

Koleje mezi městy: Tramvajová dráha Chomutov–Jirkov v perspektivě urbanistického a demografického vývoje

RADEK VOCH*

Tracks Between Cities: The Chomutov–Jirkov Tramway System in the Perspective of Urban and Demographic Development

Abstract: The study presents the project of an unrealized tramway line between Chomutov and Jirkov, planned between 1978 and 1991, within the context of the specific urban and demographic development of the North Bohemian region. Based on previously unpublished archival sources, the paper elucidates how state interests in brown coal mining caused a radical transformation of the settlement structure into an unsuitable linear city. The intended introduction of a tram system at the turn of the 1970s and 1980s was therefore not merely a technical solution to the collapse of bus transport; it also became a key tool of spatial policy aimed at ensuring the functionality of a vast agglomeration of housing estates. Furthermore, the study details the development of various design stages, which had to respond effectively to difficult terrain, grade-separated crossings, and plans involving the demolition of Chomutov's historical center. The final part of the work sheds light on the reasons for the project's definitive abandonment after 1989. Alongside official negligence and the ineffective coordination of pre-1989 planning, a decisive role was played by social changes that, in the new political climate, prioritized the more economically efficient trolleybus system.

Keywords: public transport; Chomutov–Jirkov; tramway transport; urbanism; linear city

DOI: 10.14712/23363525.2026.7

Úvod

Historické a urbanistické studie zkoumající dynamiku 20. století v evropském kontextu často popisují dopravu jako jeden z nejzásadnějších faktorů ovlivňujících podobu a fungování života ve městě. V poválečném období, zejména pak v zemích pod vlivem centrálního plánování, docházelo k radikálním přeměnám sídelních struktur, které byly řízeny zejména nadřazenými státními zájmy v oblastech energetiky, průmyslu a mnohdy také oficiální ideologie. Tyto zájmy, nezřídka definované geopolitickými a ekonomickými potřebami státu, často předčily lokální priority a vedly k bezprecedentním rozhodnutím, jako byly například plošné asanace předměstí či změny urbanistického těžiště celých aglomerací.

Tento přístup se projevil zejména v oblastech, kde státní ekonomické zájmy a potřeba využití klíčových zdrojů vedly k nutnosti radikálních urbanistických změn. Ukázkovým příkladem takového regionu byl také severočeský Chomutov, neboť tam poválečné geologické průzkumy prokázaly výskyt velmi kvalitního hnědého uhlí. Z tohoto důvodu musela

* Bc. Radek Voch, Katedra historických věd, Fakulta filozofická, Západočeská univerzita v Plzni, Sedláčkova 38, Plzeň 301 00. E-mail: vochr@students.zcu.cz

být budoucí sídelní expanze soustředěna mimo střed města, pod nímž se právě nacházely největší zásoby, do jediné rozvojové zóny na severozápadní terase. Tato státními úřady stanovená podmínka následně vedla k přijetí nového směrného územního plánu, který již na počátku 60. let konceptuálně propojil Chomutov a Jirkov do protáhlé aglomerace po vzoru takzvaných pásových měst¹. Historické jádro Chomutova společně s nejbližší zástavbou bylo na základě tohoto plánu odsouzeno k postupnému dožití, což mělo v horizontu desítek let vést k decentralizaci města a přesunu jeho těžiště do nově budovaných sídlišť. V praxi to ovšem vypadalo tak, že se investorům nepodařilo zkoordinovat stanovené termíny a již na konci 70. let vzniklo nad Chomutovem „město ve městě“, které kladlo stále větší nároky na svou vlastní existenci. Zejména hromadná doprava musela několikrát během všedního dne čelit silnému náporu cestujících, což na přelomu 70. a 80. let vyústilo v přepravní kolaps. Přeplněné autobusy mnohdy ani nestavěly na vytyčených zastávkách a sídlištním pásem pouze projely. Z tohoto důvodu hledalo vedení města nový systém dopravy, který by se dokázal vypořádat s prostorovým rozložením těchto sídlišť, například s výškovými rozdíly terénu a s nezbytností velkokapacitně propojit nové celky s historickým centrem a průmyslovým okrajem města, na který tehdy byly vázány klíčové pracovní příležitosti.

Analýza plánování tramvajové trati mezi Chomutovem a Jirkovem v rozmezí let 1978 až 1991 se proto zaměřuje na to, jak bylo zavedení kolejové dopravy vnímáno jako jediné technicky a kapacitně adekvátní řešení pro udržení funkčnosti urbanistického modelu výše zmíněného souměstí. Detailní popis plánování tramvajové dráhy v kontextu s oficiálním urbanistickým a demografickým vývojem souměstí tak nabízí zcela nový pohled na danou problematiku, kdy se toto přepravní řešení stalo nástrojem územní politiky pro zajištění provozuschopnosti velkého sídelního celku.

Výzkum historie chomutovské a jirkovské městské hromadné dopravy (dále jen MHD), zejména pak nerealizovaného projektu tramvajové dráhy, se potýká s výrazným deficitem ucelené odborné literatury. Stávající regionální publikace se problematice věnují pouze okrajově, v krátkých kapitolách, a poskytují tak spíše základní výčet informací. Nejrozsáhlejší a zároveň nejvíce ucelený zdroj tak představuje práce Jiřího Klímy *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku* [2002], která sice chronologicky mapuje vývoj přepravy v letech 1927 až 2002, avšak detailně nepředstavuje tramvajový projekt v kontextu urbanistického vývoje sídelní aglomerace. Úzké zaměření této studie, která se řadí do kategorie regionálních poválečných dějin, proto vyžadovalo posun těžiště bádání k primárním a dosud nepublikovaným archivním pramenům.

Zásadní metodologické ukotvení této práce je postaveno na kritickém zhodnocení dvou klíčových souborů pramenů. Prvním zdrojem je fond *Městského národního výboru Chomutov* – *Územní plánování a výstavba* ze Státního okresního archivu Chomutov se sídlem v Kadani (dále jen SOKA) [SOKA Chomutov h–p]), který poskytl stěžejní dokumentaci k projektu z let 1980 až 1985. Druhým, pro pokrytí zbývajících časového období klíčovým zdrojem, je soukromá sbírka Jindřicha Petráčka. Jedná se o materiály zachráněné před likvidací, bez nichž by nebylo možné zrekonstruovat chronologický vývoj projektu ve

¹ Pásové město je jeden z typů urbanistické struktury, kde se různé funkční nebo sídelní segmenty řadí do dlouhých pásem, často podél hlavního dopravního koridoru. Mezi těmito pásy mohou být průmyslové zóny, krajina, dopravní tahy nebo sídlištní bloky. Mezi modely pásových měst patří ruský Magnitogorsk či například Zlín.

druhé polovině 80. let. Autorova kniha *Poválečná přestavba Chomutova v letech 1945–1989* [2024] nadto doplňuje nezbytný urbanistický kontext, který je základním předpokladem pro pochopení motivace k rozvoji MHD. Metodika práce byla navíc posílena také využitím metody orální historie prostřednictvím rozhovorů s Jindřichem Petráčkem, pamětníkem a zároveň znalcem dopravní problematiky, což autorovi umožnilo zasadit archivní data do kontextu reálného života a rozhodování na přelomu 80. a 90. let.

