60 LET MHD
TŘEBÍČ

aneb Jízda do minulosti…

1954–2014

ČSAD

TRADO MAD

Obsah

- **Předmluva 4**
- **První pravidelná doprava 5**
- **Zahájení provozu 9**
- **60. léta ve znamení ČSAD 15**
- **70. léta a největší rozmach MHD 22**
- **80. léta – nové autobusové nádraží 27**
- **Porevoluční doba 90. let 38**
- **Vstup do nového tisíciletí 53**
- **A co dál? 76**
- **Poděkování a zdroje..... 80**

Úvodní slovo autora

Vážení čtenáři,
rád bych tuto knihu věnoval panu Milanu Ošmerovi, který již řadu let shromažďuje informace a materiály týkající se městské dopravy v Třebíči. Chtěl bych mu proto poděkovat nejen za pomoc při tvorbě publikace, ale především za životní zkušenosti, jež mi téměř sedm let neustále předává.

Moje první vzpomínky na třebíčské autobusy se vztahují k roku 2002, kdy jsem jako šestiletý všechny kolem sebe upozorňoval na nové žluté autobusy, které se od těch starších lišily jen rovnou zadní částí, a také k roku 2003, kdy probíhalo testování nového nízkopodlažního autobusu Mercedes-Benz Citaro.

Během dalších deseti let se pro mě doprava stala velkým koníčkem, což jsem v roce 2013 zúročil sepsáním pamětní publikace k 60. výročí vzniku MHD Třebíč, již právě držíte v rukou.

Městská doprava v Třebíči za dobu své existence zažila mnohé. Vraťme se tedy společně na úplný začátek a sledujme tři generace řidičů, které se vystřídaly ve službách cestujícím.

Aleš Novák

Komentář představitele města

Vážení Třebíčané,
stalo se dobrou tradicí předkládat široké veřejnosti obraz života a významných událostí v publikacích sledujících jejich historický vývoj a souvislosti. Nyní držíte v rukou novou knihu pojednávající o historii městské autobusové dopravy v Třebíči. Bude to letos rovných 60 let, kdy jednotlivé čtvrti našeho města spojila první autobusová linka.

Za dlouhá desetiletí prošla MHD pestrým vývojem. U volantů vozidel se vystřídala řada řidičů a mnozí starší spoluobčané ještě dnes s nostalgií vzpomínají na doby, kdy většina lidí znala „svého šoféra“ jménem.

Pro studenta třebíčského gymnázia Aleše Nováka je doprava velkým koníčkem. Dal si práci a vytvořil s přispěním dalších nadšenců tuto zajímavou knihu. Obsahuje dosud nezveřejněné informace z dopravní historie města a zcela určitě obohatí místní literaturu.

Vážení spoluobčané, přeji vám příjemně strávené chvíle při pročítání této zajímavé a pestré publikace. Věřím, že se bude všem líbit.

RNDr. Pavel Svoboda
místostarosta města Třebíče

Začátky pravidelné dopravy

První polovina 20. století poznamenaná světovými válkami nám přinesla i mnoho pozitivního. Nejvýznamnější událostí pro český a slovenský národ se stalo vytvoření samostatného státu v roce 1918, jehož prvním prezidentem se stal Tomáš Garrigue Masaryk. Důležitým dopravním mezníkem pak byl bezesporu vznik Československých státních aerolinií roku 1923 a otevření mezinárodního letiště v pražské Ruzyni roku 1937.

Chceme-li se vrátit k úplným kořenům městské dopravy, musíme nahlédnout až do 70. let 19. století. Na území Třebíčska tehdy ještě nebyly provozovány žádné dopravní prostředky připomínající dnešní autobusy. Nejbližšími příbuznými těchto vozidel byly vozky či omnibusy[1] s obsazeností až 18 osob, které zajišťovaly dopravu k nově vzniklému vlakovému nádraží Starč-Třebíč z roku 1871.

Vozka s formanem na trase k tehdejšímu vlakovému nádraží Starč-Třebíč. První omnibusy byly vyrobeny již v roce 1900 v Kopřivnici.

[1] *vozky či omnibusy – vozy tažené koňmi a řízené formanem*

Stanice se nacházela na císařské trase Vídeň–Znojmo–Praha v místě současné nádražní budovy Stařeč asi 7 km od Třebíče. V této lokalitě zůstala stanice s názvem Starč-Třebíč až do roku 1886, kdy bylo postaveno vlakové nádraží na nově vybudované železniční trati Brno–Jihlava přímo v Třebíči. V roce 1912 byla na zkoušku zavedena autobusová linka k nádraží Starč, ale po několika měsících provozu byla linka z důvodu vysokých provozních nákladů a nízké obsazenosti spojů zrušena.

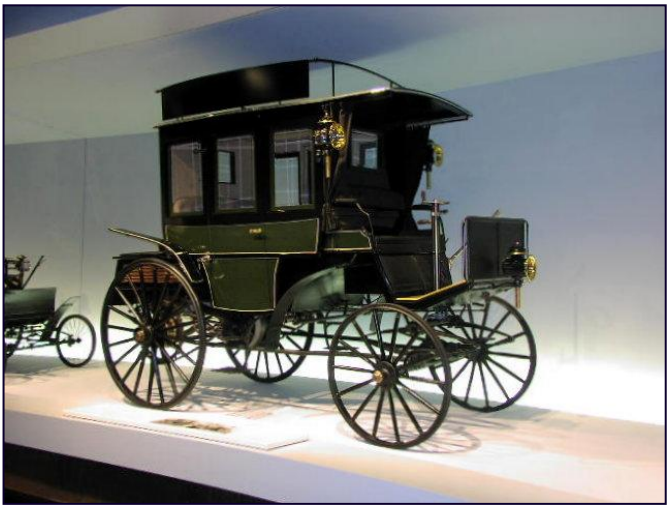
Roku 1947 byl Městským výborem v Třebíči podán návrh na vybudování pouliční dopravy[1]. Žádost byla projednána, avšak z důvodu nedostatku autobusů v poválečném Československu nebylo městské radě vyhověno. Proto se představitelé města rozhodli zřídit pouliční dopravu ve vlastní režii. V roce 1949 byl zpracován návrh, jenž počítal s provozem jednoho autobusu, který bude spojovat jednotlivé městské části či okolní vesnice s centrem města. V projektu byly zahrnuty čtvrti Borovina, Nové Dvory, Podklášteří a Týn.

Bývalé městské nádraží Starč-Třebíč. V současné době nese stanice název Stařeč.

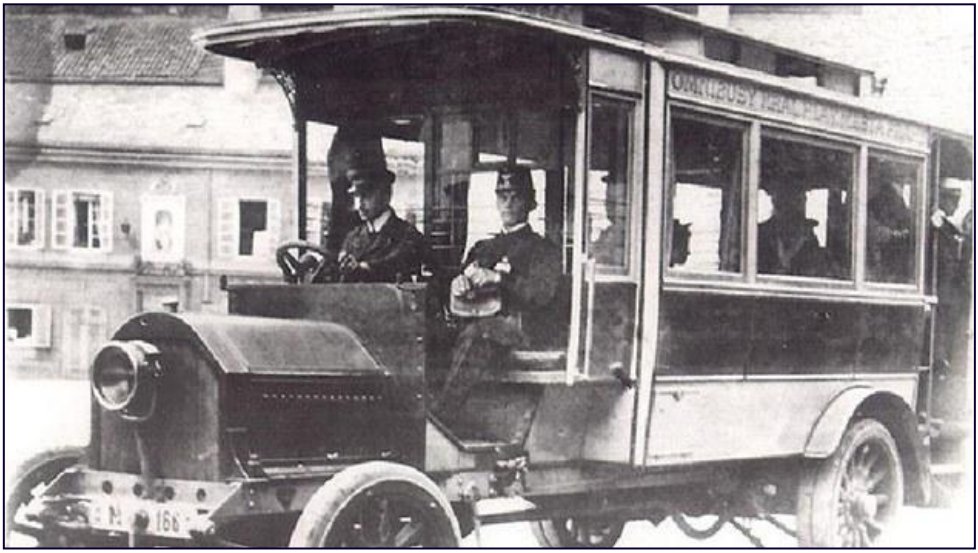
[1] *pouliční doprava – dobové označení městské dopravy*

Dva pohledy na třebíčské vlakové nádraží, které od sebe dělí více než celé století.

Vůbec první autobus se spalovacím motorem představil Karel Benz roku 1899. Jednalo se o vozidla pro 10-20 osob, která byla poháněna svítiplynem či naftou a byla známá značnou nespolehlivostí. Ve 30. letech 20. století se postupným vývojem dosáhlo obsaditelnosti až 50 osob. Největšího rozmachu dosáhly autobusy v 50. letech, kdy ve větších městech doplňovaly především tramvajovou a trolejbusovou dopravu.



Muzejní exponát jednoho z prvních autobusů Mercedes-Benz se spalovacím motorem



Autobus na lince MHD Praha v roce 1908

Ročník VI. Číslo 23 11. prosince 1954 40 hal.

Tep BOROVINY

LIST PRACUJÍCÍCH ZÁVODŮ GUSTAVA KLIMENTA

Městská doprava zahájila

Od 1. prosince 1954 byla zahájena pravidelná autobusová doprava na lince Třebíč, Nové Dvory — Borovina a zpět. Z Nových Dvorů jezdí autobus v těchto časových intervalech: První vyjíždí v 7,00 hod. a další v 8,00 hod., 10,00, 13.30, 16,00 a 18,10 hod.

Výchozí stanice z Boroviny je u Obchodního domu a odjezd do Třebíče je v 7,30 hod., 8,30, 12,00, 15,00 a 17,00 hodin. Poslední autobus městské dopravy odjíždí v 18,50 hodin a jede pouze na náměstí.

Autobus městské dopravy má zastávky v rodinné čtvrti v Borovině, u borovinské kapličky, na Stařečce, u Západomoravských strojíren, u Mototechny na Stařečce, na Gottwaldově náměstí, u Dělnického domu, u Novodvorského mostu, na Velkomeziříčské ulici, u třebíčských jatek a otáčí se na Nových Dvorech.

Tento jízdní řád je zatím zkušební a jízdné činí 60 haléřů.

Tep Boroviny informuje o zahájení místní dopravy v Třebíči v r. 1954

První autobus místní dopravy v Třebíči na lince Nové Dvory—Borovina

Zahájení provozu místní dopravy

V padesátých letech minulého století se celý svět stále vzpamatovával z hrůz druhé světové války, probíhala studená válka, v Československu se KSČ pevnou rukou chopila vlády a naše politická orientace směřovala k Sovětskému svazu. Pro dopravní odvětví mělo velký význam sestrojení automatické převodovky, která do budoucna výrazně ovlivnila vývoj všech druhů silničních vozidel.

V poválečném období zažívala Praha rozmach tramvajové dopravy, v Jihlavě slavnostně zahájili provoz trolejbusů a v Třebíči se mohli obyvatelé svést první linkou místní dopravy[1] vedoucí z Boroviny, přes tehdejší Gottwaldovo náměstí[2] na Nové Dvory a zpět. Stalo se tak 1. prosince 1954.

