ZDENĚK MEITNER, LUKÁŠ BRÁZDA

TRAMVAJEMI PO MĚSTECH ČESKA

Z CENTRA AŽ NA KONEČNOU



CPRESS

Tramvajemi po městech Česka

Vyšlo také v tištěné verzi

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



Zdeněk Meitner, Lukáš Brázda

Tramvajemi po městech Česka – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

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



CPRESS

© Lukáš Brázda, 2026
© Zdeněk Meitner, 2026

ISBN tištěné verze 978-80-264-6082-4
ISBN e-knihy 978-80-264-6097-8 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

TRAMVAJEMI PO MĚSTECH ČESKA

Z CENTRA AŽ NA KONEČNOU

ZDENĚK MEITNER
LUKÁŠ BRÁZDA

CPRESS




62
20
23
11
LIBEREC
VIADUKT
81


17
MODŘANY
LEVSKÉHO
2210

Obsah

Úvodem 8

Poděkování a poznámka autora 10

Brno 13

Liberec a Jablonec nad Nisou 39

Most a Litvínov 61

Olomouc 81

Ostrava 99

Plzeň 125

Praha 145

Závěrem 181

Úvodem

Koleje, tramvaje, jejich cinkání, spletité pavučiny měděných drátů. S nadsázkou můžeme říct, že k velkoměstům i středně velkým městům patří už odnepaměti. Vždyť první koleje se objevily v Brně už v roce 1869, první „elektrika“ se rozjela díky Františku Křižíkovi v Praze na Letné v roce 1891. Tramvaje tedy měly dost času na to, aby se otiskly do podoby měst, aby se staly určujícím prvkem jejich rozšiřování za středověké hradby, do polí, luk a předměstí, která tehdy dnešní velkoměsta obklopovala. Byly neoddiskutovatelným prvkem modernizace, byly pionýry elektrifikace.

A i když se města za mnohá desetiletí dynamicky měnila a mnohý člověk se na sklonku svého života jen podivuje nad tím, jak se proměnily kulisy jeho dětství, někteří němí pamětníci dob minulých zůstávají.

Cílem naší knihy není opakovat historii sedmi existujících tramvajových provozů, to už udělali jiní. Stejně tak není cílem seznamovat čtenáře s vozovým parkem, který je pestrý od socialistických vozů T3 po nejnovější produkci. Naší snahou je pozvat vás do těchto měst, abyste si sbalili batoh, do něj dali knížku a vydali se na cestu. Na stránkách publikace najdete zajímavosti historické i současné. Vždyť každý tramvajový provoz se po desetiletí vyvíjel autonomně, na rozdíl od železniční sítě, a vyvíjel se s ohledem na specifika a potřeby města. Často se podoba ulic řídila i tím, že do ní byly zasazeny koleje. A po stavebním útlumu především v poslední dekádě minulého století a první dekádě nového století začaly postupně přibývat nové tratě, třebaže ne všude. Je vzrušující vydat se do míst, kde ještě nedávno byla široká autostráda, nebo dokonce jen pole či trávník s výběhem pro psy. Proto na následujících stranách najdete i popis novostaveb a plánů do příštích let.

Zároveň chceme vaši pozornost obrátit od kolejí i směrem k zajímavostem samotného města, které se většinou nacházejí nedaleko zastávek. Nejen Praha a nejen její historické centrum stojí za pozornost turistů a cestovatelů. Mnohá místa jsou logicky ve stínu těch nejznámějších a nejobdivovanějších, neznamená to však, že by byla méně zajímavá. Proto jsme pro vás vybrali v každém městě jednu linku, v Ostravě dokonce dvě, jako tu „best of“. Můžete si ji jen projet a pozorovat město zpoza okna. Ale pro zvídavější cestovatele je určitě lepší na některých zastávkách vystoupit, aby poznání nebylo jen letmé a povrchní.

A nabízíme vám i výlety z konečné, většinou kratší. Smyčky na konci tratí jsou obvykle trochu tajuplným a symbolickým místem. Toho si všiml už spisovatel a skaut Jaroslav Foglar, kterého tramvaje také fascinovaly, a pražský provoz našel odraz jak v jeho knihách, tak v kreslených příbězích o Rychlých šípech. Protože tam, kde tramvaj končí, dobrodružství mnohdy začíná. Působivá jsou už samotná místa, kde se smyčky nacházejí – u rušných širokých ulic, ve stínu vysokých domů, nebo naopak v sousedství už téměř venkovské zástavby, ale také v parcích, v lese či u plotů továren. Jen z jedné se sice lze vydat do Foglarem milovaného Prokopského údolí, ovšem v každém městě vede od řady smyček „cesta z města“. A na několik takových cest vás zveme, třebaže ne vždy z koncové smyčky, někdy i ze zastávky těsně před ní.

