tel. (05) 44211050. Adresa vydavatele: Tramvajklub Brno, Hlinky 151, CZ - 656 46 Brno. IČO: 48513342, bankovní spojení: COOP banka Brno, č. ú. 041101—0113572101/3700. Individuální i hromadné objednávky pouze písemně. Roční předplatné 150,– Kč.
Náklad 270 výtisků. Podávání novinových zásilek povoleno Oblastní správou pošt v Brně č. j. P/2—2532/93 ze dne 21. 7. 1993.

Pozvánka. Výbor Tramvajklubu Brno Vás zve na členskou schůzi, která se koná dne 1. října 1996 v 17^{00} hod. v sále autoškoly DPMB v Pisárkách. Na programu bude mimo jiné i pásmo diapozitivů z letošního zájezdu Tramvajklubu do Pobaltí, které připraví Martin Černý.

Zdeněk Nesiba

— AKTUALITY —

Brno

• Všechny naplánované stavební akce dotýkající se provozu MHD postupují podle dojednaných časových harmonogramů. Od soboty 17. 8. se dvoukolejně rozjely tramvaje ulicí Vídeňskou, 31. 8. se očekává obnovení provozu v ulici Horově a vrácení linek 3 a 11 na původní trasy. 1. 9. bude obnovena trolejbusová doprava do Šlapanic. Ve skluzu je naopak rekonstrukce ulice Nádražní, ne snad ze strany pokládky kolejí, ale pro nepředvídané komplikace při překládkách inženýrských sítí. Nové koleje lze položit až po provedení těchto překládek. Smyčka Nové Sady ve stávající poloze je dosud funkční, takže přeložení konečné linky 10 z ní na Malinovského náměstí se ukázalo předčasné. To se ale při sestavování prázdninové dopravy samozřejmě nevědělo. Zprovoznění tramvajové trati v nové poloze se nyní připravuje těsně před Mezinárodním veletrhem, tj. v dnech 12. až 15. září 1996. Jen pro zajímavost – v sobotu 14. 9. se v Brně koná mezinárodní závod v triatlonu, který bude zakončen běháním v centru města. Jelikož v této době bude probíhat zmíněné napojování kolejí do nové polohy v ulici Nádražní, tak trať vedená přes Masarykovu ulici bude veledůležitá odklonová trasa. Vedení města přes dopravu má však názor, že důležitější než se dostat z Řečkovic, Bystrce či Židenic k hlavnímu nádraží je běhání po náměstí Svobody, takže vzroste v sobotu odpoledne počet pochodujících cestujících.

• Výluka trolejbusové linky 139 skončila sice včas, ale začala o týden později. Týdenní odklad byl DPMB oznámen den předem, takže výluku již nebylo možno přijatelným způsobem zrušit. A tak podle výlukové organizace dopravy se začalo jezdit o týden dřív bezdůvodně, což se nevyhnulo kritice ze strany cestující veřejnosti. Nutno podotknout, že Brněnským vodárnám a kanalizacím byla za to ve správním řízení vyměřena pokuta.

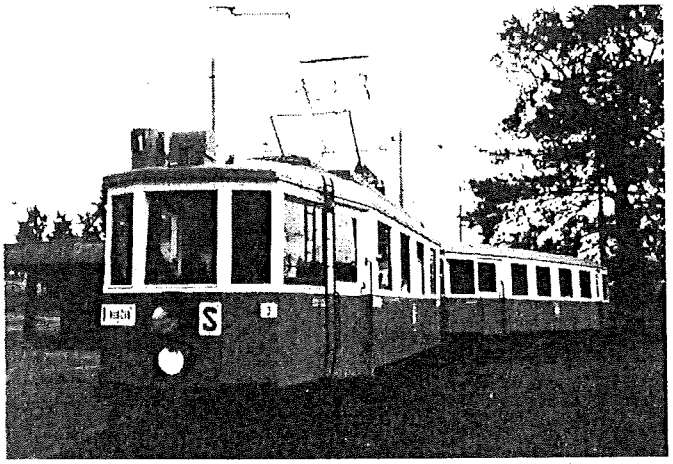
• Od 21. 8. na dobu asi 6 týdnů se pro výstavbu kanalizace v Holáskách na ulici Požární odklání autobusová linka 63 přes ulici Rolencovu a Holáseckou.

• K ošklivé srážce tramvají došlo v úterý 13. 8. v 7^{57} hodin mezi tramvajemi 3/8 (KT 8 ev. č. 1706) a 8/8 (dvojče T3 ev. č. 1524+1514) Dvojče při jízdě do svahu v rychlosti kolem 50 km/hod. vykolejilo a čelně narazilo do stojícího vozu KT8, jehož řidič přestavoval výhybku pod krematoriem. Ten naštěstí před řítící se neovladatelnou tramvají stačil utéct, řidička vykolejené tramvaje ale byla zraněna a též i několik cestujících utrpělo oděrky a pohmožděniny. Doprava byla přerušena až do 12 hodin. Vyšetřování nehody není skončeno, ale vše nasvědčuje tomu, že na prvním podvozku dvojčete se částečně utrhla kolejnicová brzda, která na přechodu z vignolových na žlábkové koleje způsobila vykolejení.

• Po ročním provozu nové organizace dopravy dochází od 1. září 1996 k jejímu dalšímu doladění. Ruší se okružní líšeňské linky 86 a 87 a místo nich se prodlužuje ze stávající konečné na ulici Jírově linka 45 až na staronovou konečnou na ulici Houbalově. Ve špičkách bude linka 45 jezdit až do Lesné, v sedlech bude jezdit v úseku Houbalova – Jírova – Zetor. Linka 72 ukončená dosud u hlavní brány Zetoru se prodlužuje až na Jírovu. Zželelo se i občanů bydlícím v Líšni na ulici Holzově a mimo špičky, kdy ulicí Holzovou projíždí linka 78, si tam jednou za čas „odskočí" autobus z linky 56 z náměstí Karla IV. Pro omezování provozu vyplývající ze stavební činnosti v oblasti Jižního centra byl z ulice Trnité odstraněna linka 67. Ta se nyní bude točit na parkovišti v tramvajové smyčce Zvonařka (společně s linkami 51, 60 a 62). Poslední změna je pouze kosmetická – noční trasa linky 40 si pro výraznou odlišnost od trasy denní vykolejdvala nové číslo – 85.

• Na Mezinárodní strojírenský veletrh bude jeko poutač a zároveň propagační kancelář DT výhybkárny a mostárny Prostějov zapůjčen historický motorový vůz v majetku DPMB ev. č. 107 – známý pro pamětníky pod přezdívkou »ledárna«. Oříškem bude jeho přeprava na místo určení, protože tam nevedou koleje. Do areálu výstaviště bude dotažen zřejmě nakolejovačem pisárecké provozovny s kolejovým adaptérem po výstavištní vlečce, pak však musí být vykolejen, otočen o 90° a 60 metrů po kolejovém provizoriu nebo jiným vhodným způsobem přesunut na místo. Nezapomeňte si při návštěvě veletrhu pořídit kuriozní fotografii.

Ivan Nedělka



Pro své členy a příznivce uspořádal ostravský Kroužek přátel MHD podveřerní a noční projížďku se soupravou historických vozů evid. č. 94 + 269, která byla zakončena opékáním špekáčků na konečné v Kyjovicích. Na 15. září se připravují jízdy historických tramvají DPMO v trase Elektra - Hl. nádraží a o víkendu o týden později do Kyjovic. Foto 2. 8. 1996 © Zdeněk Farkas.

• Krátký zkušební úsek, kde je zkoušeno odhlučnění kolejí, je v provozu u zastávky Stránského na trati z Pisárek do Bystrce. Tento způsob odhlučnění tramvajových kolejí má být využit při pokládce nových kolejí na ulici Horově. Technologie spočívá v připevnění tzv. bokovnic na těleso kolejnice NT1. Kolejnice samotná je uložena na pryžovém pásu (tloušťka 23 mm, šířka 180 mm). Z obou stran žlábkové kolejnice jsou přiloženy pryžové bokovnice. Upevnění je provedeno šrouby, jejichž vzdálenost od sebe je 600 mm. Pryžové bokovnice jsou vyrobeny ze dvou oddělených materiálů různé hustoty. Vnější strana bokovnic je vyztužena ocelovým profilem.

Ladislav Kašík

Ostrava

Na linku č. 5 Vřesinská – Zátiší jsou nasazovány tramvaje KT8 a část spojů končí v Dolní Lhotě. Stalo se tak vzhledem k neochotě přispívat na provoz této linky ze strany obcí v okolí Zátiší.