Historicky první autobus místní dopravy v Třebíči. Na snímku je zachycen autobus Škoda 706 RO v typickém červeno-bílém nátěru. V počátečním provozu byly nejvýraznějším znakem autobusu určeného pro městskou dopravu dvoje dveře (dříve autobusy disponovaly pouze prostředními dveřmi).

[1] *místní doprava – synonymum pro městskou dopravu*
[2] *Gottwaldovo náměstí – dnešní Karlovo náměstí*

Trasa vedoucí z Boroviny na Nové Dvory měla celkem jedenáct zastávek. Provozní doba byla cca 12 hodin od 7:00 do 19:00, přičemž poslední spoj jedoucí z Nových Dvorů v 18:50 byl ukončen již na Gottwaldově náměstí. Denně vyjelo na linku 6 párů spojů a jízdné do centra města činilo 60 haléřů.

Dopravu zajišťoval autobus Škoda 706 RO, který byl dodán v tradičním červeno-bílém městském nátěru. Jednalo se o dvoudveřový městský autobus vyráběný v Československu v letech 1947–1958. Výrobcem vozů byla společnost Karosa, avšak produkt nesl označení Škoda podle stejnojmenného výrobce motorů použitých v těchto modelech. V historickém měřítku se jednalo o velice úspěšný typ autobusu, neboť bylo vyrobeno více než 13 000 kusů. Autobusy byly exportovány mimo jiné do NDR, Turecka či Sýrie.

Prvním řidičem místní dopravy byl pan Vlastimil Horečka, s nímž se zanedlouho začal ve službě střídat pan Preisner. Prvním šoférem, který trvale jezdil na lince Borovina – Nové Dvory, byl pan Josef „Šafář“ Dvořák.

Již před zahájením pravidelného provozu došlo ke komplikaci. Při zabudovávání zastávkového označníku do země u „Dělňáku“[1] byl přetržen kabel elektrického vedení a tato nehoda pak způsobila na více než jeden týden výpadek dodávky elektřiny v polovině města.

Pan Rudolf Filípek zachycený při výměně kola u autobusu Škoda 706 RO.

[1] *Dělňák - dělnický dům, který stával na ulici Smila Osovského*

Po vyhodnocení zkušebního provozu byla zřízena druhá linka místní dopravy vedoucí z Týna, přes Gottwaldovo náměstí do čtvrti Horka-Domky. V Týně byla vytvořena na dnešní poměry vcelku netradiční točna – autobusy se otáčely kolem kapličky na ulici Táborská. Naopak ve čtvrti Horka-Domky nebyla vytvořena žádná speciální točna pro autobusy a k pomyslnému otáčení docházelo průjezdem okolních ulic.

Provoz na nové lince zajišťoval autobus Karosa T 500 HB, který však měl na rozdíl od prvního autobusu pouze přední dveře. Vůz byl konstruován pro provoz na náročných horských cestách, na což poukazovala zkratka HB – „horský bus“. Na autobusu vyráběném v 50. letech 20. století se podílely firmy Karosa a Tatra, ale z důvodu vysoké poruchovosti se tyto autobusy v provozu příliš neosvědčily a byly většinou vyřazeny již v první polovině 60. let.

Autobus Karosa T 500 HB jezdící převážně na lince z Týna do čtvrti Horka-Domky a pan Trnka na ulici Engelsova[1].

[1] *Engelsova – dřívější název ulice Demlova*

Autobusy Karosa T 500 HB nebyly příliš komfortní, a tak se v nich automechanici všemožně snažili zvýšit kulturu cestování. Aby zvýšili teplotu uvnitř vozidla, prodloužili výfukovou rouru a vedli ji vnitřkem autobusu do přední části, kde ji ukončili. Dosáhlo se tak podstatně kvalitnějšího vytopení vozu za pomoci horkých plynů procházejících výfukem podél celého autobusu.

V době zahájení provozu místní dopravy byly v autobusech přítomny také průvodčí, jmenovitě paní Cypriánová a paní Dančáková. Stanoviště průvodčí se nacházelo na plošině u zadních dveří autobusu, které sloužily převážně k nástupu cestujících. Z dostupných zdrojů víme, že v začátcích městské dopravy jezdili též řidiči Svat, Melek, Štefan, Nováček, Trnka a Zejda. Zvláště o panu Melkovi se dodnes vypráví krásné úsměvné historky, které by se dnes jen těžko opakovaly.

Snímek interiéru autobusu Škoda 706 RTO. Před zadními dveřmi vidíme místo pro průvodčí, které bylo jako jediné otočené kolmo na směr jízdy. Na fotografii z roku 1958 paní Dančáková.

Paní Dančáková měla vskutku netradiční povolání. V padesátých letech 20. století se vyučila automechanikem a pracovala v dílnách třebíčského závodu ČSAD Třebíč. Později začala střídat paní Cypriánovou na linkách místní dopravy jako průvodčí.

Šofér Jarda Melek byl úžasně klidný člověk, který nikdy nespěchal, pořád se usmíval a nikdy nikomu neujel. Jednou jel pan Melek s „kejvačkou[1]“ po Stařečce okolo „Zonky“ a jedna paní ho poprosila: „Pane šofér, mohl byste mi zastavit u rybárny? Já se podívám, jestli dostali náklepky[2].“ Pan řidič samozřejmě zastavil, paní se šla podívat, po chvíli se vrátila zpět do autobusu a povídá: „Mohl byste mi prosím vrátit těch 60 haléřů? Dostali náklepky.“ Pan Melek ani nemrkl a s úsměvem vrátil oné paní 60 haléřů…

Jindy zase na autobus mávala u jatek babka s kozou. Pan šofér samozřejmě zastavil, naložil babku i s kozou a jeli dál. Jenže co se nestalo. Jak to tak už někdy bývá, koza udělala v autobuse bobky. Paní se omlouvala, lamentovala, koze nadávala a pan Melek jen s úsměvem řekl: „Dneska končím ve 3 hodiny, tak si to přijďte na garáže uklidit.“

Na snímku autobus Škoda 706 RO. Vpravo bývalý technik ČSAD pan Bohumil Blažek.

[1] *kejvačka – lidový název pro městskou dopravu*
[2] *náklepky – kazová vajíčka*

60. léta ve znamení ČSAD

Šedesátá léta dvacátého století se v Československu nesla ve znamení postupného uvolňování společenské situace. Vrcholem byl rok 1968 a s ním spojené Pražské jaro přerušené obsazením státu vojsky Varšavské smlouvy, po němž následovalo období normalizace. V dopravě došlo k nárůstu elektrifikovaných železničních tratí a vybudování mnoha nových trolejbusových provozů. K Třebíči byly v roce 1960 připojeny dvě blízké obce – Týn a Řípov.

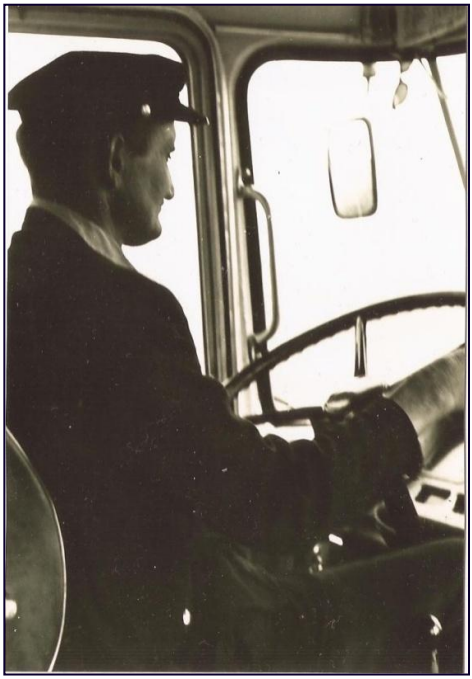
Od roku 1960 postupně docházelo k rozšiřování sítě linek a navyšování počtu autobusů. O tři roky později vznikl třebíčský dopravní závod jako jeden z patnácti dopravních závodů brněnského národního podniku Československé státní automobilové dopravy (ČSAD). V té době měl podnik zajišťující veškerou autobusovou dopravu v regionu k dispozici asi 180 autobusů značek Škoda, Karosa či Praga.

Fotografie dokumentující dva autobusy Škoda 706 RO a autobus Praga NDO na Gottwaldově náměstí.

Nedlouho po vzniku ČSAD Třebíč dosáhlo několik řidičů mety 500 000 km bez nehod. Dotyční řidiči byli oceňováni odznaky, na nichž byl uveden počet najetých kilometrů bez nehod. Později se toto číslo u některých šoférů zastavilo na cifře 2 000 000 km.

Od zahájení provozu místní dopravy sloužilo Gottwaldovo náměstí mimo jiné jako autobusové nádraží. S odstupem času můžeme říci, že to nebylo zrovna šťastné řešení, neboť staré autobusy produkovaly velké množství výfukových plynů, které po každém odjezdu naprosto zamořily prostor centra města. Na denním pořádku bylo i velké množství oleje vytékající z motorů na vozovku. Situace se změnila až v roce 1965, kdy bylo rozhodnuto o rozsáhlé rekonstrukci Gottwaldova náměstí, a tak se během stavebních prací autobusové nádraží dočasně přesunulo do lokality Hanělovy ulice[1]. Dodnes můžeme v blízkosti státního gymnázia najít starou zásobní nádrž na pohonné hmoty jako pozůstatek bývalé čerpací stanice.

Škoda 706 RO a šofér Josef Kotrba



Řidič Jaroslav Melek za volantem autobusu Ikarus 630

[1] *Hanělova ulice – dnešní Masarykovo náměstí*

Vyrovnané autobusy na Gottwaldově náměstí. Zde stávaly autobusy až do velké rekonstrukce náměstí probíhající v letech 1965–1967.

Po necelých deseti letech provozu došlo k dalšímu rozšíření místní dopravy. Byla zavedena třetí linka vedoucí z Boroviny, přes Gottwaldovo náměstí na sídliště Horka-Domky, kde měly autobusy konečnou u dnešní ZŠ Horka-Domky Václavské náměstí. Tím bylo docíleno základní obslužnosti Třebíče. Nejpozději od roku 1968 byly zavedeny linky místní dopravy i do přilehlých obcí – Starče, Mastníku, Budíkovic a Ptáčova. Funkce průvodčích byla zrušena pravděpodobně v roce 1971.

Od roku 1958 byly vyráběny autobusy Škoda 706 RTO, jejichž zástupce jezdil i v Třebíči na lince Borovina – Nové Dvory, kde nahradil starší typ Škoda 706 RO. Ten byl převeden na linku Horka-Domky – Borovina. Třetí vůz místní dopravy, Karosa T 500 HB, zajišťoval dopravu na lince mezi čtvrtěmi Horka-Domky a Týn.

