

# 70 let městské hromadné dopravy v Pardubicích

**UNIVERZITA PARDUBICE**



**- přednáška pro Univerzitu třetího věku -**

Ing. Ladislav Podivín

17. 12. 2019

## Obsah

- 1. Pardubická městská doprava před rokem 1950  
aneb Úspěšný nebyl ani František Křížik** str. 3
- 2. Městská doprava v Pardubicích konečně zavedena  
aneb Přichází pan Ladislav Holubář** str. 6
- 3. Město se mění, doprava posiluje  
aneb V čele DP se opět postupně objeví dva odborníci  
– Václav I. a Václav II.** str. 8
- 4. Autobusy mají navrch, trolejbusům hrozí zánik  
aneb Za sovětskými tanky přišla jistá stagnace** str. 10
- 5. Období devadesátých let  
aneb Nové nadjezdy, konec kloubových vozidel, roste jízdné,  
MHD začíná dobývat okolní obce...** str. 12
- 6. Provoz v novém tisíciletí  
aneb Na scénu přichází zemní plyn, vítězí nízkopodlažní  
vozidla a oblíbeným pojmem se stává „elektromobilita“** str. 14
- 7. Právní formy a ředitelé Dopravního podniku  
města Pardubic  
aneb Od národních správců po místopředsedu  
představenstva** str. 17
- 8. Kontrolní otázky k této přednášce** str. 18
- 9. Prameny** str. 18

### Poznámka:

*Další obrázky a plánky jsou uloženy v samostatné prezentaci.*

### Obrázek na titulní straně:

První dva modré autobusy Škoda 706 RO krátce po dodání do Pardubic v roce 1950.

*zdroj: Archiv DPmP a. s.*

# 1. Pardubická městská doprava před rokem 1950

## aneb

### Úspěšný nebyl ani František Křížík

Velmi brzy uvítáme nový rok 2020, který bude pro pardubickou městskou dopravu jubilejním. Před sedmdesáti lety, v květnu 1950, začala ulicemi města jezdit první opravdu pravidelná a kapacitní autobusová linka, kterou zřídil pouhý jeden měsíc před tímto datem založený Dopravní komunální podnik města Pardubic.

Nežli se však budeme tímto fenoménem blíže zabývat, vzpomeňme krátce na městskou dopravu v Pardubicích před tímto zlomovým rokem.

Naše město, jakož i celé tehdejší Pardubické panství, má bohatou a slavnou středověkou historii. Jeho majitelé, páni z Pardubic, z Pernštejna a později i čeští panovníci, vytvořili a rozvíjeli jedno z největších dominií v Čechách, které mimo jiné proslulo významnou rybníční soustavou. Jenže válečné škody, drancování, nemoci, náboženské nepokoje, požáry apod., kterými město trpělo především v 17. a 18. století, značně pošramotily jeho význam i vzhled a v polovině 19. století můžeme Pardubice charakterizovat jako nevelké, ospalé, provinční sídlo, které se poněkud „krčilo“ ve stínu nedaleké Chrudimi. A tu přišel rok 1845, kdy po dostavbě státních silnic získaly Pardubice další důležité spojení se světem, tentokrát po železničních kolejích, které spojovaly Prahu s Olomoucí a Vídní. Válečným útrapám sice ještě zdaleka neodzvonilo, avšak město se opět začalo v mnoha směrech rozvíjet.

Původní železniční nádraží bylo situováno nedaleko středu města. Po Pardubicích se tedy dalo všude dojít pěšky, vše bylo blízko a doslova při ruce. Potřeba městské dopravy tedy nebyla na pořadu dne. Jinak na tom ovšem byla některá okolní sídla, kterým železniční spojení chybělo, případně je získala až o mnoho let později, často pak formou místních drah druhořadé důležitosti. Takovými sousedy byla například již zmíněná Chrudim, dále pak Heřmanův Městec, Bohdaneč, Sezemice či Holice.

Na počátku 20. století byla plánována místní elektrická malodráha, která měla spojit Pardubice se Slatiňany a Chrudimí na straně jedné a s Bohdančem a Chlumcem nad Cidlinou na straně druhé. Dráhu měly postavit karlínské Křížíkovy závody. V roce 1903, u příležitosti Východočeské výstavy, očekávali pardubičtí občané i novináři, že bude na základě tohoto ambiciózního projektu zahájen provoz alespoň na vnitroměstském úseku. V té době se však již mezi akcionáři nemluvilo o dráze kolejové, tedy o tramvaji, ale o levnější dráze bezkolejné, dnes bychom řekli o trolejbusu. Nic z toho se nepodařilo realizovat a projekt, o kterém nevím, zda se vůbec zachovala jeho papírová podoba, byl smeten se stolu.

Na uvedené Východočeské výstavě měl být podle vzpomínek Ing. Vladimíra Lista, který tehdy jako mladý konstruktér pracoval u Františka Křížíka, předváděn jednoduchý silniční vozík, který byl poháněn elektromotorem a opatřen dvěma sběrači proudu z trolejového vedení o napětí 440 V. Pokud by byla tato informace pravdivá, jednalo by se o úplně první trolejbus na našem území. Doložit tuto skutečnost se však nepodařilo. Po skončení výstavy bylo navíc v městě demontováno i dočasné elektrické osvětlení a do ulic, jak jízlivě poznamenal místní tisk, se opět navrátila „egyptská“ tma.

Listinná podoba projektu tramvajové dráhy z roku 1906 – od pardubického nádraží po Alžbětíně a Královské třídě (tj. po dnešní třídě 17. listopadu a třídě Míru), přes Pernštýnské a Bílé náměstí, ulicí Mezi Mosty a dále pak Bílým předměstím okolo donucovací pracovny až do Sezemic – se však v archivu zachovala. Autorem dokumentace je Ing. František Křížík, který navrhl napájení dráhy z nové elektrárny,

kteřou jeho závod uvedl do provozu v roce 1905 a pro kterou samozřejmě hledal co nejširší uplatnění. Jenže tento záměr, stejně jako pozdější plány na sezemickou tramvaj ve 20. letech, také nakonec nedošel realizace. Spojit Sezemice s Pardubicemi kolejovou dopravou nestihl za první republiky ani Železniční pluk, neboť jeho záměry tehdy překazila druhá světová válka.

Jistou zajímavostí je, že ještě v 50. letech byla silnice z Pardubic do Sezemic vydlážděná pouze v jedné půlce jako památka na nikdy nerealizovaný záměr pokládky tramvajových kolejí z 20. let.

V devadesátých letech 19. století vznikaly v Bohdanči léčebné lázně. Slibovaná stavba železnice přes toto městečko, ať již z Pardubic do Chlumce nad Cidlinou, nebo z Přelouče do Hradce Králové, se stále odsouvala a nakonec k ní nikdy nedošlo. Majitel lázní Jan Veselý si proto v roce 1901 opatřil malý autobus a zkoušel s ním dopravovat hosty od asi 10 km vzdáleného pardubického nádraží. O rok později už na této trase jezdil velký automobil Daimler s nápisem „Lázně Bohdaneč“.

Po Pardubicích zase zkoušel vozit cestující mezi nádražím a Bílým předměstím Josef Linhart. Úspěch však nezaznamenal, protože „cestující se raději tahali s kufry a škatulemi, než by se lacino svezli“. Jízdné totiž činilo 20 až 40 haléřů.