Zprovozněn byl další vůz T3 s novou karoserií evid. č. 1030 a pojízdný odmetač sněhu RSP 3 evid. č. 8607. Obě vozidla jsou vybavena výzbrojí TV8.

Tomáš kocman

Na základě provedených zkoušek a měření modernizovaných podvozků typu 7Ro v DP města Brna povolil Drážní úřad zahájení provozu s cestujícím i na dvou podvozcích dodaných do Ostravy. Zavázány byly pod skříň vozu T3 evid. č. 799 (ex Praha evid. č. 6575). Po dokončení úprav vozu, které nesouvisí s montáží modernizovaných podvozků, bude ve 34. týdnu zahájen provoz s cestujícími. Zbývající dva vyrobené podvozky 7Ro byly dodány do DP Praha, který je nebude provozovat. Škoda DT jedná s dalšími dopravními podniky o jejich odkoupení. I u těchto podvozků povolí Drážní úřad provoz s cestujícími.

Plzeň

• Byla ukončena jízdní zkouška modernizované tramvaje evid. č. 246 (bylo splněno najetí 20 000 km se zátěží a 30 000 km ve zkušebním provozu s cestujícími). Vůz byl dne 28. 7. odstaven a bude provedena jeho dílenská zkouška.

• Dne 2. září 1996 byly do zkušebního provozu s cestujícími na lince č. 1 zařazeny další dva modernizované vozy T3 evid. č. 215 a 216.

Liberec

Modernizovaná tramvaj T3M evid. č. 56 byla dne 16. července 1996 uvedena do pravidelného provozu s cestujícími na lince č. 1. která vede ze stanice Lidové sady do stanice Vápenka. Po opravě dvou nevyhovujících traťových úseků bude tramvaj nasazena na nejobtížnější linku č. 3, která vede do Horního Hanychova a v úseku mezi stanicemi České mládeže a Kostel má největší stoupání 7,8%.

Jan Krejčí

— Z PROVOZU —

Stavební činnost v brněnské MHD o prázdninách

Ladislav Kašík

Rekonstrukce kolejových objektů na Joštově

Přípravná fáze probíhala již týden před výlukou – postupně byla provedena demontáž panelů a zádlažbových kostek. Byly demontovány zastávkové stojany a zastávky posunuty cca 10 m proti směru jízdy. Během rekonstrukce byla provedena výměna šesti výhybek a příslušného křížení Joštova – Česká. Celý prostor křižovatky byl pro cestující uzavřen.

Omezení a výluky dopravy:

Od 5^{00} hodin dne 12. 7. 1996 do 3^{30} hodin dne 15. 7. 1996 jezdily linky d-5 a d-6 v úseku Moravské náměstí – Poříčí a linka d-3 v úseku Moravské náměstí – Mendlovo náměstí oběma směry ulicí Rašínovou, Masarykovou a Hybešovou. Zastávka Česká byla přesunuta na Rašínovu. Ulice Pekařská zůstala bez dopravní obsluhy. Linka d-4 z Masarykovy čtvrti byla vedena přes Husovu k Hlavnímu nádraží.

Od 5^{00} hodin dne 12. 7. 1996 do 4^{00} hodin dne 13. 7. 1996 jezdila linka d-13 v úseku Česká – Hlavní nádraží ulicí Masarykovou, linka d-12 ve směru do Komárova Rooseveltovou a ve směru do Králova Pole ulicí Masarykovou.

Od 4^{00} hodin dne 13. 7. 1996 do 3^{30} hodin dne 15. 7. 1996 byla přerušena tramvajová doprava i přes Žerotínovo náměstí. Linka d-11 jezdila v trase Lesná – Moravské náměstí – ulicí Rooseveltovou na Zvonařku, linka d-13 z Juliánova ulicí Rooseveltovou a Masarykovou k Hlavnímu nádraží a zpět do Juliánova. V noci d-13 jezdila v úseku Juliánov – Nové Sady. Ve vyřazených tramvajových úsecích byla zavedena náhradní autobusová doprava.

V úseku Moravské náměstí – Žabovřesky, Horova za linku d-11 a v úseku Moravské náměstí – Královo Pole, střelnice za linku d-13 byla zajištěna náhradní autobusová doprava. Na Moravském náměstí byla výstupní zastávka v úrovni zastávek linek d-1,7 směr Malinovského náměstí a nástupní zastávka u pojišťovny.

Na náhradní autobusovou linku za linku d-11 byly nasazeny zpravidla sólo vozy, na linku 13 kloubové autobusy (Karosy a Ikarusy).

Dokončovací práce, tj. zadláždění prostoru křižovatky probíhalo v následujícím týdnu po výluce. Po rekonstrukci je blokování výhybek provedeno novým způsobem – signalizace je zavěšena na převěsech. Za zastávkovými stojany se objevily plechové skříně s elektroinstalací.

Rekonstrukce Nádražní – přeložení trasy linky d-8

Od 8^{00} hodin dne 7. 8.1996 (středa) do 23^{00} hodin dne 8. 8. 1996 byla prováděna překládka kolejí tramvajové linky d-8. V uvedené době byla linka d-8 vedena po objízdné trase – od zastávky Krematorium přes ulici Vídeňskou, Václavskou a Hybešovu. Náhradní autobusová doprava na ulicích Renneská a Nové Sady nebyla zajišťována.

Linka d-8 to neměla v uvedené dny snadné, neboť objízdná trasa je o několik minut delší, navíc probíhaly intenzivní práce na rekonstrukci tramvajové tratě mezi zastávkami Polní a Poříčí, které rovněž několika minutami přispěly ke zpoždění vlaků linky d-8. V neposlední řadě probíhaly práce na výkopu v ulici Hybešově a také zde docházelo ke zdržení. Výsledkem byla naprostá nepravidelnost spojů na lince d-8, kde velice často docházelo ke sjíždění dvou po sobě jedoucích vlaků.

Obrovské nasazení techniky včetně třech trolejových věžek (evid. č. 5004, 5126, 5286) si poměrně snadno poradilo s napojením nových kolejí do prostoru zastávky na Nových Sadech. Po této rekonstrukci jezdí linka d-8 v nové poloze až po vloženou výhybku uprostřed ulice Nádražní.

Tato výluka měla být původně pětidenní a mělo při ní dojít ještě k úpravě výjezdu tramvají z ulice Hybešovy do prostoru Nových Sadů. Tato druhá část rekonstrukčních prací byla odsunuta na září.

Oprava kolejí na ulici Vídeňské

V úseku mezi mostem přes řeku a zastávkou Polní jsou kolejnice uloženy na betonové velkoplošné panely, na mostě přes Svratku je použito velkoplošných panelů BKV s blokovou kolejnicí. Svařování kolejnic je prováděno termitem. Podstata technologie termického svařování zůstala stejná jako v minulosti, ale podstatně se změnily přípravky. Pod velkoplošnými betonovými panely je uložena geotextilie. Odhlučnění kolejnic na tomto úseku není provedeno.

Stavba bystrckého mostu

Dokončení nového bystrckého mostu je plánováno na polovinu roku 1997. Do konce letošního roku má být dokončena mostní část včetně kolejí. Stavba mostu začala již v roce 1994 a do července roku 1996 bylo prostavěno 40 mil. Kč.

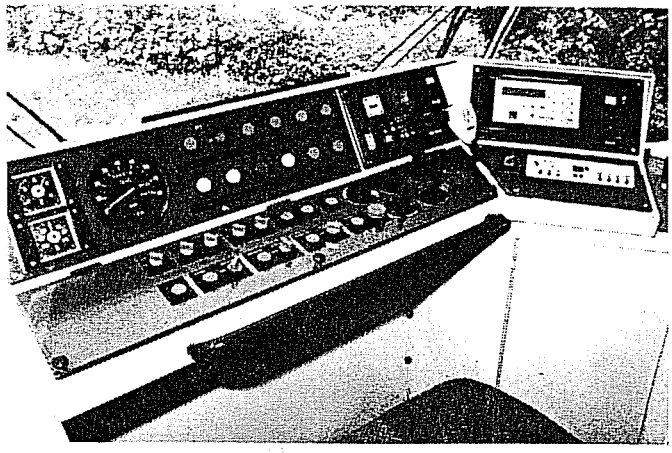
Uzavření ulice Křižíkovy

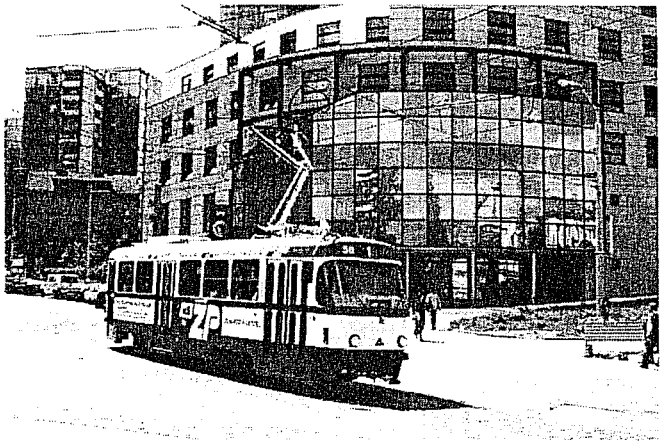
Od 29. 7. 1996 je uzavřena ulice Křižíkova v úseku mezi ulicemi Merhautovou a ulicí generála Píky. Na ulici Křižíkově byla zahájena rekonstrukce komunikace spojená s výstavbou tzv. velkého městského okruhu. Uzavření ulice Křižíkovy v uvedeném úseku má dopad na MHD – došlo k odklonu následujících autobusových linek:

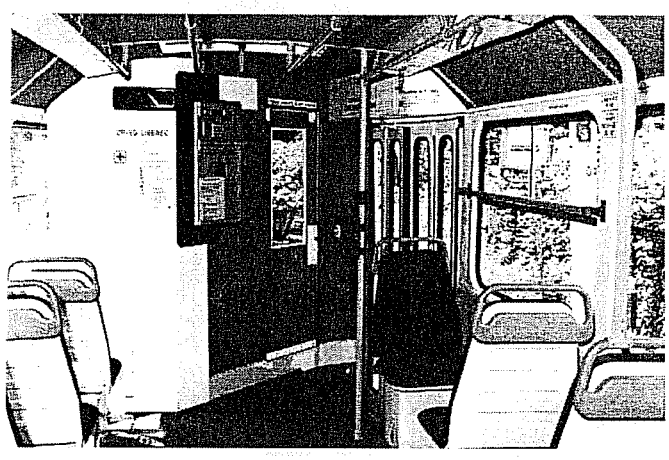
Autobusová linka a-72 jede v obou směrech jízdy od zastávky U tunýlku přes nájezd na ulici generála Píky, ulicí Provazníkovou a Merhautovou na zastávku Venhudova (na ulici Merhautově – u parku). Vynechává tak zastávku Štefánikova čtvrť. Na objízdné trase jsou nově zřízeny zastávky Fügnerova, Lesnická a Provazníkova.

Linka a-84 jede od zastávky U tunýlku přes nájezd na ulici generála Píky a Provazníkovu. Je vynechána zastávka Štefánikova čtvrť a nově jsou zřízeny zastávky Fügnerova, Lesnická a Provazníkova.

Linka a-140 jede v obou směrech od zastávky U tunýlku přes nájezd na







Vůz T3M evid. č. 56 byl v Liberci poprvé nasazen do provozu s cestujícími na linku č. 1 dne 16. 7. 1996. Foto © Škoda Plzeň.

Stanoviště řidiče a pohled do interiéru rekonstruovaného vozu evid. č 56. Foto © Škoda Plzeň.

ulici generála Píky a Okružní. Vynechány jsou zastávky Marie Majerové a Poliklinika Lesná.

Uzavření části ulice Merhautovy.

S výstavbou tzv. velkého městského okruhu je spojena také další uzavírka. Od 15. 8.1996 je uzavřena ulice Merhautova v úseku mezi ulicemi Alešovou a ulicí Lozíbky. Z tohoto důvodu došlo k přeložení autobusových linek a-44, 45, 46, 57, 66 a 82. Výše uvedené autobusové linky odbočují před tramvajovou smyčkou ve Štefánikově čtvrti do ulice Alešovy a dále pokračují ulicí Krkoškovou na své trasy. Zastávka Štefánikova čtvrť je přeložena do ulice Alešovy.

Stavba Veslařská.

Zatímco výstavba trolejbusové vozovny v oblasti Komína zdárně pokračuje a zdá se, že termín uvedení do provozu v roce 1997 bude dodržen, je situace při výstavbě komunikace Veslařská nejasný. Potíže jsou především v oblasti Komína – v napojení nové komunikace na ulici Hlavní – zde nejsou vyřešeny majetkoprávní vztahy. Nová komunikace spojuje městké části Jundrov a Komín a mimo jiné bude sloužit pro výjezd trolejbusů z vozovny na trolejbusové tratě do Nového Lískovce a Kohoutovic.

Rekonstrukce ulice Masarykovy.

Již bylo rozhodnuto o datu zahájení rekonstrukce ulice Masarykovy. Rekonstrukce má být zahájena k 1. 2. 1997. Bude ji provádět firma DOSTA a rekonstrukční práce na této komunikaci včetně tramvajové trati mají být dokončeny do 1. 7. 1997. Z toho vyplývá, že dne 31. 1. 1997 pojede touto ulicí tramvajová linka d-4 v pravidelném provozu možná naposledy.

Provoz výběhových typů vozidel MHD v Brně

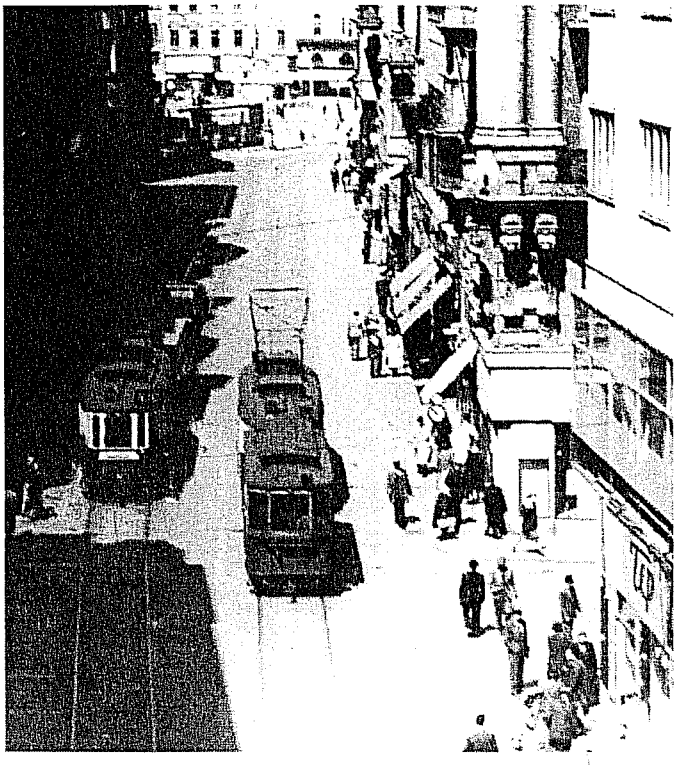
Ladislav Kašík

Provoz brněnských vozů T2 se pomalu ale jistě blíží ke svému závěru. Na konci června jezdily na lince d-13 soupravy 1451+1487 a 1476+1462. V soupravě 1451+1487 vystřídal vůz 1451 vůz 1488 (v polovině měsíce jezdila souprava 1488+1487. Vůz 1488 dojezdil patrně dne 27. 6. 1996 a hned následujícího dne byl odstrojen. Vůz evid. č. 1450 je odstaven z důvodu poruchy převodovky.

V polovině prázdnin byla z důvodu najetí kilometrů odstavena i souprava vozů evid. č. 1476 + 1462. Kromě dosud provozní soupravy vozů evid. č. 1451 + 1487, se po prázdninách mají v ulicích znovu objevit tramvaje evid. č. 1414 a 1425 a dále i dvojice vozů evid. č. 1470 + 1462, která ještě obdrží střední prohlídku.

Koncem června byly na linky t-131 a t-141 vypravovány pouze vozy evid. č. 3135, 3144, 3145, 3146. Poslední provozní trolejbusy typu Škoda 9Tr byla o prázdninách odstaveny ve slatinské provozovně, neboť v prázdninovém období je vypravenost vozů na linky podstatně nižší.

Sledovaným typem vozidla by se měl stát také kloubový Ikarus. V současné době je sice ještě ve stavu kolem 40 ks těchto vozů, ale kloubových vozů (evid. č. 2079—2120, snad ještě i 2069) se při současné potřebě jeví relativně nadbytek, a tak se objevují snahy kloubové Ikarusy prodat, dokud to jejich stav dovoluje. V nejbližších 2 letech by měly z brněnských ulic zmizet a měly by být prodány do Bulharska. Za finanční obnos získaný jejich prodejem by mělo být nakoupeno 10—15 nových sólo autobusů Karosa. V současné době je totiž malých autobusů nedostatek a v provozu musejí být udržována i značně opotřebovaná vozidla staršího data výroby (evid. č. pod 7200 – v provozu viděno např. evid. č. 7169 ve velice ubohém stavu).



