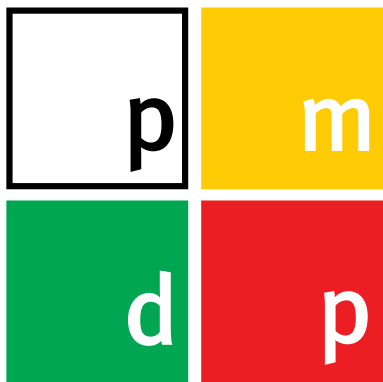




Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.



115
let
PMDP

Informační magazín Plzeňských městských dopravních podniků, a.s.

Červen 2014



Dobrý den,
vítejte na stránkách aktuálního vydání Dopravních novinek.

Právě dnes, tedy v den vydání, máte možnost prohlédnout si areál nové vozovny (depa) na Karlově. Uplynulo již více než 40 let, co se poprvé diskutovalo potřeba vystavět pro Plzeňské městské dopravní podniky nový areál, v němž by, v podmínkách odpovídajících aktuálním potřebám, probíhal nejen odstav, ale i údržba a čištění autobusů a trolejbusů.

Stávající depo v Cukrovarské ulici je areálem průmyslově zatíženým již od 60. let 19. století. Odtud vyjely v roce 1899 na svou první jízdu tramvaje našeho dopravního podniku. Na sklonku letošních prázdnin po 115 letech areál v Cukrovarské ulici opouštíme. Než se tak ale definitivně stane, připravili jsme pro skalní fanoušky veřejné dopravy rozloučení s tímto areálem v podobě dvou nočních prohlídek.

A co nové depo, jak se vám líbí, jak na vás působí? My jsme samozřejmě rádi, že je pojato velkoryse a že s jistotou umožní zvládnout i další rozvoj flotily našich dopravních prostředků. Asi nikdo si před 115 roky neuměl představit, jak bude město a doprava v něm vypadat v roce 2014, a přesto velkorysost tehdejšího řešení, spolu s výstavbou tramvajového depa v polovině minulého století, umožnily zajistit plynulý chod veřejné dopravy až do dnešních dnů. Věřím, že se stejnou úctou budou příští generace nahlížet na řešení pro nás dnes nového a velkorysého depa.

Letošní rok pro nás ale není jen rokem 115. výročí vzniku společnosti a rokem stěhování. Je to i rok, kdy si připomínáme 85. výročí zavedení autobusové dopravy. K oslavě tohoto výročí jsme vydali obrazovou publikaci s názvem „85 let autobusové dopravy v Plzni“, kterou jsme si společně s příznivci veřejné dopravy chtěli připomenout historií autobusů v našem městě.

A co je ještě nového? Na našich webových stránkách můžete od letošního jara navštívit virtuální muzeum nebo vyzkoušet hru simulující podmínky fungování dopravního podniku. I těmito drobnostmi se snažíme lépe přiblížit historii naší společnosti i realitu všedního dne jejího fungování.

Za ním se schovává provoz více než 300 vozidel (autobusů, trolejbusů a tramvají), které ročně ujedou 15 100 000 kilometrů, na nichž přepravíme více než 100 000 000 pasažérů.

Milí čtenáři, vážení hosté, jedeme vaším směrem...

Michal Kraus

HISTORIE A STAVEBNÍ VÝVOJ AREÁLU DOPRAVNÍCH PODNIKŮ V CUKROVARSKÉ ULICI

Rychlý vzestup i pád plzeňského cukrovarnictví

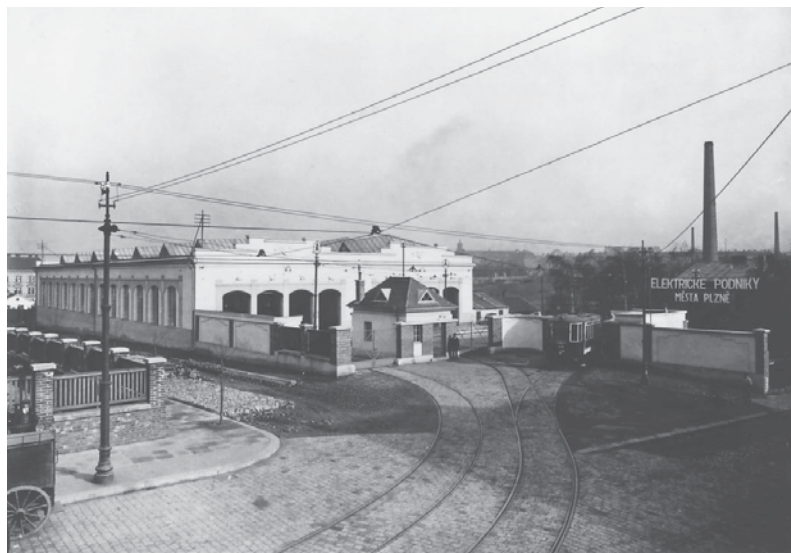
Úvodem připomeneme jednu ze zajímavých kapitol historie plzeňského průmyslu, která dala název dnešní ulici i celé vozovně: Cukrovarská.

Od šedesátých let 19. století začala být cukrová řepa plodinou, která zaručovala stálé a vysoké výnosy. Byla sice náročná na půdu a ošetřování, ale to rolníkům, kteří se pro její pěstování v okolí Plzně rozhodli, nevadilo. Jejich přesvědčení utvrzovaly články a přednášky Hugo Jelínka, vycházející z předpokladu, že půda, která dává tak výborné zelí, bude vhodná i pro cukrovou řepu. Nikdo nepochyboval o slovech vynikajícího odborníka v oblasti stavby cukrovarů, poslance obchodní komory, podnikatele a českého vlastence. Je tedy logické, že právě on se stal předsedou výboru pro založení plzeňského Rolnického akciového cukrovaru. Svými znalostmi a odvahou si snadno získal důvěru u 214 akcionářů, kteří se stali majiteli 750 akcií v ceně 15 000 zlatých. Rovněž v obdivuhodně krátkém čase se podařilo správní radě nově ustavené akciové společnosti v čele s H. Jelínkem velkokapacitní cukrovar uvést do provozu. Sám Jelínek dohlížel na montáž zařízení, které z velké části dodala Škodova strojírna.

Na valné schůzi akcionářů dne 13. března 1869 bylo jednohlasně přijato usnesení, aby se ihned přistoupilo ke stavbě továrny – tak, aby mohla být uvedena do provozu ještě v roce 1869.

Dne 1. dubna 1869 oznámila zatímtní správní rada akciové společnosti rolnického cukrovaru Purkmistrovskému úřadu v Plzni, že zamýšlí na pozemcích č. parc. 671, 682, 685, 686 a 688 postavit továrnu na výrobu cukru a současně požádala o povolení její stavby podle příložených plánů.

Stavební povolení vydal purkmistrovský úřad dne 19. května 1869. V něm bylo stavebníkovi uloženo přísně se řídit stavebním řádem z roku 1864, ukončení stavby oznámit purkmistrovskému úřadu a hned po obdržení povolení poukázat 20 zlatých ve prospěch zdejšího ústavu chudých, o čemž byl purkmistrovským úřadem informován i tento ústav.



Rozšířená tramvajová vozovna na snímku z roku 1929. Pozornosti neujde prvotřídní kvalita stavebních úprav vjezdu naznačující rukopis Hanuše Zápala.

Zdroj: Ze sbírek Západočeského muzea v Plzni – oddělení novějších dějin



První plzeňská tramvajová vozovna v Cukrovarské ulici ještě před rozšířením o novou část dokončenou v roce 1926.

Zdroj: Ze sbírek Západočeského muzea v Plzni – oddělení novějších dějin

Dne 9. srpna 1869 předložila správní rada purkmistrovskému úřadu plán na stavbu úřednického domu při cukrovaru a požádala o vyslání komise na místo stavby a udělení stavebního povolení. Povolení ke stavbě úřednického domu bylo purkmistrovským úřadem vydáno 20. srpna 1869, za podmínky, že „při stavbě regulačního plánu od zastupitelstva obecního dne 20. února 1868 č. 40 podle kterého okolující ulice 8' široce založena býti musí, přísně šetřití musí, tedy onu částku zdi již počáteho stavení, jenž před čáru uliční o 3'–6' vyčnívá hned ubourati a na místě náležejícím znova založiti, před domem 4' chodník z kamenných ploten, na střeše lávky pro kominika ... zříditi“, dbát na zákonná ustanovení a pro zdejší ústav chudých poukázat 8 zlatých.

Jak byl tento spor nakonec vyřešen, není z dostupných pramenů zřejmé. Je však pravděpodobné, že správní rada

cukrovaru požadavek purkmistrovského úřadu nesplnila a dokončila budovu v poloze, v jaké byla rozestavěna. Stanovisko purkmistrovského úřadu mohl ovlivnit zejména starosta města Emanuel Tuschner, který byl současně členem správní rady cukrovaru, a měl tedy zájem dokončit stavbu v nejkratším možném termínu.

Třetí žádost, tentokrát o povolení stavby chlévů a kolny, předložil předseda správní rady akciového cukrovaru spolu se stavebním plánem purkmistrovskému úřadu dne 16. září 1869, ten jej schválil 23. října téhož roku.

Již 10. listopadu 1869 podala správní rada Rolnického akciového cukrovaru žádost městské radě o kolaudaci dokončené budovy cukrovaru a úřednického domu. V žádosti se uvádí: „Stavba těchto dvou stavení svěčena byla plzeňskému staviteli p. Emilu Fischerovi. Poněvadž stavba továrny a domu jest již dohotovena a v takovém stavu se nachází, že možno jest v továrně pracovati a do domu onoho se stěhovati, žádá tímto utvřít podepsaná správní rada: Slavná městská rada, ráčí na základě § 81 k ohledání těchto staveb vyslati komisi stavební a zdravotní, povolení dáti, aby se místnosti těch užívati, a pokud k tomu určeny jsou, v nich přebývati mohlo, jakož ráčí dále nový tento předmět stavební za příčinou katastru berního i aby uložen býti mohl a do knih veřejných číslem domovním jej vyznamenati, a podepsané správní radě co možná brzy o tom známost učiniti.“

Purkmistrovský úřad zřejmě žádosti správní rady ve všech směrech vyhověl, neboť již 21. listopadu 1869 byl rolnický cukrovar slavnostním způsobem vysvěcen a otevřen. Cukrovar byl i na tehdejší poměry vybudován v nezvykle krátké době, od povolení stavby k jeho dokončení neuplynulo ani sedm měsíců.