Ať se vám kniha dobře čte a je inspirací pro vaše toulky za tramvajemi a městy. Informace v ní obsažené jsou platné k 31. prosinci 2025. Některé snímky jsou i novější a dlouho jsme vyčkávali, že bude v knížce i záběr tramvaje z Dvoreckého mostu v Praze. A nakonec jsme se přece jen dočkali.

Poděkování a poznámka autora

S Lukášem Brázdou jsme kamarádi od gymnaziálních let a máme rádi koleje (mimo jiné). Když jsem dostal nápad vytvořit tuto knihu, bylo jasné, že potřebujeme všechna města projet a vyfotit tramvaje na místech, která chceme v knize představit. Což se ukázalo jako úkol, který není tak snadný, jak se zprvu zdálo.

Nicméně díky mému optimismu a Lukášově vůli hledat nejvhodnější záběr se při víkendových návštěvách rozložených do tří let podařilo to, co jsme si předsevzali. Do Mostu a Litvínova jsme se vydali v říjnu 2023, v dubnu příštího roku do Olomouce a v září do Ostravy. Víkend v dubnu 2025 jsme strávili v Plzni a říjnový víkend roku 2025 v Liberci a Jablonci. U většiny fotek z těchto měst proto neuvádíme datum, kdy byl snímek vytvořen. Nicméně v některých případech víkendová návštěva nestačila. Někde to jednoduše za dva dny stihnout nešlo, jinde nás zradilo počasí a špatné světlo a historické tramvaje se do ulic vydávají jen výjimečně.

Ve výčtu schází Praha a Brno. To proto, že Lukáš žije v hlavním městě a já v hlavním městě Moravy. I proto jsou některé snímky i staršího data než jen z posledních tří let a také jsme měli více příležitostí počkat si na ideální roční období a světlo. Chtěl bych Lukášovi za jeho vytrvalost a touhu mít co nejlepší snímek poděkovat.

A v případě snímků z Liberce je třeba ještě poděkovat společnému kamarádovi Petru Holubovi, který je sice špičkovým železničním fotografem, ale nepohrdl ani tramvajemi ve svém rodném městě.



↑ Vypouklá zrcadla jsou oblíbeným předmětem, když chce fotograf udělat fotku svoji či skupiny, aniž by se uchýlil ke klasické selfie fotografii. Udělali jsme si jednu takovou na konečné na Borech v Plzni, když jsme se vydali dokumentovat novou trať do smyčky Univerzita. S foťákem je Lukáš, bez něj Zdeněk. Návštěva každého z měst byla pomyslným vrcholem při tvorbě knihy, poznali jsme řadu zajímavých míst a na mnohá bychom se při běžné návštěvě daných měst asi ani nepodívali. A kdo ví, jestli bychom měli vůbec motivaci navštívit takový Most. Ne, turisty jsme tam nepotkali žádné. A leckterá místa za městy také nejsou klasickými turistickými cíli, slouží často k odpočinku a rekreaci spíš místním. Nicméně času nebylo tolik, abychom viděli všechno, co jsme si přáli, proto je zřejmé, že se občas do těchto měst a jejich okolí vrátíme, abychom kráčeli po cestách, jež nám zatím zůstaly skryté. Takže i vám čtenářům přejeme, aby ve vás následující stránky probudily nejen šotoušskou, ale i cestovatelskou vášeň. Vždyť i tady beze zbytku platí okřídlené rčení, že i cesta je cíl. (LB)


MELODY
1778

BRNO

O Brně koluje po republice řada vtipů. Město je terčem různých narážek a možná ta nejohranější je o tom, že v Brně nejezdí přece žádné tramvaje, ale šaliny. Ostatně na zastávkách často slyšíte maminky, jak láskyplně své malé ratolesti ujišťují, že za chvíli už šalinka pojede. A ten, kdo přijede do Brna vlakem či autobusem k hotelu Grand, si taktéž přeje, aby mu z hlavního dopravního uzlu odjížděla šalina co nejdříve. Je to prostor nevábný, leč zajímavý, který se po zprovoznění koňské tramvaje vyvíjí už více než 150 let. Leč pozor – je fajn se tady rozhlédnout, protože za 10 až 15 let může tento prostor vypadat úplně jinak. Ale samozřejmě jen možná. I kvůli němu stojí za to staré tramvajové Brno navštívit. Málokdo věří, že se brněnské hlavní nádraží i s celým dopravním uzlem do roku 2035 skutečně přestěhuje. Je však pravděpodobné, že někdy v dalších letech k tomu dojde a současná podoba okolí nádraží zanikne.