Pohled do ulice Masarykovy v roce 1949. Zajímavé je rozšíření osové vzdálenosti kolejí v křižovatce s ulicí Orlí. Foto © Oldřich Pospíšil.

Lodní doprava na brněnské přehradě

Ladislav Kašík

Letošní léto je trochu vyjímečné svými teplotními a srážkovými poměry. Teplota vody prakticky nepřesáhla 20 C a na přelomu července a srpna byla ještě o stupeň chladnější. Deštivé léto způsobilo, že přehrada je stále plná (na počátku srpna -30 cm pod maximální hladinou) a tudíž se po všechny provozní dny od zahájení jubilejní plavební sezóny jezdí neustále až do Veverské Bitýšky. Vlivem nízké teploty vody se dosud neobjevily sinice.

Lodní provoz je zajišťován pěti linkovými loděmi a jednou lodí salonní v rozsahu daném jízdním řádem platným od 1. 7. 1996. Tj. denně jezdí dvě lodě na tzv. velkém okruhu do Veverské Bitýšky a dvě lodě na tzv. malém okruhu do Rokle.

Počet cestujících dle mého odhadu není příliš velký a po vystoupení cestujících na Kozí horce nebo Sokolském koupališti jich dále již pokračuje v nejlepším případě jen několik desítek. Počet cestujících je silně ovlivněn počasím. Pokud je slunečno, je zájem o lodní dopravu podstatně větší, než když prší. Tím více by měl Dopravní podnik bojovat o potenciální cestující. Některé skutečnosti ukazují, že je tomu někdy naopak.

Nesmyslnost jízdních řadů, kdy lodě nemají návaznost na žádné jiné linky a přesto odjíždějí v časech např. celá hodina a jedna minuta nebo za minutu celá, apod., dokumentuji těmito případy. Jízdní řád uvádí odjezd lodě z Rokle v 16^{21} hodin. V tuto dobu odjíždí z Rokle loď malého okruhu a přibližně v téže době tu projíždí také loď z Veverské Bitýšky. Často se stává, že lodě se na Rokli setkávají a byl jsem svědkem i přistání lodě z Veverské Bitýšky na boku lodě malého okruhu kotvící na Rokli (např. dne 31. 7. 1996 na boku Pionýra přistála loď Veveří). Aby se kapitáni lodí vyhnuli výše uvedenému manévru, stává se, že loď malého okruhu odjede o něco dříve – např. dne 9. 8. 1996 loď Bratislava odjela již v 16^{18}. Nic by se pochopitelně nestalo, kdyby loď velkého okruhu, tento den to byl Pionýr, na Rokli zastavila. Několika dobíhajícím lidem totiž loď malého okruhu odjela o 3 minuty dříve, Pionýr projíždějící tudy přesně v 16^{21}, tj. v čase uvedeném na jízdním řádu, na Rokli zde i přes usilovné otáčení terčíkem nezastavil, zřejmě nechtěl nikdo vystupovat. Podotýkám, že loď Pionýr zela prázdnotou a skutečnost, že na Rokli nezastavila se nedá omluvit. Cestující pochopitelně použili dalšího spoje, takže DP o tržby zřejmě nepřišel, ale možná utrpěl na dobré pověsti, a to jsou ztráty podstatně větší. V 17^{25} jede z Rokle opět Bratislava, tentokráte přesně dle jízdního řádu a dvě minuty po ní přistává u přístavního můstku Dallas jedoucí z Veverské Bitýšky. Opět dva odjezdy v tentýž čas a mě se zdá, že jízdní řád je takto konstruován úmyslně, aby lodě jedoucí z Veverské Bitýšky, pokud nikdo nevystupuje, nemusely vůbec na Rokli, Osadě, Sokolském koupališti, či Kozí horce zastavit. A to je další nešvar, který se mi na přehradě již léta nelíbí. Pokud si jako cestující za nemalou částku 70,– Kč předplatím celou vyhlídkovou jízdu na velkém okruhu, chci také celou trasu projet a nezáleží mi na tom jestli budu v Bystrci nebo v Bitýšce o 5 či 10 minut dříve. Pokud loď jedoucí z Veverské Bitýšky jede z Rokle přímo do Bystrce prostředkem jezera, je trasa zkrácena o celý jeden plavební úsek (měřeno dle mapy) a časově o téměř 10 minut. Dne 9. 8. 1996 to byl Dallas, který nakonec Bratislavu předjel o 8 minut (na Rokli byl 2 minuty za ní). Zhruba o tento čas dříve minul Kozí horku (pochopitelně, že bez zastavení) plnou cestujících čekajících na přepravení do Bystrce. V této době byla Bratislava na Sokolském koupališti. Co si asi myslí cestující toužící dostat se rychle domů, když na otáčení terčem jej mine prázdná loď? Asi také nic dobrého. Jízdní řád by měl být konstruován tak, aby k těmto situacím vůbec nemohlo dojít, tj. aby mezi jednotlivými spoji, odjezdy a příjezdy byl rozdíl alespoň 15 minut. Dle mého názoru, když už je jízdní řád konstruován na minuty a hraje si s minutami, měl by být také dodržován a jestliže je jízdní doba z Rokle do Bystrce 27 minut, neměla by být zkracována na 17 a méně minut. Příjezd lodi z Veverské Bitýšky o 5 až 10 minut dříve oproti jízdního řádu nikoho neudivuje? Dle jízdního řádu by loď měla projet celou trasu a tolerance na zastávkách by měla být tak jak je zvykem max. + 2 minuty, odjezdy z výchozích stanic by měly být dle jízdního řádu zcela přesně.

Otázkou je:

a) proč není dodržován jízdní řád přesně na minuty (dřívější odjezdy z Rokle)?

b) proč lodě jedoucí z Veverské Bitýšky na Rokli, Osadě, Sokolském Koupališti a Kozí horce zastavují prakticky jen pro výstup a nereagují na otáčení terčem pro nástup a spolehájí, že cestující odveze malý okruh?

c) proč je zkracována jízdní dráha na přehradním jezeře, když má cestující zaplacenu celou trasu?

Ale abych jen nekritizoval – na druhé straně je nutno také pochválit – z Bystrce loď odjíždí často i o několik minut později oproti jízdnímu řádu, když počká několik málo okamžiků na dobíhající lidi.

MHD v Plzni – léto 1996

Pavel Šafařík

I nepříliš dlouhá návštěva západočeské metropole může přinést zájemci o MHD hodně zajímavých poznatků z provozu obou elektrických trakcí. Tramvajová doprava je páteří MHD, i když ji tvoří pouze tři linky:

1 Slovany – Bolevec,

2 Světovar – Skvrňany,

4 Bory – Košutka.

Zbývající dvě linky na zastávkách avizované představuje vždy jen jediný spoj vedený v ranní špičce z Košutky (č. 3) a Bolevce (č. 5) do Skvrňan ke Škodovce. Kromě toho se ještě lze občas setkat se soupravou označenou X – jedná se o spoje linky č. 4 zatahující do vozovny Slovany. U ostatních linek odlišné označení není zapotřebí: linka č. 1 končí u vozovny a linka č. 2 se k ní dostane od Světovaru spojovací kolejí.

Kolejová síť i při nevelkém rozsahu zajišťuje obsluhu větší části města, zejména větších nových sídlišť na severu, ale i některých starších (Skvrňany, Slovany, Jižní předměstí). Místy, zejména v centru města, je poněkud komplikovaná, což způsobuje existence jednokolejných úseků – jednak přes náměstí, jednak za nádražím, kde se dělí trasy linek 1 a 2. Na hlavních přestupních zastávkách U pošty a U synagogy jsou spojky téměř do všech směrů, navíc jsou propojeny jednokolejné úseky – na trase linky č. 2 u výstaviště (do ulice Palackého), na společné trase linek č. 1 a 2 u Křižíkových sadů. Zdejší spojka může zjevně fungovat i jako odstavná kolej (podobně jako kdysi v Brně u Tuzexu). Zajímavě je řešena trasa linky č. 2 za nádražím směrem na Mikulášské náměstí: ve směru z města jede spolu s linkou 1 ulicí Slovanskou a pak odbočí do Slavkovského, kdežto ve směru do města má jednokolejnou trasu v ulici Radyňské.