V té době také pošta řešila, jak zrychlit a zefektivnit přepravu zásilek a případně i osob. V Evropě se ke slovu pomalu začaly hlásit automobily a autobusy se spalovacími motory, jakožto náhrada za pomalé povozy. První poštovní autobusové linky se objevily v letech 1904 až 1906 v Bavorsku, v Bosně a ve Švýcarsku.

Dne 13. 5. 1908 se rozjely státní poštovní autobusy také na Pardubicku, jako první v předlitavské části Rakouska – Uherska. Dvě nové linky vedly od pardubického starého nádraží jak do Bohdanče, tak i do Holic. Dopravu zahajovaly 4 nové autobusy značky Laurin & Klement s vodou chlazenými benzinovými motory o výkonu 24 koní a o maximální rychlosti 26 km/h.

V první den provozu byly podniknuty spanilé jízdy s pozvanými hosty, se vzletnými projevy a s množstvím jídla a pití na zastávkách po cestě. O celé slavnosti existují velmi podrobné záznamy. Běžný provoz pak zahrnoval 5 spojů denně na každé trati a byl provázen mnoha těžkostmi. Kromě dvou nehod, zaznamenaných ještě v prvním roce provozu, trápily autobusy časté technické závady jako např. lámání kol, praskání řetězů a blatníků, rozestupování prken podlahy atd. Od roku 1909 byly proto na obě linky nasazovány silnější vozy stejné značky.

První světová válka zastavila provoz poštovních autobusů, a to nejen na Pardubicku. Všechna vozidla byla odvelena do Vysokého Mýta a odtud přes Krakov na ruskou a italskou frontu, kde pravděpodobně skončila v rukách nepřítele.

Po válce byly poštovní autobusové linky obnoveny a jejich počet narůstal. Např. v roce 1926 provozovala pošta v celém státě již několik set autobusů. V oblasti meziměstské dopravy osob působili i soukromníci.

Autobusové linky zaváděly také Československé státní dráhy a začaly tak vlastně poště konkurovat. Aby se dva státní dopravci neničili navzájem, byla veškerá autobusová doprava zákonem číslo 198 z roku 1932 začleněna pod ČSD. V Pardubicích a okolí se dopravní síť postupně zahušťovala. Autobusy jezdily do Starých Čivic, Svítkova i Ostřešan, ale o městské dopravě, jako takové, se stále nedalo mluvit. Počty spojů za den se daly spočítat na prstech.

Pro zájemce o historii naší poštovní a státní autobusové dopravy doporučuji k přečtení dvě knihy od Petra Hoffmana: Poštovní autobusy 1908 – 1914; Poštovní autobusy 1919 – 1932.

Touha pardubických občanů po vybudování tramvajové dopravy vyvrcholila v roce 1924, kdy během sokolských slavností byla na podvozku nákladního auta vybudována atrapa tramvajové vozové skříně. Tato „tramvaj“ pak opatřená nápisy „Elektrická dráha Pardubice – Sezemice“ a směrovými tabulkami „Nádraží – Sokolovna“ vozila lidi po městě. Mezi slavné pardubické mýty patří i příhoda, kdy prý Pardubáci dojeli z tímto vozidlem až do Hradce Králové, kde místní občany provokovali popojížděním pro Pražském mostě, který byl až do roku 1932 opatřen nikdy nevyužitými tramvajovými kolejemi. Akce prý skončila rvačkou, ze které si účastníci odvezli boule a modřiny.

Jak vypadá opravdová městská autobusová doprava, se Pardubice mohly přesvědčit v době konání Výstavy tělesné výchovy a sportu v roce 1931, kdy byly zřízeny pravidelné linky s hustým intervalem, s osvětlenými zastávkami a se zapůjčenými autobusy. Po skončení výstavy vše skončilo, zařízení bylo demontováno, zapůjčené autobusy vráceny a Pardubáci museli po mnoho dalších let chodit po městě pěšky nebo jezdit na kole.

Druhá světová válka přinesla citelnou redukci autoprovozu ČSD. Přesto v jízdním řádu z roku 1940 stále nalézáme některé, spíše strategické autobusové tratě. Vedly od nádraží na Hůrka či od nádraží k letišti a do Popkovic. Přeprava civilního obyvatelstva zde byla omezena.

Po válce, v listopadu 1945, zpracovaly Východočeské elektrárny velkorysou studii pro vybudování trolejbusové dopravy v Pardubicích a okolí. V prvních dvou etapách byly navrženy tři okružní a dvě meziměstské trolejbusové linky:

- Nádraží – Skřivánek – Na Zavadilce – Letiště – Popkovic – Svítkov – PARAMO – Palackého – Nádraží
- Nádraží – Skřivánek – a dále po dodnes dosud neexistující, ale již tehdy navržené silnici k nemocnici – Slovany – Kostelíček – Stalinova třída – Nádraží
- Nádraží – Skřivánek – Krematorium – Nemošice – Pardubičky – Nemocnice – Kostelíček – Stalinova třída – Nádraží
- Nádraží – Stalinova třída – Sv. Josef – Trnová – Doubravice – Explosia Semtín – Horka – Bohdaneč
- Nádraží – Stalinova třída – Na Židově – Hůrka – Počáply – Sezemice

Třetí etapa zahrnovala spojení do Explosie (chemické oblasti) přes Rosice nad Labem a přes dnes již neexistující Lhotku a dále pak trať z Cihelny do Starého Hradiště, kde mělo být rozvětvení velké smyčky přes Brozany, Ráby, Kunětickou horu a Hradiště na Písku.

Bylo navrženo také několik tratí v prostoru dnešního sídliště Polabiny (z centra přes dnešní Stavařov ke sv. Josefu a také na Krétu, od PARAMA do Rosic a odtud do Trnové). Byly též naznačeny další směry rozvoje v podobě čtyř mimoměstských tratí do Dašic, Ostřešan, Chrudimi a Heřmanova Městce.

Tyto záměry byly velmi rozsáhlé a počítaly s komunikacemi, které tehdy ještě buď neexistovaly, nebo by po nich trolejbusy ani nemohly projet. Takové plány bylo opravdu složité realizovat bez přestavby a dostavby mnoha ulic.

V roce 1949 byl založen podnik ČSAD, který převzal provoz autobusů od ČSD a postupně i od soukromníků. Město Pardubice v tom roce začalo připravovat výstavbu trolejbusové dráhy, jejíž parametry, na rozdíl od předchozí studie, byly reálné a uskutečnitelné.

## **2. Městská doprava v Pardubicích konečně zavedena aneb Přichází pan Ladislav Holubář**

V červnu 1949 bylo sepsáno a poté odesláno vládě, ministerstvu dopravy a dalším institucím memorandum o zavedení trolejbusové dopravy v Pardubicích, pod které se podařilo sehnat na 85 razítek a podpisů místních závodů, institucí, škol, zdravotnických zařízení i národních výborů. Akce slavila úspěch a ještě týž měsíc daly státní orgány výstavbě zelenou.

V té době již byly pražskými projektanty dokončovány první použitelné plány pro nové pardubické trolejbusové tratě. V první fázi se jednalo o úseky do Jesničánek, k nemocnici, do Semtína a na Slovany. Bylo jen třeba založit dopravní podnik a do jeho čela sehnat odborníka, který by tyto záměry zrealizoval.

Na podzim 1949 byl referentem JNV osloven bývalý majitel zkonfiskovaného elektrotechnického závodu a propagátor elektrických pohonů pan Ladislav Holubář, zda by se budování Dopravního komunálního podniku ve funkci národního správce ujal.