Brno se svým druhým největším provozem v republice také nabízí rozhodně nejpestřejší vozový park, třebaže se dopravní podnik snaží typy vozů zredukovat a možná, že se brzy po K2 odporoučí do historie i nesmrtelné vozy T3 a všechny jejich variace a možná i tramvaje KT8. Nicméně v provozu je nahrazují mj. tramvaje Vario a Drak (EVO2), které sestavili v ústředních dílnách zaměstnanci dopravního podniku, proto jsou na ně v Brně náležitě hrdí. Cesta po městě s nimi může být dost pestrá – do různorodých čtvrtí, starých i nových, bohatých i nuzných. A pozor, Brno má také na české poměry čerstvé tramvajové unikáty – dva tramvajové tunely, k nimž v roce 2027 přibude třetí.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Brno bylo prvním městem v českých zemích, kde se dala tramvaj do pohybu. Zprvu koňská, která vyjela poprvé 17. srpna 1869 z Moravského náměstí k Semilassu. V roce 1884 nahradila koňskou sílu parní tramvaj a 21. června 1900 se začalo jezdit elektricky od Semilassa přes Moravské náměstí a hlavní nádraží do Pisárek s odbočkou z Václavské k Ústřednímu hřbitovu.

- **Délka sítě: 71 km**
- **Počet pravidelných linek: 11**
- **Počet tramvají: 286**

MÍSTA TRAMVAJOVÉ HISTORIE A ZAJÍMAVOSTÍ

HISTORICKÝ OZNAČNÍK NA MORAVSKÉM NÁMĚSTÍ

Psal se 17. srpen 1869, když se Brnem rozjela první koňská tramvaj. Vyjela z Moravského náměstí, z místa tehdy zvaného německy Am Kiosk, po dnešní Lidické ulici do kdysi samostatného města Králova Pole k výletnímu hostinci Semilasso. Málo z cestujících, kteří v pozdějších desetiletích nastupovali do tramvaje do Králova Pole a Řečkovic, tušilo, že právě na tomto místě nastupovali i jejich předci do primitivních dřevěných vozů tažených koňmi. Až při velkolepých oslavách 150 let MHD v Brně se podařilo tuto událost připomenout. Původní zastávka byla sice u Muzejky, ale vhodnější se ukázalo místo na rohu v parku. Dobový označník s nápisem „Zastávka koňské dráhy“ a z druhé strany s nápisem „Haltestelle der Pferdebahn“ připomíná od roku 2019 místo, na němž se začala psát bohatá brněnská tramvajová historie. Označník současníkům nenásilně připomíná, že užitkové předměty i tehdy mohly být elegantní a zdobené na rozdíl od soudobého trendu maximální strohosti a jednoduchosti.

VOZOVNA PISÁRKY

Pisárecká vozovna je dnes moderním zázemím pro desítky tramvají, její historie už se však píše více než 150 let, a je tak němým svědkem vývoje brněnského tramvajového provozu. Jak prostor vypadal v době, kdy zde od roku 1870 sídlilo zázemí koňské dráhy, už si lze jen představovat. Místo, které si tehdy provozovatelé dráhy vybrali, leželo blízko ohybu Svratky pod zalesněnými kopci na kraji města. Ulice Hlinky s výstavními vilami teprve postupně vznikala a po sousedním areálu výstaviště ještě nebylo dalších téměř 60 let ani památky. Z původní vozovny, což byla spíš stáj pro koně se skladem krmiva a několik dřevěných kůlen pro první vozy, nezbylo nic. V období parní dráhy v letech 1884 až 1900 sloužila jako jediné zázemí, které poskytovalo vše, co parní provoz potřeboval. Ani tyto provozní budovy nevydržely příliš dlouho, protože v roce 1898 začala přestavba vozovny pro elektrický provoz. Uhelný dým nahradila pavučina měděných drátů, i když po nějakou dobu zde ještě parní lokomotivy sloužící nákladnímu provozu setrvávaly.



↑ Označník instalovaný na Moravském náměstí v roce 2019 připomíná, že odtud vyjela první koňská tramvaj do Králova Pole a že první společnost, která v Brně provozovala veřejnou kolejovou dopravu, se jmenovala Brünner Tramway-Gesellschaft für Personen und Frachten-Verkehr. Brno bylo v 19. století městem s velmi početným německy mluvícím obyvatelstvem a elita rovněž mluvila převážně německy. I ulice nesly německé názvy. (ZM)

V dalších letech se dělaly různé přestavby a dostavby, nicméně ustupující německá armáda na konci druhé světové války vozovnu zapálila a velká část areálu vyhořela. Zachována zůstala budova ředitelství z doby první republiky, dnes slouží části administrativních pracovníků a kolem ní vedou koleje smyčky. Stejně tak se zachovala prvorepubliková budova ústředních dílen z červeného cihlového zdiva a s mohutnou střechou, dnes slouží k odstavování tramvají.

