

Posudek na bakalářskou práci

Jiří Jakoubek, 125 let tramvajové dopravy v Plzni, Plzeň 2024, 44 s. + VII s. příloh

(ved. práce: PhDr. Karel Řeháček, Ph.D., KHI FPE ZČU v Plzni)

Posuzovaná bakalářská práce se věnuje vývoji plzeňské tramvajové dopravy od jejích počátků v roce 1899 až do současnosti. Vychází jak z dostupné odborné literatury, věnující se dějinám města Plzně, tak především z tištěných a internetových pramenů, které dokumentují vývoj tohoto segmentu dopravy, který není ve stávajících zpracováních plzeňské historie odpovídajícím způsobem akcentován.

V úvodu práce autor nastínil motivaci, která ho vedla k výběru tématu (jako vysokoškolský student z venkova byl tramvajemi okouzlen), provedl rozbor stávající odborné literatury a pramenů, detekoval oblasti, které jsou zpracované málo či vůbec, a celkově se snažil téma více zasadit do urbanistického rozvoje města. Logicky zvolil i strukturu práce, k níž přistoupil chronologicky, a zachytil vývoj tramvajové dopravy od jejích počátků po současnost, a zároveň i logicky, kdy se v poslední kapitole věnoval nerealizovaným dopravním projektům. Tomu odpovídá i zvolená metodologie a použité techniky práce. Syntéza akcentující vývoj plzeňské tramvajové dopravy vychází shodou náhod zrovna v roce oslav 125 let existence tohoto segmentu dopravy v Plzni.

První kapitola se věnuje počátkům veřejné dopravy v Plzni a různým cestám k jejímu smysluplnému rozvoji, kdy Plzeňští hledali inspiraci v dalších městech monarchie i za jejími hranicemi. Nakonec zvítězila koncepce elektrické dráhy, již pomohl v Plzni realizovat František Křížík ve spolupráci se Škodovými závody a firmou Brožík. Důležité bylo především plánování tramvajových linek, v první fázi vznikly tři jednokolejné trasy, které obsluhovaly klíčové části tehdejšího města.

Druhá kapitola si všímá vývoje v první polovině 20. století, kdy se kromě samotné dopravy mnohem více řešila i její energetická náročnost. Počty přepravovaných osob razantně rostly, tím docházelo i k potřebě navyšování dopravních kapacit a hledání nových technických řešení. Ta se týkala jak samotných tratí (přeměna jednokolejek na dvoukolejné trati, budování kolejových smyček), tak zejména vozového parku, ale rovněž restrikcí, které přinášely obě války, především ta druhá, kdy byla Plzeň i její dopravní infrastruktura zle poškozena spojeneckým bombardováním.

Třetí kapitola analyzuje vývoj ve druhé polovině 20. století. Poválečná obnova města vyústila i ve zcela nový pohled na jeho urbanistický rozvoj, došlo k budování nových sídlištních celků a bylo zapotřebí propojit je dopravními systémy. To byla výzva jak po stránce infrastruktury, tak i s ohledem na vozový park, který se musel adekvátně rozvíjet, s většími či menšími úspěchy i s mnoha omyly a slepými uličkami.

Ve čtvrté kapitole se Jakoubek věnuje poslední éře vývoje tramvajové dopravy po roce 1989. Její proměny byly jak po stránce technické, tak i z pohledu administrativního vedení. Státní podnik se změnil na akciovou společnost s majoritním vlastnictvím města. Doprava byla nově plánována nejen s ohledem na její přepravní výkon, ale mnohem více i se zřetelem na komfort, ekologii a bezbariérovost, to vše v souladu s rozvojem Plzně jako moderního města 21. století. Podnik se po všech stránkách modernizoval, vyrovnával se s mnoha výzvami včetně ničivých povodní v roce 2002. Investice směřovaly do modernizace tratí, do zlepšování zázemí pro zaměstnance i vozový park a zejména do kvalitních a komfortních tramvajových vozů a systému odbavování a informování cestujících.

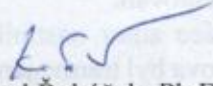
Poslední kapitola se pouze letmo věnuje nerealizovaným projektům, tedy jak alternativním návrhům nakonec přijatých řešení, tak neuskutečněným plánům, z mnoha důvodů, ekonomických i politických.

Mimořádně zajímavé jsou zejména mapové podklady, které Jakoubek vytvořil tak, aby co nejlépe reflektovaly různé etapy urbanistického vývoje města v oněch 125 letech. Jedná se o originální autorův přínos a z hlediska plzeňské historiografie o novátorský přístup k tématu. To ostatně sám autor akcentuje i v závěru práce, kde se významu jím vytvořených map věnuje. Zároveň naznačuje i možné další pokračování výzkumu s ohledem na nerealizované projekty. Jistě se jedná o téma, které by si rovněž zpracování zasloužilo, včetně nových mapových podkladů, jež by umožnily

nahlédnout, jak by dnes plzeňská tramvajová doprava vypadala, kdyby... Doufejme, že se to autorovi podaří zrealizovat v nějaké jeho další práci.

Předložená bakalářská práce splňuje všechny požadavky na tento typ kvalifikační práce. Ani z hlediska formálního či stylistického nemám vůči ní žádné zásadnější připomínky, oceňuji nasazení autora i jeho snahu o celistvý pohled na popisované skutečnosti. I z toho důvodu práci doporučuji k obhajobě a navrhuji její hodnocení stupněm **v ý b o r n ě**. Zároveň bych autorovi doporučil využít letošního výročí existence tramvajové dopravy k publikování celé práce či některých jejích částí, případně ji dopracovat o nastíněná témata a využít k publikování „kulaté“ výročí za pět let. Práce by za zveřejnění určitě stála.

V Plzni dne 24. května 2024


PhDr. Karel Řeháček, Ph.D.
Státní oblastní archiv v Plzni