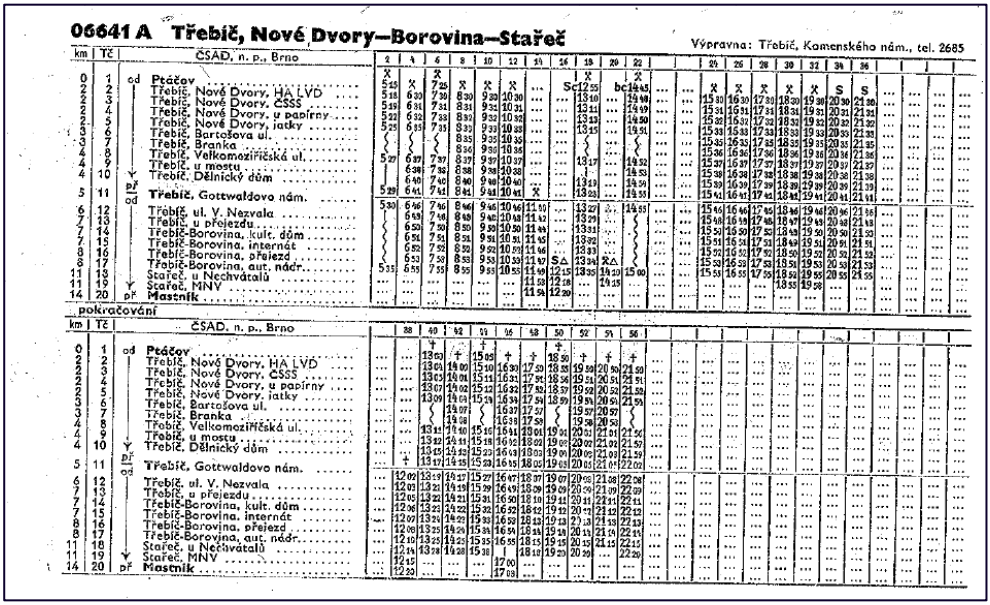
Třebíčský zástupce byl dodán v klasickém městském červeno-bílém laku. Po několika letech provozu byl poslán na generální opravu a vrátil se změněn téměř k nepoznání. Autobus dostal nový lak, jenž se od původního odlišoval tmavším odstínem červené barvy i jiným uspořádáním pruhů, a tak dostal po návratu do provozu přezdívku „masna“.

Řidič Jaroslav Melek před novým autobusem Škoda 706 RTO

Vůz byl vyroben v podniku Karosa ve Vysokém Mýtu a postaven na podvozku LIAZ, který byl použit i v autobusech typu Škoda 706 RO. Oba typy autobusu se od sebe lišily několika exteriérovými a interiérovými inovacemi. Byly především zaobleny karosářské linie, podle nichž se pro tento autobus vžilo označení „okurka“ či „vajíčko“. Z historického hlediska je vůz považován za velice úspěšný, neboť se za 14 let výroby zkonstruovalo 14 969 vozů, které byly prodány i do Egypta, Kuby či Afghánistánu.

Autobus zachycený na horní straně Gottwaldova náměstí v srpnu roku 1968 během okupace Československa vojsky Varšavské smlouvy.

Autobus Škoda 706 RTO již po generální opravě a v novém laku s šoférem panem Trnkou.



06641 A Třebíč, Nové Dvory—Borovina—Stařeč

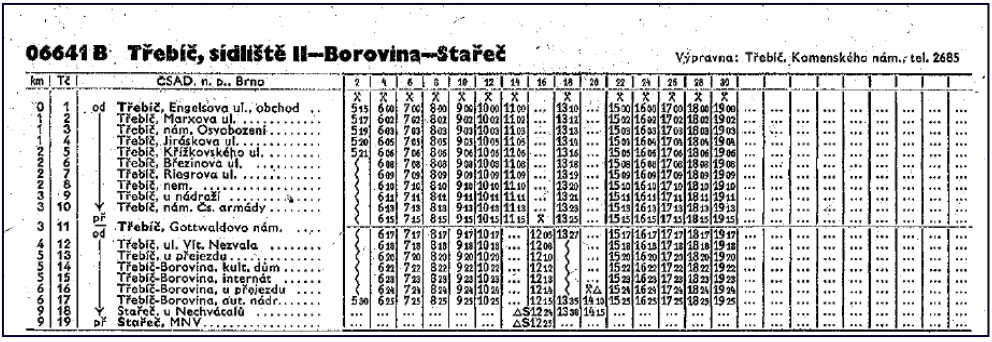
Výpravna: Třebíč, Komenského nám., tel. 2685

km	Tč		ČSAD, n. p., Brno	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22		24	26	28	30	32	34	36
0	1	od	Ptáčov	X		X						X										
2	2		Třebíč, Nové Dvory, HA LVD	5 45	X	7 25	X	X	X	...	Sc 12 55		bc 14 45		...	X	X	X	X	X	S	S
2	3		Třebíč, Nové Dvory, CSSS	5 48	6 30	7 30	8 30	9 30	10 30	...	...	13 10	...	14 48	...	15 30	16 30	17 30	18 30	19 30	20 30	21 30
2	4		Třebíč, Nové Dvory, u papírny	5 49	6 31	7 31	8 31	9 31	10 31	...	...	13 11	...	14 49	...	15 31	16 31	17 31	18 31	19 31	20 31	21 31
2	5		Třebíč, Nové Dvory, jatky	5 52	6 32	7 32	8 32	9 32	10 32	...	...	13 13	...	14 50	...	15 32	16 32	17 32	18 32	19 32	20 32	21 32
3	6		Třebíč, Bartošova ul.	5 25	6 35	7 35	8 35	9 35	10 35	...	...	13 15	...	14 51	...	15 33	16 33	17 33	18 33	19 33	20 33	21 33
3	7		Třebíč, Branka				8 36	9 36	10 36	...	...		...		...	15 35	16 35	17 35	18 35	19 35	20 35	21 35
4	8		Třebíč, Velkomoziřišká ul.	5 27	6 37	7 37	8 37	9 37	10 37	...	...	13 17	...	14 52	...	15 36	16 36	17 36	18 36	19 36	20 36	21 36
4	9		Třebíč, u mostu		6 38	7 38	8 38	9 38	10 38	...	...		...	14 53	...	15 37	16 37	17 37	18 37	19 37	20 37	21 37
4	10		Třebíč, Dělnický dům		6 40	7 40	8 40	9 40	10 40	...	...	13 19	...	14 54	...	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	21 38
5	11	př		5 29	6 41	7 41	8 41	9 41	10 41	X	...	13 23	...	14 55	...	15 39	16 39	17 39	18 39	19 39	20 39	21 39
		od	Třebíč, Gottwaldovo nám.													15 41	16 41	17 41	18 41	19 41	20 41	21 41
6	12		Třebíč, ul. V. Nezvala	5 30	6 46	7 46	8 46	9 46	10 46	11 10	...	13 27	X	14 58	...	15 46	16 46	17 46	18 46	19 46	20 46	21 46
7	13		Třebíč, u přejezdu		6 48	7 48	8 48	9 48	10 48	11 12	...	13 29	...		...	15 48	16 48	17 48	18 48	19 48	20 48	21 48
7	14		Třebíč-Borovina, kult. dům		6 50	7 50	8 50	9 50	10 50	11 14	...	13 31	...		...	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50
7	15		Třebíč-Borovina, internát		6 52	7 52	8 52	9 52	10 52	11 16	...	13 32	...		...	15 51	16 51	17 51	18 51	19 51	20 51	21 51
8	16		Třebíč-Borovina, přejezd		6 53	7 53	8 53	9 53	10 53	11 17	S △	13 34	X △		...	15 52	16 52	17 52	18 52	19 52	20 52	21 52
8	17		Třebíč-Borovina, aut. nádr.	5 35	6 55	7 55	8 55	9 55	10 55	11 19	12 15	13 35	14 10	15 00	...	15 53	16 53	17 53	18 53	19 53	20 53	21 53
11	18		Stařeč, u Nechvátalů							11 23	12 18	...	14 15		...	15 55	16 55	17 55	18 55	19 55	20 55	21 55
11	19		Stařeč, MNV							11 24	12 20				...				18 55	19 58		
14	20	př	Mastník																			

...pokračování

km	Tč		ČSAD, n. p., Brno	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56
0	1	od	Ptáčov										
2	2		Třebíč, Nové Dvory, HA LVD	...	13 03	+	15 55	+	+	18 50	+	+	+
2	3		Třebíč, Nové Dvory, CSSS	...	13 01	14 00	15 10	16 30	17 30	18 35	19 30	20 30	21 30
2	4		Třebíč, Nové Dvory, u papírny	...	13 03	14 01	15 11	16 31	17 31	18 36	19 31	20 31	21 31
2	5		Třebíč, Nové Dvory, jatky	...	13 07	14 02	15 12	16 32	17 32	18 37	19 32	20 32	21 32
3	6		Třebíč, Bartošova ul.	...	13 09	14 04	15 14	16 34	17 34	18 39	19 34	20 34	21 34
3	7		Třebíč, Branka			14 06		16 36	17 36		19 36	20 36	
4	8		Třebíč, Velkomoziřišká ul.	...	13 11	14 10	15 16	16 41	17 41	18 41	19 41	20 41	21 41
4	9		Třebíč, u mostu	...	13 12	14 11	15 18	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 42
4	10		Třebíč, Dělnický dům	...	13 15	14 12	15 19	16 43	17 43	18 43	19 43	20 43	21 43
5	11	př		...	13 17	14 15	15 21	16 45	17 45	18 45	19 45	20 45	21 45
		od	Třebíč, Gottwaldovo nám.	...	13 20	14 17	15 27	16 47	17 47	18 47	19 47	20 48	21 48
6	12		Třebíč, ul. V. Nezvala	...	13 23	14 19	15 29	16 49	17 49	18 49	19 49	20 49	21 49
7	13		Třebíč, u přejezdu	...	13 22	14 21	15 31	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50
7	14		Třebíč-Borovina, kult. dům	...	13 24	14 22	15 32	16 52	17 52	18 52	19 52	20 52	21 52
7	15		Třebíč-Borovina, internát	...	13 27	14 24	15 33	16 53	17 53	18 53	19 53	20 53	21 53
8	16		Třebíč-Borovina, přejezd	...	13 28	14 25	15 34	16 54	17 54	18 54	19 54	20 54	21 54
8	17		Třebíč-Borovina, aut. nádr.	...	13 30	14 26	15 36	16 55	17 55	18 55	19 55	20 55	21 55
11	18		Stařeč, u Nechvátalů	...	13 35	14 31	15 41	16 59	17 59	18 59	19 59	20 59	21 59
11	19		Stařeč, MNV	...	13 36	14 32	15 42	17 00					
14	20	př	Mastník	...	13 39			17 03					

Jízdní řád z roku 1968. Linka A spojovala Nové Dvory a Borovinu. Vybrané spoje obsluhovaly též Ptáčov, Stařeč a Mastník.