Jinak je velká část areálu výsledkem modernizační proměny, která začala v roce 2015 a skončila, ne však definitivně, teprve v roce 2024. Stará hala se dočkala velkých úprav a novou dominantou, na kterou padne zrak každého kolemjdoucího, je hala pro denní ošetření. Získala i ocenění Stavba Jihomoravského kraje za rok 2020. Výrazná



Kolem moderní haly denního ošetření v pisárecké vozovně projížděla v červenci 2024 na lince 1 souprava vozů Vario, jedna ze dvou velkokapacitních souprav v brněnských ulicích. Vzadu je také vidět historická červená administrativní budova. Stavební stroje a materiál v levé části naznačují, že v té době pokračovala další z etap modernizace vozovny, tentokrát její venkovní východní části. (ZM)

červená a přísně geometrická budova nabízí díky obrovskému oknu či spíše výkladní skříni pohled do svých útrob. Unikátní je navíc v tom, že stranu do ulice tvoří stříbrná plechová plocha se 108 pyramidami, v nichž jsou dírky a za nimi hmota pohlcující hluk, jenž se tak při průjezdu tramvaje neodráží do ulice.

Prostor mezi novou a starou halou se podařilo zastřešit, aby byly tramvaje schované před deštěm a sněhem, a jako poslední vznikla nová vratná smyčka u křižovatky s Lipovou ulicí. Po mnoha desetiletích je proto možné obracet soupravy jedoucí z Bystrce, aniž by bylo nutné zajíždět s nimi až na Mendlovo náměstí. V roce 2023 se také v blízkosti smyčky začala stavět nová multifunkční hala a jednou by zde mohla být i dolní stanice lanové dráhy do Bohunic.

Vozovna není přirozeně volně přístupná, dostat se do ní ale lze při dnech otevřených dveří nebo je také možné ji projet při různých výlukách, když slouží jako smyčka. Ve směru do města je totiž nástupní zastávka ještě před vjezdem do vozovny. V roce 2025 v hale denního ošetření dokonce muzikanti odehráli první

koncert v rámci festivalu Brno Brass Fest – a pravděpodobně ne poslední.

ČEKÁRNA NA ZASTÁVCE NA OBILNÍM TRHU

Tramvajové zastávky nebývají příliš nápadité a přístřešky jsou obvykle unifikované, pokud na zastávkách vůbec jsou. A jen zcela výjimečně přístřešky vydrží na místě víc než pár desetiletí. Brněnskou výjimkou je ten na Obilním trhu, který se honosně zve čekárna. Funkcionalismus se jako architektonický styl propsal do podoby města velmi výrazně a čekárna z roku 1926 je spíše drobnější připomínkou prvorepublikového rozkvětu města. Jejím tvůrcem byl jeden z významných brněnských architektů Oskar Poříska, tehdy ještě mladík ani ne třicetiletý, který projektoval například i dům Convalaria na rohu České a Veselé ulice.



↑ Krátce před zahájením rekonstrukce Údolní ulice, v srpnu 2024, projela zastávkou Obilní trh tramvaj K3R. V brněnském dopravním podniku byly rekonstruovány čtyři vozy K2, do nichž je vložený střední nízkopodlažní článek. Dnes už je ulice v novém, ale prvorepublikový zastávkový přístřešek zůstává na svém místě. (ZM)

Téměř 100 let se kolem zastávky chodilo, schovávalo v ní před deštěm a větrem, ale nikdo se neodhodlal k její opravě, takže chátrala, byla spíše na obtíž a nechybělo mnoho, aby se sesunula a zmizela v zapomnění. Zachránila ji až městská část Brno-střed, která ji nechala ve druhé dekádě tohoto století opravit. Opravdu na poslední chvíli – nejhorší části byly v takovém stavu, že je šlo rozebírat rukama. Při rekonstrukčních pracích se stavbě podařilo vrátit prvorepublikový vzhled. Díky zrestaurování některých prvků se zachoval Poříškův smysl pro detail – čekárnu zdobí originální prvky ocelových zasklených bočních výplní i původní dveře. Skleněné obložení zadní stěny se nedochovalo, ale bylo obnoveno v původních rozměrech. Podlahy a stupně zastávky a také lavice jsou udělané z umělého kamene stejně jako v původním řešení. Pouze podzemní záchody jsou zakonzervované a nepřístupné. Městská část chtěla z čekárny udělat i kavárnu, ale to se nakonec ukázalo jako příliš ambiciózní a komplikovaný záměr, takže z něj sešlo. Proto je i dnes po 100 letech malá funkcionalistická stavba místem, kde spočinou jen ti, kteří se chtějí schovat pár minut před deštěm či sluncem, než je tramvaj odveze od porodnice do Masarykovy čtvrti.