Oslovený souhlasil a od 17. 11. 1949 začal jako jediný pracovník zatím neexistujícího podniku studovat a doplňovat projekty, kterým chyběly detaily, neúnavně jednal s dodavateli materiálu a s montážními podniky. Aktivně spolupracoval s ostatními DP při vzájemné výměně nedostatkových součástí a znovu a znovu navštěvoval příslušná ministerstva a bojoval o přiděly a bilance. Nespokojil se s tím, že slíbí městu zhruba do dvou let zavedení trolejbusové dopravy. Aby byl Dopravní komunální podnik obyvatelům města užitečný už od svého počátku, prosadil pan Holubář v předstihu provizorní a neplánované zahájení městské autobusové dopravy.

DKP města Pardubic byl oficiálně založen v dubnu 1950 a již od května téhož roku vyjely do ulic dva nové autobusy Škoda 706 RO v trase připravované městské trolejbusové trati A (Jesničánky – staré nádraží – nemocnice). Počin to byl bezpochyby statečný, protože na lince byly nasazeny oba autobusy bez provozní zálohy. Brzy se však podařilo zapůjčit z Prahy jeden předválečný autobus Tatra 24 a krátce před jeho navrácením (Dopravní podniky hlavního města Prahy jej nutně potřebovaly pro přepravu brigádníků do hutí a dolů) byl zakoupen starý autobus téže značky z Olomouce. Všechna vozidla, nových nevyjímaje, totiž vykazovaly mnoho poruch a provozních závad.

Na konci léta 1950 začal do Pardubic docházet první elektroinstalační materiál včetně stožárů a výstavba trolejbusových tratí mohla být zahájena. V březnu roku následujícího byl vznesen požadavek od chemických závodů VCHZ a Synthesia, bohdanečských lázní i města, jakož i od Ústřední národní pojišťovny prodloužit budovanou trolejbusovou trať od továrny UMA až do Bohdanče. Lázně se tehdy staraly o hutníky a horníky ze všech revírů a počet jejich pacientů velmi rychle narůstal, přičemž odpovídající dopravní spojení stále chybělo.

Pan Holubář tehdy se svými spolupracovníky operativně zajistil dodatky projektů včetně návrhů nutných úprav komunikací a potřebných dodávek materiálu.

V prvním pololetí byly zakoupeny další dva autobusy Škoda 706 RO a jeden malý autobus Praga RND. Kdo by si však myslel, že podnik konečně získal provozní zálohu, aby mohl městskou linku provozovat bez potíží, ten se mýlí. Od 2. 7. 1951 převzal DKPmP od ČSAD provoz na lince Svítkov – Slovany a zavedl na ní pravidelný interval. Navíc začaly modré autobusy zajíždět jako posilové i do oblasti chemických závodů.

Dopravní komunální podnik stále rozšiřoval své služby i v oblasti autodrožek, montáž trolejbusových tratí finišovala a blížilo se zahájení provozu trolejbusů. Avšak pro tehdejší politické vedení bylo stále více nežádoucí, aby v čele prosperujícího podniku stál bývalý živnostník. Nikoho nezajímalo, že pan Holubář pocházel z chudých venkovských poměrů z vesničky v podhůří Orlických hor a že svůj podnik a dům ve Smilově ulici vybudoval prakticky od nuly.

A tak od 1. 8. 1951 nastoupilo do podniku nové vedení v čele s Františkem Šťastným. Pan Holubář zde pracoval dále jako technik stavebních investic, přeci jen bylo třeba, aby své dílo dokončil. A opravdu, dne 20. ledna 1952 vyjely trolejbusy na linku do Bohdanče. Ta nesla již číslo 3, protože první dvě linky autobusové mezitím dostaly čísla 1 a 2.

Jenže nový národní správce, jakkoliv byl jeho třídní původ pro tehdejší zřízení přijatelný, si ve své funkci počínal podobně jako jeho předchůdce. Proto se nelze divit, že oba dva nakonec skončili špatně. František Šťastný byl z funkce odvolán k 15. 7. 1952 a na jeho místo nastoupil člověk z chemických závodů, kde snad dokonce pracoval jako řidič. Nadřízené složky mu proto do podniku nasadili svého poradce, aby jej měly pod kontrolou.

V září 1954 pak byli oba první správci, Holubář i Šťastný, odsouzeni za to, že v rámci svého působení v podniku se zaměřovali hlavně na výstavbu a na pořizování investic a věnovali se málo otázkám zásad socialistického hospodaření, neboť v této věci důvěřovali tehdejšímu vedoucímu provozu a předsedovi závodní rady v jedné osobě, který finančně zvýhodňoval jistý okruh zaměstnanců, nevedl správné evidence, nekale obchodoval s podnikovým majetkem, organizoval černé jízdy atd. Na oba nepodmíněně uložené tresty pro národní správce (8 a 10 měsíců) se však plně vztahovala amnestie prezidenta republiky z května 1953. Odsouzenému bývalému vedoucímu provozu se trest (15 měsíců) zkrátil o jeden rok, takže ve vězení strávil pouze 3 měsíce.

Nutno dodat, že oba národní správci se v době svého působení ve funkci mnohokrát marně obraceli na nadřízené orgány se žádostí o přidělení odborných hospodářských pracovníků, jichž se jim nedostávalo. Museli se tedy spolehnout na člověka, který před příchodem do Pardubic získal praxi při budování DP v Děčíně či v Ústí nad Labem a který tyto své „zkušenosti“ dovedl umně využívat ve svůj prospěch.

V roce 1955, kdy pan Holubář na vlastní žádost opustil místo vedoucího technického oddělení a z podniku nadobro odešel, měla již pardubická městská doprava svůj zrod za sebou a spolehlivě fungovala. Z názvu podniku zmizelo slovo „komunální“ a z národního správce se stal ředitel. Vozidel byl dostatek, na Dukle stála zkolaudovaná a slušně vybavená vozovna, trolejbusy zajíždějí také na Slováky, točny byly vydlážděny, evidence materiálu byla pod kontrolou, protože skladovací prostory, kanceláře a další pracoviště již nebyly rozmístěny po celém městě... Před podnikem bylo několik let relativního klidu.

Na konci roku 1955 byla v provozu jedna autobusová (číslo 4) a tři trolejbusové linky (čísla 1, 2 a 3), k tomu je třeba ještě započítat obsluhu výpomocných dělnických spojů a sílcí zájezdovou dopravu. Podnik disponoval tímto vozovým parkem pro přepravu osob: 5 autobusů Škoda 706 RO, 1 autobus Praga RND, 7 vlečných vozů Karosa D4, 3 vlečné vozy Karosa B40 a 20 trolejbusů Škoda 7Tr. Trolejbusy ujely celkem 1,274 mil. km, autobusy ujely celkem 342 tis. km (bez zájezdů) a přepraveno bylo celkem 9,962 mil. osob. Tržby činily celkem 6,3 mil. Kčs.

### **3. Město se mění, doprava posiluje aneb**

#### **V čele DP se opět postupně objeví dva odborníci – Václav I. a Václav II.**

V roce 1956 byl provoz posílen o trolejbusovou linku číslo 5 z Dukly na Slovany. Do Pardubic předtím přišly 4 předválečné trolejbusy Tatra T86 z Prahy, jenže ty nebyly v provozu oblíbené a podnik je do dvou let vyřadil.