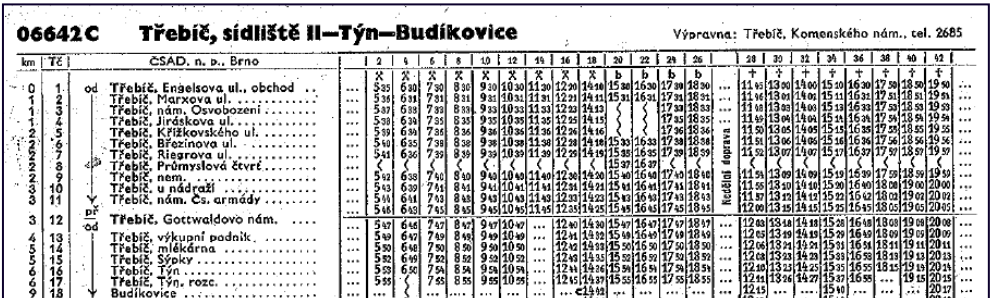


06641 B Třebíč, sidliště II—Borovina—Stařeč

Výpravna: Třebíč, Komenského nám., tel. 2685

km	Tč		ČSAD, n. p., Brno	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
0	1	od	Třebíč, Engelsova ul., obchod	X	X	X	X	X	X			X		X	X	X	X	X
1	2		Třebíč, Marxova ul.	5 15	6 00	7 00	8 00	9 00	10 00	11 00	...	13 10	...	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00
1	3		Třebíč, nám. Osvobození	5 17	6 02	7 02	8 02	9 02	10 02	11 02	...	13 12	...	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02
1	4		Třebíč, Jiráskova ul.	5 19	6 03	7 03	8 03	9 03	10 03	11 03	...	13 13	...	15 03	16 03	17 03	18 03	19 03
1	5		Třebíč, Křížkovského ul.	5 20	6 05	7 05	8 05	9 05	10 05	11 05	...	13 14	...	15 05	16 05	17 05	18 05	19 05
2	6		Třebíč, Březinova ul.	5 21	6 06	7 06	8 06	9 06	10 06	11 06	...	13 16	...	15 06	16 06	17 06	18 06	19 06
2	7		Třebíč, Riegrova ul.	5 22	6 08	7 08	8 08	9 08	10 08	11 08	...	13 18	...	15 08	16 08	17 08	18 08	19 08
2	8		Třebíč, nem.	5 23	6 09	7 09	8 09	9 09	10 09	11 09	...	13 19	...	15 09	16 09	17 09	18 09	19 09
3	9		Třebíč, u nádraží	5 25	6 10	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	...	13 20	...	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10
3	10	▼	Třebíč, nám. Čs. armády	5 27	6 11	7 11	8 11	9 11	10 11	11 11	...	13 21	...	15 11	16 11	17 11	18 11	19 11
		př		5 28	6 13	7 13	8 13	9 13	10 13	11 13	...	13 23	...	15 13	16 13	17 13	18 13	19 13
3	11	od	Třebíč, Gottwaldovo nám.		6 15	7 15	8 15	9 15	10 15	11 15	X	13 25	...	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15
4	12		Třebíč, ul. Víc. Nezvala	...	6 17	7 17	8 17	9 17	10 17	...	12 06	13 27	...	15 17	16 17	17 17	18 17	19 17
5	13		Třebíč, u přejezdu	...	6 18	7 18	8 18	9 18	10 18	...	12 08		...	15 18	16 18	17 18	18 18	19 18
5	14		Třebíč-Borovina, kult. dům	...	6 20	7 20	8 20	9 20	10 20	...	12 10		...	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20
5	15		Třebíč-Borovina, internát	...	6 22	7 22	8 22	9 22	10 22	...	12 12		...	15 22	16 22	17 22	18 22	19 22
6	16		Třebíč-Borovina, přejezd	...	6 23	7 23	8 23	9 23	10 23	...	12 13		...	15 23	16 23	17 23	18 23	19 23
6	17		Třebíč-Borovina, aut. nádr.	...	6 24	7 24	8 24	9 24	10 24	...	12 15		X △	15 24	16 24	17 24	18 24	19 24
9	18	▼	Stařeč, u Nechvátalů	5 30	6 25	7 25	8 25	9 25	10 25	...	12 15	13 35	14 10	15 25	16 25	17 25	18 25	19 25
9	19	př	Stařeč, MNV	...	...					...	△S 12 24	13 36	14 15	...				
											△S 12 25							

Linka B obsluhující čtvrtě Horka-Domky a Borovina. Vybrané spoje zajížděly i do Starče.



06642 C Třebíč, sidliště II—Týn—Budíkovice

Výpravna: Třebíč, Komenského nám., tel. 2685

km	Tč		ČSAD, n. p., Brno	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42
0	1	od	Třebíč, Engelsova ul., obchod	...	X	X	X	X	X	X	X	X	b	b	b	b	+	+	+	+	+	+	+	+
1	2		Třebíč, Marxova ul.	...	5 35	6 30	7 30	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	14 16	15 30	16 30	17 30	18 30	...	11 45	13 00	14 00	15 10	16 30	17 30	18 30	19 50
1	3		Třebíč, nám. Osvobození	...	5 36	6 31	7 31	8 31	9 31	10 31	11 31	12 31	14 11		16 31	17 31	18 31	...	11 46	13 01	14 01	15 11	16 31	17 31	18 31	19 51
1	4		Třebíč, Jiráskova ul.	...	5 37	6 33	7 33	8 33	9 33	10 33	11 33	12 33	14 13				18 33	...	11 48	13 03	14 03	15 13	16 33	17 33	18 33	19 53
1	5		Třebíč, Křížkovského ul.	...	5 38	6 34	7 35	8 35	9 35	10 35	11 35	12 35	14 15				18 35	...	11 49	13 04	14 04	15 14	16 34	17 34	18 34	19 54
2	5		Třebíč, Březinova ul.	...	5 39	6 36	7 36	8 36	9 36	10 36	11 36	12 36	14 16			17 36	18 36	...	11 50	13 05	14 05	15 15	16 35	17 35	18 35	19 55
2	6		Třebíč, Riegrova ul.	...	5 40	6 35	7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	14 18	15 33	16 33	17 38	18 38	...	11 51	13 06	14 06	15 16	16 36	17 36	18 36	19 56
2	7		Třebíč, nem.	...	5 41	6 36	7 39	8 39	9 39	10 39	11 39	12 39	14 19	15 35	16 35	17 39	18 39	...	11 52	13 07	14 07	15 17	16 37	17 37	18 37	19 57
2	8	◁	Třebíč, Průmyslová čtvrť	...										15 37	16 37			...								
2	9		Třebíč, nem.	...	5 42	6 38	7 40	8 40	9 40	10 40	11 40	12 40	14 20	15 40	16 40	17 40	18 40	...	11 54	13 09	14 09	15 19	16 39	17 39	18 39	19 59
3	10		Třebíč, u nádraží	...	5 43	6 39	7 41	8 41	9 41	10 41	11 41	12 41	14 21	15 41	16 41	17 41	18 41	...	11 55	13 10	14 10	15 20	16 40	18 00	19 00	20 00
3	11	▼	Třebíč, nám. Čs. armády	...	5 44	6 41	7 43	8 43	9 43	10 43	11 43	12 43	14 23	15 43	16 43	17 43	18 43	...	11 57	13 12	14 12	15 22	16 42	18 02	19 02	20 02
		př		...	5 46	6 43	7 45	8 45	9 45	10 45	11 45	12 45	14 25	15 45	16 45	17 45	18 45	...	12 00	13 15	14 15	15 25	16 45	18 05	19 05	20 05
		od	Třebíč, Gottwaldovo nám.	...	5 47	6 46	7 47	8 47	9 47	10 47	...	12 40	14 30	15 47	16 47	17 47	18 47	...	12 03	13 18	14 18	15 28	16 48	18 08	19 08	20 08
4	13		Třebíč, výkupní podnik	...	5 49	6 47	7 49	8 49	9 49	10 49	...	12 41	14 32	15 49	16 49	17 49	18 49	...	12 05	13 19	14 19	15 29	16 49	18 09	19 09	20 09
5	14		Třebíč, mlékárna	...	5 50	6 48	7 50	8 50	9 50	10 50	...	12 42	14 33	15 50	16 50	17 50	18 50	...	12 06	13 21	14 21	15 31	16 51	18 11	19 11	20 11
5	15		Třebíč, Týn	...	5 51	6 50	7 52	8 52	9 52	10 52	...	12 44	14 35	15 52	16 52	17 52	18 52	...	12 08	13 23	14 23	15 33	16 53	18 13	19 13	20 13
6	16		Třebíč, Týn	...	5 53	6 50	7 54	8 54	9 54	10 54	...	12 44	14 36	15 54	16 54	17 54	18 54	...	12 10	13 25	14 25	15 35	16 55	18 15	19 15	20 15
6	17		Třebíč, Týn, rozc.	...	5 55		7 55	8 55	9 55	10 55	...	12 45	14 37	15 55	16 55	17 55	18 55	...	12 11	13 26	14 27	15 37	16 58	...	19 15	20 15
9	18	▼	Budíkovice	...									c 14 42					...	12 15			15 40				20 17
10	19	př	Okřešice	...		c 6 55							c 14 45					...	12 18			15 42				20 19

Čtvrtě Horka-Domky a Týn se závlekem do Budíkovic a Okřešic obsluhovala linka C.

Autobus Škoda 706 RTO a průvodčí paní Cypriánová, řidič pan Trnka a průvodčí paní Dančáková.

70. léta a největší rozmach MHD

Po neúspěšné snaze o socialismus s lidskou tváří se Československo opět vrátilo k totalitnímu režimu. Margaret Tacherová se stala vůbec první premiérkou Spojeného království a prezidentem Československé socialistické republiky byl Gustáv Husák. V Praze byl roku 1974 slavnostně zprovozněn první úsek metra linky C a Třebíč zažila dosud největší rozvoj ve své historii. Souběžně se zahájením výstavby Jaderné elektrárny Dukovany v roce 1978 došlo k vybudování nových panelákových sídlišť především v severní části města.

S územním rozvojem Třebíče se ruku v ruce rozšířil i provozu místní dopravy, neboť se za novými pracovními příležitostmi přistěhovalo velké množství lidí a počet obyvatel Třebíče se téměř zdvojnásobil. Proto byl zvýšen počet linek MHD z původních tří na sedm a nové linky obsluhovaly vzniklá sídliště v severní části, jež se nacházela vzhledem k centru města ve značném výškovém převýšení.

Pohled od Lorenzovy vinárny[1] k Prasečímu plácku[2] na část čtvrti Stařečka ještě před zbudováním současného autobusového nádraží. Uprostřed fotografie vidíme výdejnu ČSAD a vlevo nahoře požární stanici s věží na sušení hadic.