Kuriozitou jsou zachované úseky dávno zrušené linky č. 3 Doudlevce – Lochotín. Lze je najít jak na náměstí Republiky, kde jsou v části trasy dokonce dvě až tři koleje a originální křížení s dnešní trasou ve směru k nádraží, tak i v ulici Prokopově. Na Slovanské ulici se setkáme s neobvyklým umístěním kolejí po stranách rušné výpadovky. Díky šířce komunikace však ještě zbývá místo pro ostrůvky a užší obslužné vozovky. Zajímavá je třetí (odstavná či předjízdná) kolej v délce několika desítek metrů u zastávky ul. B. Němcové na trase z Košutky. Její stav (je téměř zarostlá travou) nasvědčuje tomu, že se už dlouho nepoužívá, možná sloužila při nějakých akcích na Lochotíně.

Dosti rozmanité je provedení kolejového svršku, kde převládají panely několika druhů. Místy najdeme i asfalt (např. na konci jednokolejného úseku z náměstí k nádraží), který je podél kolejí vyspravován dlažebními kostkami. Panely jsou většinou velkoplošné BKV, a to buď s hladkým povrchem, nebo rýhované, nebo jakoby složené z podlouhlých kostek. Někde lze najít i panely obdobné jako v Brně.

Vozový park je ve srovnání s jinými městy poněkud chudý, až téměř jednotný. Jezdí zde jen soupravy 2×T3 a KT8, pouze na lince 1 bylo vidět jeden sólový vůz T3M evid. č. 246 (modernizovaný ve Škodě Plzeň). Celoplošné reklamy jsou poměrně vzácné (spíše na KT8), většina vozů T3 má klasické barevné provedení. Zatímco na předměstských úsecích jsou zastávky poměrně daleko od sebe, ve městě jsou naopak velmi blízko. Nejkratší je zřejmě úsek na lince č. 1 ve směru z města, kdy za zastávkou U pošty tramvaj zastaví znovu za křižovatkou (na společné zastávce s linkou č. 4 – obdoba někdejší situace v brněnském uzlu Česká). Také linka č. 4 má v centru několik zastávek těsně za sebou (U pošty, U synagogy, U práce, Masarykovo nám.).

Trolejbusová doprava je významným doplňkem tramvajové sítě, zajišťuje především spojení do východních předměstí, ale z části i na západ (Nová Hospoda) a nejnověji i na jih (sídliště Bory). V posledních letech se zásadně změnilo linkové vedení, takže zatímco dříve převažovaly linky radiální (výjimkou byla jen linka č. 12), dnes jsou skoro všechny diametrální, když smyčka u nádraží zcela zanikla. Městem dokonce trolejbusy projíždějí dvěma trasami – od Americké buď po nábřeží (č. 10 a 13), nebo k nádraží a pak k Šumavské či do Koterovské. Nyní je v provozu šest linek v těchto trasách:

10 Doubravka, Na dlouhých – Husovo nám (ve špičce Skvrňany – brána Škodovky)

11 Husovo nám – Ústřední hřbitov

12 Nová hospoda – Božkov

13 Černice – Lobzy

14 Goethova – Doudlevce

16 Doubravka, Zábělská – Bory sídliště

Největší provoz je na lince č. 16, která jako jediná je obsluhována vozy 15Tr a má nejkratší intervaly – svým charakterem poněkud připomíná brněnskou linku č. 145. Snad všechny vozy 14Tr mají klasický nátěr, zato kloubové trolejbusy 15Tr zaujmou pěknou kombinací tmavozelené a světlešedé barvy.

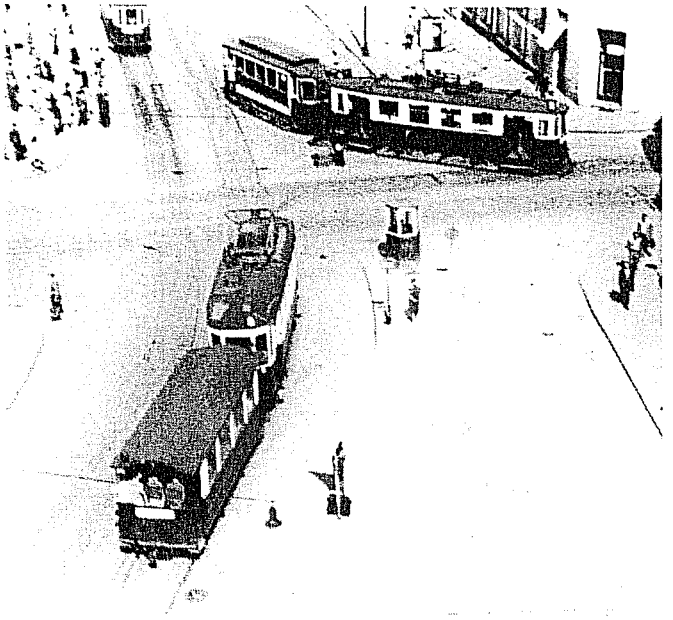
V noci tramvaje ani trolejbusy nejezdí, nahrazují je tři autobusové linky s intervalem cca 45 minut, jejichž trasy do značné míry po hlavních směrech linek elektrické trakce:

N1 Bory sídliště – Bolevec

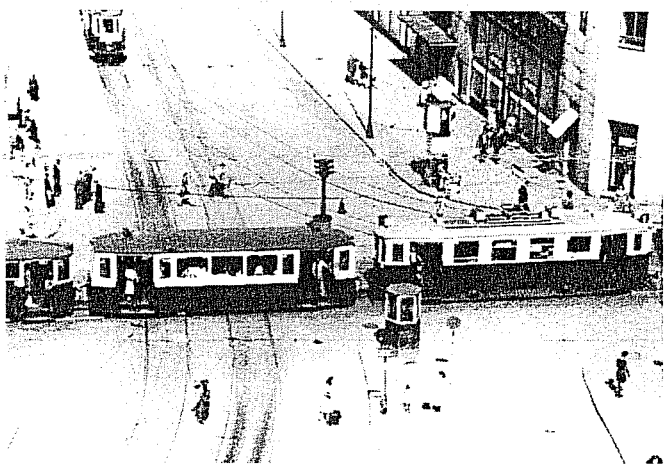
N2 Skvrňany – Černice

N3 Košutka – Doubravka

Městem však tyto linky nejsou vedeny přes náměstí, ale trolejbusovou trasou v ulici Americké, v severním směru pak z větší části kopírují trasy autobusových linek. V Plzni dosud trvá systém MOC a nepřestupní tarif.



Pohled na křižovatku u Mahenova divadla v roce 1949. Horní záběr zachycuje soupravu motorového vozu série evid. č. 59—73 s vlečným vozem série evid. č. 180—191 jedoucí z ulice Kobližné na lince č. 8. V protisměru odbočuje do ulice Divadelní jeden z motorových vozů evid. č. 151, 152. Vlečný vůz vznikl rekonstrukcí motorového vozu ze série 8—48. Na dolním snímku je vlak linky č. 1 sestavený z motorového vozu série 400—405 a vlečných vozů série 261—280 a 211—260. Foto © Oldřich Pospíšil.



Tramvaj ve městě

Tomáš Kocman, Martin Černý

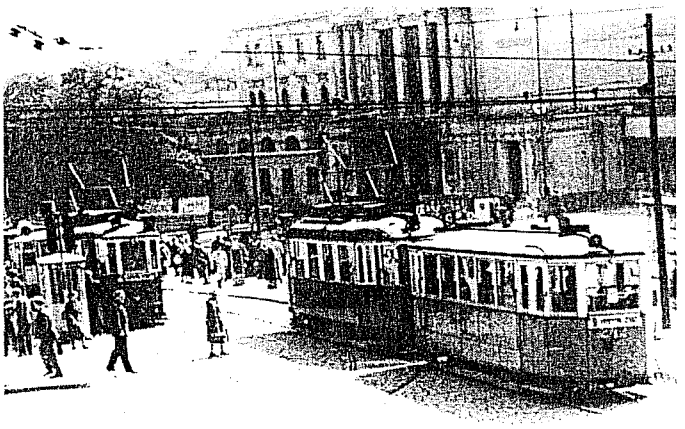
Technické muzeum v Brně připravuje spolu s Tramvajklubem výstavu, jejíž pracovní název je uveden v nadpisu článku. V souvislosti s otázkou (ne)zachování tramvaje v Masarykově ulici by výstava měla brněnskou veřejnost seznámit s historickým vývojem tramvajových tratí v centru Brna a s tím souvisejícím významem stávající trati ve vnitřním městě, dále by zde neměly chybět informace o připravovaném projektu rekonstrukce kolejí v pěší zóně a v neposlední řadě jistě nebude nezajímavý letmý pohled do vyspělých evropských zemí. Jelikož však od 1. září končí provoz výstavních sálů TMB na Orlí ulici, bude pro výstavu potřeba najít náhradní prostor. Zatím přinášíme čtenářům Informací MHD části z připravovaného průvodního textu včetně některých fotografií.