Rok 1958 přinesl zahájení provozu nového pardubického nádraží. Trolejbusy přestaly zajíždět ke starému nádraží, avšak vozovka Palackého třídy nebyla ještě dokončena. Více než rok byl provoz městské dopravy k nádraží víceméně provizorní.

Až v říjnu 1959 se situace změnila. Tehdy DP, již opět pod vedením odborníka ve funkci ředitele, změnil trasy většiny linek:

- 1 – Jesničanky – Slovany (namísto k nemocnici)
- 2 – Nové nádraží – Nemocnice (namísto k divadlu – nasazeny trolejbusy)
- 3 – Dukla vozovna – Bohdaneč (beze změny)
- 4 – Svítkov – Divadlo – Na Židově (s malými změnami – nadále autobusy)
- 5 – Dukla vozovna – Divadlo (namísto na Slovany)
- 6 – Nové nádraží – Divadlo – Na Židově (beze změny)
- 7 – Číslem 7 byly nově označovány výpomocné spoje do chemické oblasti.

A pak jako na běžícím pásu začaly přestavby ulic, výstavba nových sídlišť a s tím spojené přeložky a posilování linek MHD.

V roce 1960 zanikl provoz na starém labském mostě u dnešního zdymadla a veškerá doprava byla přeložena na nový most, dnes Wonkův, a na novou Hradeckou ulici. Nová linka 8 jezdí mezi Duklou a nádražím, šestka je prodloužena až do Spojila.

V roce 1961 byla pro rekonstrukci uzavřena dolní část Dašické ulice a u nemocnice začala stavba nadjezdu. Autobusy začaly jezdit po novém nadjezdu U Trojice. Osmička je okružní, šestka zanikla a čtyřka namísto ní převzala dopravu do Spojila. Slovany dočasně obsluhuje devítka.

Rok 1962 přinesl dočasnou uzavírku dnešní ulice Jana Palacha. Šestka je tu zpět, tentokrát v trase krematorium – divadlo a později až do Ohrazenic. Vznikla i linka 10. Devítka dočasně obsluhuje Jesničanky.

V lednu 1962 vyjely první vozy bez průvodčích, tzv. S-provoz. Přejít na tento nový systém odbavování probíhal postupně 7 let až do roku 1969, kdy odešli průvodčí z poslední linky (číslo 4). Zůstali však ještě v později zakoupeném kloubovém autobusu s ve vlečných vozech až do zrušení jejich provozu v létě 1977. Mnoho průvodčích přešlo na pozice řidičů, a tak se Pardubice staly městem, kde tradičně sedí za volanty vozidel MHD velký počet žen.

V roce 1963 začaly jezdit trolejbusy po přeložce v Bohdanči mezi stanicí V Ráji a náměstím. Devítka se objevuje znovu a natrvalo, tentokrát do Rosic.

Na počátku roku 1964 vznikla nová trolejbusová 11 do Ohrazenic, pak byla uzavřena horní část Dašické ulice a na podzim byl zprovozněn nadjezd u nemocnice, přičemž trolejbusy začaly jezdit až do Pardubiček ke hřbitovu. Pro dočasnou obsluhu Slovan vznikla linka 12.

Jaro 1965 probíhalo ve znamení stavby nadjezdu u Doubravic a konec roku přinesl obnovení provozu na Slovany.

Na začátku roku 1966 začaly jezdit trolejbusy na Židov a také až na jižní okraj sídliště Dukla, autobusy se vydaly do sídliště Polabiny I a II. Ve vozidlech MHD se objevily první radiostanice.



Rok 1967 ukončil provoz trolejbusů do Ohrazenic, nahradila ji autobusová jedenáctka.

V polovině prázdnin 1968 byla trať v Pardubičkách prodloužena na novou točnu v Průmyslové ulici. Před tím však začaly autobusy zajíždět po nové Průmyslové ulici až k Zámečku. A od června byly skoro všechny soboty volné!

To byl rychlý a stručný výčet mnoha změn, ke kterým došlo před srpnem 1968.

Do vozového parku byly nakupovány kromě autobusů Škoda 706 RTO i vozy ŠM 11. Vedle trolejbusů Škoda 7 a 8Tr se objevil i nový typ 9Tr – viz stručná statistika.

V letech 1959 až 1970 se v čele podniku vystřídali tři ředitelé a pro Pardubice bylo velké štěstí, že dva z nich byli odborníci na slovo vzatí – Václav Mlejnek (1959 – 1964) a Václav Vinař (1968 – 1970) – dnes se takovým lidem říká „srdcaři“. Ti dokázali podnik provést mnoha výše uvedenými úskalími a novotami. A není divu, že jejich další osudy byly hořké. Oba se později stali režimu nežádoucími.

#### Stručná statistika k 31. 12. 1968:

Vozidla – 25 autobusů Škoda 706 RTO, 17 ŠM 11, 1 kloubový autobus ŠM 16,5, 1 Robur, 1 Ikarus 620, 6 vlečných vozů Jelcz P01, 2 vlečné vozy Karosa B40, 11 trolejbusů Škoda 7Tr, 14 Škoda 8Tr a 21 Škoda 9Tr

Výkony – Trolejbusy ujely celkem 2,252 mil. km, autobusy ujely celkem 1,918 mil. km (bez zájezdů) a přepraveno bylo celkem 30,146 mil. osob. Tržby činily celkem 19,6 mil. Kčs. Počet pravidelných linek MHD v provozu: 6 autobusových (4, 6, 8, 9, 10 a 11) a 5 trolejbusových (1, 2, 3, 5 a 7).

## **4. Autobusy mají navrch, trolejbusům hrozí zánik aneb Za sovětskými tanky přišla jistá stagnace**

V noci z 20. na 21. srpna 1968 se lidé v Pardubicích moc nevyspali. Již ranní rozbřesk odhalil první popsané vozovky, budovy a vylepené letáky. Městská doprava fungovala, ale na vozidlech MHD vlály transparenty a pracovníci údržby trolejového vedení poskytli svou montážní plošinu jako pozorovatelnu letiště, které zabírali Poláci, aby jej připravili pro přistávání sovětských armádních strojů. Jak známo, atmosféra lidské sounáležitosti ve sdíleném hněvu proti okupantům postupně slábla a s nastupující „konsolidací“ bylo přistoupeno k čistkám.

V květnu 1970 byl náhle a bez varování odvolán ředitel Václav Vinař. V té době přišel o místo na ministerstvu dopravy, kam odešel z Pardubic, i jeho předchůdce Václav Mlejnek. Na vedoucí místa začali být dosazováni opět lidé „politicky způsobilí“ a najít mezi nimi odborníky nebylo vždy snadné. Jenže ředitel podniku, který ve své funkci působil v letech 1972 až 1990, ač měl přesné instrukce shora, odborníky s kádrovými škraloupy nevyhazoval, za což mu patří určitý dík. Došlo to až tak daleko, že většina vedoucích středisek před koncem normalizace byli nestraníc a za to bylo vedení podniku neustále kritizováno. Vše pak vyvrcholilo na jaře 1989, kdy byl v rámci tzv. přestavby dopravní podnik transformován do formy podniku státního. Při tajné volbě dozorcí rady, což byla tehdy novinka, neprošli do tohoto orgánu delegovaní straníci. A to byl veliký politický průšvih. Ale nepředbíhejme událostem.