Slavnost otevření zahájil svou řečí ke shromážděnému obecnstvu

v cukrovaru samém předseda správní rady Hugo Jelínek, načež se ujal vysvěcení arciděkan K. Růžička. Poté vystoupil s projevem o rychlé výstavbě továrny a poměrech českého rolnictva F. Schwarz. Následovalo spuštění parního stroje, čímž byla činnost cukrovaru zahájena.

První kampaň byla zahájena 22. listopadu 1869. Zajištění dostatečného množství řepy pro tak velký cukrovar se záhy ukázalo být problematickým. Z blízkého okolí se nedalo plynule zajišťovat, a surovina se tedy musela dovážet ze vzdálenějších míst, což zvyšovalo provozní náklady. K jejich úhradě již akciový kapitál, ani počáteční půjčky nestačily. Jelínek však byl optimista: cukrovar je moderní, ekonomický a počáteční potřeby budou překonány. Plzeňský starosta Emanuel Tuschner se dal přesvědčit a jako finanční ředitel cukrovaru a předseda plzeňské Občanské záložny získával další půjčky, které zakrátko dosáhly 26 000 zlatých. V červnu 1872 již dluhy dosáhly výše 264 000 zlatých a úroda řepy byla toho roku v Čechách nevalná, cukernatost nízká. O dalších osudech podniku nakonec rozhodl krach na vídeňské burze s cennými papíry v roce 1873. Plzeňský cukrovar nevydržel. Jeho úpadek byl ohlášeno 2. dubna 1874. Akcionáři se pak pokusili podnik udržet doplatkou na akcie, ale marně, neboť ještě v listopadu téhož roku byl prodán a v exekuci dražbě jej získala Městská spořitelna, která tak chtěla sanovat svou velkou pohledávku. Ladislav Lábek uvádí, že zařízení cukrovaru mezitím bylo „hluboko zmrháno a zpusťeno“.

Hugo Jelínek po plzeňském neúspěchu odešel do Kyjeva, kde založil v roce 1876 první zahraniční zastoupení Škodovy. Odtud řídil stavby dvaceti cukrovarů. V roce 1880 se vrátil do Prahy, nejdříve jako vedoucí

pražského zastoupení Škodových závodů a později jako ředitel cukrovarnického oddělení. Zemřel v roce 1901 jako uznávaný odborník mezinárodní úrovně.

Bývalý cukrovar č. p. 395 byl v únoru roku 1881 zakoupen do majetku města za 50 000,- Kč a adaptován na ubytování vojska, obecní ohradu a epidemickou nemocnici v režii obce za 19 649,- Kč (kolaudováno 1882 a 1884).

K uvedeným účelům patrně nebyly využity všechny prostory někdejší továrny, neboť František Křížík ve svých pamětech uvádí: „*Hned po nastoupení dovolené lod počátku roku 1882/ jsem přestěhoval svou dílničku z domu U zvonu, kde vznikla moje obloukova, do zrušeného plzeňského cukrovaru na levém břehu Radbuzy (Proti Piettově papírny), kde pracovali tři mechanici, většinou na obloukovkách. Elektrickou energii odeíral jsem z papírny.*“ V prosinci 1883 pak byla dílna přestěhována do Prahy, do budovy tzv. Staré Daňkovky, kam s Křížíkem odešli i jeho plzeňští zaměstnanci.

přezkoumány. Byly prohlédnuty trasy jednotlivých tratí elektrické dráhy a budova bývalého cukrovaru, kde měla být zřízena elektrárna. Vedle budovy bývalého cukrovaru bylo navrženo umístit vozovnu tramvají. Pro administrativu podniku měla být využita úřednická budova cukrovaru.

Některé nabídky se zabývaly nejenom stavbou dráhy, ale i jejím provozováním s tím, že po uplynutí dohodnuté doby měla dráha přejít do vlastnictví obce. Ve snaze zajistit dodávky veškerého zařízení u českých výrobců bylo však rozhodnuto, aby stavbu tratí a správu městských drah provádělo na vlastní účet samo město. Měly se ale realizovat jen tratě v hlavních navržených směrech, bez uvažovaných odboček, s výjimkou krátkých tratí k vozovně v Cukrovarské ulici a k nádraží. Zadání dodávek veškerého zařízení i vozů vycházelo ze zásady preferovat české firmy, proto bylo tedy svěřeno těmto výrobcům:

1. firmě František Křížík byla zadána dodávka dvou dynamoelektrických

nesoucí dráhu montážního jeřábu ve strojovně elektrárny.

Do prostoru varny někdejšího cukrovaru byla umístěna strojovna (stojaté parní stroje přímo spojené se dvěma dynamy, kondenzace). Severní křídlo mělo být upraveno na kotelnu (původně zde kotelná byla), nakonec však bylo rozhodnuto jej zcela zbořit a na jeho místě vystavět novou kotelnu, která byla propojena se strojovnou „pasáží“ zakrytou sedlovou střechou. Pro kotelnu bylo využito původního osmibokého cihlového komínu výšky cca 32 m. Ke kotelně vedla podél severní stěny hlavní budovy kolej pro dopravu uhlí.

Vozovna o čtyřech kolejích (budova obdélníkového půdorysu 58 x 17 m) měla být podle projektu z roku 1898 vzdálena, patrně s ohledem na možnost jejího rozšíření v budoucnu, asi o 25 m od západního okraje pozemku. Její podélná osa měla být kolmá na osu projektovaného pokračování tehdejší Benešovy (dnes Heldovy) ulice. Na východní obvodovou stěnu vozovny

nou revizi tratí, která se uskutečnila 22. a 23. června, revizi mostů, k níž došlo 24. června a technicko-policejní zkoušku, jež byla s úplným zdarem vykonána dne 28. června. Obec obdržela povolení k zahájení vozby od 29. června a toho dne byla doprava skutečně zahájena. Městský dopravní podnik se tehdy nazýval „*Elektrické dráhy královského města Plzně*“. Plány tratí, projekt elektrické centrály a plány vozů schválilo výnosy z 30. května a 3. června 1899 c. k. ministerstvo železnic. Elektrárna a elektrická dráha byla kolaudována 22. prosince 1899, tedy půl roku po uvedení do provozu. Celkový náklad na stavbu elektrárny a elektrické dráhy činil 2 013 584 Kč.

Ještě před zahájením pravidelné dopravy uvažovala obecní správa o tom, jakým způsobem bude dráha provozována. Zkoumala nabídky různých firem, které se zajímaly o provozování tramvajové dopravy i o výrobu proudů ve své režii. Přípravovala se smlouva s firmami Schuckert a Fr. Křížík na dobu padesáti let, nebyla však schválena. Obecní správa pak zkoumala samostatnou nabídku firmy Fr. Křížík, která se zaručila za dobrou jakost a trvanlivost všech dodaných zařízení po dobu dvou let od zahájení provozu a vyjádřila ochotu převzít na toto období provoz elektrárny a elektrické dráhy. Dne 9. června 1899 bylo obecním zastupitelstvem schváleno ujednání s Křížíkovou firmou, podle něhož se provozovatel zavázal vykonávat všechny povinnosti plynoucí z koncese na účet města a zajistit potřebný provozní a správní personál. Firma Fr. Křížík se dále zavázala zařídit řádné účtování a vedení knih pro elektrickou dráhu a elektrárnu, jmenovat, přijímat a propouštět úředníky a zřízence atd., přičemž město si zajistilo dohled prostřednictvím zvláštní komise. Jako odměna za vedení podniku byla firmě Fr. Křížík stanovena částka 4 000 zlatých ročně. Správcem podniku se stal Křížíkův technický pracovník Alois Fiala, který po uplynutí dvouletého období zůstal ve funkci dalších deset let. Činnost a pravomoc správce však značně omezovala dozorčí komise, jejímž předsedou a prvním referentem byl Eduard Kroh.

V počátcích vývoje elektrických podniků nebyla elektrárenská činnost

nijak zdůrazňována, obec nezamýšlela vybudovat a provozovat elektrárnu a rozvodnou síť k dodávce energie individuálním odběratelům. Ve městě bylo ponecháno veřejné plynové osvětlení a podporován rozvoj plynu k osvětlovacím a jiným účelům v soukromých bytech, obchodech, městských budovách a školách.

Teprve rozvoj elektrotechniky v následujících letech si vynutil výstavbu rozvodné sítě. V roce 1902 bylo otevřeno nové městské divadlo a pro ně a pro vnitřní město v obvodu náměstí Republiky byly položeny první kabely pro stejnosměrnou síť 2 x 110 V. K napájení této sítě sloužila elektrárna v Cukrovarské ulici a hydroelektrárna v Panském mlýně, obě určené původně jen pro elektrickou dráhu. Elektrárny doplňovaly dvě akumulátorové baterie, umístěné v divadle a bývalém Panském mlýně.

V roce 1913 již výkon městských elektráren nepostačoval a musela být sjednána dodávka střídavého proudu z elektrárny Měšťanského pivovaru. Bylo vybudováno vzdušné vedení 3 x 500 V do Panského mlýna a zde rotačními měniči byl střídavý proud přeměňován na stejnosměrný. Zatím poptávka po elektrické energii vzrostla natolik, že s dosavadní stejnosměrnou sítí nebylo možné vystačit. Proto se již od roku 1909 uvažovalo o vybudování rozvodné sítě střídavé s napájecí o vysokém napětí. Realizaci tohoto záměru oddálila 1. světová válka až do roku 1917, kdy byl položen první kabel o vysokém napětí 5 200 V z Měšťanského pivovaru do Panského mlýna a dále do městské nemocnice.

Rovněž v roce 1917 došlo k rozšíření parní elektrárny v Cukrovarské ulici o další soustrojí sestávající z dvouválcového parního stroje 150 HP, řemenového převodu a dynamoelektrického stroje 150 HP. Současně byl v kotelně instalován čtvrtý parní kotel systému Tischbein.

Rozvoj v meziválečném období a zavedení městských autobusů

V poválečném období dále vzrostla spotřeba elektrické energie, rozvodné sítě se rychle rozšiřovaly. Nárůst poptávky byl zprvu pokryt stále se



Fotografie zřejmě z roku 1933 dokumentující čerpací stanici pro autobusy vedle tehdejší kotelně (vlevo). V pozadí je patrná tramvajová vozovna a pod ní budova infekční nemocnice. Vpravo se již rýsuje stavba ústředních dílen.