NAPOJENÍ VLEČKY DO KRÁLOVOPOLSKÉ STROJÍRNY V ULICI ANTONÍNA MACKA

Královopolské ulice odbočující ze Štefánikovy ulice a Palackého třídy jsou jedna jako druhá, všechny kolmé, další ulice jsou s těmito dvěma, které tvoří hlavní osu Králova Pole, rovnoběžné. Ale zkuste vystoupit na zastávce Kartouzská a hned zjistíte, že v tomto místě je něco jinak. Na jednu stranu ulice Antonína



↑ V trávě na náspu stále zůstávají koleje po vlečce do Královopolské strojírny. A násep zůstává v ulici Antonína Macka nadále jako zelený pás, třebaže není nijak zvlášť udržovaný, spíš naopak. Místo, kde koleje ústily do Palackého třídy, je využívané jako divoké parkoviště. (ZM)

Macka a na druhou Kartouzská ulice, obě se přizpůsobily železniční vlečce, která kdysi křížila tramvajové koleje a po určitou dobu na ně byla i napojena. Vlečka byla sice zrušena už v roce 1976, před půl stoletím, a tak je s podivem, že část kolejí zůstala ve vozovce dodnes. Obvykle byly nepoužívané koleje při různých přestavbách ulic vytrhány.

Už jen znalci brněnské historie dnes vědí, že vlečka mířila od roku 1887 ze starého královopolského nádraží do jednoho z pěti největších vojenských výstrojních skladů Rakouska-Uherska, který se nacházel v dnešním areálu Univerzity obrany mezi Štefánikovou, Chodskou a Domažlickou ulicí. Tehdy se mu říkalo Monturs-Depot No. 1. O vlečku spolu soupeřili provozovatel dráhy z Brna do Tišnova i provozovatel brněnské parní tramvaje, první jmenovaný byl úspěšnější.

Dnes vlečku kromě zapomenutých kolejí připomíná i násep, jenž rozděluje ulici Antonína Macka a pokračuje i za Poděbradovou ulicí. Dále k nádraží už vzaly veškeré pozůstatky za své kvůli stavbě Svitavské radiály a velké křižovatky s velkým městským okruhem. Ani v Kartouzské ulici už žádné památky nejsou, neobvyklý je jen její tvar, který se vlečce přizpůsobil.

Čtvrt století, mezi lety 1926 a 1951, sloužila vlečka také k převozu nových tramvají z Královopolské strojírny do tramvajové sítě. Fyzicky zmizelo křížení s tramvají v roce 1978, most přes Poděbradovu ulici dokonce až v roce 1985.

ZASTÁVKA MOSTECKÁ A BÝVALÁ TRAŤ TIŠNOVSKÉ DRÁHY

Stará Tišnovka je pojem, který rezonuje v Brně nejen v hlavách železničních fanoušků, ale i mnohých starších obyvatel, kteří vídali až do roku 1962 supět parní lokomotivy Zábrdovicemi a Husovicemi na staré královopolské nádraží. V tomto roce ji definitivně a plně nahradila dnešní havlíčkobrodská trať, po níž se začalo jezdit v roce 1953. Železniční archeologie ve městě je obvykle mnohem zábavnější disciplína než ve volné krajině, protože železnice musela překonávat ulice, vyhýbat se domům a dým se často povaloval v zahrádkách, které k nim přiléhaly. V Brně je v Zábrdovicích a Husovicích památek na více než 60 let zaniklý provoz celá řada a jedna z nejvýraznějších je právě u zastávky Mostecká v jinak omšelé a ničím nezajímavé Vranovské ulici. Na obou stranách ulice totiž zůstaly kamenné pilíře mostu, po němž vedly koleje staré Tišnovky.

V roce 2022, při výročí ukončení provozu, nechala městská část Brno-sever odstranit náletové dřeviny a stovky lidí putovaly s průvodcem po místech, kudy dráha vedla, a po zajímavostech, které po sobě zanechala. Některá místa jsou volně přístupná, další jsou na soukromých pozemcích. Samotný most byl původně příhradový ocelový, ve 30. letech byl vyměněn za plnostěnnou konstrukci. Snesen byl až v roce 1964 a jeho dávnou existenci připomíná kromě pilířů už jen název zastávky a stejnojmenná ulice.

Jen nedaleko odsud je z Rotalovy ulice přístupný park Tišnovka, ve kterém



↑ Vlevo od projíždějící tramvaje se nachází jeden z pilířů mostu staré Tišnovky. Náletové dřeviny bez milosti skrývají opuštěné technické památky, ač je nadšenci v roce 2022 pilně vysekávali, a celá Vranovská ulice působí již řadu let značně neupraveně. Na snímku z června 2025 je jedna z nejnovějších brněnských tramvají EVO2 přezdívaná Drak. (ZM)

si lze udělat dobrou představu o tom, jak byla trať v tomto úseku sevřena zahradami rodinných domů a jak blízko měli lidé k vlaku z oken. Těleso tratě je dobře patrné i v parku Marie Restituty a stejně tak je to na opačnou stranu od tramvajové zastávky až k Zábrdovickému mostu. Dnes se jedná o zdánlivě nelogicky umístěný pruh zeleně v jinak kompaktní zástavbě. Nadšenci z městské části Brno-sever v době 60. výročí sesbírali o staré Tišnovce spousty informací i fotografií a umístili je do publikace s názvem Poslední vlak brněnským severem.