Urbanistický vývoj sídelní aglomerace Chomutov-Jirkov

Mezi nejzásadnější faktory dlouhodobého rozvoje regionu, které do dnešních dnů zna-
telně ovlivnily chomutovsko-mosteckou oblast, patřily v období druhé poloviny 20. století
především státní zájmy v oblasti těžkého průmyslu. Již na konci 40. let proběhly v pod-
krušnohorské oblasti rozsáhlé geologické průzkumy, které mimo jiné potvrdily existenci
velmi kvalitního hnědého uhlí pod historickým jádrem Chomutova [SOka Chomutov q)].
Vládním usnesením č. 142/1957 byla o několik let později definována hranice uhelného
pilíře vycházející z těchto šetření [SOka Chomutov r)], jež vedla k radikálnímu přesunu
urbanistického těžiště města na úzkou severozápadní terasu mezi Chomutovem a Jirko-
vem. Tato oblast se společně s Horní Vší stala jedinou rozvojovou zónou ochráněnou před
budoucí těžbou, a proto tam měla být koncentrována téměř veškerá budoucí výstavba
nových obytných celků [Voch 2024: 33]. V reakci na tento záměr vznikl na přelomu let
1962 a 1963 směrný územní plán, který představoval zásadní změnu v dosavadním urba-
nistickém plánování, neboť v něm architekti poprvé pracovali s myšlenkou propojení obou
měst do jedné velké sídelní aglomerace, ve které mělo žít více než 95 000 obyvatel [SOka
Chomutov r)].

Realizace tohoto časově a ekonomicky náročného projektu započala již na přelomu
60. a 70. let, avšak vzhledem k pomalejšímu populačnímu růstu, než se původně očekávalo,
byla výstavba nových obytných celků omezena pouze na prostor dnešního sídliště Březe-
necká. Zbývající územní plochy směrem k Jirkovu, kde měly vzniknout další tři okrsky,
byly dočasně zařazeny do kategorie územní rezervy a výstavba tam měla být zahájena až po
roce 1980 [Pachner – Rak 2005: 94]. Ovšem výstavba sídlišť Písečná, Kamenná a Zahradní
započala neplánovaně a urychleně již v polovině 70. let, a to z toho důvodu, že se stavařům
podařilo předčasně dokončit strategickou infrastrukturu – konkrétně rychlostní komu-
nikace I/13 a dálkový horkovod [Pachner – Rak 2005: 94]. Během 70. a 80. let tak vznikl
mezi Chomutovem a Jirkovem přes tři kilometry dlouhý sídlištní pás, jenž v nejužším bodě
dosahuje pouze 150 metrů a v nejširším přibližně 780 metrů.

Vznik tohoto „města mezi městy“, koncipovaného pro více než 25 000 obyvatel [SOka
Chomutov i)], tak sice napomohl vyřešit tehdy aktuální bytovou krizi, avšak kvůli nevhod-
ným urbanistickým dispozicím s sebou přinesl jiné závažné potíže, které se projevíly již na
přelomu 70. a 80. let – zejména přepravní problémy plynoucí z obsluhy celého souměstí
pouze jedinou sídlištní komunikací, kam byla koncentrována téměř veškerá osobní i hro-
madná doprava.

Urbanistický projekt pro sídlištní pás mezi Chomutovem a Jirkovem, vytvořený
na přelomu 60. a 70. let, měl primárně řešit tehdy aktuální bytovou krizi a poskytnout
náhradní ubytování pro obyvatele městského centra, jež bylo určeno k likvidaci [SOka
Chomutov t)]. Nicméně již na počátku 70. let došlo k zásadnímu přehodnocení tohoto

záměru. Důvodem byl zrychlený postup těžby hnědého uhlí, jenž vedl k zániku mnoha obcí na Chomutovsku. Obyvatelé zanikajících vesnic museli být narychlo přestěhováni, a proto bylo rozhodnuto, že tehdy budované okrsky na sídlišti Březenecká poslouží jako jejich nový domov. Zastupitelské orgány několik následujících let řešily, jak vytvořit novou náhradu za zaniklé centrum Chomutova a přemístit téměř 20 000 obyvatel z oblastí, jež byly ohroženy těžbou. Uspokojivý návrh řešení tohoto problému představili zástupci Krajského projektového ústavu Ústí nad Labem v roce 1978 a jejich koncept spočíval ve výstavbě sedmi nových sídlištních okrsků, které by dohromady tvořily jeden velký městský obvod – Nový Březenelec [Voch 2024: 69]. Jednalo se o skutečně ambiciózní urbanistický projekt, jehož areál byl vymezen na ploše větší než 600 hektarů.² Plán navíc počítal s výstavbou téměř 10 000 bytových jednotek a několika stovek rodinných domů pro více než 34 000 obyvatel [Voch 2024: 69]. Kromě samotného bydlení by okrsky nového obvodu zahrnovaly kompletní občanskou vybavenost a projektanti také počítali s vytvořením nové silniční sítě, která by ulevila již existující sídlištní komunikaci. Realizace tohoto projektu byla rozložena do tří etap, měla trvat přibližně 15 let a po dokončení by se aglomerace Chomutov-Jirkov stala třetím největším městem Severočeského kraje [Voch 2024: 69]. Kvůli časovým skluzům a ekonomickým překážkám se však nepodařilo projekt realizovat v plné míře a již na počátku 80. let musel být projekt zredukován. Jedinou připomínkou tohoto velkého záměru jsou nedokončený sídlištní okrsek Vinařice II v Jirkově, který byl navržen jako součást rozsáhlejší územní studie, obvodová komunikace nad Kamenným Lomem a předpřipravené zastávkové zálivy pro MHD.