Zdroj: Ze sbírek Západočeského muzea v Plzni – oddělení novějších dějin

Zrod vozovny tramvají a první městské elektrárny

Potřeba propojit rozvíjející se předměstí s centrem i vzájemně vedla již na přelomu 80. a 90. let 19. st. obecní zastupitelstvo k úvahám o vybudování městské koněspřežné dráhy, která od roku 1875 jezdila v Praze, nebo o parní tramvaji podle brněnského vzoru z roku 1884.

První elektrická tramvajová dráha u nás byla postavena inženýrem Františkem Křížíkem u příležitosti Jubilejní zemské výstavy v Praze v r. 1891. Svůj hlavní účel, totiž propagaci elektrické tramvaje jako moderního dopravního prostředku, dráha úspěšně splnila. Plzeňské obecní zastupitelstvo se již 27. února 1892 usneslo, „*že má obec žádati o udělení koncese ke zřízení tramvaje a poněkud zkušenosti ukazují, že nejvýhodnější je tramvaj hnaná silou elektrickou, aby žádáno bylo na koncesi ku zřízení tramvaje elektrické*“. Obecní zastupitelstvo požádalo inženýra Františka Křížíka o vypracování projektu jednokolejné městské dráhy. Křížíkův projekt byl předložen 5. června 1894 c. k. ministerstvu obchodu, které městu koncesi udělilo pro tři tratě výnosem ze 30. června 1896.

V následujícím roce vypsalo město ofertní řízení na provedení stavby. Nabídky podalo dvanáct firem z Čech, Německa, Rakouska a Švýcarska.

Předložené plány, projekty a oferty byly dne 13. ledna 1898 komisionálně

strojů po 300 HP se vším příslušenstvím, dále dodávka kolejnic a jejich uložení, dodávka akumulátorů, napájecí a dotykové vedení, elektrické zařízení dvaceti vozů, se vším příslušenstvím podle oferty předložené touto firmou za úhrnný obnos 339 326 zlatých,

2. firmě Emil rytíř Škoda zadána dodávka dvou stojatých parních strojů na 300 HP s maximálním výkonem až na 400 HP, centrální kondenzace, dále tři Tischbeinovy kotle po 150 m² topné plochy, se vším příslušenstvím a podle oferty předložené touto firmou za úhrnný obnos 80 454 zlatých.

Úpravu budovy bývalého cukrovaru na elektrickou centrálu, jakož i pozemní práce pro uložení kolejnic a nutnou rekonstrukci silnic a ulic měla zajistit obec sama. Aby bylo využito vodní síly v bývalém Panském mlýně, rozhodlo město zde zřídit tzv. podružnou elektrickou stanici. Její zařízení měla dodat a potřebné práce, včetně kabelového vedení pro spojení s centrálou v Cukrovarské ulici, měla provést firma František Křížík.

Se stavbou jednokolejných tratí a stanic se započalo ihned. Stavbu centrály, vozovny a dílen podle projektu městského stavebního úřadu, jehož autorem byl pravděpodobně architekt ing. J. Farkaš (tehdy zastával funkci vrchního inženýra stavebního úřadu), prováděl Josef Houdek, plzeňský stavitel. Firma Emil rytíř Škoda dodala ocelovou konstrukci střechy nové kotelny a vozovny a dále litinové sloupky,

měl navazovat přízemní trakt s dílnami, kanceláří a sklady. Nejzápadnější kolej vozovny měla být napojena přímo na odbočku v Cukrovarské ulici, ostatní koleje, včetně dílenské, prostřednictvím přesuvny z druhé větve odbočky. Třetí větev měla sloužit pro dopravu uhlí ke kotelně.

Před realizací však došlo ke změně projektu, vozovna byla nakonec posunuta k Černické ulici (západní průčelí v uliční čáře), půdorys byl upraven tak, že kopíruje tupý úhel nároží Černické a Heldovy ul. (severní štít v čáře Heldovy ul.). Dílenský trakt nebyl realizován, přízemní kancelář navazující na východní průčelí vozovny byla zřejmě provizorní stavbou, do doby než bude zapotřebí rozšířit vozovnu. Zatímco fasády haly přesně odpovídaly projektu z roku 1898, kancelářský přístavek měl průčelí zcela nečleněná, jen pultová střecha byla zakryta odstupňovanou atikou.

Tím, že vozovna byla posunuta k Černické ulici, nemusela být zbořena budova bývalé infekční nemocnice a ta pak byla společně s sousedními hospodářskými objekty adaptována na drážní dílny a sklady. Administrativa nového podniku, jak již bylo zmíněno, byla umístěna v jednopatrové někdejší úřednické budově postavené současně s cukrovarem v roce 1869.

Koncem května 1899 oznámilo město Plzeň, že stavba elektrické dráhy je dokončena a připravena k zahájení dopravy. C. k. generální inspekce rakouských železnic nařídila předběž-



Ústřední dílny po jejich dokončení v roce 1934 sloužily opravám tramvají, autobusů, ale i dalších městských vozidel. Svůj účel plnily přesně 80 let, až do roku 2014.

Zdroj: Ze sbírek Západočeského muzea v Plzni – oddělení novějších dějin

zvyšujícím odběrem z Měšťanského pivovaru. Po vytvoření tzv. Velké Plzně připojením sousedních obcí v roce 1922 bylo zahájeno jednání o dodávkách proudu s tehdejší Západočeským elektrickým svazem (ZES, později Západočeské elektrárny, ZČE).

Uzavření dlouhodobé smlouvy s tímto svazem v roce 1925 předznamenalo úvahy o rentabilitě provozu městské elektrárny, neboť výroba elektrické energie dodávané do sítě ZES především velkými parními elektrárnami Škodových závodů a Západočeského báňského akciového spolku byla výrazně efektivnější.

V prosinci 1926 byla zastavena parní elektrárna v Cukrovarské ulici, neboť její další provoz byl považován za neekonomický. Její zařízení bylo nabízeno k prodeji. Předpokládalo se, že kotelná bude zachována a upravena tak, aby mohla dále sloužit jako výtopna budovy Benešovy školy, vozovny a řady dalších městských i soukromých objektů.

Zájemce o odkoupení zařízení zrušené elektrárny se patrně nenašel, neboť v červnu 1930 město znovu nabízelo k prodeji staré parní stroje. Za stržené peníze měla být strojovna elektrárny upravena na autodílny.

Záměr z roku 1926 využit kotelnu zrušené elektrárny jako výtopnu se uskutečnil ve 2. polovině roku 1930, ovšem v podstatně menším rozsahu, než bylo původně uvažováno. Vyhlaškou z 26. září 1930 městský úřad oznámil, že elektrické podniky hodlají zřídit „*topné vedení*“ pro své dílny, autogaráže a pro Benešovu školu, pro jejíž vytápění již městská plynárna nestačí. K tomu účelu měl být využit po úpravě jeden kotel v Cukrovarské ulici. Předpokládaný náklad činil 90 000 Kčs. Výstavba byla schválena městským zastupitelstvem a teplovod byl ještě v roce 1930 realizován.

Výrazný nárůst počtu osob přepravovaných elektrickou dráhou v prvním čtvrtstoletí jejího provozu (z 0,8 mil. osob v roce 1900 na 7,5 mil. v roce 1925) vedl k postupnému rozšiřování vozového parku (v roce 1900 25 motorových a čtyři vlečné vozy, v roce 1926 37 motorových vozů, počet vlečných vozů zůstal nezměněn) a také plánované prodloužení a zdvojkolejnění tratí vedlo k úvahám o rozšíření a zdokonalení zázemí elektrické dráhy, především vozovny v Cukrovarské ulici. Potřeba rozšířit vozovnu patrně začala být aktuální již v roce 1918, kdy k původním 25 motorovým a čtyři vlečným Křižíkovým vozům přibýly čtyři nové velké motorové vozy. V roce 1919 byla vozovna rozšířena alespoň o dřevěnou kůlnu na vlečné vozy.

K zásadnímu řešení bylo přistoupeno v roce 1925, před plánovaným zakoupením dalších čtyř motorových vozů. Dne 1. září 1925 byla schválena městskou radou stavba nové vozovny (resp. rozšíření stávající vozovny o druhou halu, rovněž se čtyřmi kolejemi), projekt byl dokončen o měsíc později. Již v polovině října bylo u Škodových závodů objednáno zhotovení střešní konstrukce, práce stavitelské spojené s přístavbou vozovny a úpravou vjezdu byly zadány v listopadu firmě Dobrý a Kurel a instalace ústředního topení firmě J. K. Rudolf. Dokončení přístavby bylo městské radě oznámeno 20. prosince 1926.

Projekt na přístavbu, úpravu fasád staré vozovny a nové uspořádání vjezdu do areálu vypracoval s největší pravděpodobností městský stavební úřad. Při nároží ulic Cukrovarské a Černické vznikly tři nové stavby. Mezi vjezdy pro tramvaje směřující do vozovny byl postaven domek vrátného obdélkového půdorysu, zakrytý valbovou střešou, u vjezdu k dílnám a kotelně byl situován přízemní domek se záchody, s plochou střešou, a k ohradní zdi u Černické ulice bylo přisazeno přízemní skladiště. Zatímco domek pro vrátného byl zbořen po 2. světové válce a skladiště pohltila nevzhledná patrová novostavba s vrátnicí, kanceláři a šatnami ze stejné doby, domek se záchody byl donedávna zachován prakticky v nezměněné podobě. Byl

zbořen až při úpravě vjezdu do areálu v roce 2005.

Nespokojenost obyvatel připojených obcí a předměstí s úrovní dopravy, od roku 1923 zajišťované státními autobusovými linkami a od roku 1927 i soukromou firmou, vyústila v rozhodnutí Elektrických podniků města Plzně převzít veškerou autobusovou dopravu na celém území města jako nezbytný doplněk elektrické dráhy. Po získání koncesí na provozování pravidelné autobusové dopravy byl v roce 1928 městskou radou i zastupitelstvem schválen nákup prvních šesti autobusů Škoda. Autobusovou dopravu zahájily elektrické podniky 21. března 1929 na třech linkách. V září téhož roku se vozový park rozrostl již na devět vozů. Zpočátku byly garážovány v tramvajové vozovně, záhy se ukázalo jako nevyhnutelné vybudovat pro slibně se rozvíjející autobusovou dopravu nezbytné technické zázemí.