ZASTÁVKA JÍROVA

Když se 1. května 1998 otevírala prodloužená tramvajová trať do Líšně na tehdejší konečnou v Jírově ulici, Brňané se konečně dočkali vytouženého metra. Tedy ne úplně, samozřejmě. Metro v Brně dodnes není, ale kdo tehdy vystoupil na Jírově, připadal si jako v podzemní dráze. Až do roku 2022 se jednalo o jedinou podzemní zastávku v celé tramvajové síti. A metro skutečně v mnohém připomínala. Na zastávku se muselo sejít po schodech nebo sjet výtahem, nástupiště bylo výrazně prostornější

než na klasické zastávce, fungoval zde kamerový systém a elektronický informační systém pro cestující. A mezi kolejemi byly zábrany, aby cestující nevstupovali do kolejiště.

Zpočátku dokonce fungovala na zastávce ostraha a byly zde umístěny různé malé prodejny, které však postupně zavřely a skončila také ostraha. Kvůli tomu vybavení zastávky postupně ničili vandalové. Když město nechalo zastávku v roce 2012 opravit, vybavilo ji o dva roky později také vjezdovými vraty, která se na noc zamykají. Dopravní podnik zde totiž přes noc odstavuje až čtyři tramvaje, aby se nemusely pozdě večer vracet do vzdálené medlánecké vozovny a ráno mohly zase rovnou vyjet na linku.

Do Líšně mohou jezdit pouze obousměrné tramvaje, protože do roku 2004 byla Jírova úvraťovou konečnou. Od té doby je sice konečná o zastávku dále na Mifkově, ale i ta je úvraťová. Jezdí sem linka 8, která má od roku 2022 obě konečné bez smyčky díky dostavbě tratě do terminálu Nemocnice Bohunice.



↑ Zastávka Jírova, jedna ze dvou podzemních v Brně, měla kdysi parametry moderní zastávky. Nicméně starý elektronický panel je dávno nefunkční, obchůdky v podzemí už také dávno zavřely, a tak je z Jírovy celkem běžná podzemní zastávka. Díky tomu, že se na noc zavírá, už jí dali víceméně pokoj i vandalové. (ZM)

Zastávka Jírova vznikla v zářezu, který je překrytý betonovou deskou, a nad ní vzniklo nové líšeňské náměstíčko. Zároveň je přestupním uzlem, protože na povrchu je i zastávka trolejbusů a autobusů.

Jírova má výjimečné postavení v brněnské tramvajové síti i díky tomu, že je nejvýše položená ve 336 metrech nad mořem.

MODERNÍ PROVOZ

PŘELOŽKA Z DORNYCHU DO PLOTNÍ ULICE

V Brně uskutečnění některých projektů trvá velmi dlouho, mnohem více se o nich mluví. Nejtypičtějším příkladem je přesun vlakového nádraží, který ještě ani 100 let po zahájení diskusí nezačal. Kratší dobu, ne však krátkou, trval přesun tramvajové tratě z Dornychu do Plotní ulice. Z nevzhledného



↑ Umístění tramvajové tratě do Plotní ulice nebylo rozhodně nenásilné. Společně s ní vyrostla v ulici spousta bizarních protihlukových stěn. Proti dřívějšímu stavu je ulice nesporně klidnější, hezčí však asi sotva, přestože ani v minulosti krásou neoplývala. (ZM)

autobusového nádraží na Zvonařce, jemuž k přívětivosti nepomohla ani novodobá rekonstrukce, začaly autobusy jezdit v roce 1978. Brzy k němu měla jezdit tramvaj, jenže té se lidé dočkali až po neskutečných 43 letech v roce 2021. Tak dlouho Brnu trvalo, než dokázalo přesun připravit a pak jej uskutečnit. Stalo se tak ve chvíli, kdy už se zdá, že se existence nádraží na Zvonařce chýlí ke konci, protože s přesunem vlakového nádraží má mít Brno už třetí ústřední autobusové nádraží ve své historii.