[1] *Pohled od Lorenzovy vinárny – pohled z Jihlavské brány*

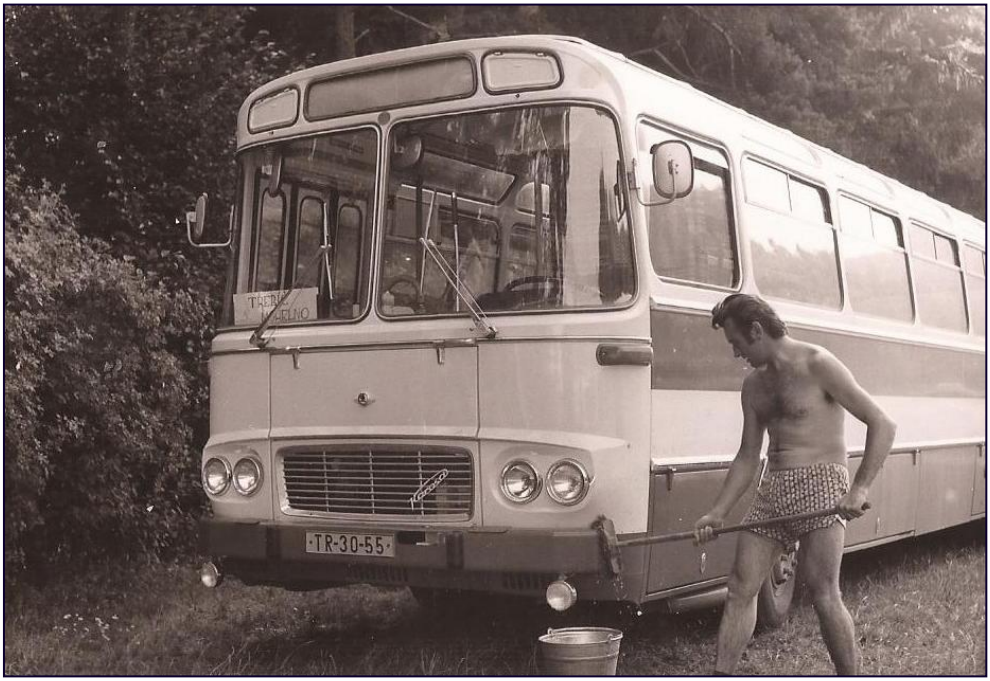
[2] *Prasečí plácek – lidové označení prostoru dnešního autobusového nádraží*

Zásadní změnou prošla místní doprava 1. 6. 1977. V tomto roce se místní doprava v Třebíči oficiálně stala městskou dopravou. Změny bylo dosaženo zavedením jednotného tarifu, který byl stanoven na 1 Kč/jízdu, a rozšířením počtu linek, jejichž trasy už začaly připomínat současný stav. Interval mezi spoji na nejvytíženějších linkách byl stanoven na jednu hodinu; jednalo se o spoje mezi čtvrtěmi Borovina – Horka Domky, Horka Domky – Týn a Nové Dvory – Borovina. Poté, co přestaly jezdit průvodčí na linkách místní dopravy, si cestující začali kupovat lístky přímo u řidiče. Z dostupných zdrojů víme, že nejpozději k roku 1979 došlo k dalšímu rozšíření MHD na území Třebíče, počet linek se zvýšil na 9 a v souvislosti se zavedením nových spojů byl rozšířen vozový park na deset autobusů. V majetku ČSAD Třebíč převládaly autobusy Škoda 706 RO a novější vozy Škoda 706 RTO. Tato vozidla se stala posledními škodováckými autobusy, kterými se mohli cestující v Třebíči svézt. Jejich provoz byl ukončen v 80. letech.

Pohled ze 70. let na autobusové zastávky v místě současného autobusového nádraží. V pozadí autobus Škoda 706 RTO.

V roce 1972 byla ukončena výroba městského autobusu Škoda 706 RTO, jenž byl nahrazen autobusem Karosa ŠM 11. Po dlouhé době se jednalo o model, který nesl značku Karosa, přestože byly dříve dodané třebíčské autobusy rovněž vyrobeny v tomto podniku.

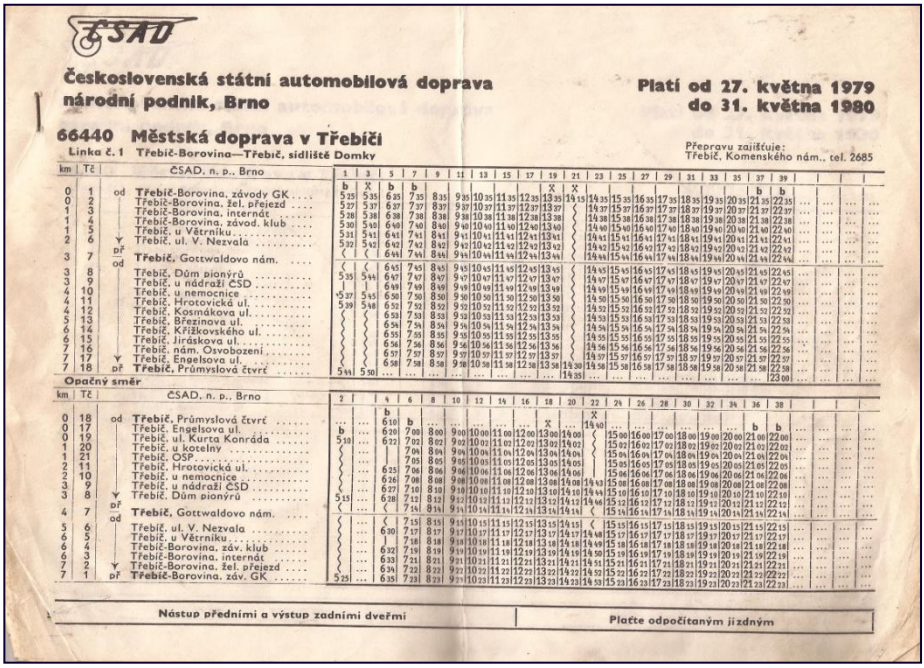
První autobusy Karosa ŠM 11 byly dodány i do Třebíče a zahájily v městské dopravě více než čtyřicet let provozu této značky. Karosa ŠM 11 se od autobusu Škoda 706 RTO lišila zcela odlišnou koncepcí. Zásadní změnou bylo použití samonosné konstrukce, umístění motoru do středu autobusu a troje rolovací dveře, které lépe odpovídaly podmínkám městské dopravy. Zajímavostí u výroby řady ŠM bylo, že některé použité součástky pocházely ze západní Evropy, což bylo v 70. letech vcelku neobvyklé. Autobusy se standardně dodávaly v klasickém městském schématu ČSAD, tj. karoserie bílé barvy se dvěma červenými pruhy. Z dostupných informací známe tři autobusy typu Karosa ŠM 11, které byly v Třebíči provozovány.



Jeden z autobusů Karosa ŠM 11 provozovaných na linkách MHD Třebíč a řidič Vlastimil Zahrádka umývající svůj autobus.

Linkový autobus Karosa ŠL 11 příležitostně provozován na linkách MHD Třebíč. Od modelu Karosa ŠM 11 se lišil jiným typem sedaček a pouze dvěma dveřmi.

Autobus Škoda 706 RTO projíždějící dolní stranou Gottwaldova náměstí



ČSAD

Československá státní automobilová doprava
národní podnik, Brno

Platí od 27. května 1979
do 31. května 1980

66440 Městská doprava v Třebíči

Linka č. 1 Třebíč-Borovina—Třebíč, sídliště Domky

Přepravu zajišťuje:
Třebíč, Komenského nám., tel. 2685

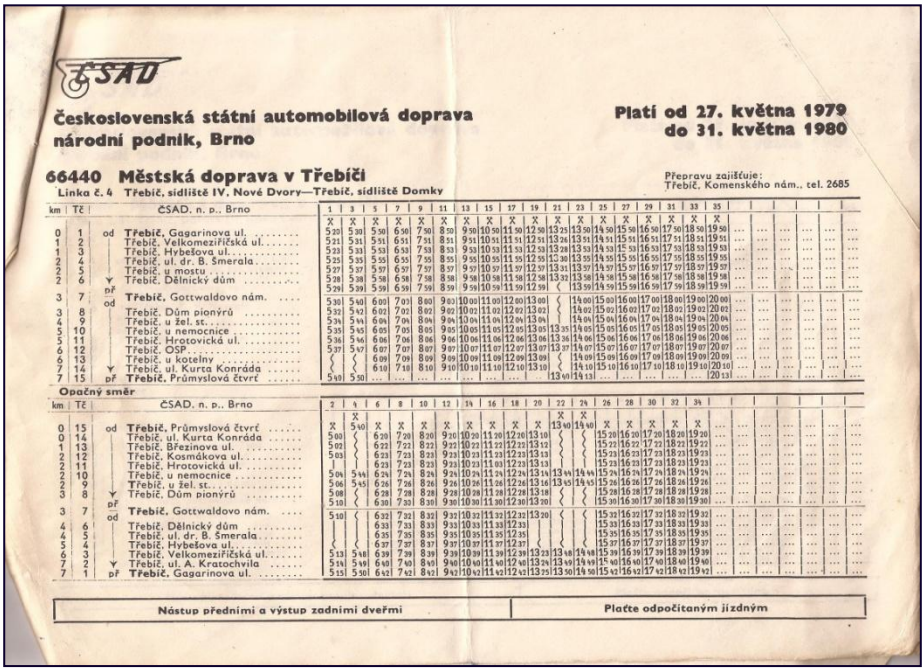
km	Tč		ČSAD, n. p., Brno	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39
				b	X	b	b						X	X								b	b
0	1	od	Třebíč-Borovina, závody GK	5 25	5 35	6 25	7 35	8 35	9 35	10 35	11 35	12 35	13 35	14	14 35	15 35	16 35	17 35	18 35	19 35	20 35	21 35	22 35
0	2		Třebíč-Borovina, žel. přejezd	5 27	5 37	6 27	7 37	8 37	9 37	10 37	11 37	12 37	13 37		14 37	15 37	16 37	17 37	18 37	19 37	20 37	21 37	22 37
1	3		Třebíč-Borovina, internát	5 28	5 38	6 28	7 38	8 38	9 38	10 38	11 38	12 38	13 38		14 38	15 38	16 38	17 38	18 38	19 38	20 38	21 38	22 38
1	4		Třebíč-Borovina, závod. klub	5 30	5 40	6 40	7 40	8 40	9 40	10 40	11 40	12 40	13 40		14 40	15 40	16 40	17 40	18 40	19 40	20 40	21 40	22 40
1	5		Třebíč, u Větrníku	5 31	5 41	6 41	7 41	8 41	9 41	10 41	11 41	12 41	13 41		14 41	15 41	16 41	17 41	18 41	19 41	20 41	21 41	22 41
2	6	↘	Třebíč, ul. V. Nezvala	5 32	5 42	6 42	7 42	8 42	9 42	10 42	11 42	12 42	13 42		14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 42	20 42	21 42	22 42
		př		⟨	⟨	6 44	7 44	8 44	9 44	10 44	11 44	12 44	13 44		14 44	15 44	16 44	17 44	18 44	19 44	20 44	21 44	22 44
3	7		**Třebíč**, Gottwaldovo nám.																				
		od		⟨	⟨	6 45	7 45	8 45	9 45	10 45	11 45	12 45	13 45		14 45	15 45	16 45	17 45	18 45	19 45	20 45	21 45	22 45
3	8		Třebíč, Dům pionýrů	5 35	5 45	6 47	7 47	8 47	9 47	10 47	11 47	12 47	13 47		14 47	15 47	16 47	17 47	18 47	19 47	20 47	21 47	22 47
3	9		Třebíč, u nádraží ČSD	↓	↓	6 49	7 49	8 49	9 49	10 49	11 49	12 49	13 49		14 49	15 49	16 49	17 49	18 49	19 49	20 49	21 49	22 49
4	10		Třebíč, u nemocnice	5 37	5 47	6 50	7 50	8 50	9 50	10 50	11 50	12 50	13 50		14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50	21 50	22 50
4	11		Třebíč, Hrotovická ul.	5 39	5 49	6 52	7 52	8 52	9 52	10 52	11 52	12 52	13 52		14 52	15 52	16 52	17 52	18 52	19 52	20 52	21 52	22 52
4	12		Třebíč, Kosmákova ul.	⟨	⟨	6 53	7 53	8 53	9 53	10 53	11 53	12 53	13 53		14 53	15 53	16 53	17 53	18 53	19 53	20 53	21 53	22 53
5	13		Třebíč, Březinova ul.	⟨	⟨	6 54	7 54	8 54	9 54	10 54	11 54	12 54	13 54		14 54	15 54	16 54	17 54	18 54	19 54	20 54	21 54	22 54
6	14		Třebíč, Křížkovského ul.	⟨	⟨	6 55	7 55	8 55	9 55	10 55	11 55	12 55	13 55		14 55	15 55	16 55	17 55	18 55	19 55	20 55	21 55	22 55
6	15		Třebíč, Jiráskova ul.	⟨	⟨	6 56	7 56	8 56	9 56	10 56	11 56	12 56	13 56		14 56	15 56	16 56	17 56	18 56	19 56	20 56	21 56	22 56
7	16		Třebíč, nám. Osvobození	⟨	⟨	6 57	7 57	8 57	9 57	10 57	11 57	12 57	13 57		14 57	15 57	16 57	17 57	18 57	19 57	20 57	21 57	22 57
7	17	↘	Třebíč, Engelsova ul.	⟨	⟨	6 58	7 58	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58	20 58	21 58	22 58
7	18	př	**Třebíč**, Průmyslová čtvrť	5 41	5 51	...	...	...	...	...	...	...	...	14 35	...	...	...	...	...	...	...	23 00	...