Přepravní situace v 70. letech

Rychlá výstavba souměstí mezi Chomutovem a Jirkovem vyvolala v první polovině 70. let kritické přepravní problémy, na které nebyl zavedený systém Československé státní automobilové dopravy (dále jen ČSAD) schopný účinně reagovat. Většina obyvatel nových sídlišť byla plně závislá na MHD a ani zavedení nových linek či doplňkových spojů nevyřešilo kapacitní a organizační nedostatky. Hlavní problém spočíval v koncentraci veškeré dopravy do jediné sídlištní komunikace, což vedlo k permanentnímu kapacitnímu přetěžování vypravených vozů. Přeplněné autobusy tak často nebyly schopny nabrat další cestující [Klíma 2002: 24], což vedlo k narušení efektivity a jízdních řádů.

V reakci na tento kolaps a s ohledem na prognózy, které predikovaly až 42 000 přepravených cestujících za den a 2,5násobný nárůst hybnosti obyvatelstva do roku 1990, se Pragoprojekt zabýval návrhem nového dopravního systému [SOKA Chomutov f), g)]. Studie z roku 1975 navrhovala zavedení kloubových autobusů a do budoucna trolejbusů s expresním spojením mezi sídlištním pásem a průmyslovými závody, neboť právě na této trase měla být uskutečněna většina vykonaných cest. Tato koncepce byla sice shledána jako nejlepší z hlediska kvality a ekologie, ale její realizace narazila na technické a ekonomické překážky. Mezi hlavní patřily útlum výroby trolejbusů v 70. letech, nedokončenost hlavní komunikační sítě města a také to, že po ropné a energetické krizi nepřicházela varianta tří paralelních linek autobusů pro odbavení takového množství cestujících v úvahu [SOKA

² Plocha 600 hektarů odpovídá přibližně jedné třetině dnešní rozlohy města Jirkov [Český statistický úřad, *Malý lexikon obcí České republiky*].

Chomutov h]). Z těchto důvodů bylo dočasně doporučeno zachovat samostatnou autobusovou dopravu, tedy onen nevyhovující systém, ovšem s výhledem na postupné zavedení elektrobuseů a komplexnější trolejbusové sítě, jakmile nastanou příhodné podmínky [SOka Chomutov f)]. Urychlené osídlování nových sídlišť na konci 70. let, které bylo zapříčiněno zejména rozsáhlou likvidací starších obcí na Chomutovsku, však vedlo k nutné revizi tohoto plánu. Souběh technických, ekonomických a demografických překážek tak nakonec vedl k přijetí nového odborného závěru, že jedině zavedení tramvajové dopravy představuje efektivní řešení vyvstalé přepravní krize v chomutovsko-jirkovské aglomeraci.

Úvodní studie tramvajového projektu

Vypracováním nového přepravního konceptu, který měl tramvajový systém ukotvit do stávající a budoucí urbanistické sítě, byl v roce 1978 pověřen Pragoprojekt [SOka Chomutov s)]. Pražský podnik vypracoval tři alternativy vedení trasy na propojení Chomutova s Jirkovem, a to vždy ve dvou variantách.

První spočívala v realizaci takzvané rychlé tramvaje³ nad nově vybudovanými sídlištními celky Kamenná, Zahradní a Písečná, odkud by vozy pokračovaly dále do Jirkova a nově zamýšleného obytného celku Nový Březenec. Ve druhém konceptu projektanti využili starou, v budoucnu zrušenou, železniční trať Chomutov–Jirkov vedoucí přes lesopark a Štěfánikovo náměstí. Tímto územím však měla vést pouze jedna z větví tramvajové dráhy, neboť druhé rameno kopírovalo trasu první varianty nad sídlištěm. Do poslední, tedy třetí alternativy, byla opět začleněna stará železniční trať vedoucí skrze lesopark, avšak tentokrát by samostatné tramvajové těleso pokračovalo nejen do centra Jirkova a Nového Březence, ale také do tehdy vznikajících Nových Vinařic. Po diskusi se přítomní zastupitelé shodli, že by koncepci meziměstské dopravy nejvíce vyhovovala kombinace první a třetí varianty, tedy částečné využití staré železniční trati doplněné o výstavbu estakády přes komunikaci I/13 a jirkovskou železnici. Tramvaje by objížděly chomutovsko-jirkovské souměstí buď vrchní nebo spodní cestou a konečná smyčka měla být situována do Nových Vinařic, kde od poloviny 70. let probíhala výstavba sídlištních celků pro více než 18 000 lidí [SOka Chomutov i)].

Nejsložitější technické výzvy však nastaly při řešení propojení horních sídlišť s dočasným centrem Chomutova. Trasa vedená od sídliště Kamenná k řece Chomutovce vyžadovala překonání železniční trati u zastávky „Chomutov město“ a tří frekventovaných městských komunikací. Původní úvahy zahrnovaly realizaci umělého násepů nebo ekonomicky náročné nadzemní konstrukce [Jindřich Petráček, *ústní sdělení*], což svědčí o upřednostnění dopravní funkce nad estetickými a finančními hledisky. Další komplikace představovalo vedení tramvajové dráhy skrze ulice sevřeného historického centra, kde si nedostatečná šířka komunikací vyžádala návrhy alternativního větvení a křížení. Od sportovního domu trasa pokračovala k ulici Na Příkopech až k budově okresního soudu a za ním se stočila obloukem k vrátnici a administrativní budově Válcoven trub a železáren (dále jen VTŽ), kde měla být umístěna konečná kolejová smyčka. Jednalo se tehdy o zcela logický

³ Systém takzvaných rychlých tramvají, který představoval kombinaci tramvajového provozu s rychlodrážními prvky, byl od přelomu 70. a 80. let prosazován jakožto alternativa k automobilovému provozu v několika československých městech, například v Brně, Plzni či Ostravě.

a opodstatněný krok, neboť tento podnik na počátku 80. let zaměstnával více než 5 500 osob, čímž se řadil mezi největší v chomutovském okrese [Růžek 1989: 151].