V květnu 1929 byl městský stavební úřad vyzván, aby urychleně vypracoval plány na stavbu autobusových garáží v ohradě skladiště stavebního úřadu, tedy v těsném sousedství tramvajové vozovny. Dne 1. října městský úřad vyhlásil ofertní řízení na jejich stavbu. Práce měly být zadány jednomu staviteli, vyjma instalace elektrického osvětlení, vodovodu a ústředního topení. Stavba byla podle zprávy z června 1930 zadána firmě inž. Kvasnička. Dokončena byla ještě v roce 1930 nákladem 420 000 Kčs. Jednalo o zděnou stavbu s plochou železobetonovou střešou, krytou lepenkou, vjezdy garáží byly uzavírány plechovými roletami. Na jižním konci byla ke garážím připojena rovněž dvoupodlažní provozní budova s plochou střešou. V přízemí se nacházela kancelář, příruční skladiště a WC, v patře technická kancelář a skladiště součástí na autobusy.

Provozní budova sloužila až do roku 2014 svému původnímu účelu a podobně jako garáže prošla jen drobnými stavebními úpravami.

Jak již bylo zmíněno, při založení elektrické dráhy nebyly realizovány původně projektované drážní dílny, které měly navazovat na vozovnu, a k tomuto účelu byla adaptována stará budova, která předtím sloužila jako infekční nemocnice. Toto provizorní řešení snad mohlo umožnit dílenský provoz v idyllické době prvních let 20. století, avšak již tehdy byla zdůrazňována závadnost těchto prostor po stránce pracovní i hygienické. Po roce 1918, kdy nastal rychlý rozvoj elektrické dráhy a byly zavedeny městské autobusy, se stalo chybějící dílenské zázemí jedním z nejzávažnějších problémů. V roce 1931 rozhodla městská rada vybudovat nové ústřední dílny na městských pozemcích v Cukrovarské ulici, v těsné blízkosti tramvajové vozovny a autobusových garáží.

Stavba ústředních dílen

Realizace ústředních dílen měla být první etapou velkorysého projektu vypracovaného ing. F. Mlynářkem (v roce 1931 byl pověřen vedením dílen a vozoven), který navrhl pro daný účel využít celý pozemek mezi Cuk-



Celkový pohled na ústřední dílny po jejich dokončení v roce 1934. Tehdy byly hodnoceny jako nejmodernější v Československu. Pro přístavování všech druhů vozidel na jednotlivá pracoviště sloužila elektrická přesuvna.

Zdroj: Ze sbírek Západočeského muzea v Plzni – oddělení novějších dějin

rovarskou a Presslovou ulicí. Výstavba plánovaná v první etapě byla navržena tak, aby se nestala překážkou provozu skladiště městských technických úřadů na zbylé části pozemku a aby nepřiznivé neovlivnila budovu kancelář a bytů dozorců při Černické ulici. Předpokládalo se také, že staré dílny zůstanou v provozu, dokud jednotlivá oddělení nebudou postupně přemístěna do novostavby. Kvůli realizaci tohoto projektu byl změněn regulační plán – dále se nepočítalo s prodloužením Heldovy ulice k řece (při rozšiřování vozovny v roce 1926 byla ještě uliční čára respektována).

Stavební plány a výpočty betonových konstrukcí provedl ing. St. Smola, vrchní technický komisař městského stavebního úřadu. Dne 18. července 1932 bylo městskou radou schváleno vypsaní soutěže na stavbu nových dílen. O zadání stavby bylo rozhodnuto 29. srpna téhož roku – firmě T. Kecal z Prahy. Stavba byla dokončena v roce 1934. Nové ústřední dílny byly hodnoceny jako účelné, hospodárné a provozně dokonale vyřešené. Byly pravděpodobně první moderně pojatou stavbou tohoto druhu v republice, neboť se uvádělo, že „*v naší republice není vůbec drážových dílen, kterých by bylo možno použít pro naše dílo za vzor. Naše dílny jsou řešeny zcela samostatně a budí mimořádný zájem všech návštěvníků*“.

K přístavení vozů do dílen byla určena samostatná kolej navazující na odbočku v Cukrovarské ulici. Prostřednictvím přesuvny s elektrickým pohonem byla vozidla přepravena přímo k jednotlivým pracovištím. Její rozmístění bylo navrženo tak, aby byl postup práce nerušený a plynulý. Na západním okraji nižšího dílenského traktu byla umístěna kovárna, na kterou navazovalo směrem k východu sedm montážních pracovišť, truhlárna a lakovna. Pořadí bylo zvoleno tak, aby na montážním pracovišti byla oprave-

na mechanická část vozu, ten se pak posunul do truhlárny k opravě karoserie a konečně do lakovny. Hotový vůz se vracel příjezdnou kolejí do vozovny nebo garáží.

Montážní pracoviště ústila do haly s velkým mostovým jeřábem. V ní byly umístěny obráběcí stroje, mechanická dílna, navijárna s impregnací a zkušebna. Jednotlivé součásti se zde opravovaly a přezkoušely a byly vráceny k montáži vozu. Truhlárna měla montovnu se dvěma montážními kolejemi. Z montovny se vstupovalo do strojovny vyzbrojené moderními dřevoobráběcími stroji s odsáváním pilin. Ke strojovně přiléhala příruční sklad prken. Lakovna měla rovněž dvě pracovní koleje a byla mezistěnou rozdělena na dvě samostatné části. V přední části (tzv. hrubá lakovna) se provádělo očištění a základní nátěry. Nátěry krycí a jemné práce se prováděly v zadní části (tzv. čistá lakovna). Byla zařízena na práci štětcem i stříkáním, pro které bylo instalováno odsávání znečištěného vzduchu.

Ke střední stěně přiléhala nástrojovna, která byla od ostatních dílenských prostor oddělena pouze mezistěnou z drátěného pletiva s výdejnými okénky pro dělnictvo. Z haly se prošlo schodištěm s krátkou chodbou přímo do ústředního skladiště, které bylo umístěno pod lakovnou v úrovni nádvoří před garážemi. Dělnictvo tedy mělo možnost vyzvednout si veškerý potřebný materiál ze skladu, aniž by opouštělo budovu, zaměstnanci, kteří v budovách nepracovali, vstupovali do skladu přímo z nádvoří, takže neprocházelí dílnami.

Šatny dělnictva byly při západním průčelí budovy, u vchodu do dílen a kanceláří. Na šatny přímo navazovaly umývárny. Nad nimi v 1. patře byly dílenské kanceláře s okny do dílenské haly, z nichž byl dokonalý přehled o práci v celé dílně. V protilehlém východním traktu byly kanceláře od-

dělení revize instalací, evidence elektroměrů a velká přednášková místnost pro školení zaměstnanců elektrických podniků, kterým mohla být v dílně ihned prakticky demonstrována práce, jež byla předmětem školení.

Počet montážních pracovišť mohl být v budoucnu zdvojnásoben přístavbou z druhé strany haly, směrem k Presslově ulici. V nových dílnách se prováděla nejen údržba a opravy vozů elektrické dráhy a autobusů, ale také všech ostatních městských vozidel.

Ve druhé polovině 30. let nebyly v areálu v Cukrovarské ulici prováděny významnější stavební úpravy, investiční činnost podniku se soustředila na vybudování nové měnárny a obytného domu na Rokycanské třídě (stavba byla zadána firmě ing. Ferd. Kout v listopadu 1939, dokončena v roce 1941; zbořena v 80. letech), v souvislosti s připravovaným zavedením trolejbusové dopravy, a především na výstavbu nové vozovny a bloku obytných domů na Slovanech. Pro úplnost bude ale třeba uvést, že v říjnu 1938 zadaly elektrické podniky stavbu benzinové čerpací stanice a nádrže na pohonné hmoty při autobusových garážích stavební firmě stavitelů Pašků z Plzně.

Zavedení trolejbusů a stěhování tramvají na Slovany

Na konci 30. let 20. století zakoupily elektrické podniky velký pozemek na tehdejší Pražském předměstí se zámerem vybudovat zde moderní vozovny, potřebné jednak pro soustředění všech vozů elektrické trakce a jednak pro snazší dostupnost hlavní tramvajové tratě Bory–Slovany. V létě 1941 byla zadána stavba nové vozovny pro 50 vozů elektrické dráhy a dvanáct trolejbusů. Za obtížných válečných podmínek se podařilo novou vozovnu uvést do provozu v roce 1943, úplné dokončení stavby mohlo být provedeno až po osvobození.



Poválečnou proměnu vjezdu do vozovny v Cukrovarské dokumentuje dvojice snímků z Archivu města Plzně a archivu Jiřího Riegera. Na obou jsou haly dřevěných tramvajových vozoven osazeny širokými vraty a přestěhovala se i vrátnice.

Trolejbusová doprava na prvních dvou linkách byla zahájena na jaře roku 1941 (9. dubna a 1. května) šesti trolejbusy vyrobenými ve Škodových závodech. V roce 1943 byl vozový park rozšířen o další čtyři vozy od téhož výrobce. V období let 1941–1943 se vozy mimo službu odstavovaly v prostoru výchozí stanice, kde se také prováděla běžná denní údržba. Od roku 1943 zajišťovali trolejbusy do nové vozovny na Slovanech. Tento stav trval do roku 1949, kdy bylo zázemí trolejbusového provozu přestěhováno do areálu v Cukrovarské ulici.

Problematická situace v zajišťování pohonných hmot pro městské autobusy uspěla ještě před 2. světovou válkou přechodem na náhradní palivo, kterým se stal nestlačený svítiplyn. Již v únoru 1939 bylo zakoupeno příslušné vybavení pro deset autobusů. První čerpací stanoviště bylo umístěno v Nádražní třídě. V areálu elektrických podniků v Cukrovarské ulici bylo pro instalaci zařízení plynové čerpací stanice využito budovy starých dílen. Podle projektu z října 1942 stavební úpravy provedla firma ing. F. Kout & Comp., stavitel v Plzni, v srpnu až září 1943. Dokončená stavba byla kolaudována 20. září 1943. Plyn byl odebírán z potrubí pod Cukrovarskou ulicí a veden do budovy starých dílen. Stojan pro plnění plynu do zásobníků ve vozidlech byl začleněn do oplocení v Černické ulici, při vjezdu do areálu (u skladiště z r. 1926), a propojen se zařízením instalovaným ve starých dílnách.