Více než sto let patří tramvaj k všednímu obrazu ulic v řadě větších či menších měst po celém světě. Zpočátku šlo o vozy tažené koňmi nebo o něco později malými parními lokomotivami, ale již koncem minulého století definitivně zvítězila elektřina. Zahájení provozu elektrických tramvají bylo vždy spojeno s velkou slávou, neboť pouliční dráha přinesla nejen řešení konkrétních přepravních vztahů, ale též podstatné zvýšení prestiže toho kterého města. Motorové a vlečné tramvajové vozy, sloupy trolejového vedení s ozdobnými výložníky, růžice pro ukotvení troleje do stěn domů, zastávkové stojany, to vše dohromady přispívalo k vytváření charakteristického rázu městských ulic.

Dominantní postavení v evropských městech si tramvaj udržela až do 30. let tohoto století. Ojedinělé automobily, drožky a koňské povozy ji dost dobře nemohly konkurovat.

Rozvoj automobilismu však její pozici začal postupně otřásat. Vozy pouliční dráhy začaly být považovány za brzdu rostoucího automobilového provozu. Zdokonalování konstrukce autobusů a trolejbusů či vybudování podzemní dráhy vytvořilo zdánlivé předpoklady pro to, aby tramvaje z ulic měst postupně zmizely. To nejdříve začalo postihovat mnohé západoevropské metropole, především ve Francii nebo Anglii, a samozřejmě většinu měst v USA. I u nás tramvaje zmizely z ulic Jihlavy, Opavy, Mariánských Lázní, Teplic, Českých Budějovic, Jablonce nad Nisou a Ústí nad Labem.

Brzy se však hlavně ve velkoměstech ukázalo, že zrušení tramvaje byla podstatná chyba. Podzemní dráha sice umožní zrychlit dopravu na větší vzdálenost, při krátkých pojížďkách však cestovní dobu značně prodlužuje velká docházková vzdálenost ke stanicím. Síť metra nemůže být tak hustá jako tramvaje, což zhoršuje plošnou obsluhu města, a soustředění přepravní zátěže na několik vybudovaných tras vede k jejich přetěžování. A autobusy? Ty se staly úplně obětí dopravních zácp. Tramvaj naproti tomu může být vedena i v úzkých ulicích center měst, kde nabízí dostatečnou přepravní kapacitu. V souběhu s automobilovou dopravou má tramvaj více či méně oddělený jízdní pruh, na křižovatkách lze zajistit její preferenci. V případě nutnosti může být vedena pod zemí, což je vždy



Pohled na přednádražní prostor před rekonstrukcí nástupišť. Foto © Oldřich Pospíšil.

levnější než stavba klasického metra. Kvalitně provedený a odhlučněný svršek tramvajové trati spolu s moderními nízkopodlažními vozidly dal tramvaji znovu velkou šanci se uplatnit. Děje se tak nejen v tradičně „tramvajovém" Německu či Švýcarsku, ale též tam, kde tramvaje před několika desetiletími slavnostně zrušili. A tak se již dnes opět můžeme svézt tramvají v Paříži, Grenoblu, Strassburgu nebo v Manchesteru.

Historický vývoj tramvajových tratí v centru Brna

V období koňské i parní tramvaje byla síť pouliční dráhy velmi jednoduchá. Kmenová trať spojující Královo Pole s Pisárkami vedla prakticky stejně jako dnes příslušná část linky č. 1. Historického jádra města se tehdy tramvaj dotýkala u nádraží a objížděla je ulicemi Nádražní, Benešovou a Rooseveltovou na Moravské náměstí. Koňka, která zahájila provoz v roce 1869, nebyla vedena Rooseveltovou, ale přes Koliště. Velmi krátkou epizodou bylo též vybudování odbočné trati z Moravského náměstí ulicí Husovou na Šilingrovo náměstí, neboť provoz koňky byl již v roce 1875 zastaven. O dva roky později byla obnovena jen hlavní trať Pisárky – Královo Pole, avšak tramvajová doprava byla pro nerentabilitu opět zrušena v roce 1881. Provoz parní tramvaje v letech 1884 až 1900 neměl na vedení tramvajových tratí v centru Brna podstatný vliv, neboť jedinou novou tratí byla odbočka k Ústřednímu hřbitovu. Teprve vlivem elektrizace tramvajového provozu v roce 1900 a následného budování dalších tratí proniká pouliční dráha přímo do historického středu města.

6. října 1900

začal provoz na trati vedoucí z náměstí Svobody ulicí Kobližnou na Cejl a dále do Zábrdovic k mostu přes Svitavu. Konečná této trati byla na náměstí Svobody původně situována u ústí ulice České.

2. února 1901

byla tramvajová síť dále rozšířena o trať vedoucí z Křenové (s odbočkou do Komárova) kolem nádraží, Masarykovou ulicí na náměstí Svobody a dále přes Moravské náměstí, Veveří, Tivoli a Obilní trh zpět na Moravské náměstí. Tato velká smyčka byla již v roce 1902 zrušena a vznikly tak dvě radiální trati: jedna v ulici Veveří, druhá v Údolní, 30. 12. 1902 prodloužená až do Masarykovy (tehdy Úřednické) čtvrti. V roce 1903 byla trať z Kobližné ulice na náměstí Svobody propojena kolejovou spojkou do dnešní Rašínovy, takže linka vedoucí z Cejlu byla prodloužena až do Masarykovy čtvrti.

Připravovala se stavba tramvaje i z Obilního trhu přes Údolní a Úvoz na Mendlovo náměstí. Z obav před nerentabilností takto vedené trati však Společnost brněnských elektrických pouličních drah zahájila s městem jednání o změně projektu a navrhla vést tramvaj z Mendlova náměstí Pekařskou, Husovou na Moravské náměstí, odtud pak přes Koliště na tehdejší ulici Sadovou. Trať Moravské náměstí – Sadová byla dána do provozu 12. června 1903

29. října 1903

tramvajová trať vedoucí od Ústředního hřbitova byla prodloužena přes Mendlovo náměstí a ulicí Pekařskou na Šilingrovo náměstí s ukončením v dnešní Husově. Vzhledem k připravovanému rozšíření ulice Zámečnické byl projekt změněn a tato trať nebyla dále vedena Husovou, ale Zámečnickou a Dominikánskou přímo na náměstí Svobody. K tomuto prodloužení trati však došlo až 20. července 1906.

Teprve v roce 1913 v souvislosti se zdvojkolejněním trati v ulici Kobližné došlo na náměstí Svobody k propojení trati i do ulice Zámečnické a linka vedoucí od Ústředního hřbitova byla též prodloužena do Zábrdovic. Tím byl stavební vývoj tramvajových tratí v historickém jádru Brna na dlouhou dobu ukončen. Kromě historicky nejstarší tratě na jeho obvodu – v dnešních ulicích Nádražní, Benešově a Rooseveltově, vznikly nakonec dvě vzájemně se křižující tratě: Kobližná – náměstí Svobody – Zámečnická a Rašínova – náměstí Svobody – Masarykova. Obě tratě byly na náměstí Svobody ve směru Rašínova – Kobližná propojeny kolejovou spojkou. Další rozvoj tramvajové dopravy ve 20. a 30. letech byl zaměřen na prodlužování radiálních tras v okrajových částech města.

Plánovaný rozvoj tramvajové dopravy a s ním související zvýšení intenzity provozu bylo v té době nejvíce limitováno propustností jednokolejné trati ve stísněných ulicích Zámečnická a Dominikánská. Došlo proto – v souladu s původním návrhem z počátku století – k položení kolejí v Husově ulici včetně jejího nového prodloužení vybudováním rampy ve svahu pod Petrovem ze Šilingrova náměstí do ulice Nádražní.