Mimo hlavní trasu tramvajové dráhy spojující Jirkov s Chomutovem byla řešena také takzvaná spořická linka, která měla dopravně obsloužit jižní průmyslovou část města, kde se nacházely Závod Julia Fučíka (dále jen ZJF), Ferona, Mototechna, panelárna a další klíčové podniky. V polovině 70. let tam byly evidovány téměř 4 000 pracovních příležitostí [SOKA Chomutov e)]. Tato větev by nadto zajistila dopravní obslužnost tehdy projektované polikliniky a samostatné obce Spořice, ve které v roce 1980 žilo více než 1 000 obyvatel [Český statistický úřad. *Databáze demografických údajů*]. Tramvaje by tam však narazily na těžko zdolatelnou překážku v podobě průmyslové koleje, která obsluhovala již výše zmíněné závody. O jejím zrušení tehdy nebylo uvažováno, a to i přes skutečnost, že dlouhodobě překážela v dopravním rozvoji města. Vzhledem k vysoké hladině spodní vody v místě křížení nakonec byla zástupci města Chomutova doporučena ekonomicky náročná výstavba tramvajového nadjezdu [SOKA Chomutov h)], s čímž ovšem nesouhlasil vedoucí projektant Ing. Zdeněk Průšek. Navrhl proto vést tramvajové těleso skrze Beethovenovu ulici přímo k vrátnici ZJF, což představovalo technicky i finančně přijatelnější řešení, ovšem na úkor dopravní obsluhy všech ostatních průmyslových závodů a také Spořic.

Revize prvotního konceptu a hledání nové trasy

Následná revize ze strany MěNV, jež byla zformulována v první polovině roku 1981, však odhalila závažné urbanistické nedostatky výše popsaného prvotního konceptu [SOKA Chomutov j)]. Konkrétně byly zpochybněny mapové podklady, nevhodný zásah do poměrně nedávno vybudovaného lesoparku, umělý násep po staré železniční trati a nedodržení zásady docházkových vzdáleností, které neměly v klíčových částech města překročit hranici 300 metrů nebo časovou náročnost deseti minut [SOKA Chomutov g)]. Proto bylo nutné přehodnotit technicky náročné záměry a najít kompromisní řešení. Výsledkem ročních jednání a úprav se nakonec stala trasa schválená v březnu 1982, která se měla od obvodové komunikace městského centra stočit do dnešní Blatenské ulice⁴, čímž by se vyřešilo složité mimoúrovňové křížení tratí. Zároveň by byla zajištěna dopravní obsluha sídliště v Horní Vsi, která dlouhodobě postrádala napojení na kvalitní systém přepravy, a kde mohlo dle dlouhodobého výhledu žít více než 11 000 obyvatel [SOKA Chomutov i)].⁵

Část trasy, jež navazovala na dnešní Blatenskou ulici za stělnicí Svazarmu, představovala stavebně a technicky nejnáročnější úsek první etapy realizace. Tramvaje tam musely překonat přibližně 30metrové převýšení, aby vystoupaly na horní plošinu k sídlištnímu pásu. Inženýři původně navrhli konstrukční řešení ve formě dvou protisměrných oblouků, v důsledku čehož by vozy překonávaly na delší trase menší stoupání, avšak investor požadoval ekonomicky přijatelnější řešení, které spočívalo v realizaci pouze jediného směrového oblouku. To by pro tramvaje představovalo náročnější, ale stále technicky zvládnutelné stoupání [SOKA Chomutov k)]. Po vyrovnání výškového rozdílu by vozy pokračovaly kolem výměňkové stanice a odtud by se stočily do středu obvodové komunikace sídliště

⁴ Ulice nesla v letech 1945–1968 a poté opět v rozmezí let 1969–1991 jméno třída Rudé armády.

⁵ Projektanti dále doporučili doplnit tramvajový systém o trolejbusové linky, které by propojily centrum města s Horní Vsí, sídlištěm Pod Černým Vrchem a také Novými Spořicemi.

Březenecká, Kamenná a Písečná. Po čtyřech kilometrech, až v místech dnešní čerpací stanice, se měla trasa odchytil vpravo od vozovky a přejít do pásu zeleně směrem k nové stanici Československých státních drah (dále jen ČSD) v Jirkově. Posléze následoval technicky náročnější úsek, kde tramvaje musely překonat silnici I/13, horkovod a železniční vlečku. Vzhledem k výšce těchto dopravních překážek byla Pragoprojektem navržena realizace násepu, který by se postupně vyrovnal s tratí ČSD Chomutov–Třebošice a jirkovskou železniční zastávkou, díky čemuž mohli cestující na stanici pohodlně přestoupit z jednoho dopravního prostředku do druhého [*SOka Chomutov k*]). Konečná jednokolejná smyčka byla taktéž umístěna do těsné blízkosti této železniční zastávky. Po obratu by vozy pokračovaly zpět k sídlišti Písečná, kde by se odchytily od již popsané trasy a zamířily směrem do Jirkova až do prostoru zamýšlené vozovny v Zaječické ulici.

Další podstatné změny a návrhy ohledně vedení traťového tělesa byly se zástupci zúčastněných stran prodiskutovány v listopadu 1982. Schůzi tehdy svolali zaměstnanci odboru dopravy Krajského národního výboru v Ústí nad Labem, aby tam referovali závěry o postupu přípravy tramvajové trati, které během října projednali s Komisí vlád ČSSR a ČSR pro řešení problematiky Severočeského kraje [*SOka Chomutov l*]). Na základě stanoviska, jež v srpnu vypracoval Český geologický úřad, měly být stavby vozovny a závodu ČSAD přesunuty blíže do prostoru nové železniční stanice „Jirkov zastávka“, což by mimo jiné ušetřilo materiální a finanční náklady při výstavbě mostního objektu mezi Chomutovem a Jirkovem. Druhý bod jednání, ke kterému se přiklonila také Komise obou vlád, se dotýkal změny ve vedení dráhy v prostoru sídlištní aglomerace. Podle nového návrhu mělo být traťové těleso vedeno souběžně se silnicí I/13 a pouze na sídlišti Kamenná by tramvaje zajížděly do obvodové komunikace. Tato alternativa zkrátila dráhu původního konceptu o jeden kilometr a zároveň dodržela zásadu docházkových vzdáleností – proto zástupci zúčastněných stran souhlasili se zadáním pozměňovacího úkolu a Ing. Průšek byl posléze pověřen vypracováním nových studií [*SOka Chomutov l*]).

Exkurz: Komplikace byrokratického procesu

Ing. Průšek dokončil nové studie v první polovině následujícího roku, konkrétně v dubnu 1983, avšak obsahovaly v sobě celou řadu nedostatků, zejména v oblasti propočtů a ekonomického vyhodnocení, což následně vedlo ke vzniku pěti původně nezamýšlených projektových dodatků a časovému skluzu [*SOka Chomutov m*]). Státní investorský útvar Liberec, který zastával funkci hlavního investora stavby, nadto opakovaně nedodal potřebné dokumenty pro vyjmutí pozemků ze zemědělského půdního fondu, které byly nutné pro realizaci traťového tělesa [*SOka Chomutov n*]). Chybějící souhlasy vlastníků pozemků a neschopnost investora včas splnit zákonné náležitosti dokonce vedly k přerušení správního řízení [*SOka Chomutov m*]). Přestože byl v dubnu 1984 vydán potřebný územní souhlas, tento několik měsíců trvající byrokratický proces způsobil značný časový skluz a zpochybil původní termín zahájení stavby v březnu 1985 [*SOka Chomutov l*]). Celý tento vleklý proces příprav byl charakterizován úřední liknavostí a neefektivní koordinací mezi projektanty, investory, a nakonec i státní správou.