Ještě v době války, patrně v roce 1943, bylo přestavěno jižní křídlo bývalého cukrovaru na městskou desinfekční stanici. Prostor mezi jižními průčelím někdejší strojovny městské elektrárny a tímto křídlem byl využit pro přízemní přístavbu, zakrytou pultovou střechou. V roce 1946 byla provedena přestavba stájí na garáže

pro desinfekční stanici. Další stavební úpravy byly prováděny v dubnu až říjnu 1953. Ještě v 90. letech 20. století byly tyto prostory využívány jako garáže a technické zázemí pro sanitární vozy městské hygienické stanice.

Trolejbusová doprava se v prvních letech provozu velmi osvědčila, a proto byl v roce 1945 vypracován ing. Františkem Mlynaříkem (tehdy již ředitelem EP) projekt na vybudování tří nových trolejbusových tratí, které by účelně doplnily existující dopravní síť. Pro nové tratě bylo objednáno 25 trolejbusů.

Pro další rozvoj podniku měla zásadní význam vyhláška ministra průmyslu ze 7. března 1946, podle které se jeho energetická sekce stala součástí ZČE a název podniku byl změněn na Dopravní podnik statutárního města Plzně.

První nová trať byla uvedena do provozu 28. října 1948, druhá (Doudlevec–Lochotín–Bolevec–Košutka) s odbočkou do Cukrovarské ulice 29. června 1949. dvacetpět nových trolejbusů Škoda bylo předáno postupně v letech 1947–49.

V roce 1947 byl vypracován projekt na adaptaci staré tramvajové vozovny v Cukrovarské ulici na tzv. trolejbusovou halu. Tato přestavba, která umožnila do vozovny umístit všech 35 trolejbusů (pět stání bylo vymezeno pro údržbu vozů), byla dokončena v roce 1949. Obě části staré vozovny původně s jednostrannými vjezdy byly přestavěny na průjezdné. Původní čtyři vjezdy byly shodně u obou hal nahrazeny dvěma podstatně širšími, s ocelovými vraty. Výjezd z každé haly byl umožněn novým otvorem světlosti 700/480 cm v severní štítové stěně se skládacími ocelovými vraty. Strop nad podsklepenou částí haly byl zesílen. Přesuvna pro tramvaje byla zrušena a zasypana, současně došlo k úpravě



V dobách budování socialismu rozvoj technické základny dopravních podniků na tři desítky let ustrnul. Běžným jevem byly provozní vozy odstavované v přílehlých ulicích, včetně tehdy Dukelské (dnes Doudlevecké) ulice.

vjezdu z Cukrovarské ulice. Výjezd z garáží do Heldovy ulice musel překonat výškový rozdíl cca 1,8 m, proto zde byla nasypána rampa s železobetonovými opěrnými zdmi.

Autobusové garáže z roku 1930 byly používány až do roku 1948, kdy podnik zahájil modernizaci vozového parku zakoupením větších vozů typu Škoda 706 RO. Ty se však do těchto garáží nevešly, a proto bylo rozhodnuto vybudovat nové autobusové garáže.

Podle projektu ing. arch. S. Jankeho byly realizovány v roce 1952 halové garáže pro 24 autobusů. Jedná se o dvojpodlažní halu s monolitickou železobetonovou nosnou konstrukcí, k jejímž kratším stranám přiléhají dvou a třípodlažní trakty s kancelářskými a zázemími pro zaměstnance. Staré autobusové garáže pak byly využívány pro menší provozní vozidla a k uskladnění různého materiálu. V roce 1954 byla realizována nevelká přístavba šatny a WC při autobusových garážích v Presslově ulici, v roce 1957 přístavba ústředních dílen.

V prvních letech po dokončení byly v nové „autobusové hale“ odstavovány

i trolejbusy. Již v první polovině 50. let však počet trolejbusů spolu s autobusy přesáhl kapacitu garáží, a začala tak éra odstavování vozů na volných plochách v areálu dopravního podniku a později i v přílehlých ulicích. Trolejbusová vozovna i autobusové garáže byly navíc později upraveny na dílny, takže celý vozový park musel být „remízován“ pod širým nebem. Tato situace byla vždy označována za provizorní s tím, že na městském pozemku při Jateční třídě vznikne v nejbližších letech „nový, moderní a kapacitní závod“.

Poslední úpravy vozovny v Cukrovarské

Od dokončení nových autobusových garáží v roce 1952 se stavební činnost ve sledovaném prostoru omezila do 80. let 20. století jen na dílčí úpravy či přístavby starších budov. V roce 1988 byla dána do provozu nová čerpací stanice pohonných hmot pro autobusy, situovaná u severního konce starých autobusových garáží. V 1. polovině 90. let byl prostor čerpací stanice zastřešen. Rovněž v roce 1988 byla dokonče-

na nová umývárna vozů – zděná stavba protáhlého obdélníku zakrytá pultovou střechou, situovaná šikmo při vjezdu do areálu. Za dílčí zlepšení lze považovat vybudování nové odstavné plochy na místě fotbalového hřiště, které sousedilo z východní strany s areálem dopravních podniků v Cukrovarské ulici.

V roce 1995 byla dokončena nová lakovna, zděná budova obdélníkového půdorysu zakrytá asymetrickou sedlovou střechou. Byla umístěna do volné plochy těsně u západního štítu bývalého cukrovaru, delší stranou kolmo k Cukrovarské ulici. V roce 1996 byla opravena někdejší úřednická budova cukrovaru a byly zde umístěny kanceláře dopravních podniků.

Po zaplavení městských pozemků při Jateční třídě v roce 2002 byl opuštěn dlouhodobý záměr přestěhovat do těchto míst vozovnu pro městské autobusy a trolejbusy. Následně vznikl záměr vybudovat odstavnou plochu na severním okraji průmyslové zóny Borská pole. Zachování dílenského zázemí dopravních podniků na současném místě se ukázalo z více důvodů neudržitelné. Areál nacházející se v atraktivní lokalitě v blízkosti centra města by měl v budoucnu zcela změnit funkční využití, především na bydlení a sport. V roce 2005 byly možnosti jeho přeměny ověřeny několika soutěžními návrhy v mezinárodní architektonické soutěži European 8.

V současné době dokončuje pražský architektonický ateliér D3A pro lokalitu územní studii. Předpokládá se, že některé historické objekty zůstanou zachovány.

Text článku a medailonek
F. Mlynaříka: Pavel Domanický
Ostatní medailonky: Petr Domanický

Foto: Ze sbírek Západočeského muzea v Plzni – oddělení novějších dějin,
Archiv města Plzně a soukromé archivy

Osobnosti, které tvořily areál v Cukrovarské ulici

Josef Farkaš (1863–1930)



Foto: Archiv města Plzně

Rodák z pražského Smíchova a absolvent architektury na technice v Praze působil od roku 1890 v Plzni nejprve v projekční kanceláři a stavební firmě Müller & Kapsa. Následně nastoupil jako projektant do kanceláře architekta a stavitele Rudolfa Stecha (Stecha), kde pracoval na návrzích mnoha budov včetně detailů staveb, které firma realizovala podle návrhů jiných architektů (hlavní pošta, ředitelství státních drah atd.). Pracoval na návrzích historizujících obytných domů, které Stech stavěl v Plzni ve spolupráci s Mikolášem Alšem, autorem sgrafitové a freskové výzdoby fasád. Od roku 1897 působil na městském stavebním úřadu jako městský inženýr, později vrchní stavební rada, a to až do odchodu do důchodu roku 1925. Navrhoval četné objekty a areály stavebního města, nejvýznamnější je centrální hřbitov v Doubravce (1897–1902), podílel se také na projektu obecních bytových domů, domu sociální péče a na opravách památek. Je autorem architektonického řešení první tramvajové remízy. V jeho službách na úřadě pracovali i mladší architekti.

Hanuš Zápal (1885–1964)

Pocházel z Krašovic na severním Plzeňsku, vystudoval architekturu na pražské technice a od roku 1910 pracoval na městském stavebním úřa-



Foto: Soukromá sbírka

du v Plzni, kde navrhl celou řadu veřejných budov – zejména škol (Masarykova, Benešova, Píková škola), sociálních ústavů, ale rovněž náhrobky, pamětní desky apod., přičemž uplatňoval neoklasicistní, kubizující, purizující a později funkcionalistický styl. Po odchodu do důchodu (1931) projektoval soukromě četné veřejné budovy v jihozápadních Čechách (českobratrský kostel v Kralovicích, škola v Pláskách) a věnoval se památkové péči, zejména opravě poutního místa v Mariánské Týnici u Kralovic. Za svůj život navrhl desítky významných staveb a je možné jej považovat za nejvýznamnější osobnost architektury jihozápadních Čech ve 20. století. Na základě architektonické podobnosti lze usuzovat, že jeho dílem mohla být i úprava a rozšíření tramvajové vozovny.

Emil Ondráček (1892–1976)

Rodák z Drásova na jižní Moravě vystudoval architekturu na pražské technice. Od roku 1925 pracoval na městském stavebním úřadu v Plzni, přičemž jeho zásluhou se dařilo novým skupinám plzeňských staveb a celým ulicím dávat jednotný charakter. Kromě práce urbanisty se ve třicátých letech věnoval (společně s Františkem Benešem, Václavem Kleinem, Otakarem Gschwindem a Ladislavem Fialou) také návr-



Foto: Archiv města Plzně

hům městských budov (např. v roce 1938 realizoval pavilon města Plzně na výstavišti) a navrhoval také pomníky a pamětní desky. Soukromě projektoval četné stavby pro Sokol (Plzeň-Roudná, Nýřany). Uplatňoval funkcionalistický styl, částečně jej ovlivnil také Adolf Loos. Po válce působil jako vedoucí městský urbanista a navrhl například úpravy četných veřejných prostranství v Plzni. V roce 1952 byl přeložen do krajského střediska územního plánování při KNV, pracoval také pro památkovou péči. Na základě charakteristických znaků můžeme soudit, že se podílel na návrhu ústředních dílen.

Svatopluk Janke (1909–1995)



Foto: Soukromá sbírka

Narodil se v Českých Budějovicích, vystudoval architekturu na pražské technice, výtvarně se vzdělával u Aloise Kalvody. Od roku 1940

pracoval pro město Plzeň, kde navrhl řadu úprav interiérů a menších staveb. Po válce projektoval tzv. spojovací křídlo nemocnice na Borech a soukromě navrhl také četné bytové interiéry a chaty. Uplatňoval funkcionalistický i tradiční styl. Od roku 1949 působil v projektovém ateliéru Stavebního podniku města Plzně. V 50. letech projektoval například budovu technické vysoké školy v Sedláčkově ulici, úpravu interiérů radnice a novou podobu parteru četných památek. Věnoval se také výtvarné práci, především malbě a grafice, již v době války navrhl četné reklamní tiskoviny. Je autorem návrhu objektu autobusových garáží.