Opačný směr

km	Tč		ČSAD, n. p., Brno	2		4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
						b									X								
0	18	od	**Třebíč**, Průmyslová čtvrť	...	...	6 10	b	...	...	...	...	...	X	...	14 40	...	...	...	...	...	...	b	b
0	17		Třebíč, Engelsova ul.	b	...	6 20	7 00	8 00	9 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	⟨	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00	21 00	22 00
0	19		Třebíč, ul. Kurta Konráda	5 10	...	6 22	7 02	8 02	9 02	10 02	11 02	12 02	13 02	14 02	⟨	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02	21 02	22 02
1	20		Třebíč, u kotelny	⟨	...	↓	7 04	8 04	9 04	10 04	11 04	12 04	13 04	14 04	⟨	15 04	16 04	17 04	18 04	19 04	20 04	21 04	22 04
1	21		Třebíč, OSP	⟨	...	⟨	7 05	8 05	9 05	10 05	11 05	12 05	13 05	14 05	⟨	15 05	16 05	17 05	18 05	19 05	20 05	21 05	22 05
2	11		Třebíč, Hrotovická ul.	⟨	...	6 25	7 06	8 06	9 06	10 06	11 06	12 06	13 06	14 06	⟨	15 06	16 06	17 06	18 06	19 06	20 06	21 06	22 06
2	10		Třebíč, u nemocnice	⟨	...	6 26	7 08	8 08	9 08	10 08	11 08	12 08	13 08	14 08	14 43	15 08	16 08	17 08	18 08	19 08	20 08	21 08	22 08
3	9		Třebíč, u nádraží ČSD	⟨	...	6 27	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	13 10	14 10	14 44	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10	21 10	22 10
3	8	↘	Třebíč, Dům pionýrů	5 13	...	6 28	7 12	8 12	9 12	10 12	11 12	12 12	13 12	14 12	14 46	15 12	16 12	17 12	18 12	19 12	20 12	21 12	22 12
		př		⟨	...	⟨	7 14	8 14	9 14	10 14	11 14	12 14	13 14	14 14	⟨	15 14	16 14	17 14	18 14	19 14	20 14	21 14	22 14
4	7		**Třebíč**, Gottwaldovo nám.																				
		od		⟨	...	⟨	7 15	8 15	9 15	10 15	11 15	12 15	13 15	14 15	⟨	15 15	16 15	17 15	18 15	19 15	20 15	21 15	22 15
5	6		Třebíč, ul. V. Nezvala	⟨	...	6 30	7 17	8 17	9 17	10 17	11 17	12 17	13 17	14 17	14 48	15 17	16 17	17 17	18 17	19 17	20 17	21 17	22 17
6	5		Třebíč, u Větrníku	⟨	...	↓	7 18	8 18	9 18	10 18	11 18	12 18	13 18	14 18	14 49	15 18	16 18	17 18	18 18	19 18	20 18	21 18	22 18
6	4		Třebíč-Borovina, záv. klub	⟨	...	6 32	7 19	8 19	9 19	10 19	11 19	12 19	13 19	14 19	14 50	15 19	16 19	17 19	18 19	19 19	20 19	21 19	22 19
6	3		Třebíč-Borovina, internát	⟨	...	6 33	7 21	8 21	9 21	10 21	11 21	12 21	13 21	14 21	14 51	15 21	16 21	17 21	18 21	19 21	20 21	21 21	22 21
7	2	↘	Třebíč-Borovina, žel. přejezd	⟨	...	6 34	7 22	8 22	9 22	10 22	11 22	12 22	13 22	14 22	14 52	15 22	16 22	17 22	18 22	19 22	20 22	21 22	22 22
7	1	př	**Třebíč**-Borovina, záv. GK	5 25	...	6 35	7 23	8 23	9 23	10 23	11 23	12 23	13 23	14 23	14 53	15 23	16 23	17 23	18 23	19 23	20 23	21 23	22 23

Nástup předními a výstup zadními dveřmi

Plaťte odpočítaným jízdným



ČSAD

Československá státní automobilová doprava
národní podnik, Brno

Platí od 27. května 1979
do 31. května 1980

66440 Městská doprava v Třebíči

Linka č. 4 Třebíč, sídliště IV, Nové Dvory—Třebíč, sídliště Domky

Přepravu zajišťuje:
Třebíč, Komenského nám., tel. 2685

km	Tč		ČSAD, n. p., Brno	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35
				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
0	1	od	**Třebíč**, Gagarinova ul.	5 20	5 30	5 50	6 50	7 50	8 50	9 50	10 50	11 50	12 50	13 25	13 50	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	19 50
1	2		Třebíč, Velkomeziříčská ul.	5 21	5 31	5 51	6 51	7 51	8 51	9 51	10 51	11 51	12 51	13 26	13 51	14 51	15 51	16 51	17 51	18 51	19 51
1	3		Třebíč, Hybešova ul.	5 23	5 33	5 53	6 53	7 53	8 53	9 53	10 53	11 53	12 53	13 28	13 53	14 53	15 53	16 53	17 53	18 53	19 53
2	4		Třebíč, ul. dr. B. Šmerala	5 25	5 35	5 55	6 55	7 55	8 55	9 55	10 55	11 55	12 55	13 30	13 55	14 55	15 55	16 55	17 55	18 55	19 55
2	5		Třebíč, u mostu	5 27	5 37	5 57	6 57	7 57	8 57	9 57	10 57	11 57	12 57	13 31	13 57	14 57	15 57	16 57	17 57	18 57	19 57
2	6	↘	Třebíč, Dělnický dům	5 28	5 38	5 58	6 58	7 58	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 33	13 58	14 58	15 58	16 58	17 58	18 58	19 58
		př		5 29	5 39	5 59	6 59	7 59	8 59	9 59	10 59	11 59	12 59	⟨	13 59	14 59	15 59	16 59	17 59	18 59	19 59
3	7		**Třebíč**, Gottwaldovo nám.																		
		od		5 30	5 40	6 00	7 03	8 03	9 03	10 00	11 00	12 00	13 00	⟨	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 00	20 00
3	8		Třebíč, Dům pionýrů	5 32	5 42	6 02	7 05	8 05	9 02	10 02	11 02	12 02	13 02	⟨	14 02	15 02	16 02	17 02	18 02	19 02	20 02
4	9		Třebíč, u žel. st.	5 34	5 44	6 04	7 04	8 04	9 04	10 04	11 04	12 04	13 04	↓	14 04	15 04	16 04	17 04	18 04	19 04	20 04
5	10		Třebíč, u nemocnice	5 35	5 45	6 05	7 05	8 05	9 05	10 05	11 05	12 05	13 05	13 35	14 05	15 05	16 05	17 05	18 05	19 05	20 05
5	11		Třebíč, Hrotovická ul.	5 36	5 46	6 06	7 06	8 06	9 06	10 06	11 06	12 06	13 06	13 36	14 06	15 06	16 06	17 06	18 06	19 06	20 06
6	12		Třebíč, OSP	5 37	5 47	6 07	7 07	8 07	9 07	10 07	11 07	12 07	13 07	13 37	14 07	15 07	16 07	17 07	18 07	19 07	20 07
6	13		Třebíč, u kotelny	⟨	⟨	6 09	7 09	8 09	9 09	10 09	11 09	12 09	13 09	⟨	14 09	15 09	16 09	17 09	18 09	19 09	20 09
7	14	↘	Třebíč, ul. Kurta Konráda	⟨	⟨	6 10	7 10	8 10	9 10	10 10	11 10	12 10	13 10	⟨	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 10	20 10
7	15	př	**Třebíč**, Průmyslová čtvrť	5 40	5 50	...	...	...	...	...	...	...	...	13 01	14 13	...	...	...	...	...	20 13

Opačný směr

km	Tč		ČSAD, n. p., Brno	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34
					X									X	X					
0	15	od	**Třebíč**, Průmyslová čtvrť	X	5 40	X	X	X	X	X	X	X	X	13 40	14 40	X	X	X	X	X
0	14		Třebíč, ul. Kurta Konráda	5 03	⟨	6 20	7 20	8 20	9 20	10 20	11 20	12 20	13 20	⟨	⟨	15 20	16 20	17 20	18 20	19 20
1	13		Třebíč, Březinova ul.	5 02	⟨	6 22	7 22	8 22	9 22	10 22	11 22	12 22	13 12	⟨	⟨	15 22	16 22	17 22	18 22	19 22
2	12		Třebíč, Kosmákova ul.	5 03	⟨	6 23	7 23	8 23	9 23	10 23	11 23	12 23	13 13	⟨	⟨	15 23	16 23	17 23	18 23	19 23
2	11		Třebíč, Hrotovická ul.		⟨	6 23	7 23	8 23	9 23	10 23	11 23	12 23	13 13	⟨	⟨	15 23	16 23	17 23	18 23	19 23
2	10		Třebíč, u nemocnice	5 04	5 44	6 24	7 24	8 24	9 24	10 24	11 24	12 24	13 14	13 44	14 44	15 24	16 24	17 24	18 24	19 24
2	9		Třebíč, u žel. st.	5 06	5 45	6 26	7 26	8 26	9 26	10 26	11 26	12 26	13 16	13 45	14 45	15 26	16 26	17 26	18 26	19 26
3	8	↘	Třebíč, Dům pionýrů	5 08	⟨	6 28	7 28	8 28	9 28	10 28	11 28	12 28	13 18	⟨	⟨	15 28	16 28	17 28	18 28	19 28
		př		5 10	⟨	6 30	7 30	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	13 20	⟨	⟨	15 30	16 30	17 30	18 30	19 30
3	7		**Třebíč**, Gottwaldovo nám.																	
		od		5 10	⟨	6 32	7 32	8 32	9 32	10 32	11 32	12 32	13 20	⟨	⟨	15 32	16 32	17 32	18 32	19 32
4	6		Třebíč, Dělnický dům	⟨	⟨	6 33	7 33	8 33	9 33	10 33	11 33	12 33		⟨	⟨	15 33	16 33	17 33	18 33	19 33
4	5		Třebíč, ul. dr. B. Šmerala	⟨	⟨	6 35	7 35	8 35	9 35	10 35	11 35	12 35		⟨	⟨	15 35	16 35	17 35	18 35	19 35
5	4		Třebíč, Hybešova ul.	⟨	⟨	6 37	7 37	8 37	9 37	10 37	11 37	12 37		⟨	⟨	15 37	16 37	17 37	18 37	19 37
6	3		Třebíč, Velkomeziříčská ul.	5 13	5 48	6 39	7 39	8 39	9 39	10 39	11 39	12 39	13 23	13 48	14 48	15 39	16 39	17 39	18 39	19 39
7	2	↘	Třebíč, ul. A. Kratochvíla	5 14	5 49	6 40	7 40	8 40	9 40	10 40	11 40	12 40	13 24	13 49	14 49	15 40	16 40	17 40	18 40	19 40
7	1	př	**Třebíč**, Gagarinova ul.	5 15	5 50	6 41	7 41	8 41	9 41	10 41	11 41	12 41	13 25	13 50	14 50	15 41	16 41	17 41	18 41	19 41