Během druhé poloviny 80. let vzniklo celkem osm projektových doplňků a dodatků ke studií souboru staveb, ve kterých Pragoprojekt upravil či blíže specifikoval realizační práce a budoucí systém provozu. Jednalo se například o časové harmonogramy, rozložení

financí, řešení světelných křižovatek, pojmenování a umístění tramvajových zastávek, jízdní řády, návaznost na autobusové linky apod. [SOkA Chomutov m]). Veškeré podklady pro první etapu stavby, jež zahrnovala výstavbu dopravního závodu a tramvajové trati „VTŽ“ – „Nádraží ČSD Jirkov“, dokončil projektant až v prosinci 1988 a již tehdy bylo jisté, že se stavbu nepodaří realizovat ani ve druhém závazném termínu, tedy v lednu 1989 [SOkA Chomutov m]).

Problematický úsek „třídy Rudé armády“

Vrchní projektant Ing. Průšek musel při trasování tramvajové dráhy čelit značným urbanistickým a dopravně-inženýrským výzvám, zejména v souvislosti s trasováním nové komunikace přes frekventovanou třídu Rudé armády, tedy dnešní Blatenskou ulici, jež sloužila jako klíčová spojnice navazující na složitější dopravní a stavební struktury města. Intenzita automobilové dopravy tam dosahovala kritických hodnot a zasazení tramvajového tělesa do této části města mohlo vést k navýšení hlukového znečištění a celkovému kolapsu [SOkA Chomutov o]). Proto Odbor dopravy a výstavby MěNV již v červnu 1989 přijal zásadní rozhodnutí o budoucím uzavření této komunikace pro automobilovou dopravu. Konkrétně se jednalo o úsek vedoucí od Zborovské ulice až k železničnímu nadjezdu ČSD. Vyloučení automobilové dopravy z této centrální části města však s sebou neslo riziko ztráty významu navazujících dopravních segmentů, což byl v danou chvíli nechtěný a nepříjemný stav. Projektanti proto museli nalézt kompenzační řešení, které by udrželo dopravní plynulost v širším centru. Jedním z takových řešení bylo zkapacitnění účelové komunikace s jednosměrným provozem směřující od nadjezdu ČSD k nákupnímu středisku Severka [SOkA Chomutov p]). Toto elegantní řešení nejenže minimalizovalo kolize s provozem tramvají a umožnilo hladký průjezd, ale také ochránilo vzrostlou zeleň po pravé straně ulice, čímž byly splněny i ekologické a estetické nároky. Klíčová pro odvedení tranzitní a obslužné automobilové dopravy byla ovšem nová objízdná trasa. Ta byla navržena tak, aby efektivně obkroužila dotčené území, a měla vést skrze ulice ohraničující sídlištní celky v Horní Vsi. Tento komplexní plán odrážel snahu o radikální přeměnu městské mobility, která upřednostňovala veřejnou dopravu a pěší zóny na úkor individuální automobilové dopravy v nejhustěji zastavěném jádru města. Takto navržená regulace dopravy představovala nezbytný předpoklad pro zahájení samotných stavebních prací na tramvajové dráze a měla stát na počátku dlouhodobé urbanistické přeměny této části města, která byla v projektech označována jako Střed II [SOkA Chomutov a]).

Vedení tramvajové dráhy přímo skrze dnešní Blatenskou ulici nadto rozpoutalo i zásadní dilema v oblasti památkové péče a správy majetku. Přilehlá zástavba, kterou tvořily převážně objekty z přelomu 19. a 20. století, se totiž nacházela v nevyhovujícím technickém stavu [SOkA Chomutov o]). Dlouholeté zanedbávání údržby a absence investic vedly k tomu, že řada objektů zela prázdnotou a stávala se terčem vandalství [Jindřich Petráček, *ústní sdělení*]. Chomutovský stavební úřad po důkladném přezkoumání dospěl k závěru, že komplexní rekonstrukce těchto budov jsou ekonomicky nerentabilní [SOkA Chomutov a]). Shodně, a pro osud zástavby fatální, stanovisko zaujala také Česká komise pro vědeckotechnický a investiční rozvoj (dále jen ČK VTIR), která po posouzení technicko-ekonomických parametrů nakonec doporučila plošnou demolici obytných budov [SOkA Chomutov o]). Toto razantní doporučení bylo vydáno s přihlédnutím k faktu,

že přestavba zájmového území byla v dlouhodobých územních plánech již dříve zakotvena. Samotné zamýšlené traťové těleso zasahovalo přímo do prostoru 13 domů [SOkA Chomutov o)], čímž se staly bezprostředními kandidáty na zbourání. Avšak výstavbou tramvajové trati, ačkoliv nepřímou, bylo ohroženo dalších šest objektů [SOkA Chomutov o)]. Zástupci ČK VTIR proto podmíněně souhlasili s odstraněním i těchto dodatečných domů, ale projevíli obezřetnost a doporučili celkové přezkoumání vedení traťového tělesa. Cílem revize bylo ověřit, zda by nebylo možné drobnými úpravami trasy snížit počet dotčených objektů a zachovat alespoň některé části historické zástavby, zejména reprezentativní vily. Nicméně, přezkoumání nepřineslo žádné změny, protože jakékoliv odchylky od plánované osy by vedly k nepřijatelnému zvýšení nákladů, narušení dopravního řešení v ostatních částech města či nerespektování stavebně-technických limitů plynoucích ze stávajícího uspořádání inženýrských sítí a terénních podmínek. Rozhodnutí tak v podstatě potvrdilo prioritu rozvoje veřejné dopravy a modernizace infrastruktury nad záchranou starší domovní zástavby, čímž by projekt tramvajové dráhy přispěl k rozsáhlé urbanistické asanaci městského centra.

Dokončení a zadání projektového úkolu

Zadání projektu tramvajové trati pro chomutovskou aglomeraci bylo oficiálně zkompletovalo pracovníky společnosti Pragoprojekt v prosinci roku 1988 [Soukromá sbírka JP].