Vraťme se na přelom 60. a 70. let, kdy DP modernizuje technologii dvou měníren a vyměňuje podzemní kabelové napájecí trasy, a to přesto, že radnice plánuje zrušení trolejbusového provozu. Ropa je (zatím) levná a investice do drážní infrastruktury se zdají být zbytečné. Tento trend zasáhl velkou část světa. Pardubický dopravní podnik však trolejbusy udržet chtěl a podařilo se mu to, i když se jejich rozvoj zastavil. Autobusová doprava naopak zažívala jistý růst a v roce 1970 ujely trolejbusy poprvé v historii za rok méně kilometrů nežli autobusy. A tento poměr se už nikdy nezměnil.

Autobusy začaly zajíždět do Černé za Bory a sílila doprava v Polabinách, tak jak toto sídliště rostlo. Proto sem byly prodlouženy linky 6 a 8, později vznikla i linka 13.

V polovině 70. let začala dlouhodobá uzavírka v centru díky výstavbě sídliště Karlovina. Městská doprava začala zajíždět do Mnětic. Jiné části města a jeho okolí, jako byly Nemošice, Dražkovice nebo Staré Hradiště měly městské autobusy zakázány, protože se jednalo o výsostné území obsluhované autobusy ČSAD.

Rok 1975 byl rokem zprovoznění nových hal dukelské vozovny, která byla tímto po letech stavebního trápení konečně rozšířena. Při té příležitosti se dokonce konal i historicky první den otevřených dveří v Dopravním podniku, i když lidé směli do areálu vstupovat jen po malých skupinkách a s přísnou ostrahou v zádech.

V roce 1976, po mnoha předchozích zamítavých stanoviscích, byla zavedena noční doprava. A to se ve skutečnosti jednalo „jen“ o zpřístupnění autobusu, který původně sloužil ke svozu a rozvozu řidičů, i pro běžné cestující.

V letech 1976 až 1977 byla rekonstruována křižovatka u Domu služeb a trolejbusy na nějakou dobu přestaly zajíždět k nádraží. Lince číslo 2 dokonce hrozilo úplné zrušení, ke kterému nakonec nedošlo.

V roce 1977 se městské autobusy „probojovaly“ i do Starých Čivic. A na konci roku 1978 se autobusy poprvé podívaly do sídliště Dubina, jehož obyvatelé do té doby docházeli pěšky k trolejbusům na točnu Židov.

Pro odbavování cestujících byl zlomový datum 1. 9. 1977, kdy bylo zavedeno tzv. mechanické odbavování cestujících. Z vozů zmizely samoobslužné pokladny a ty byly nahrazeny malými strojky, kde si lidé proděravěli jízdenku, kterou si zakoupili před nástupem. Zrušen byl tedy i přestupní tarif a z provozu na linkách byly vyřazeny všechny autobusy Škoda 706 RTO, jakož i vlečné vozy. Cestující tedy dostali důvěru, ovšem pro jistotu byl značně rozšířen početní stav revizorů, stálých i laických.

Trolejbusy s moderní tyristorovou regulací se poprvé objevily v roce 1979. Na počátku 80. let získaly Pardubice i první Škody 14Tr. Vozový park trolejbusů se tak podařilo konečně omladit.

V létě 1982 byl pro veškerou dopravu uzavřen podjezd na tř. 7. (dnes 17.) listopadu. Všechny trolejbusy jezdily k nádraží, kde i „přespávaly“. Autobusy musely zajistit náhradní dopravu po objížděkách.

V letech 1984 až 1985 byl uzavřen silniční průtah Lázněmi Bohdaneč a trolejbusy se otáčely na okraji města. Dál jezdil výpomocný autobus.

Rok 1985 přinesl zlom v trolejbusové dopravě. Podnik začal postupně rekonstruovat zanedbané trolejové vedení. Jednou z prvních akcí byla modernizace trolejových oblouků u divadla.

Roky 1986 a 1987 přinesly uzavírky ulice Hradecké a nového labského mostu. Pro trolejbusy se podařilo vybudovat objížděné trasy přes Polabiny I, II a pak i III a IV. Trolejbusy začaly jezdit přes starý ocelový labský most, který byl vyroben v roce 1882 železárnami v Sobotíně a původně byl umístěn u zámku na staré silnici na Hradec Králové. Po druhé světové válce byl demontován, nahrazen dvěma válečnými mosty a později byl přesunut na současné stanoviště.

Současně s Hradeckou ulicí byla pro rekonstrukci vozovky uzavřena i trolejbusová trať na dukelskou konečnou. Obě akce zcela skončily až v roce 1988. Ovšem na podzim 1987, to už byl po sanaci zprovozněn labský most u zimního stadionu, se v ulicích objevily dvě nové trolejbusové linky označené čísly 15 a 16. Byly polookružní, začínaly v Polabinách na točně a objížděly střed města a nádraží, jedna ve směru hodinových ručiček a druhá opačně. Protože však napájení polabinských tratí nebylo dostatečné, jezdily obě linky jen v dopoledním přepravním sedle. Neměly tedy ani tak efekt dopravní, jako spíš propagační.

Na podzim roku 1989 probíhala náročná rekonstrukce trolejového vedení v ulicích Teplého, Gottwaldově (dnes Jana Palacha) a 7. (dnes 17.) listopadu. Během montáže se snažila poněkud neohrabaně řídit dopravu na křižovatce u lékárny Na Skřivánku pomocná stráž VB, přes město přejížděly obrněné transportéry s elitními esenbáky, příslušníci Lidových milicí měli pohotovost a ve vzduchu viselo určité napětí. O pár týdnů později už transportéry nikdo neviděl, PSVB i milicionáři odešli do nenávratna a pod ladnými trolejovými oblouky u divadla bylo slyšet skandování davů a cinkání klíčů.

#### Stručná statistika k 31. 12. 1989:

Vozidla – 20 autobusů ŠM11, 43 typu B731, 11 typu B732, 6 ŠL11, 3 ŠD11, 16 kloubových Ikarusů 280, 9 typu C734, 3 typu LC734, 1 Avia Ikarus, 1 Čavdar, 1 přívěsný vůz LP30 (Karavan-hotel), 1 trolejbus Škoda 9Tr, 21 Škoda 9TrHT a 29 Škoda 14Tr

Výkony – Trolejbusy ujely celkem 1,946 mil. km, autobusy ujely celkem 3,195 mil. km (bez zájezdů) a přepraveno bylo celkem 37,397 mil. osob. Tržby činily celkem 24,9 mil. Kčs. Počet pravidelných linek MHD v provozu: 9 autobusových (4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 a 14), 1 noční a 7 trolejbusových (1, 2, 3, 5, 7, 15 a 16).

## **5. Období devadesátých let**

### **aneb**

### **Nové nadjezdy, konec kloubových vozidel, roste jízdné, MHD začíná dobývat okolní obce...**

Nikdo netušil, jakým směrem se bude městská hromadná doprava v Pardubicích ubírat po roce 1989. Krátce po revoluci jsem si vyslechl přednášku ředitele Dopravního podniku v německém Karlsruhe, který nám, kolegům z Československa, záviděl, že můžeme využít moderních zkušeností západoevropských měst a tudíž nebudeme muset opakovat jejich chyby. Když se na celou tu věc koukám zpětně, nezbyvá mi nežli konstatovat, že chyb jsme si užili dost a poradit jsme si příliš nenechali. Mnohá česká města tak zahltily osobní automobily a městská doprava se pro ně stává nepříjemnou překážkou. Vraťme se však do devadesátých let, kde tyto trendy ještě nebyly tak silné.