Marta Chvojková (1930–1964)



Foto: Soukromá sbírka

Dcera významného plzeňského architekta Bohumila Chvojky vystudovala architekturu na pražské technice a působila v Krajské projektové organizaci Stavoprojekt v Plzni. Ve druhé polovině padesátých let a na počátku následujícího desetiletí projektovala v tradičním stylu menší obytné domy ve Schwarzově ulici, několik staveb sídliště Slovan (restaurace Jalta, bytové domy na Francouzské třídě a náměstí generála Píky), budovu Okresní hygienicko-epidemiologické stanice v areálu nemocnice v Klatovech (s M. Sýkorou), budovu Západočes-

kého ředitelství spojů v Rychtaříkově ulici a Zdravotnické středisko a svobodárny Dopravních podniků města Plzně. Krátce vyučovala na zdejší stavební průmyslové škole.

František Mlynařík (1901–1947)



Foto: Archiv města Plzně

Narozen v Plzni, kde také vystudoval reálku. Po absolvování ČVUT v Praze byl zaměstnán krátkou dobu na zkušebně elektrotechnické továrny Škoda a v letech 1926–1928 u Západočeských elektráren, kde se aktivně podílel na elektrifikaci západních Čech. V roce 1928 přijal místo u Elektrických podniků města Plzně. Od roku 1935 až do své předčasné smrti byl jejich ředitelem. V odborných kruzích měl vynikající pověst, za jeho působení se podnik stal jedním z nejmodernějších v ČSR. Je mj. autorem projektu přestavby technické základny podniku v Cukrovarské ulici, jehož první etapou byly tzv. ústřední dílny, dokončené v roce 1934. Prosadil zavedení trolejbusové dopravy do Plzně (1941, 2. město s trolejbusovou dopravou v ČSR), vytvořil koncepci výstavby sítě nových trolejbusových tratí, která byla postupně realizována po 2. světové válce.

Inicioval také výstavbu bytových domů pro zaměstnance EPmP v blízkosti vozovny na Slovanech, nazývaných „elektrodomy“.

Unikátní řízení provozu trolejbusů v novém depu PMDP na Karlově



Nové depo na Karlově

Zdroj: Archiv PMDP

Nové depo přináší novinku i pro naše zaměstnance, především výpravčí a řidiče, kterým usnadní práci a ušetří čas při manipulaci s vozidly uvnitř depa. Ve vozovně je totiž namontován moderní systém pro automatické stavění výhybek a řízení pohybu trolejbusů. Systém byl kompletně navržen a vyroben firmou Elektroline a.s.

Centrem systému je řídicí počítač a k němu připojený počítač dispečera (výpravčího). Na monitorech uvedeného počítače je vizualizovaná aktuální poloha každého trolejbusu s jeho inventárním číslem. Provoz trolejbusů, který probíhá na základě předem připravených plánů uložených v řídicím počítači, je plně automatic-

ký. Dispečer řeší pouze nestandardní situace, jako je vadný vůz apod. V těchto případech má možnost prostřednictvím počítače do řízení zasáhnout. Pro komunikaci mezi řídicím systémem depa a trolejbusy se používá rádiový komunikační systém VETRA, který je již používán pro automatické stavění výhybek ve městě a všechny trolejbusy jsou jím již vybaveny.

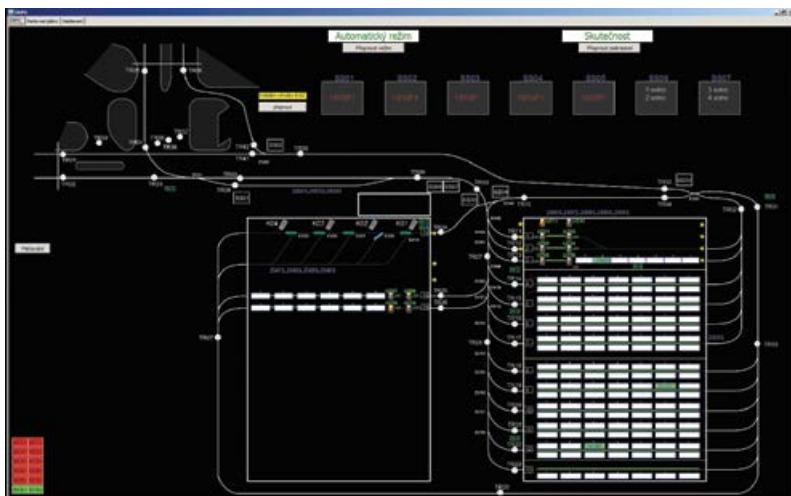
Řidič trolejbusu se při pohybu po depu řídí návštěvidly, která jsou umístěna v důležitých bodech. Tímto způsobem je zaveden až na cílové parkovací místo trolejbusu, a to trasou např. přes mycí stroj nebo přes pracoviště denního ošetření. Trolejové výhybky jsou vozidlu nastavovány automatic-

ky. Podobně je trolejbus automaticky veden z depa při výjezdu. Pro informaci řidiče o aktuální poloze jemu přiděleného trolejbusu při nástupu do směny je instalován další počítač s funkcí "vyhledat trolejbus podle evidenčního čísla".

Výhodou řídicího systému je zrychlení provozu trolejbusů, zlepšení orientace řidičů při pohybu po depu a evidence pohybu trolejbusů pro statistické účely.

Obdobně moderní a plně automatický systém pro trolejbusové depo nebyl doposud v České republice a ani jinde na světě instalován.

Text: Miroslav Myslík,
Veronika Zettlová



Obrazovka počítače dispečera

Zdroj: Archiv PMDP



Rozvaděč řídicího systému

Zdroj: Archiv PMDP

Mohlo by vás zajímat...

Vstupenka jako jízdenka

I pro další divadelní sezónu, tedy 2014/2015, budou moci návštěvníci Divadla Alfa využít hodinu před představením a hodinu po něm vstupenku jako jízdenku pro městskou veřejnou dopravu. Vstupenka platí jako jízdenka v uvedený čas ve všech vozech PMDP.

PC hra Mistr dopravy

Chcete si vyzkoušet, co obnáší plánování dopravy včetně trasování linek, nákupu a oprav vozidel? Že není vždy jednoduché uspokojit všechny skupiny cestujících, pokud máte omezené zdroje, můžete otestovat v naší hře „Mistr dopravy“, která je dostupná na webových stránkách PMDP v sekci „zábava“.

Senior expres

Od 1. dubna mohou senioři nad 70 let nebo držitelé průkazu ZTP a ZTP/P využívat novou službu v režimu od dveří ke dveřím. Služba nahrazuje nevyužívanou linku 72 a funguje jako doprava na zavolání. Dispečink je k dispozici 24 hodin denně, 7 dní v týdnu a přepravu lze využít každý den v čase od 6,00 do 22,00. Stačí se objednat na tel. 601 381 381.

V současné době je služba zajišťována osobním vozem. Nástupní cena je 10 Kč za osobu a jednorázové jízdné po Plz-

ni činí 20 Kč za osobu (10 Kč za dítě). Pokud potřebujete dopravit mimo Plzeň, je nástupní cena rovněž 10 Kč a dále se platí 11 Kč za každý ujetý kilometr za celé vozidlo bez ohledu na počet osob.

Službu zajišťují PMDP na základě objednávky Odboru sociálních služeb Magistrátu města Plzně.

Virtuální muzeum PMDP

Zajímá vás zázemí dopravního podniku? Nebo se zajímáte o jeho historii? Pak navštivte Virtuální muzeum PMDP na našem webu. Provede vás technickým zázemím, vozovým parkem, ale i dalšími oblastmi týkajícími se PMDP.

Budeme rádi za vaše připomínky nebo náměty na jeho úpravu či rozšíření, které můžete zaslat na adresu kozohorska@pmdp.cz.

E-shop PMDP

Pokud máte zájem o reklamní či upomínkové předměty PMDP, pak navštivte náš e-shop. V nabídce jsou publikace PMDP, pohlednice se současnými i historickými motivy, puzzle či modely vozů. Rádi vám zašleme zboží po celé České republice. Platba je možná převodem nebo hotově (při převzetí v Zákaznickém centru). Podívejte se na naši nabídku na webu eshop.pmdp.cz.

Text: Kateřina Fránová

Mystery shopping v PMDP

Kromě zvyšování kvality poskytovaných služeb ve smyslu efektivnějšího řízení dopravy, čemuž velkou měrou již čtvrtý rok napomáhá Dynamický dispečink, nás zajímá kvalita i jiného spektra námi poskytovaných služeb. V posledních letech se zaměřujeme na kvalitu služeb poskytovaných našimi zaměstnanci přímo vám, našim zákazníkům.

Zaměstnanců PMDP, kteří jsou v přímém každodenním kontaktu se zákazníky, je celá řada. Ať už se jedná o více než 600 řidičů tramvají, trolejbusů a autobusů, 20 pracovníků Zákaznických center (které se vám věnují na Denisově nábřeží a na Klatovské třídě) nebo 22 revizorů. A protože nám opravdu není lhostejná úroveň jejich přístupu k zákazníkovi, profesionalita, schopnost pomoci nebo poradit v nejrůznějších situacích, snažíme se zaměstnance školit a vychovávat tak, aby byli dobrou vizitkou naší společnosti. Zda se nám to daří či nedaří, poznáme většinou zpětně, například ze sníženého počtu došlých stížností nebo z došlých pochval.

V posledních letech využíváme ještě jeden zajímavý nástroj, který nám umožňuje posuzovat efektivitu vynaloženého úsilí a hodnotit jednání našich zaměstnanců. Tímto nástrojem je opakované provádění testů v reálném každodenním provozu, tzv. mystery shopping. Tato metoda spočívá v hodnocení kvality vlastních služeb najatými výzkumníky, kteří bez vědomí prověřovaných hrají roli běžných zákazníků a sledují reakce, profesionalitu nebo úroveň znalostí našich zaměstnanců při řešení běžných situací přímo v provozu. Výzkumníci z těchto situací pořizují záznamy, které se následně souhrnně vyhodnocují a zpětně slouží jako podklad pro další zkvalitňování našich služeb.