Nástup předními a výstup zadními dveřmi

Plaťte odpočítaným jízdným

Ukázky jízdních řádů městské dopravy v letech 1979/1980

80. léta – Nové autobusové nádraží

Osmdesátá léta 20. století byla pro svět posledním desetiletím rozdělení světa na východní a západní blok. K rozpadu východního bloku přispěla nejen utajovaná havárie v Jaderné elektrárně Černobyl, ale především reformy SSSR, které částečně přinesly již dlouho očekávanou svobodu. V Československu vyvrcholila společenská nespokojenost sametovou revolucí a zvolení Václava Havla prvním nekomunistickým prezidentem od roku 1948 znamenalo návrat demokracie. K Třebíči byly 1. 1. 1980 připojeny blízké obce – Pocoucov, Ptáčov, Kožichovice, Střítež, Slavice, Krahulov, Sokolí, Račerovice, Okřešice a Budíkovice.

Po dostavbě Jaderné elektrárny Dukovany čítala Třebíč více než 40 000 obyvatel, a tak bylo nutné i nadále rozšiřovat vozový park MHD. Počet vozidel ČSAD Třebíč nasazovaných na městskou dopravu se zastavil na čísle 40, tedy nejvyšší počet autobusů, který byl v Třebíči provozován. S pořizováním nových vozidel došlo současně ke snížení intervalu mezi spoji na hlavních linkách na 12-30 minut. Rovněž bylo rozhodnuto o změně tarifu a odbavování v městské dopravě; základní jízdné nově činilo 1 Kč, cestující si kupovali jízdenky v předprodeji a při nástupu do vozidla je označovali ve znehodnocovačích.

Znehodnocovač jízdenek v autobusech v 80. letech.

V první polovině 80. let začala výstavba nového autobusového nádraží. Projekt byl pojat opravdu velkoryse, neboť mělo být postaveno autobusové nádraží odpovídající dobovým požadavkům. Pro výstavbu byla vybrána čtvrť Stařečka, jejíž část musela ustoupit plánované stavbě. Další výrazná změna čekala Stařečský potok, který byl zčásti zakryt betonovými kvádry. Celý komplex zahrnující nové zázemí pro pracovníky ČSAD, čekárnu pro cestující a 25 autobusových zastávek byl slavnostně otevřen v roce 1986.

Prostor na Stařečce s autobusy linkové dopravy Škoda 706 RTO před zahájením stavby nového autobusového nádraží. V pozadí vidíme dnešní ZŠ TGM[1] a Úřad práce[2].

Fotografie mapující výstavbu nového autobusového nádraží.

[1] ZŠ TGM – dříve Základní škola Hanělova

[2] Úřad práce – dříve OPMH – Okresní podnik místního hospodářství

V letech 1988/1989 bylo v Třebíči 8 linek městské dopravy.

Linka č. 1: Za Rybníkem – ZK ZGK[1] – Gottwaldovo náměstí – Kosmákova – Poliklinika a zpět.

Linka č. 2: Hřbitov – Nová – Gottwaldovo náměstí – Křižkovského – Poliklinika a zpět.

Linka č. 3: Atom hotel – Račerovická – Gottwaldovo náměstí – Leninova[2] – Za Rybníkem a zpět.

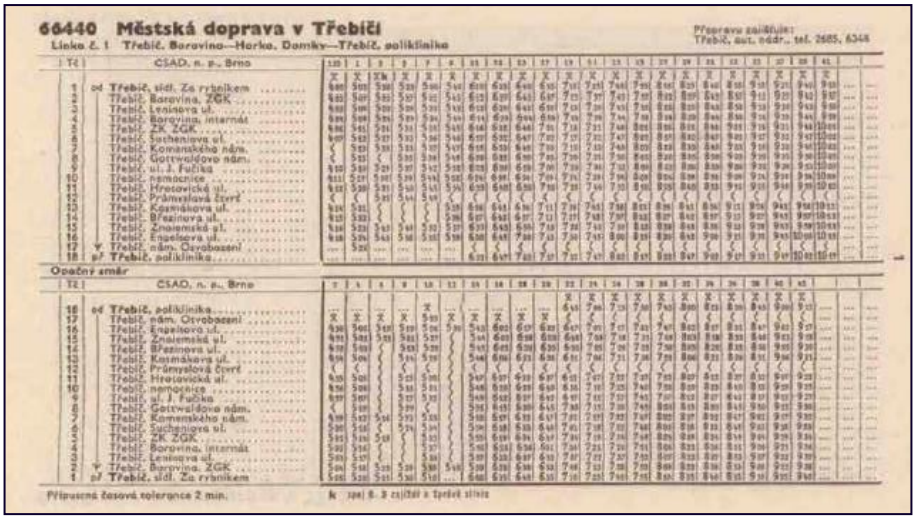
Linka č. 4: Týn – Gagarinova[3] – Gottwaldovo náměstí – Kurta Konráda[4] – Poliklinika a zpět.

Linka č. 5: Hřbitov – Dukovanská[5] – Gottwaldovo náměstí – Sucheniova – Za Rybníkem a zpět.

Linka č. 6: Gottwaldovo náměstí – Gagarinova – Sýpky – Gottwaldovo náměstí

Linka č. 7: Ptáčov – Autodružstvo – Gottwaldovo náměstí – ZK ZGK – Za Rybníkem a zpět.

Linka č. 8: Týn – Dukovanská – Gottwaldovo náměstí a zpět.


66440 Městská doprava v Třebíči

Linka č. 1 Třebíč, Borovina—Horka, Domky—Třebíč, poliklinika

Přepravu zajišťuje: Třebíč, aut. nádr., tel. 2685, 6348

CSAD, n. p., Brno

Tč		1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41		
		X	X	Xk	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
1	od Třebíč, sídl. Za rybníkem	6.00	5.02	5.30	5.20	5.00	5.40	6.00	6.20	6.40	6.55	7.10	7.25	7.40	7.55	8.10	8.25	8.40	8.55	9.10	9.25	9.40	9.55	...	...
2	Třebíč, Borovina, ZGK	6.02	5.07	5.32	5.07	5.02	5.42	6.02	6.07	6.42	6.57	7.12	7.27	7.42	7.57	8.12	8.27	8.42	8.57	9.12	9.27	9.42	9.57	...	...
3	Třebíč, Leninova ul.	6.03	5.08	5.33	5.08	5.03	5.43	6.03	6.08	6.43	6.58	7.13	7.28	7.43	7.58	8.13	8.28	8.43	8.58	9.13	9.28	9.43	9.58	...	...
4	Třebíč, Borovina, internát	6.05	5.09	5.35	5.09	5.04	5.44	6.04	6.09	6.44	6.59	7.14	7.29	7.44	7.59	8.14	8.29	8.44	8.59	9.14	9.29	9.44	9.59	...	...
5	Třebíč, ZK ZGK	6.06	5.11	5.36	5.11	5.05	5.45	6.05	6.11	6.45	7.01	7.15	7.31	7.46	8.01	8.15	8.31	8.46	9.01	9.15	9.31	9.46	10.01	...	...
6	Třebíč, Sucheniova ul.	6.07	5.12	5.37	5.12	5.06	5.46	6.07	6.12	6.47	7.02	7.17	7.32	7.47	8.02	8.17	8.32	8.47	9.02	9.17	9.32	9.47	10.02	...	...
7	Třebíč, Komenského nám.	(	5.13	5.38	5.13	5.07	5.47	6.08	6.13	6.48	7.03	7.18	7.33	7.48	8.03	8.18	8.33	8.48	9.03	9.18	9.33	9.48	10.03	...	...
8	Třebíč, Gottwaldovo nám.	(	5.15	(	5.20	5.14	5.54	6.20	6.25	6.55	7.10	7.25	7.40	7.55	8.25	8.25	8.40	8.55	9.20	9.25	9.40	9.55	10.20	...	...
9	Třebíč, ul. J. Fučíka	6.10	5.20	5.25	5.25	5.17	5.58	6.23	6.30	6.58	7.14	7.30	7.45	7.58	8.30	8.30	8.45	9.00	9.25	9.30	9.45	9.58	10.25	...	...
10	Třebíč, nemocnice	6.11	5.21	5.26	5.26	5.18	5.59	6.24	6.31	6.59	7.15	7.31	7.46	8.00	8.31	8.31	8.46	9.01	9.26	9.31	9.46	9.59	10.26	...	...
11	Třebíč, Hrotovická ul.	6.12	5.22	5.27	5.27	5.19	6.00	6.25	6.32	6.00	7.16	7.32	7.47	8.01	8.32	8.32	8.47	9.02	9.27	9.32	9.47	10.00	10.27	...	...
12	Třebíč, Průmyslová čtvrť	(	(	5.28	5.28	5.20	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	...	...
13	Třebíč, Kosmákova ul.	6.14	5.24	(	(	(	6.02	6.26	6.34	6.02	7.18	7.34	7.48	8.02	8.34	8.34	8.48	9.04	9.29	9.34	9.48	10.02	10.29	...	...
14	Třebíč, Březinova ul.	6.15	5.25	(	(	(	6.03	6.27	6.35	6.03	7.19	7.35	7.49	8.03	8.35	8.35	8.49	9.05	9.30	9.35	9.49	10.03	10.30	...	...
15	Třebíč, Znojemská ul.	6.16	5.26	5.40	5.30	5.30	6.04	6.30	6.43	6.05	7.20	7.36	7.50	8.05	8.36	8.36	8.50	9.06	9.31	9.36	9.50	10.05	10.31	...	...
16	Třebíč, Engelsova ul.	6.18	5.28	5.42	5.32	5.32	6.06	6.32	6.45	7.00	7.22	7.38	7.52	8.00	8.38	8.38	8.52	9.08	9.33	9.38	9.52	10.08	10.33	...	...
17	Třebíč, nám. Osvobození	...	5.30	...	...	...	...	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	...	...
18	pŘ Třebíč, poliklinika	...	...	...	...	...	...	6.33	6.47	7.03	7.25	7.41	8.03	8.41	8.41	8.03	8.47	9.03	9.41	9.41	9.47	10.03	10.41	...	...