V této dekádě vzniklo několik nových nadjezdů (Rosice ještě na konci roku 1989, u Závodiště 1993, Svítkov 2000), nadjezd u nemocnice byl v roce 1992 opravován a postaveny byly dva nové mosty (přes hradeckou silnici u Ohrazenic 1990 a na mimoúrovňové křižovatce U Trojice 1992).

Pro MHD vznikly také nové okružní křižovatky (hlavně 1998 u Globusu a 2000 v Polabinách na Bělehradské ulici).

Roky 1991 až 1995 byly přelomovými pro vozový park: v roce 1991 dojezdily poslední oblíbené autobusy ŠM11 a v létě 1992 bylo prodáno do Prahy všech 18 kloubových Ikarusů v počtu 18 ks. Rok 1995 byl posledním, kdy v ulicích pravidelně jezdily trolejbusy Škoda 9Tr. Vozový park ovládla hranatá vozidla: autobusy Karosa řady B a C a trolejbusy Škoda 14Tr. Pak však přišel rok 1998 a na linkách MHD se začaly objevovat první nízkopodlažní autobusy vyrobené ve Vysokém Mýtě.

Nová doba přinesla i nové jízdné. Cena běžné jízdenky za 1 korunu, která se držela od listopadu 1967 (a v pásmu do Bohdanče už od 50. let), začala narůstat celkem rychlým tempem:

od ledna 1991 – běžná za 2 Kčs

od února 1992 – noční za 6 Kčs

od ledna 1993 – běžná za 4 Kč

od ledna 1996 – běžná za 5 Kč (noční za 10 Kč)

od ledna 1997 – běžná za 6 Kč (u řidiče za 8 Kč, noční za 16 Kč)

od ledna 1998 – noční za 20 Kč

od července 2000 – běžná za 7 Kč (u řidiče za 9 Kč)

Byly také vystavěny dvě krátké nové trolejbusové tratě: 1992 na točnu Sluneční a 2000 po Sukově třídě. V dubnu 1990 byly zrušeny linky 15 a 16, krátce poté byly zavedeny dvě nové s čísly 4 (1991 nádraží – Polabiny) a 11 (1990 Pardubičky – Polabiny). V roce 1990 byla totiž dokončena stavba nové měnírny v Polabinách.

V roce 1994 radnice rozhodla o tom, že trolejbusy v Pardubicích budou zrušeny. Toto své rozhodnutí však odvolala o rok později. Naštěstí nedošlo ke zrušení žádného úseku – naopak rekonstrukce trolejové sítě pokračovaly bez přerušení.

Autobusové linky pak začaly pronikat do míst, kam měly dosud zakázaný přístup:

od října 1992 – nová linka 15 do Opočínku

od března 1993 – linka 10 prodloužena do Nemošic

od září 1993 – linka 16 (jezdila od 11/1992 do Cihelny) prodloužena na Fáblovku  
od prosince 1994 – linka 15 obsluhuje i rozvodnu v Opočínku  
od dubna 1996 – linka 10 prodloužena až do Ostřešan  
od října 1996 – linka 14 prodloužena ve Starých Čvicích k Free Zone  
od května 1997 – linka 16 prodloužena přes Staré Hradiště, Brozany a Ráby až ke  
Kunětické hoře  
od června 1997 – nová linka 17 do Hrádku a Srchu  
od září 1997 – linka 16 prodloužena až do Němčic  
od února 1998 – nová linka 18 (jen dva spoje večer) do Dražkovic, v dubnu  
prodloužena do Mikulovic (o dva roky později začne jezdit po celý  
den)

V období do konce roku 2000 proběhla i řada změn v trasování ostatních linek. Svítkov namísto čtyřky dodnes obsluhuje osmička. Šestka byl nejprve zkrácena k nádraží (1992), pak prodloužena na Sluneční (1996) a nakonec až do Ohrazenic (1998), kde si vyměnila místo s třináctkou. Čtyřka jezdila v letech 1992 až 1996 „z Polabiny do Polabin“ a od roku 1998 od nádraží ke Globusu a na točnu UMA. Dvojka byla prodloužena od nádraží až do Polabin (1996). V letech 1999 až 2000 se poprvé objevila trolejbusová linka 33 od nádraží ke Globusu a na točnu UMA. Jedenáctka se zase přesunula na Sukovu třídu (2000).

V dubnu 1998 byla zahájena tradice pravidelných dnů otevřených dveří v Dopravním podniku. V tom roce sice nebylo žádné kulaté dopravní výročí, ale tento historicky druhý DOD byl jakousi generálkou na oslavy 50 let MHD v roce 2000. A skutečně, od roku 2000 jsou každé 2 až 3 roky dny otevřených dveří pravidelně konány a setkávají se s dobrým ohlasem u obyvatel Pardubic i u hostů z domova a zahraničí. V roce 2020, tedy k 70. výročí městské dopravy, je den otevřených dveří naplánován na sobotu 16. května. Všichni jste srdečně zváni na prohlídku areálu i na jízdy moderních a historických vozidel.

#### Stručná statistika k 31. 12. 2000:

Vozidla – 46 autobusů typu B731, 8 typu B732, 6 B931, 17 nízkopodlažních Citibusů, 2 typu C734, 1 typu C934, 59 trolejbusů 14Tr a dva historické (9TrHT v provozu a 8Tr v rekonstrukci)

Výkony – Trolejbusy ujely celkem 2,107 mil. km, autobusy ujely celkem 3,733 mil. km (bez zájezdů) a přepraveno bylo celkem 30,316 mil. osob. Tržby činily celkem 75,0 mil. Kčs. Počet pravidelných linek MHD v provozu: 11 autobusových (6, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17 a 18), 1 noční a 7 trolejbusových (1, 2, 3, 4, 5, 7 a 11).

## **6. Provoz v novém tisíciletí**

### **aneb**

### **Na scénu přichází zemní plyn, vítězí nízkopodlažní vozidla a oblíbeným pojmem se stává „elektromobilita“**

Provoz městské dopravy v posledních zhruba dvaceti letech byl poznamenán ohromným množstvím objížděk, které přinesly opravy a rekonstrukce ulic, silnic, mostů či celých prostranství. Jen strohý výpis takových změn by zabral několik desítek stran textu. Jen tak namátkou lze jmenovat dočasné uzávěry Demokratické mládeže, Dašické, S. K. Neumanna, Masarykova náměstí, Sakařovy, Studentské, Kunětické, Pražské, Poděbradské, Teplého dále pak práce na mostech v ul. Kpt. Bartoše, na Wonkově mostě, na mostě v Průmyslové ulici, u Černé u Bohdanče, u Hrádku, v podjezdu na 17. listopadu, na lávce v Palackého, uzávěry silnic na Sezemice, do Veské, v Lázních Bohdanči apod. Na vině byly též pokládky tzv. tichých asfaltů a rozsáhlá a celoplošná akce označená jako rekonstrukce kanalizace Labe – Loučná. Dopravní podnik se musel vypořádat také s přestavbou třídy Míru (2014 – 15) a celého prostoru před hlavním nádražím (2016 - 17), kde vznikl nový dopravní terminál. Městskou dopravu poznamenala též výstavba mnoha dalších kruhových objezdů.