Následné tři měsíce byly věnovány intenzivním jednáním s cílem upřesnit jednotlivé postupy a časový harmonogram celého investičního záměru. Na základě vzájemné dohody byl termín zahájení samotné výstavby odložen na blíže neurčený termín v roce 1990 [Soukromá sbírka JP]. První fáze realizace, s původním předpokladem dokončení v prosinci roku 1993, zahrnovala klíčový, 3,6 kilometru dlouhý úsek, který měl vést mezi budovou městského divadla a nově navrhovaným dopravním závodem. Tento čtyřletý horizont si vyžádal rozsáhlé stavební a technologické operace. Mezi hlavní úkoly spadaly rekonstrukce přilehlých komunikací i silničních těles, kompletní přebudování stávajících inženýrských sítí, pokácení stovek stromů a výstavba klíčových podpůrných staveb. Součástí této fáze byla také realizace opěrných a protihlukových stěn, výstavba čtyř mostních konstrukcí, zřízení měnirny na lokalitě Kamenná a částečné vybudování vozovny [Soukromá sbírka JP]. Zásadním prvkem byla pochopitelně výstavba samotného tramvajového traťového tělesa, jehož zprovoznění mělo od ledna 1994 umožnit zahájení prozatímního provozu linky č. 1 v úseku „Divadlo“ – „Písečná“. Cílem této etapy bylo vytvořit základní páteřní infrastrukturu a ověřit také provozuschopnost a efektivnost zavedeného systému [Jindřich Petráček, ústní sdělení].

Druhá fáze projektu, jejíž realizace byla plánována na rozmezí let 1991 až 1995, byla zaměřena na finalizaci hlavního úseku trasy a dokončení doprovodné infrastruktury [Soukromá sbírka JP]. Klíčové stavební činnosti zahrnovaly prodloužení kolejové dráhy směrem k VTŽ a k zastávce ČSD Jirkov a úplné dokončení vozovny, což představovalo nezbytný předpoklad pro řádné provozování systému. Nezbytnou součástí této etapy byla také realizace komplexních úprav komunikačních sítí, vozovek, parkové zeleně a instalace nového veřejného osvětlení ve vybraných lokalitách. Celková délka tohoto nově zprovozněného úseku měla dosáhnout 5,6 kilometru a termín definitivního dokončení chomutovské části projektu byl stanoven na září roku 1995 [Soukromá sbírka JP]. Podle provozního plánu

měly tramvaje od října téhož roku zahájit provoz na plně zprovozněném úseku „VTŽ“ – „Nádraží ČSD Jirkov“.

Ve stejném období, paralelně s dokončováním první fáze realizace, se předpokládalo vypracování detailních projektových úkolů pro další čtyři rozšiřující větve tramvajové dráhy. Jejich předpokládané dokončení na přelomu let 2000 a 2001 by vytvořilo finální, rozsáhlou páteřní síť městské hromadné dopravy. Nejdůležitější a z hlediska urbanismu nejsložitější z těchto větví, spadající do druhé etapy stavby, měla propojit sídliště Písečná s Novými Vinařicemi. Ještě v prosinci 1988 však přetrvávala nejistota ohledně přesného vedení této trasy, neboť nebylo jisté, zda tramvaje v budoucnu zamíří do sídlištního celku Vinařice I, nebo Vinařice II. Původní projekt umístil dráhu do těsné blízkosti Podkrušnohorského přivaděče, čímž vznikalo kompromisní řešení pro obsluhu obou obytných celků [Klíma 2002: 39]. Tento návrh však narazil na odpor ze strany zástupců Povodí Ohře, kteří striktně požadovali zachování čtyřmetrového manipulačního pruhu od paty hráze přivaděče [SOka Chomutov k)]. Druhá studovaná alternativa z roku 1986 předpokládala obratiště na sídlišti Vinařice I. Tento návrh byl ovšem odmítnut zástupci národních výborů, jelikož nerespektoval princip docházkových vzdáleností, což by pro většinu obyvatel Vinařic II znamenalo nedostupnost tramvajových zastávek. Vzhledem k výrazně vyššímu počtu obyvatel v horní části sídliště [SOka Chomutov i)] proto upřednostňovali zastupitelé Okresního národního výboru (dále ONV) třetí návrh, který směřoval dráhu do Červenohrádecké a Jiráskovy ulice. Ačkoliv byl ještě v roce 1988 Ing. Průšek pověřen vypracováním nezávazné technické studie k oběma sporným alternativám, žádná z nich nebyla před politickými změnami v listopadu 1989 oficiálně schválena. Jediným pozůstatkem tohoto záměru vést tramvaje směrem na Vinařice byl donedávna 670 metrů dlouhý předpřipravený panelový pás ve Dvořákové ulici, na kterém měly ležet dřevěné pražce s kolejnicemi.⁶ Další plánované větve směřující do Nového Březence, k ZJF a k chomutovskému nádraží ČSD byly podle harmonogramu z roku 1986 odloženy do třetí etapy realizace, tedy do druhé poloviny 90. let. Po společenských změnách na přelomu 80. a 90. let však poklesl zájem o takto předimenzovaný projekt a následně došlo k rezignaci na koncept výstavby dalších tramvajových větví.

Konec velkých projektů a přechod k trolejbusové přepravě

Společenské a ekonomické změny, které proběhly na přelomu 80. a 90. let, dramaticky ovlivnily urbanistický rozměr tramvajového projektu v centru města. Řada předlistopadových plánů, která byla založena zejména na plošných demolicích, musela být opuštěna. Konkrétně se jednalo o projekty velkolepé přestavby dnešní Blatenské ulice nebo výstavby nového přepravního terminálu ve Wolkrově ulici, které by vyžadovaly zbourání desítek stávajících objektů [Voch 2024: 58]. Ovšem tyto plánované kroky již nebyly v novém politickém a ekonomickém klimatu akceptovatelné.