Mystery shopping využíváme již třetím rokem a opravdu se velmi osvědčil. Díky této metodě jsme dosud realizovali několik různých opatření, která, jak věříme, povedou ke zkvalitnění městské veřejné dopravy v Plzni a tím i ke stále spokojenějším zákazníkům.

Text: Pavel Mainzer

Plzeňská mini – přírůstek v rodině Plzeňských „karet“

Od 1. 4. 2014 mohou Plzeňané v Zákaznických centrech PMDP zakoupit nový produkt Plzeňská mini – šikovný přívěšek na klíče.

Produkt využijí především občasní cestující městskou veřejnou dopravou, kteří nemají Plzeňskou kartu s předplaceným časovým kuponem nebo elektronickými penězi, případně řidiči osobních automobilů, dojíždějících do centra města.

Plzeňská mini ve veřejné dopravě: Cestujete pouze občas, ve své peněžence nemáte Plzeňskou kartu a před každou jízdou řešíte, jak a kde si zakoupit jízdenku? S Plzeňskou mini už nemusíte. Nastoupíte do vozu městské veřejné dopravy, vyndáte z kapsy klíče, na nichž je přívěšek Plzeňská mini a na vozidlovém terminálu si zakoupíte jízdenku s navolenou platností. Protože klíče máte vždy s sebou, jízdenku už předem shánět nemusíte.

Plzeňská mini a parkování v Plzni: Parkujete v centru? Chcete zaplatit v parkovacím automatu parkovné, ale v peněžence zrovna nemáte drobné? Stalo se to snad každému. Když už drobné máte, nějaký „dobrák“ pro legraci ucpal otvor, kam se mince vhadzují. Obě situace vyjdou nastejno. Jenže nové parkovací automaty v centru umí přijmout platbu z elektronické peněženky všech Plzeňských karet, tedy i Plzeňské mini.

Pokud máte šikovný přívěšek na klíčích od vašeho plechového miláčka, problémy s drobnými se vás netýkají. Navolíte dobu parkování, přiložíte přívěšek ke čtečce a automat si odečte přesnou částku.

V parkovacím domě Rychtářka funguje přívěšek i ostatní karty jako parkovací lístek a současně přístupová karta ke vchodům parkovacího domu. Přijedete, přiložíte Plzeňskou mini ke čtečce na sloupku u závor a při od-

jedu to samé zopakujete u výjezdu z parkovacího domu. Příložením rovnou zaplatíte částku za parkovné. S Plzeňskou mini vás nečekají žádné fronty u pokladny nebo platebních automatů, které tak dobře znají například fotbaloví fanoušci.

Platby u dalších partnerů:

Stejně jako s Plzeňskou kartou i s Plzeňskou mini můžete platit za služby například v Zoologické a botanické zahradě města Plzně, Knihovně města Plzně a plaveckých bazénech klubu Slavia VŠ Plzeň.

Cena Plzeňské mini je 100 Kč a elektronické peníze lze na přívěšek dobýjet prostřednictvím bankomatů České spořitelny, e-shopu Plzeňské karty nebo v Zákaznických centrech Plzeňských městských dopravních podniků až do výše 3 500 Kč.

Text: Milan Šot

PLZEŇSKÁ MINI

PLZEŇSKÁ MINI

JEDINÉ DROBNÉ [zařízení], KTERÉ NA CESTY PO PLZNI POTŘEBUJETE

Plzeňská mini funguje jako elektronická peněženka Plzeňské karty.

Lze s ní kupovat jízdenky ve vozech PMDP, platit parkovné a nakupovat u partnerů.

Více informací na www.pmdp.cz nebo www.plzenskakarta.cz

Jen za **100 Kč** v Zákaznických centrech PMDP

Plzeňská městská dopravní podniky, a.s.

U příležitosti 85. výročí autobusů jsme vydali ve spolupráci s nakladatelstvím Nadatur poměrně obsáhlou publikaci, která se věnuje celé historii autobusové dopravy v Plzni. V Dopravních

novinkách věnujeme autobusům také velký prostor, ale tentokrát se jedná o pohled současný.

Autorkou článku o různých podobách autobusů je Dagmar Brau-

nová. Paní Braunová je šéfredaktorkou internetového online magazínu BUSportál a spolupracuje s odbornými i celoplošnými médii. Autobusy a autokary pravidelně ve spolupráci

s výrobcí a prodejci pro mediální účely testuje. Jako Plzeňka věnuje nadstandardní pozornost tématice autobusů a trolejbusů ve svém městě. Při tvorbě článku byly autorce cennou

pomocí odborné připomínky Jiřího Kohouta z PMDP.

Paní Braunové patří nejen za tento článek velký dík.

Busy 2014: autobusy, hybridbusy, elektrobusy, trolejbusy a hydrogenbusy

Světtem silničních vozidel, která slouží společné dopravě lidstva...

Diesel je diesel

Klasickému pohonu je už přes 100 let. V kontextu současné emisní normy EURO VI se právě diesely dostávají v oblasti ekologie na úroveň, o které se lidem před několika desítkami let ani nezdálo. Na to, aby zátěž ze zdraví škodlivých emisí vyrovnala jeden autobus patnáct až dvacet let starý, by muselo vyjet hned několik desítek moderních dieselů. Kromě ohromného posunu v technologii, která je tradiční, provozně osvědčená a svým způsobem jednoduchá, zůstává dieselům stále výhoda nezávislosti a operativnosti. Zejména v kontextu rozjitřené Evropy a častých živelných katastrof je pořád třeba připomínat, jak jednoduché je přivést naftu v cisternách či uskladnit v barelu, když někdo někde zavře kohoutky či blackout vypne elektřinu. Diesely jsou v oblasti užitkových vozidel velkými pracantý a budou tu s námi ještě hodně dlouho.

Foto 1



Foto 1: Čtyřnápravový devatenáctimetrový Mercedes-Benz CapaCity pro Bratislavu na zastávce v Praze



Foto 2: Hybrid Škoda v karosérii Solaris v testovacím provozu v Plzni

Hybridy – pomalu, ale jistě

Myšlenka hybridu jako kombinace dieselového či plynového motoru s elektromotorem se postupně prosazuje přes všechna úskalí, která právě kombinace dvou technologií přináší. Paralelní hybridy umožňují pohon jak dieselem, tak elektromotorem či kombinací obojího, sériové hybridy pak vycházejí z principu elektrobusu či trolejbusu (nápravu pohání jen elektrický motor), na rozdíl od nich si ovšem vyrábějí elektřinu přímo „na palubě“. Provoz hybridů znamená provozní úspory spotřeby paliva až přes 30 % s příslušným snížením emisí. Často se nedostatečně zdůrazňuje, že všech emisí, a to i CO₂. Režim hybridu bývá nastaven tak, že provoz na zastávkách je plně elektrický, znatelná je nižší hladina hluku. Proč se tedy hybridy tak těžko prosazují? Více technologií vozidlo prodražuje při nákupu a údržba se také týká více komponent. Velmi rozdílné jsou i skutečné úspory ve spotřebě u autobusů od různých výrobců a v různých typech režimu a místního charakteru dopravy, hledání „optimální“ varianty řešení tedy není stále u konce. Hybrid je také osazen bateriemi se vším, co s nimi souvisí. Hybridy se v českých městech vyskytují především jako testovací vozidla různých výrobců. V pravidelném provozu byly nasazeny zatím pouze v Praze, kde byly dva kloubové hybridy součástí velké zakázky. Zajímavé je, že jde v podstatě o prototyp a první autobus z možné, zatím nerealizované série.

Foto 2

Zemní plyn – strategická diverzifikace a možnost levnějšího provozu

Ačkoli je zde i možnost LNG (tekutého zemního plynu), a to zejména v přímořských zemích, kam se toto skupenství zemního plynu dostává tankery po moři, zavedeným palivem u nás je CNG (stlačený zemní plyn). V začátcích uplatnění tohoto paliva se nabývaly hned dvě výhody – v době platnosti nižších emisních norm tu byla výhoda ekologická a díky ceně i ekonomická. V době platnosti normy EURO VI v ekologii diesel srovnal náskok zemního plynu a zůstala nižší cena plynu. Té však pomáhá daňové zvýhodnění CNG oproti klasickým palivům. Většímu rozšíření brání nutnost investic do plnicích stanic, vyšší pořizovací cena vozidel a odlišnosti v údržbě. V současnosti se počítá s razantním nárůstem počtu plynových autobusů díky „dotační miliardě“ z Ministerstva životního prostředí. Autobusů na CNG je v ČR přes 400, např. masivně dlouhodobě v Táboře, také v Kladně anebo v Prostějově a Přerově. Několik CNG autobusů má i provozovatel příměstské a linkové dopravy v Plzni.

Foto 3



Foto 3: SOR NBG 18 tankuje CNG v Plzni



Foto 4: Trollino v TramLook designu s elektrovyzbrojí Cegelec zapůjčil na testování do Českých Budějovic Salzburg.

Foto: Jiří Kostroun, DPmČB

Jsou trolejbusy vůbec busy?

Jistěže jsou, jen z nějakého důvodu ne všude. Pozná se to podle toho, která země osadí trolejbus registrační značkou. Pro českou legislativu je trolejbus pořád drážní vozidlo, takže registrační značku nemá. Trolejbus je coby drážní vozidlo omezen předpisy, které jeho využití prodražují. Trolejbusy to obecně mají těžké – když jde o náklady, porovnávají se s autobusy a elektrobusy, když jde o předpisy, pak s tramvajemi. Také jsou trolejbusové provozy v toku dějin ve vlnách v ohrožení. Ke strhávání drátů u trolejbusů (a někdy i k znovuzavedení) dochází rozhodně častěji než u tramvají. Tato sympatická vozidla mají i období rozvoje, a vypadá to, že to probíhá i v současnosti. Obnovují se vozové parky, karosérie se futuristicky stylizují, rozšiřují se tratě a budují se i nové provozy. Česká republika je při všem tom rušení a znovuzavádění trolejbusových tratí stále trolejbusovou velmocí.

Foto 4

Na základě tohoto článku vznikla i prezentace pro konferenci Integrované dopravní systémy, která se konala 19.–21. 5. 2014. Prezentaci je možno si prohlédnout i stáhnout na www.busportal.cz v rubrice Veřejnost a doprava.