Tento trend bude pokračovat i v budoucnu, protože v plánu je mnoho dalších akcí, které nejspíš dopravu ve městě silně poznamenají – např. výměny tří mostů v úseku Trnová – Rybitví, dlouhodobá uzávěra nadjezdu u nemocnice, úprava křižovatky u Trojice, modernizace železničního uzlu s uzávěrou podjezdu na tř. 17. listopadu z důvodu stavby nových mostů, výstavba obchvatu z Trnové do Dubiny s přeložkou Poděbradské ulice, výměna mostu na ul. Kpt. Bartoše, stavba obchvatu od Dražkovic k Zámečku, čímž ovšem tento výčet zdaleka nekončí. Město se přirozeně vyvíjí a modernizuje, tudíž se musí jeho městská doprava všemu tomu přizpůsobit.

Avšak vlivem všech těchto uzavírek a také díky strmému nárůstu individuální a nákladní automobilové dopravy se město Pardubice a jeho okolí pomalu stává neprůjezdným. Zpoždění na některých linkách v době dopravních špiček jsou ohromná a s minulostí nesrovnatelná. Například bývá běžné, že autobusy a trolejbusy potřebují k průjezdu úseku mezi Rybitvím a Trnovou v určitých částech dne i více než hodinu. A takovou vzdálenost by fyzicky zdatný občan zdolal rychleji pěšky. Ale jsou i další taková místa: nadjezd u Trojice a Palackého třída (a vůbec prostor okolo hlavního nádraží), Pražská ulice okolo letiště, Sukova třída, Masarykovo náměstí, Teplého a Palachova ulice a dokonce i část ulice Dašické. Často stačí někde jen zúžit vozovku, nebo se vyskytne třeba i jen drobná dopravní nehoda a doprava v části města zcela zkolabuje.

Dispečerů Dopravního podniku mají možnost sledovat rozmístění všech vozidel na linkách, vidí jejich zpoždění a dopravní situaci ve městě mohou sledovat prostřednictvím mnoha kamer. Operativně vyměňují pořadí spojů, vysílají náhradní vozidla, ale to vše zdaleka nestačí.

Cestující ve vozech městské dopravy na tento stav láteří a někteří dokonce dávají vinu Dopravnímu podniku. Známý je případ, kdy rozhořčený cestující volal ze zastávky dispečerovi, že jeho spoj ještě nepřišel. Dispečer se omlouval a poukazoval na to, že daná ulice je zcela zacpaná a stojí na ní nehybná kolona vozidel. Cestující odvětil, že nehybná vozidla sice vidí, ale že ho to nezajímá. Na jízdním řádu máte uvedený odjezd v 15:30, tak jste povinni ho dodržet.

Ale abychom se také podívali na to dobré, co se podařilo. V roce 2001 se nízkopodlažní vozidla začala objevovat i na trolejbusových linkách. Od září 2004 vznikly

první garantované nízkopodlažní spoje v autobusové dopravě a o dva roky později i na linkách trolejbusových. Počty těchto spojů označených v jízdních rádech narůstaly a okamžik, kdy bude nízkopodlažnost stoprocentní, se rychle blíží.

V roce 2009 byla zprovozněna vlastní plnicí stanice a v provozu se objevily první autobusy na zemní plyn.

Autobusy pokračovaly v „dobývání“ dalších nových území:

Na počátku roku 2001 byla linka 16 prodloužena do Dřítče, osmnáctka začala jezdit do Černé u Bohdanče a vznikla nová linka 24 do Starého Máteřova. Po prázdninách vyjela linka 28, která obsluhuje sídliště Závodu Míru. Původní druhá konečná na Dubině byla v roce 2002 nahrazena Černou za Bory, Žižínem a Hostovicemi.

V dubnu 2004 vyjela linka 19 do Sezemic. V září vznikla nová linka 22 Nemošice – Závodu Míru a dvanáctka začala obsluhovat i Tuněchody.

Od listopadu 2006 jsou autobusy nočního provozu označovány linkovými čísly 98 a 99 namísto původních A a B.

Únor 2007 přinesl prodloužení linky 8 (včetně 88, která jezdí ve Svítkově opačným směrem) až do Dubinské ulice. V červnu se linka 28 dostává až do Úhřetické Lhoty. Před koncem roku 2008 začaly spoje linky 28 zajíždět až do Zminného a Veské. Zanikla sice linka 19, ale do Sezemic místo ní zajíždí devítka. O další rok později vznikla linka 26 pro hlavně částečnou obsluhu nové polikliniky, která byla postavena na špatně dostupném místě na konci Rokycanovy ulice, a linka 24 jezdí až do Čepí.

V letech 2010 až 2012 jezdila osmadvacítka dokonce i přes Dašice.

Rok 2011 byl také úspěšný. Autobusy DP se objevily v Živanicích (18), Úhřeticích (12) a dokonce asi na rok a půl i v Přelouči (15).

O zavedení linky DP uvažují i některé další obce, jako např. Stéblová.

U Starých Čivc vznikla postupně průmyslová zóna, kam začaly v letech 2002 až 2006 pravidelně zajíždět zaměstnanecké linky číslo 23 (z Polabin) a 25 (z Dubiny). Dnes sem vedle nich velice často jezdí i vozy linky 14.

Svého dalšího prodloužení se v září 2012 dočkala i linka 10 okolo Univerzity, přes Cihelnu a Staré Hradiště do Ohrazenic.

V únoru 2018 zahájila provoz expresní autobusová linka číslo 90, která jezdí od nádraží k novému letištnímu terminálu podle odletů a příletů některých leteckých spojů. V sezóně 2018 a 2019 byly provozována i linka 80 od nádraží přímo před Závodištěm, kde bylo v provozu veřejné kluziště.

A protože světem hýbe pojem elektromobilita, byly v Pardubicích nejen zkoušeny různé typy elektrobuses (např. SOR, Škoda, Siemens), ale ve sledovaném období také vznikly čtyři nové úseky trolejbusových tratí. V roce 2002 dostalo trolejbusy sídliště Dubina a linka 13 byla od září celá elektrifikovaná. DO Dubiny byla zároveň prodloužena i trolejbusová pětka a od prázdnin 2003 zde našlo nové ukončení i jedenáctka.

Ještě v roce 2002 vznikla také spojovací trať ulicemi Kpt. Nálepky a Demokratické mládeže. Tento úsek byl původně uvažován jako manipulační a také jako budoucí objížděná trasa při uzávěrách Teplého ulice. Nakonec zde našla své trvalé působiště linka 7 (duben 2003) a nová linka 27 (duben 2006).

Další dvě nové trolejbusové tratě byly zprovozněny od března 2018. Linka 13 po více než padesáti letech pronikla až do Ohrazenic, ovšem tentokrát od Polabin, Sluneční. Pro autobusovou šestku to přineslo odklon do Rosic. Devítka pak byla zkrácena k nádraží.

Od téhož dne jezdí trolejbusy i k Zámečku, kam pronikly vybrané spoje linky 2 a úplně celá linka 27.

Během roku 2018 byly nakoupeny čtyři nové trolejbusy opatřené bateriemi, které jim umožní dojezd až 9 km mimo trolejové vedení. Nasazeny byly na linku 27, a ta od té doby zajíždí až ke Zdravotnické škole, a částečně i na linku 12, kde se nyní potkávají současně autobusy s trolejbusy. Linka 2 tyto trolejbusy hostí o víkendech, kdy zajíždí do Černé za Bory, Mnětic i Drozdic, přičemž autobusy linky 12 mohou zůstat v tyto dny doma.

Pro úplnost je třeba dodat, že od března 2014, kdy začala rekonstrukce třídy Míru, byly všechny dotčené trolejbusové linky „vyhnány“ na Sukovu třídu a po roce, kdy byla tato ulice jako pěší zóna otevřena, se sem vrátily pouze linky číslo 21 a 27. Linka 21 však zanikla v létě 2017. Její trolejbus posílil linku 27.