Budoucí provozovatel, Dopravní podnik města Chomutova, proto zadal Pragoprojektu vypracování nové vyhledávací studie pro alternativní vedení trasy v centru města. Hlavním cílem této studie bylo minimalizovat vstupní investiční náklady, předejít nutným demolicím a současně efektivně zapojit tramvajovou dopravu do centrální městské zóny

⁶ V letech 2017 až 2019 proběhla rozsáhlá rekonstrukce Dvořákovy ulice, během níž byly odstraněny betonové panely z prostředka komunikace.

a tím zajistit optimální návaznost na autobusové nádraží. Studie dokončená v prosinci 1990 navrhla dvě nové varianty traťového tělesa. Obě navrhovaly konečnou smyčku před VTŽ a vedení trati přes přemostění Chomutovky do prostoru dvorků starších budov v ulici Na Bělidle. Na dalších přibližně 450 metrů se měly koleje přimknout k řece a umožnit vznik malého přepravního terminálu u starého autobusového nádraží [SOka Chomutov b)]. První alternativa dále vedla přes Palackého ulici až za zimní stadion a do Blatenské ulice, v rámci níž musela překonat starou železniční trať a řeku Chomutovku. Druhá varianta vedla od autobusového nádraží do ulice Dr. Farského a podél Obchodního domu Prior do osy Blatenské ulice. Tato výše popsaná alternativa byla oproti první variantě kratší o 250 metrů a zároveň ušetřila výstavbu jednoho mostního tělesa, nicméně v porovnání s původním řešením, které navrhl projektant již na konci 80. let, jednoznačně selhala v několika důležitých kritériích – byla delší, dražší, stavebně náročnější a více zatěžovala dopravu v centru města [SOka Chomutov b)].

Na přelomu let 1990 a 1991, kdy se zdálo, že původní tramvajový projekt získá souhlas, však začaly silně rezonovat hlasy volající po trolejbusové přepravě. Tato debata, která odrážela měnící se ekologické a ekonomické priority společnosti, se naplno rozhořela v dubnu 1991 na zasedání městské rady, kde se porovnávaly technické a ekonomické parametry obou systémů [SOka Chomutov d)]. Většina přítomných zastupitelů se rychle přiklonila k trolejbusům, argumentujíc především jejich ekologičností a výrazně nižšími investičními náklady na výstavbu ve srovnání s tramvajovou dráhou. Zastupitelé tedy nakonec odsouhlasili objednávku nové studie trolejbusového systému a ředitel dopravního podniku byl navíc pověřen vypracováním ekonomické analýzy ztrát při změně dopravního prostředku [SOka Chomutov d)]. Projektový ústav dopravních a inženýrských staveb následně vypracoval novou analýzu, ve které stanovil předběžné náklady na stavbu trolejbusového projektu i na vybavení vozového parku [SOka Chomutov c)]. Zastupitelé Chomutova i Jirkova byli s předloženým dokumentem spokojeni a vnímali jej pozitivně, a proto starostové obou měst v srpnu 1991 oficiálně zažádali stát o finanční prostředky. Po sérii jednání s ministerstvy financí, vnitra a životního prostředí a po určení tras trolejového vedení, bylo zřejmé, že „akce trolejbus“ získala definitivní převahu. Tímto rozhodnutím byla tramvajová éra v Chomutově, po dlouhých letech příprav a politických bojů, definitivně uzavřena, a město se namísto kapacitního a urbanistického řešení tramvajů přiklonilo k ekonomicky a ekologicky úspornější trolejbusové variantě.

Závěr

Dlouhodobě plánované zavedení kolejové dopravy v chomutovsko-jirkovské aglomeraci nepředstavovalo pouze pragmatické řešení přepravních kapacit, ale ukázalo se také jako klíčový nástroj územní politiky nezbytný pro udržení funkčnosti urbanistického modelu pásového města. Analýza dobových pramenů prokázala, že rozhodnutí o zavedení tramvajového systému představovalo reakci na systémové selhání dopravy v tomto nově vytvořeném souměstí, které vzniklo v důsledku vyšších státních zájmů. Postup těžby hnědého uhlí měl způsobit v horizontu desítek let radikální decentralizaci městského těžiště a následně také zánik chomutovského centra. Tato podmíněnost budoucího rozvoje chomutovsko-jirkovského dvouměstí, jež mělo být před těžbou chráněno, vedla k neúnosnému koncentrování osob do roztažené meziměstské aglomerace a následně také

k přepravním komplikacím, které byly zapříčiněny zejména existencí pouze jediné obvodové komunikace. Zavedený autobusový systém MHD tam v 70. a 80. letech dlouhodobě kolaboval, a to zejména z toho důvodu, že přeplněné autobusy nebyly svou kapacitou schopny nabrat další cestující. V reakci na to začal být projektován nový tramvajový systém jako jediné technicky a přepravně adekvátní řešení, které mělo udržet velký sídelní celek ve stavu provozuschopnosti a urbanistické soudržnosti.

Opakované revize, probíhající zejména během první poloviny 80. let, a vznik četných projektových dodatků demonstrovaly, jak musely být ambiciózní technické plány neustále konfrontovány a upravovány v kontextu složitých terénních podmínek, například výškových rozdílů či složitých mimoúrovňových křížení s železničními tratěmi a řekou Chomutovkou. Tyto technické překážky často vyžadovaly ekonomicky náročnou výstavbu mostních konstrukcí nebo umělých násepů. Sledování vývoje zamýšlených tras také ukázalo neustálou adaptaci plánů na snahu efektivně propojit klíčové obytné zóny s historickým centrem a rozsáhlými průmyslovými areály na okraji města. Nejen technická složitost, ale i úřední liknavost a neefektivní koordinace mezi investorem, projektantem a státní správou se nakonec staly faktory, které projekt paralyzovaly.

Přestože se podařilo projektový plán kompletně dokončit a sehnat dodavatele, společenské a ekonomické změny na přelomu 80. a 90. let jej učinily v novém politickém klimatu neudržitelným. Odklon od velkolepých plánů, nepopulární plošné demolice a pokles zájmu o předimenzované investiční projekty nakonec vedly k hledání úspěšnější alternativy. Ačkoliv byl tramvajový projekt technicky realizovatelný a do jisté míry nezbytný pro urbanistický model sídlištního města, porevoluční vedení měst Chomutova a Jirkova upřednostnila na počátku 90. let trolejbusovou dopravu, a to zejména pro její ekologičnost a výrazně nižší investiční náklady na výstavbu. Nerealizovaný projekt tramvajové dráhy v chomutovsko-jirkovské aglomeraci tak dodnes zůstává připomínkou velkých ambicí předlistopadového centrálně plánovaného systému, který však nebyl schopen pro své neefektivní fungování a časové prodlevy projekt realizovat.

Poděkování

Tento text vznikl v rámci Studentského grantového systému Vybrané problémy z moderních dějin V (SGS-2025-012) řešeného na Katedře historických věd FF ZČU v Plzni.