Po Dornychu projely tramvaje naposledy v roce 2018, po Plotní poprvé v roce 2021. Obě ulice dlouhodobě ukazují odvrácenou tvář Brna – rozpadající se staré domy z průmyslového předměstí, špinavá zákoutí, ale také nové developerské projekty. Samotná trať v Plotní ulici se stala vděčným terčem posměchu. Uprostřed ulice totiž stojí ošklivé, špinavé a posprejované protihlukové stěny, které z ní učinily pozoruhodný a odpudivý prostor rozdělený na několik částí. I po přestavbě schází možnost dostat se bezbariérově ze zastávky nejkratší cestou na autobusové nádraží. Jako o trychtýři se lidé také bavili na účet řešení zvoleného pro cyklisty, které se podařilo později napravit jen částečně.

↓ Druhá z brněnských podzemních zastávek je o čtvrtstoletí mladší než Jírova a je součástí nejdelšího tramvajového tunelu v Česku. Jezdí jím i jedny z nejnovějších brněnských tramvají Škoda 45T. Za tunelem už je vidět terminál Nemocnice Bohunice. Zatím je zastávka na znamení, na povrchu není nic, ale měly by zde vyrůst domy pro stovky nových obyvatel. (ZM)



TRAŤ OSOVÁ – NEMOCNICE BOHUNICE A NEJDELŠÍ TRAMVAJOVÝ TUNEL V ČESKU

Když se po roce 2000 začala intenzivně rozvíjet oblast na jihozápadě města u bohunické nemocnice, přestávalo trolejbusové a autobusové spojení postačovat. I v ranní špičce jezdily trolejbusy v krátkých intervalech přeplněné. Kvůli tomu vznikla ani ne kilometr dlouhá odbočka z bohunické tratě za zastávkou Osová a s ní nejdelší tramvajový tunel v Česku a také první zastávka v Brně s ostrovním nástupištěm.

Cestující se tramvají do přestupního terminálu Nemocnice Bohunice svezli poprvé na konci roku 2022. Kvůli stísněným podmínkám zde nevznikla klasická smyčka, ale stejně jako na opačném konci trasy linky 8 úvraťová konečná, do které se vejdou až čtyři dlouhé obousměrné tramvaje. Ve stejném roce začaly Brnem jezdit i moderní vozy Škoda 45T.

Tramvaj se zanoří do 619 metrů dlouhého tunelu téměř ihned po výjezdu z konečné a vyjede z něj jen pár metrů před výhybkou a napojením na starou bohunickou trať. Její součástí je i zastávka Západní brána se zmíněným ostrovním nástupištěm. Díky ní si mohli Brňané znovu dělat legraci, že konečně mají metro. Kdo zde ze zvědavosti vystoupí a vyjede po eskalátorech na povrch, bude se cítit nesvůj. Na povrchu jsou okolo moderně vyvedené zastávky jen náletové dřeviny, bláto, nebo naopak vyschlá hlína. Ještě několik let bude trvat, než přestane zastávka sloužit zvědavcům a budou v ní nastupovat obyvatelé plánovaného sídliště a zaměstnanci z budoucích kanceláří. Řadu let tak náhodný návštěvník uvidí jen velké staveniště.

ŽABOVŘESKÝ TUNEL

Netrvalo ani půl roku a v květnu 2023 se v Brně otevřel druhý tramvajový tunel pod



↑ V červnovém podvečerním slunci jela souprava tramvají EV02 na lince 1 Žabovřeskou ulicí. Její proměna skončila teprve začátkem roku 2025. V pozadí je vidět jak tramvajový tunel, tak silniční galerie a nad nimi nový park, jenž propojil Wilsonův les a okolí Svratky. Brňané v těchto místech získali nová příjemná místa k relaxaci a odpočinku, protože silniční i tramvajová doprava je tu velmi dobře odcloněná. (ZM)

Wilsonovým lesem v Žabovřeské ulici. S půlkilometrovou délkou tak mělo Brno rázem dva nejdelší tramvajové tunely v Česku. Jeho stavbu si vynutilo rozšiřování velkého městského okruhu ze dvou pruhů na čtyři. Původní trať proto musela ustoupit silnici a tramvaj se v úzkém pásu mezi řekou a skálou musela skrýt pod zem. V tunelu je možné jezdit padesátikilometrovou rychlostí a oba tunely jsou také jedinými místy v brněnské tramvajové síti, kde řidiči nejezdí tzv. na dohled, ale s ohledem na zabezpečení musí sledovat i výstražné světelné signály.

Díky rozšíření silnice a stavbě tunelu se také podařilo místo pod Wilsonovým lesem výrazně oživit a propojit krajinářsky les s okolím Svratky. A především se podařilo zachránit a renovovat kapličku svatého Antonína z roku 1884, ke které se dá po dokončení stavby dostat pěšky. U severního portálu tunelu také začíná Bráfova ulice s alejí starých lip, která je pamětníkem ještě starého propojení Pisárek se Žabovřeskami, než vznikla tramvajová a nová silniční spojnice. Tramvaj zde začala jezdit poprvé v roce 1976.