Také je třeba zmínit, že na počátku prosince 2014 potkala trolejbusy velká přírodní pohroma. Po celodenním mrazu začalo večer pršet a trolejové dráty se obalily ledem. Trolejbusové linky nemohly jezdit celé dva dny. Podobně tehdy dopadla i jiná města, například Praha nebo Olomouc, kde se zastavily tramvaje. Jezdit nemohly ani elektrické lokomotivy na některých hlavních tratích.

Pro celou pardubickou městskou dopravu bylo důležité září 2006, kdy byl zaveden nový elektronický odbavovací systém. Mnoho obyvatel města si pořídilo tzv. Pardubickou kartu, na které mohou mít jak časové jízdné, tak i peníze. Cestujícím se tak zlevnilo jízdné při kratších jízdách, kdy se při výstupu mohou odhlásit a systém jim na kartu vrátí obnos za neprojetou vzdálenost. Ve vozech je možné si označit také papírovou jízdenku, která ovšem vyjde poněkud draž, a je možné si koupit i jízdenku přímo u řidiče, se kterou sice lze projet v jednom voze i přes další pásma, avšak její cena je vyšší. Škoda, že město nevyužilo toho, že většina obyvatel má elektronickou kartu, a nezavedlo její použití také pro jiné účely, třeba pro vstup na sportovní akce apod., jak bylo původně uvažováno.

Na úplný konec ještě připomeňme, že Dopravní podnik města Pardubic a. s. si pořídil i několik historických vozidel, která prezentuje nejen při dnech otevřených dveří, ale také během letní sezóny na zvláštních nostalgických linkách. Trolejbusová jedenapadesátka vyjela poprvé v roce 2003 v trase Dubina – střed města – nádraží – Polabiny točna – UMA – Lázně Bohdaneč. Pro autobusy byla v roce 2006 zřízena linka 52 mezi Dubinou a Kunětickou horou, která je také vedena přes střed města a nádraží.

#### Stručná statistika:

Vozidla k 31. 12. 2019 – 10 autobusů typu B951, 25 typu Citibus a Citelis (nafta), 21 Cittelis (CNG), 5 typu Crossway, 16 typu Urbanway, 1 typu C934, 1 LC936, 1 Evadys, 1 Magelys a jeden historický (Škoda 706 RTO včetně vlečného vozu Jelcz), 5 trolejbusů 14Tr (z toho 2 pracovní), 4 typu 21Tr, 6 typu 24Tr, 10 typu 26Tr, 10 typu 28Tr, 22 typu 30Tr (z toho 4 s bateriemi), 5 typu 32Tr a tři historické (8Tr, 9TrHT a 14Tr)

Výkony k 31. 12. 2018 – Trolejbusy ujely celkem 2,467 mil. km, autobusy ujely celkem 3,254 mil. km (bez zájezdů) – z toho 1, 312 mil. km autobusy CNG – a přepraveno bylo celkem 30,931 mil. osob. Tržby činily celkem 125,5 mil. Kčs. Počet pravidelných linek MHD v provozu: 19 autobusových (6, 8/88, 9, 10, 12 společně s trolejbusy, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 80 a 90), 2 noční (98 a 99) a 10 trolejbusových (1, 2, 3/33, 4, 5, 7, 11, 12 společně s autobusy, 13 a 27).



## **7.Právní formy a ředitelé Dopravního podniku města Pardubic aneb Od národních správců po místopředsedu představenstva**

1. 4. 1950 – Dopravní komunální podnik města Pardubic  
národní správci: Ladislav Holubář (1950 – 1951)  
František Šťastný (1951 – 1952)  
Jaroslav Kohout (1952 – 1953)
1. 1. 1954 – Dopravní podnik města Pardubic  
ředitelé: Jaroslav Kohout (1954 – 1959)  
Václav Mlejnek (1959 – 1964)  
Ladislav Adamec (1964 – 1968)  
Václav Vinař (1968 – 1970)  
Zdeněk Licek (1970 – 1972)  
Miroslav Tesner (1972 – 1988)
1. 1. 1989 – Dopravní podnik města Pardubic, státní podnik  
ředitelé: Miroslav Tesner (1989 – 1990)  
Ing. Josef Růžička (1990 – 1992)  
Ing. Roman Sodomka (1993 – 1995)
1. 1. 1996 – Dopravní podnik města Pardubic, akciová společnost  
ředitelé: Ing. Roman Sodomka (1996 – 1999)  
Ing. Dalibor Haken (1999 – 2004)  
Ing. Tomáš Pelikán (2005 – 2013)  
místopředseda představenstva pověřený řízením společnosti:  
Ing. Tomáš Pelikán (2014 – dodnes)

## 8. Kontrolní otázky k této přednášce

- 1 – Jak se jmenoval první národní správce Dopravního komunálního podniku města Pardubic, který tento podnik vybuřoval doslova z ničeho a pak za to byl v padesátých letech „po zásluze“ potrestán v soudním procesu? (Odpověď: Ladislav Holubář, bývalý majitel elektrotechnického závodu v Pardubicích, specialista na elektrické motory a pohony.)
- 2 – Kdy a kde byl vyroben ocelový most přes Labe, který je dodnes v provozu na ulici Kpt. Bartoše mezi nádražím a Polabinami? (Odpověď: Na štítku uprostřed mostu je uvedeno, že most byl vyroben v roce 1882 v Sobotínských železárnách. Původně byl umístěn u zámku na staré silnici na Hradec Králové. Po druhé světové válce byl demontován a později byl přesunut na současné stanoviště.)
- 3 – Od kdy byl v pardubické městské dopravě zaváděn tzv. S-provoz (tj. samoobslužný provoz bez průvodčích)? (Odpověď: První vozy bez průvodčích vyjely na linku číslo 5 na konci ledna 1962. Postupné převádění pravidelných linek na samoobslužný provoz trvalo 7 let. Ve vlečných vozech a v kloubovém autobusu však průvodčí působili až do léta 1977.)
- 4 – Jaké je v současné době označení nočních autobusových linek v Pardubicích? (Odpověď: 98 a 99. Tato označení byla zavedena od listopadu 2006.)

## 9. Prameny

**60 let autobusové dopravy v ČSSR, 1908 – 1968**, autoři: Ing. Zdeněk Modráček, Zdeněk Bičík, Dr. František Javorek, Miloslav Balcer; vydal n. p. ČSAD Hradec Králové v roce 1968

**50 let trolejbusové dopravy v Pardubicích** – vydal DPMP a.s. v roce 2002, autor: Ladislav Podivín

**60 let městské autobusové dopravy v Pardubicích** – vydal KPP v roce 2010, autor: Ladislav Podivín

**60 let pardubických trolejbusů 1952 – 2012 ve vzpomínkách pamětníků** – vydal KPP v roce 2012, sestavil: Ladislav Podivín

**Pardubice od A do Z** – Zdeněk Bičík, 1990

**www. parpedie.cz**

**Archivní a interní dokumenty Dopravního podniku města Pardubic a. s.**

**Vlastní poznámky a zápisy, informace od pamětníků, od bývalých zaměstnanců či od jejich rodinných příslušníků**

**Původ fotografií, pláneků a nákresů v prezentaci:**

Archiv DPmP a. s., L. Podivín, J. Jirásek, M. Dvořák, Mapy.cz