6. května 1942

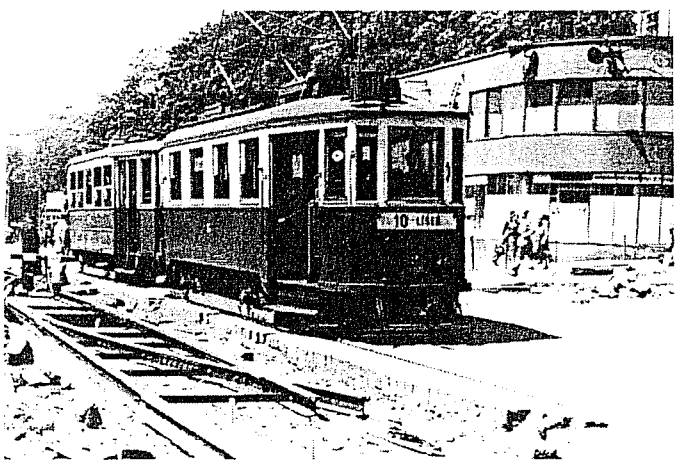
došlo k odklonění linek č. 2 a 8 z Dominikánské ulice na novou trasu náměstí Svobody – Česká – Husova – Pekařská.

31. října 1942

byl zahájen tramvajový provoz na nově vybudované trati ze Šilingrova náměstí ke křižovatce Nové Sady – Nádražní a byla tudy vedena linka č. 9 z Černých Polí do Komárova. Vznikl tak okruh obepínající historický střed města.

V období po II. světové válce směřovaly stavební úpravy tramvajových tratí v centru Brna především ke zvýšení propustnosti jednotlivých uzlů. Zároveň došlo ke zrušení tramvajového provozu v ulici Kobližné. V roce 1956 byla pro tehdejší MěNV vypracována studie, zabývající se současným stavem veřejné hromadné dopravy v Brně. K situaci tramvajové dopravy

Přestavba nástupišť u hlavního nádraží v roce 1957. V čele soupravy linky č. 1 je motorový vůz evid. č. 116. Foto © Oldřich Pospíšil.



Na lince č. 10 přijíždí k nádraží souprava včele s jedním z motorových vozů evid. č. 109, 110. Vlečný vůz je ze série evid. č. 201—210. Foto © Oldřich Pospíšil.

v centru města jsou uvedeny následující skutečnosti, jež jsou z velké části platné i dnes:

„Špičkové zatížení sítě co do počtu cestujících se projevuje v maximální hodnotě na úsecích linek, přilehlých a ústících do vnitřního městského okruhu, a to ve směru do středu města. Další silně zatížené úseky se nacházejí přímo na vnitřním okruhu v obou směrech jízdy a konečně vykazují přetížení i ve směru z města některé linky, spojující střed s velkými průmyslovými závody."

„Pokud se týče stanic v centru města, je nutno se zmínit ještě o náměstí Svobody. Tato stanice leží ve skutečném středu města a je vůbec nejvyhledávanější stanicí městské dopravy brněnské, neboť počet osob, které v ní jízdu začínají nebo končí, přesahuje počet těhže osob v přednádražním uzlu, který je přetěžován ponejvíce osobami přestupujícími. Tato skutečnost nesmí býti přehlédnuta při úvahách o významu městské dopravy v jádru města, neboť dokazuje, že její vylučování z městského centra se musí nutně projevit jako podstatné zhoršení služby veřejnosti."

„Dopravu ve městech nelze řešit na úkor městské dopravy hromadné, která na území velmi místně omezeném je nejzávažnější a přitom nejcitlivější službou veřejnosti a musí být za všech okolností respektována. Ve velkých městech, k nimž patří i Brno, je to především doprava kolejová, kterou je nutno preferovat. Není správné omezovati, či dokonce redukovati kolejovou síť v domělý prospěch individuální dopravy automobilové."

„Lze očekávat, že ze severní a severozápadní oblasti města bude do vnitřního města dopraveno ve špičce za hodinu 18 000 osob v 90-ti vlacích. Jejich rozdělení do dvou tras (Lidická, Veveří) je možno při intervalu 80 vteřin považovat za únosné, avšak nikoli pro střed města. Městským jádrem bude projíždět 139 vlaků za hodinu. Bude tedy nutno bezpodmínečně zachovat v městském jádru dosavadní tři trasy pro kolejovou dopravu."

„V městském jádru je nutno vyloučit kolejovou dopravu z ulice Kobližné v důsledku její nedostatečné šířky (12 m mezi domy). Zrušení kolejí v této ulici bude ovšem znamenat podstatné zhoršení služby cestující veřejnosti. Koleje ve třídě Vítězství (Masarykově ulici) byly již letošního roku nově upraveny a v ulici byla zřízena vozovka bez zvýšených chodníků. Tato úprava se dobře osvědčila."

20. srpna 1957

byla dokončena rekonstrukce přednádražního prostoru, kdy došlo k vybudování tří nástupišť se čtyřmi kolejemi.

1. září 1958

byla zastavena tramvajová doprava v ulici Kobližné. To si vyžádalo přestavbu křižovatky na Malinovského náměstí, při níž sem byly pro linky č. 2 a 8 vloženy kolejové oblouky ve směru z Cejlu do Rooseveltovy.

1. srpna 1960

došlo ke změně vedení tramvajové trati na Žerotínově náměstí. Koleje v ulici Brandlova byly zrušeny a byla postavena nová spojka odbočující z Joštovy do České. Linky č. 3 a 7, které od 1. 9. 1958 jezdily Masarykovou, byly odkloněny Rooseveltovou. Kolejové propojení ze Žerotínova náměstí směrem ke Komenského náměstí a do ulice Husovy však bylo zřízeno až 5. 10. 1964.

3. ledna 1966

vzniklo pro linku č. 11 kolejové propojení od viaduktu do dnešní ulice Benešovy.

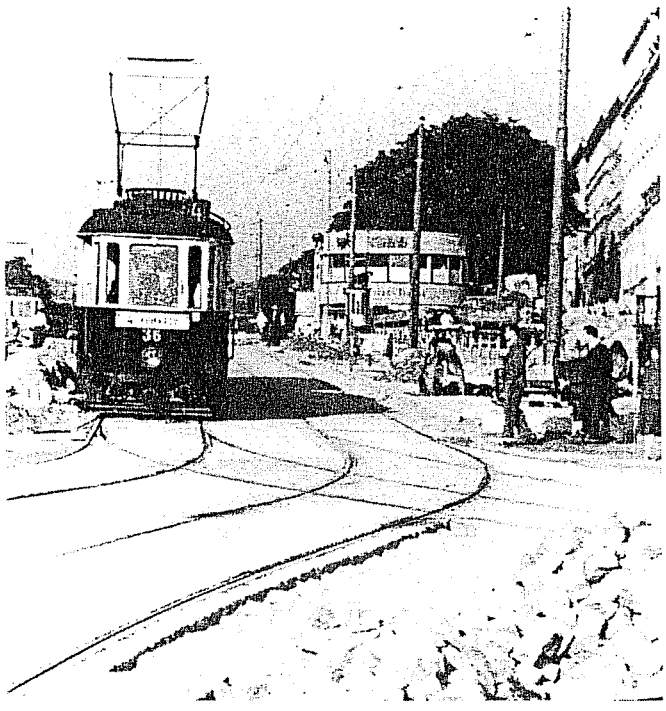
3. října 1966

bylo dokončeno ztrojkolejnění ulice Nádražní. Pro zvýšení propustnosti křižovatky Husova – Nádražní vybudovány dvě paralelní řadící koleje, jedna pro tramvaje jedoucí do Husovy, druhá směrem k ulici Hybešova.

7. července 1978

byl zrušen oblouk z ulice Divadelní pro linky jedoucí na Cejl, přičemž tyto byly odkloněny dosavadní manipulační spojkou kolem Tuzexu. V roce 1979 byla po vzoru ulice Nádražní ztrojkolejněna Benešova.

Výstavba podchodu před hlavním nádražím v letech 1981 až 1985 měla značný vliv na organizaci dopravy v centru Brna, vedení tratí se však po dokončení rekonstrukce nezměnilo. Mnohem větší význam má teprve v současnosti probíhající přestavba tramvajových tratí v křižovatce Husova – Nové Sady a v ulici Nádražní. I při této akci se znovu potvrzuje význam tramvajové trati přes náměstí Svobody pro vedení odklonových tras většiny linek.