Vodík jako palivo či součást chemické reakce v palivovém článku

Máloco je tak opředeno spekulacemi jako vodíkový pohon. Vývojáři automobilů i univerzit a výzkumníci v podstatě technologicky vše vyřešili. Vodík lze použít jako palivo do spalovacího motoru nebo, a to především, do palivového článku, kde je zdrojem pro výrobu elektrické energie. Takže takový vodíkový autobus na vodíkové palivové články je elektrobus s vlastní „elektrárnou“. Místo dobíjení balíku baterií natankuje vodík. Proč je jediný vodíkový autobus s vlastní plnicí stanicí v ČR jako majetek ÚJV v Řeži* především zkušební laboratoř a proč vodíkové autobusy v Evropě fungují jen díky dotovaným celoevropským projektům? Protože vodík se musí také vyrobit a to je ze zemního plynu nesmyslné. Využít odpadní vodík technologicky či elektrolýzou vody je energeticky náročné. Zkrátka je to momentálně příliš drahé.

*Společnost ÚJV se věnuje inženýrské činnosti a aplikovanému výzkumu.

Kloubové, vícenápravové, BRT* – prostě vysokokapacitní

Na vytížených tratích jsou nasazována vysokokapacitní vozidla, klasické kloubové autobusy, a to i tříčlánkové, často v designu kolejových vozidel. Tam, kde je to vhodné a možné, jsou zaváděny vyhrazené auto či trolejbusové tratě se speciálním systémem zastávek a odbavení. Autobusy tak při značně nižších úvodních investicích nahrazují kolejové rychlodráhy nebo i metro. V ČR se zatím Praha pokusila o systém Metrobusů, který má ovšem do vyspělého BRT daleko. Nicméně vyhrazené pruhy v určitých úsecích, nasazení na rychlostních komunikacích, možnost využít tramvajového tělesa apod. je v reálných pražské infrastruktury patrně momentální možné maximum. Žádné české město neprovozuje tříčlánkové autobusy nebo trolejbusy obvyklé v Německu a Švýcarsku a zatím se neobjevuje ani tendence pořizování vozidel s TramLook designem. Také řešení zvyšování kapacity městských autobusů patrovými vozidly, typickými pro Londýn, se v našem prostoru neujalo a zejména kvůli nevhodné infrastruktuře (průjezdnost) se těžko ujme. *Foto 5*

*Bus Rapid Transit



Foto 5: Dvoukloubový hybrid Van Hool v TramLook designu na UITP v Ženevě

Elektrobusy

Téma elektromobility je v posledních letech mediálně vděčné, konference střídá konferenci a každé testování elektrobusu je středem pozornosti. Vyvíjejí se systémy dobíjení – např. přes nabíječku do zásuvky po ujetí denního penza kilometrů, přes trolejové vedení na konečné, přes speciální stojan vrchním připojením nebo indukci z vozovky na vybraných zastávkách.

Variantou je i „tankování“ celých baterií výměnou vybitých za nabitě. Pro elektrobusy je velmi významný průběžný pokrok v oblasti baterií, které jsou i přes razantní zlepšení stále objemné a těžké. Váha baterií limituje využitelnou kapacitu vozu, proto dosud převládají řešení pro malokapacitní vozidla. Navíc životnost baterií se stále uvádí zhruba jako polovina životnosti celého vozu. V provozu jsou v současnosti čtyři elektrobusy v Ostravě a jeden v Hradci Králové. Dva malé elektrobusy provozovala nějakou dobu i Praha, ale v konkrétní konstelaci se neosvědčily. Elektrobusy se objevují na veletrzích, velký tlak vyvíjí s elektrobusy na Evropu čínská produkce. Zatím je tento typ vhodný jako doplňkové vozidlo např. do center měst. Na plošné nasazení si, pokud nedojde k masivní veřejné podpoře, asi ještě počkáme. Posun může zajistit také vývoj v oblasti baterií či nějaké jiné zajímavé řešení v oblasti skladování elektrické energie, o kterém zatím třeba ještě nevíme. *Foto 6*

Malé busy také busy

Do dopravy autobusy zasahuje neúprosně ekonomika provozu. Pro menší poptávku od cestujících je třeba menších autobusů. V nabídce výrobců se objevují jak zkrácené klasické vozy s motorem vzadu, tak nástavby na podvozcích „dodávek“ s motorem vpředu. Tyto mini, midi a malokapacitní busy vhodně doplňují nabídku dopravců cestujícím ve vhodných lokalitách. Nevýhodou malokapacitních busů je, že mají malou kapacitní rezervu a hůře si poradí s nárazovými špičkami poptávky. To snižuje jejich operativnost a rozsah užití. *Foto 7*



Foto 6: Elektrobus Siemens Rampini 7,5 m z Vídně na náčističce v Praze (dobíjí z trolejí).

Autokar není autobus

Angličtina má pro vysokopodlažní, někdy i patrové koráby silnic pro delší cestování zcela odlišné slovo než pro vozidla městské veřejné dopravy. Autobus je „bus“ a autokar je „coach“. V češtině obě slova a často i významy v určitých situacích splývají. Zejména když právě Česká republika je unikátem v nasazování autokarů na poměrně krátké tuzemské linky, kde historicky dlouho jezdily právě autobusy. Možná i pro pocit iluze z cestování na vyšší úrovni se servisem si na to cestující rádi a rychle zvykli. Autokary i nadále zůstávají symbolem dlouhých cest do a ze zahraničí a leckdy i přes velkou globalizaci ve světě těchto vozidel exotickým pozdravem z dálky. *Foto 8*



Foto 8: Komfortní doubledecker Setra S 431 DT se speciálním interiérem v Praze



Foto 7: Malý italský elektrobus BredaMenaribus Zeus při svém krátkém nasazení v Praze

Soupravy s vleky – staronový způsob zatím u sousedů

Soupravy autobusů s vleky, tak časté na našich silnicích v minulosti, jsou zajímavým staronovým řešením – operativním, ekonomickým i ekologickým. Zatím je můžeme vidět u našich sousedů v Německu a Rakousku, obvyklé jsou i ve Švýcarsku.

Bez komfortu a přitažlivého designu to už nepůjde

Ať už jde o jakýkoli bus, vždy má těžkou pozici v souvislosti s velkým využitím individuální automobilové dopravy. Množství aut, špatná průjezdnost měst a komplikace s parkováním – to spolu s požadavkem na abstinenci řidičů hraje pro společnou, a tedy i autobusovou dopravu. To je však málo. Aby se lidé do společné dopravy vraceli, musí být přitažlivá. Asi už i nejen u městské dopravy je třeba, aby byla maximálně bezbariérová – složení klientely to nekompromisně vyžaduje. Vozidla musí splňovat i požadavky komfortu, čistoty a musí se lidem líbit. Mladší generace ocení i možnost zábavy na bázi moderních technologií. Informační systémy, informace o pohybu vozidel, dostupné jízdní řády s informacemi o aktuálním zpoždění na webu i v mobilech se stávají nutností. Některá města zavádějí i dopravu zdarma a ukazuje se, že i to je cesta, jak dostat lidi z aut a městům odlehčit. Hlavní priority cestujících jsou podle řady průzkumů zcela zřejmé: pohodlí ve voze a časový komfort, tj. nečekat dlouho na spoj a rychle se dostat do cíle.

Text: Dagmar Braunová, fotografie bez uvedení zdroje: Dagmar Braunová

...když jste s námi slavili

Obrazové ohlédnutí za oslavami uplynulých výročí dopravního podniku pro vás připravil pan Jiří Rieger. Pojďme tedy zavzpomínat prostřednictvím fotografií na předešlá výročí, jistě si na některá z nich ještě pamatujete. Začínáme oslavou 40. „narozenin“ dopravního podniku a poslední fotografie nám připomenou velké oslavy v roce 2009. V letošním

roce jsme pro vás připravili výstavu v mážhausu plzeňské radnice (navštívit jste ji mohli od 17. května do 6. června), Den otevřených dveří (ve vozovně Slovany, v novém depu na Karlově a na Dynamickém dispečinku na Denisově nábřeží) a noční prohlídky depa v Cukrovarské, které v letošním roce opouštíme. Snad se vám bude líbit i ta letošní oslava...



Motorový vůz elektrické dráhy č. 18, který zahajoval v Plzni tramvajový provoz a dnes už 115letou éru podniku, vyjel na oslavy i v roce 1939. Fotoobjektiv jej zachytil u Liliové ulice.



S patřičnou hrdostí se nechali pracovníci Elektrických podniků města Plzně vyfotografovat na posuvně před ústředními dílnami při 40. výročí podniku.



Část početné armády plzeňských dopraváků v roce 1959 na nádvoří závozních garáží, jejichž polovina původně sloužila k deponování trolejbusů.



Transparent s textem „50 let poctivé práce pro lid“ připomínal jeden z označených trolejbusů 3 Tr při oslavách výročí dopravních podniků v červnu 1949.



Ke kulatému jubileu dopravních podniků byla v červnu 1959 uspořádána také výstava v prostorách domu na rohu náměstí Republiky a Františkánské ulice.



Šedesát let od chvíle, kdy vyjela první Křížkova tramvaj, přišli společně s dopraváky oslavit mnozí zájemci o historii plzeňské dopravy. Návštěvníci oslav se pak z náměstí Republiky přesunuli do Kopeckého sadů, kde vyhrávala dopravní dechovka.



Logo k 70. narozeninám.



Konvoj tramvají a autobusů různých typů zahájil oslavy 110. výročí podniku v roce 2009. Současná i historická vozidla zamířila ze Slovanské aleje do centra města. Na nábřeží čekal bohatý program – od vyhlídkových jízd historickými vozidly přes komentované prohlídky vozoven a ústředních dílen, výstavu fotografií a různých typů vozidel přímo na ploše na náměstí Republiky.



I v roce 1974 pozvala na oslavy 75. výročí podniku na náměstí Republiky babička tramvají. Při poslechu dechové hudby si mnozí zavzpomínali na začátky provozu plzeňské městské dopravy.



Ani oslavy v roce 1974 se neobešly bez výstavy. Na jednom z panelů graf oznamoval, že zatímco v roce 1945 bylo vozidlo městské dopravy přepraveno 34 milionů cestujících, v jubilejním roce 1974 to mělo být již přes 81 milionů.



Redakce: Jana Brabcová, Kateřina Fránová, Jiří Kohout, Miroslav Macháň
Sazba, tisk: NAVA TISK spol. s r. o. Distribuce: Česká pošta, s. p.
Redakční uzávěrka: 30. 5. 2014. Vydaly: PMDP, a.s.
Náklad: 8 000 výtisků
infolinka PMDP, a.s. – tel.: 378 037 485, e-mail: info@plzen.eu