ROZPRACOVANÉ A PŘIPRAVOVANÉ PROJEKTY

Do třetice bude mít Brno ještě jeden tramvajový tunel, a to na trati z bystrcké konečné Ečerova do sídliště Kamechy. Ze všech tří bude s 320 metry nejkratší. Téměř 1,5 kilometru dlouhá trať se začala stavět v roce 2025 a po 20 letech výstavby sídliště Kamechy umožní tisícům jeho obyvatel využívat přímé spojení do centra Brna. Sídliště na pomezí Bystrce a Žebětína se začalo stavět po roce 2000, dodnes není dokončené a lidé musí jezdit pouze autobusovými linkami. Nová trať povede podél Vejrostovy ulice a kromě konečné mezi ulicemi Kamechy, Hostislavova a Kocanovská na ní budou ještě dvě zastávky. Linka 1, která je už nyní v Brně nejdelší, bude ještě delší a z konečné na konečnou to potrvá téměř hodinu jízdy. První cestující by se měli na Kamechy svézt koncem roku 2027.

Kde se v Brně objeví další koleje, je otázkou. Řada dřívějších projektů byla odsunuta na neurčito. Obnově staré líšeňské tratě ze Stránské skály bránilo koncem druhé dekády několik majitelů černých staveb v Holzově ulici v Líšni. Nicméně na konci roku 2025 dopravní podnik projekt oprášil a zvažuje, že by se jezdilo ze Stránské skály zatím jednokolejně a místo druhé koleje by vznikla cyklostezka. A nikoliv až k depozitáři Technického muzea v Brně, ale jen po Drčkovu ulici, aby stavba nebudila takové kontroverze. Na Holzovu by měla být dotažena až později. Obnova by mohla začít v roce 2026 stejně jako stavba tratě medláneckou vozovnou pro spojení radiálních tratí mezi zastávkami Hudcova a Technologický park.

Tramvaji Seifertovou ulicí na sídliště Lesná se brání část místních, přestože podmínky pro stavbu existují od dostavby sídliště zhruba půl století. Dokonce kdysi padaly argumenty, že tramvajová trať bude pro chodce nebezpečná. Stejně tak se zatím odkládá spojka ze Štefánikovy čtvrti na Halasovo náměstí, protože její přínosy nevyváží náklady na stavbu. A tak koleje,

které od konce 20. století leží v silnici nad Husovickým tunelem, stále nemají a nebudou mít své využití. Stejně jako o čtvrtstoletí mladší koleje zapuštěné do vozovky na mostě přes havlíčkobrodskou trať. Město naopak začalo hovořit o tom, že by se mohla prodlužovat trať ze Starého Lískovce do Bosonoh.

Letitým tématem je také rychlá podzemní kolejová dráha v severojižním směru, ale nezdá se, že by se mělo v nejbližších deseti letech něco dít. Teoreticky se možná začne stavět nové odsunuté hlavní nádraží, k němuž bude potřeba tramvajové tratě dovést. V budoucnu se také možná vrátí koleje do Svatoplukovy ulice v Židenicích, ale to bude nejdříve po dostavbě východní části velkého městského okruhu. Kdo žije v Brně, tak ví, že všechno trvá déle, než politici naslibují.

LINKA, KTEROU SI MUSÍTE PROJET

LINKA 4 (MASARYKOVA ČTVRŤ, NÁMĚSTÍ MÍRU – OBŘANY, BABICKÁ)

Tahle linka je tak trochu starosvětská. Proveze vás brněnskou minulostí psanou téměř výlučně před druhou světovou válkou mimo velká sídliště, po klikatých a většinou úzkých ulicích. Tramvaj se nikde nedostane na vlastní těleso a stále jen kopíruje uliční čáru. O něco více než půlhodinová cesta z konečné na konečnou znamená také rychlé seznámení s různými sociálními zákoutími vrstevnatého města. Start na Kraví hoře je v bohaté Masarykově čtvrti, kde dodnes žijí spíše movitější Brňané či ti, kteří měli to štěstí, že po svých předcích zdědili vilu či alespoň byt. Intenzivní výstavba tady začala koncem 19. století a pokračovala především do druhé světové války. Vedle sebe zde rostly česká a německá úřednická čtvrť a mezi válkami tu vznikla řada vil a domů, které



↑ Čtyřka vyjíždí na linku z náměstí Míru, jemuž dominuje už téměř 100 let kostel svatého Augustina. Tramvaje na Kraví horu jezdí od roku 1929, trať je tedy o šest let starší než kostel. Klesá odtud poměrně prudce k Úvozu, na krátkém úseku překoná výškový rozdíl zhruba 60 metrů. (ZM)

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy Tramvajemi po městech Česka**.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.