Seznam zkratk

ČK VTIR = Česká komise pro vědeckotechnický a investiční rozvoj

ČSAD = Československá státní automobilová doprava

ČSD = Československé státní dráhy

ČSR = Česká socialistická republika

ČSSR = Československá socialistická republika

MHD = městská hromadná doprava

SOkA = Státní okresní archiv Chomutov se sídlem v Kadani

VTŽ = Válcovny trub a železárný

ZJF = Závod Julia Fučíka

Zdroje

Archivní prameny

Státní oblastní archiv Chomutov se sídlem v Kadani

- SOkA Chomutov a), Magistrát města Chomutova, písemnosti městského architekta, karton 52/4, Střed města, II. etapa, červenec 1989, Ústí nad Labem.
- SOkA Chomutov b), Magistrát města Chomutova, písemnosti městského architekta, Tramvajová trať Chomutov: studie trasy podjezdu ČSD – VTŽ, karton č. 39/6, Tramvajová trať Chomutov, Studie trasy podjezdu ČSD – VTŽ, prosinec 1990, Praha.
- SOkA Chomutov c), Magistrát města Chomutova, písemnosti městského architekta, Tramvajová trať Chomutov: studie trasy podjezdu ČSD – VTŽ, karton č. 39/6, Předvedení studie trolejbusové dopravy, 6. června 1991, Chomutov.
- SOkA Chomutov d), Magistrát města Chomutova, písemnosti městského architekta, Tramvajová trať Chomutov: studie trasy podjezdu ČSD – VTŽ, karton č. 39/6, Zpráva o technických a ekonomických parametrech výstavby tramvajové nebo trolejbusové dráhy v Chomutově, 4. dubna 1991, Chomutov.
- SOkA Chomutov e), MěNV Chomutov, Generel dopravy Chomutov-Jirkov 1975 II, karton č. 21, Podklady a rozbor, červenec 1975, Praha.
- SOkA Chomutov f), MěNV Chomutov, Generel dopravy Chomutov-Jirkov 1975 III, karton č. 21, Prognóza dopravy, červenec 1975, Praha.
- SOkA Chomutov g), MěNV Chomutov, Generel dopravy Chomutov-Jirkov 1975 IV, karton č. 21, Návrh dopravního řešení, červenec 1975, Praha.
- SOkA Chomutov h), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Zápis z výrobního výboru ONV o studii MHD v městské aglomeraci Chomutov-Jirkov, 10. prosince 1980, Chomutov.
- SOkA Chomutov i), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Tramvajová trať Chomutov – 2. stavba, Dopravně-inženýrské výpočty, květen 1985, Praha.
- SOkA Chomutov j), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Stanovisko odboru KHSDO ke studii tramvajové dopravy v Chomutově, 1. dubna 1981, Chomutov.
- SOkA Chomutov k), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Záznam z jednání ohledně výběru stanoviště tramvajové trasy Chomutov–Jirkov a vozovny v Jirkově, 9. září 1982, Chomutov.
- SOkA Chomutov l), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Zápis z projednání dalšího postupu přípravy výstavby tramvaje Chomutov–Jirkov, 9. listopadu 1982, Chomutov.
- SOkA Chomutov m), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Studie souboru staveb – tramvajová trať Chomutov, dodatek č. 3, říjen 1986, Praha.
- SOkA Chomutov n), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Protokol z místního šetření k návrhu na vydání územního rozhodnutí pro stavbu Dopravního závodu, 3. ledna 1984, Chomutov.
- SOkA Chomutov o), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Stanovisko k demolici bytových objektů akce Tramvajová trať Chomutov–Jirkov, 1. stavba, 1986, Praha.
- SOkA Chomutov p), MěNV Chomutov, Tramvajová trať Chomutov, karton č. 18, Provedení úpravy projektovaného způsobu osobní automobilové dopravy v ulici Rudé armády, 5. června 1989, Chomutov.
- SOkA Chomutov q), ONV Chomutov II, a. p. 590, Směrný a podrobný plán města Chomutova, karton č. 165/3, Technická zpráva k náčrtu směrného plánu města Chomutova, leden 1951, Ústí nad Labem.
- SOkA Chomutov r), ONV Chomutov II, a. p. 590, Směrný a podrobný plán města Chomutova, karton č. 165/3, Směrný plán města Chomutova, květen 1963, Ústí nad Labem.
- SOkA Chomutov s), ONV Chomutov II, a. p. 596, Koncepce rozvoje dopravy sídelního útvaru Chomutov-Jirkov, VII, karton č. 9, Úvod do dopravní problematiky v aglomeraci Chomutov-Jirkov, únor 1979, Ústí nad Labem.
- SOkA Chomutov t), ONV Chomutov II – odbor výstavby a územního plánování 1945–1990, a. p. 597, Investiční úkoly, karton č. 9, Okrsky IX a X aglomeračního sídliště Březenec v Chomutově, 1967, Ústí nad Labem.

Soukromá sbírka Jindřicha Petráčka

Soukromá sbírka JP, Tramvajová trať Chomutov, souhrnné řešení stavby – souhrnná technická zpráva, prosinec 1988, Praha.

Literatura

Klíma, Jiří [2002]. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova.

Pachner, Jaroslav – Rak, Petr [2005]. *Chomutovská uličnice. Stavebně-územní proměny a vývoj názvů ulic v Chomutově, Horní Vsi a Spořicích*. Ústí nad Labem: Alois International.

Pachner, Jaroslav – Semotanová, Eva – Rak, Petr [2007]. *Chomutov. Historický atlas měst České republiky, svazek č. 16*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR.

Růžek, Vlastislav a kol. [1989]. *Válcovny trub v Chomutově. Historie a současnost*. Chomutov: Válcovny trub Chomutov.

Voch, Radek [2024]. *Poválečná přestavba Chomutova v letech 1945–1989*. Chomutov: Oblastní muzeum v Chomutově.

Internetové zdroje

Český statistický úřad: Databáze demografických údajů za obce ČR. Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971–2023) [online]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr> [cit. 2024-11-26].

Český statistický úřad: Malý lexikon obcí České republiky 2017. Ústecký kraj – obce v okresech: Chomutov [online]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=2119&katalog=32225&pvo=MLO201706&pvo=MLO201706&pvoc=101&pvoch=40461#w=> [cit. 2026-03-08].

Orální prameny

Jindřich Petráček, ústní sdělení, bývalý zaměstnanec Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova, 27. ledna 2025, Chomutov.

*Radek Voch (*2002) je v současné době studentem magisterského oboru Moderní dějiny Fakulty filozofické na Západočeské univerzitě v Plzni. Specializuje se na regionální dějiny severozápadních Čech, zejména Chomutovska.*