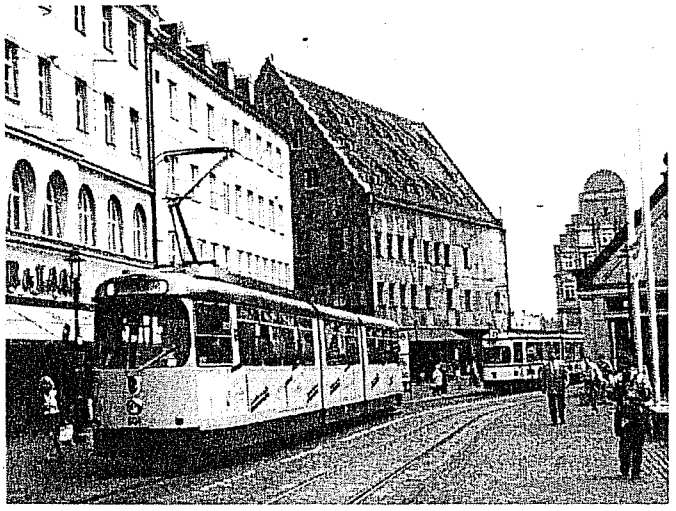
Pohled na nově budované nástupiště před hlavním nádražím v roce 1957. Na lince č. 4 je motorový vůz evid. č. 36. Foto © Oldřich Pospíšil.

Pohled do zahraničí

Položme si nyní otázku, proč vlastně tramvaje do center měst jezdí. Tramvajové tratě vznikaly, a dosud vznikají, především z důvodu uspokojení přepravních potřeb obyvatel daného regionu. Jde především o spojení s odlehlým nádražím, průmyslovými podniky, ale především s centrem města, které je jakýmsi jeho srdcem – zde najdeme rozsáhlou obchodní síť, tržiště, úřady, možnosti kulturního vyžití a zábavy, stejně jako množství pracovních příležitostí.

Tramvaj byla pro tento úkol předurčena a po mnoho let jej plnila a plní se ctí. Dnes již ovšem ne všude. S rozvojem automobilismu začala mnohde tramvajová doprava stagnovat a následovaly dvě vlny rušení nejen tratí,

Dnešní ulice Benešova s tramvajovým vozem T2 evid. č. 423 v roce 1958. Foto © Oldřich Pospíšil.



Pohled na pěší zónu v německém městě Augsburg, kterou právě projíždí článkový vůz evid. č. 804. Foto © Martin Černý.

Druhé největší belgické město Antverpen má dokonale zachované historické centrum s množstvím úzkých uliček, v nichž se tramvaje ukázkově proplétají. Na snímku je vůz evid. č. 7040. Foto © Martin Černý.

ale i celých systémů. Především v Americe (30. a 40. léta) a v mnoha městech Evropy (50. a 60. léta). Problém s dopravou se zdál být vyřešen. Máme k dispozici auta a jednoduše se dopravíme na místo určení a žádné tramvaje nejsou potřeba.

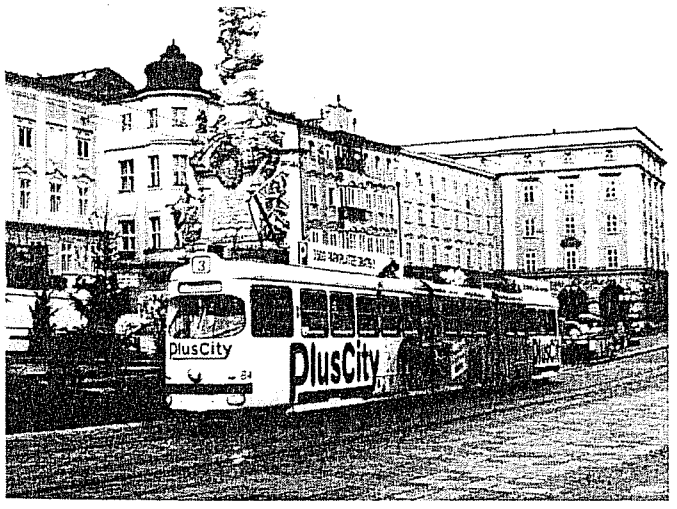
Pokud se podíváme na tramvajové provozy v bývalém Československu, lze říci asi tolik – část jich měla štěstí. Štěstí především v tom, že zachovaly svoji existenci, ponechejme ovšem stranou celkovou úroveň a technický stav. V naší tehdy socialistické společnosti nebylo umožněno takové rozšíření automobilismu, jako v rozvinutých západních zemích a lidé se zkrátka nějak dopravit museli. Díky této shodě okolností jsme v mnoha případech měli štěstí i my, tedy obyvatelé těch měst, kde tramvaje jezdí. Jmenujme například Plzeň s jednokolejnými tratěmi ve středu města, Bratislavu a její Obchodnou ulici a Brno, kde zatím ještě jezdí tramvaje ulicí Masarykovou. Bohužel i u nás máme smutné příklady. Vzpomeňme Košice a jejich centrum, dnes jaksi bez života, nebo Prahu s unáhleně rušenými tratěmi v okolí Václavského náměstí, které mělo nahradit metro. V obou případech mají obyvatelé i turisté zkrátka smůlu. Nezbývá jim nic jiného, než použít vlastní nohy a jít několik set metrů pěšky. Pravda, pohyb je sice zdravý, ale jsou mezi námi také lidé staří a nemocní, kterým i tato vzdálenost dělá potíže, mnohdy nepřekonatelné.

Přišla ovšem 80. a 90. léta a vyspělý svět se začal děsit. Aglomerace přecpané auty, nedá se přejít ulice, nelze zaparkovat, ovzduší se stává nedýchatelné. Nastala změna v myšlení, v podstatě obrat o 180 stupňů. Začalo postupné oživování MHD především s elektrickým pohonem. Tam, kde tramvaje nebo trolejbusy vydržely, začala jejich modernizace a mohutný rozvoj. Jde o většinu německých měst, dále Wien, Graz. Linz, Bern, Basel, Milano, Amsterdam, Antverpy, Helsinky, Miskolc a mnoho dalších provozů.

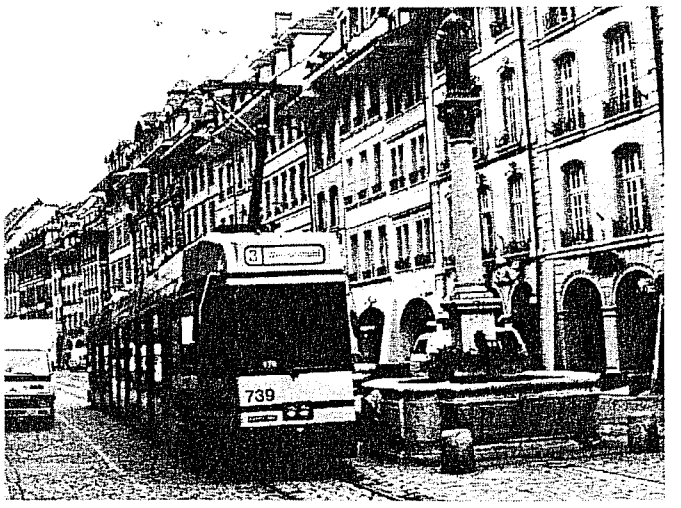
V řadě měst se začalo plánovat obnovení tramvajové dopravy. V jejich čele se ocitla hlavně francouzská města Nantes a Grenoble, následována dalšími po celém světě. Patrně je zbytečné uvádět, že finanční prostředky vynakládané na obnovu dříve zrušených provozů jsou obrovské, ale rozhodně se vyplatí. Toho jsme u nás naštěstí ušetřeni. Nové tratě velice často kopírují úseky dříve zrušené a tím jen potvrzují dřívější chyby a unáhlená rozhodnutí.

Pokud tramvaj chce uspět u svých cestujících, musí je dovézt především tam, kam směřuje nejvíc jejich cest. Tedy do centra města, v mnoha případech s ulicemi upravenými na pěší zóny se všemi jejich lákadly a vymožeností. Proč by ne. Je ovšem nutno vytvořit určité předpoklady pro provoz tramvají v těchto místech. V prvé řadě je to kvalitní a odhlučněný kolejový svršek, vzorně zadlážděný a upravený. Vlastní vozidla by měla být tichá, pohodlná, s dokonale odpruženými podvozky, s moderním designem a podle možností nízkopodlažní. Samostatnou kapitolou je vybavení zastávek vkusnými čekárnami, lavičkami, okrasnými lampami veřejného osvětlení. Krásným příkladem může být Grenoble, Strassbourg.

Po splnění těchto předpokladů vznikne dokonale fungující tramvajový systém i v těch nejrušnějších a nejexponovanějších místech, aniž by příliš rušil své okolí. Tramvaj je tu totiž od toho, aby vyhověla našim potřebám. Jen se nesmíme bát jí to umožnit.



Tramvajový vůz evid. č. 84 na hlavním náměstí v Linci. Foto © Martin Černý.



Jednou z ulic centrální historické části Bernu - Spitalgasse, právě projíždí vůz evid. č. 739. Foto © Martin Černý.