Opačný směr

Tč		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42		
18	od Třebíč, poliklinika	...	...	...	...	X	...	...	...	...	...	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
17	Třebíč, nám. Osvobození	X	X	X	X	5.10	X	X	X	X	X	6.10	7.00	7.10	7.30	7.40	8.00	8.20	8.30	8.40	9.00	9.20	...	...
16	Třebíč, Engelsova ul.	5.30	5.40	5.50	5.50	5.00	5.30	5.40	6.00	6.07	6.20	6.40	7.01	7.11	7.31	7.41	8.02	8.21	8.31	8.41	9.02	9.21	...	...
15	Třebíč, Znojemská ul.	5.32	5.42	5.52	5.52	5.02	(	5.41	6.02	6.08	6.22	6.42	7.02	7.12	7.32	7.42	8.03	8.22	8.32	8.42	9.03	9.22	...	...
14	Třebíč, Březinova ul.	5.33	5.43	(	5.53	5.03	(	5.42	6.03	6.09	6.23	6.43	7.03	7.13	7.33	7.43	8.04	8.23	8.33	8.43	9.04	9.23	...	...
13	Třebíč, Kosmákova ul.	5.34	5.44	(	5.54	5.04	(	5.44	6.04	6.11	6.24	6.44	7.04	7.14	7.34	7.44	8.05	8.24	8.34	8.44	9.05	9.24	...	...
12	Třebíč, Průmyslová čtvrť	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	(	...	...
11	Třebíč, Hrotovická ul.	5.36	5.46	(	5.56	5.06	(	5.46	6.06	6.13	6.26	6.46	7.06	7.16	7.36	7.46	8.07	8.26	8.36	8.46	9.07	9.26	...	...
10	Třebíč, nemocnice	5.37	5.47	(	5.57	5.07	(	5.47	6.07	6.14	6.27	6.47	7.07	7.17	7.37	7.47	8.08	8.27	8.37	8.47	9.08	9.27	...	...
9	Třebíč, ul. J. Fučíka	5.38	5.48	(	5.58	5.08	(	5.48	6.08	6.15	6.28	6.48	7.08	7.18	7.38	7.48	8.09	8.28	8.38	8.48	9.09	9.28	...	...
8	Třebíč, Gottwaldovo nám.	5.40	5.50	(	5.00	5.10	(	5.50	6.10	6.17	6.30	6.50	7.10	7.20	7.40	7.50	8.11	8.30	8.40	8.50	9.11	9.30	...	...
7	Třebíč, Komenského nám.	5.41	5.51	5.56	5.01	5.11	(	5.51	6.11	6.18	6.31	6.51	7.11	7.21	7.41	7.51	8.12	8.31	8.41	8.51	9.12	9.31	...	...
6	Třebíč, Sucheniova ul.	5.42	5.52	(	5.02	5.12	(	5.52	6.12	6.19	6.32	6.52	7.12	7.22	7.42	7.52	8.13	8.32	8.42	8.52	9.13	9.32	...	...
5	Třebíč, ZK ZGK	5.43	5.53	5.58	(	5.13	(	5.53	6.13	6.20	6.33	6.53	7.13	7.23	7.43	7.53	8.14	8.33	8.43	8.53	9.14	9.33	...	...
4	Třebíč, Borovina, internát	5.45	5.55	(	5.05	5.15	(	5.55	6.15	6.22	6.35	6.55	7.15	7.25	7.45	7.55	8.16	8.35	8.45	8.55	9.16	9.35	...	...
3	Třebíč, Leninova ul.	5.46	5.56	(	5.06	5.16	(	5.56	6.16	6.23	6.36	6.56	7.16	7.26	7.46	7.56	8.17	8.36	8.46	8.56	9.17	9.36	...	...
2	Třebíč, Borovina, ZGK	5.47	5.57	5.59	5.07	5.17	(	5.57	6.17	6.24	6.37	6.57	7.17	7.27	7.47	7.57	8.18	8.37	8.47	8.57	9.18	9.37	...	...
1	pŘ Třebíč, sídl. Za rybníkem	5.50	5.00	5.00	5.10	5.20	5.00	6.00	6.20	6.30	6.40	7.00	7.20	7.30	7.50	8.00	8.20	8.40	8.50	9.00	9.20	9.40	...	...

Přípustná časová tolerance 2 min.

k spoj 8. 3 zajíždí z Týrské silnice

Jízdní řád platný v letech 1988/1989

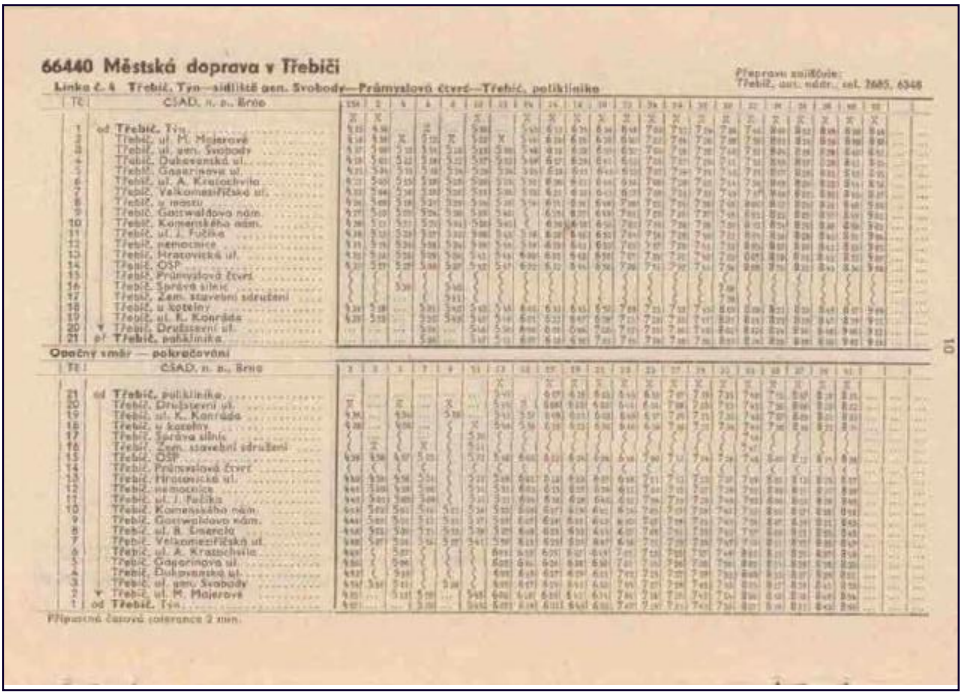
[1] *ZK ZGK – dnešní zastávka U Kapličky*

[2] *Leninova – dobový název zastávky Revoluční*

[3] *Gagarinova – dřívější název zastávky Benešova*

[4] *Kurta Konrada – v současnosti zastávka Kubišova*

[5] *Dukovanská – dnešní zastávka Míčova*

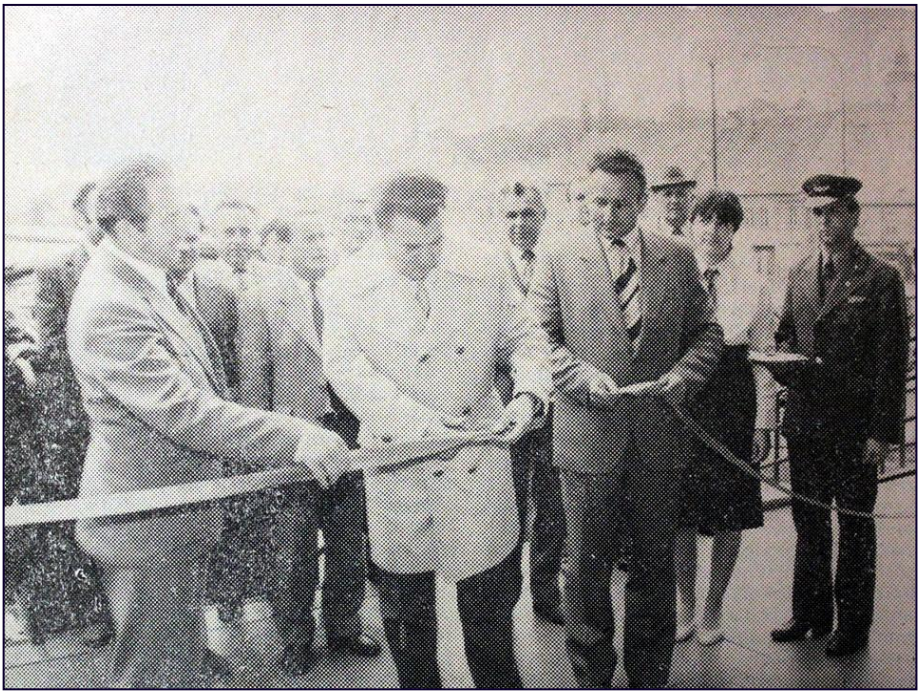


66440 Městská doprava v Třebíči

Linka č. 4 Třebíč, Týn—sídliště gen. Svobody—Průmyslová čtvrť—Třebíč, poliklinika

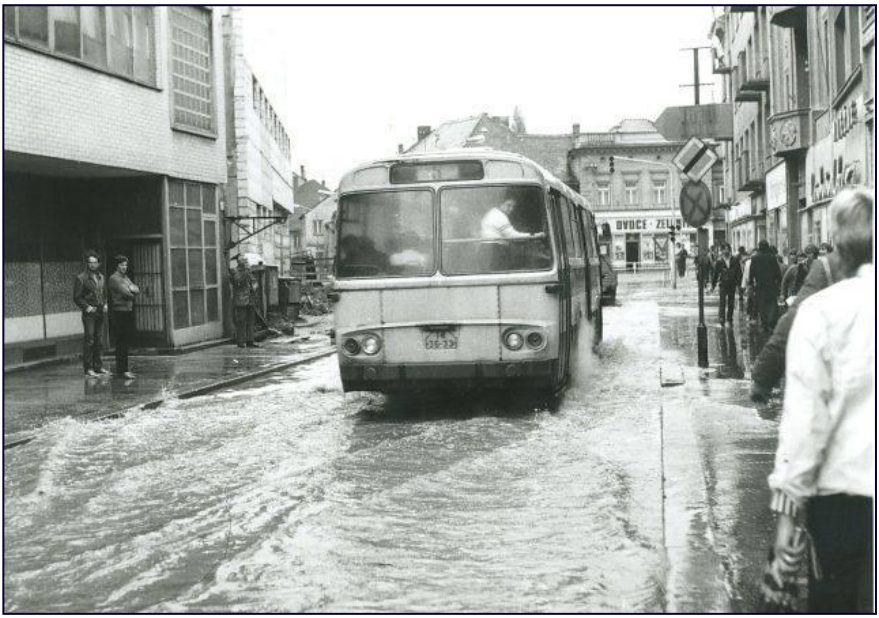
Přepravu zajišťuje: Třebíč, aut. nádr., tel. 2685, 6348

| TČ | ČSAD, n. p., Brno | | |



Slavnostní otevření autobusového nádraží v Třebíči v roce 1986

Pohled na nové autobusové nádraží v Třebíči



Autobus Karosa ŠM 11 projíždějící Jihlavskou bránou během povodní roku 1985. V levé části snímku je patrná výstavba nových obchodních domů na Komenského náměstí.

Areál podniku ČSAD s autobusy Škoda 706 RTO, Ikarus 620 a čerpací stanice ve vlastnictví ČSAD.

Éra 80. let přinesla v autobusové dopravě několik důležitých momentů. Stejně jako ve všech československých městech provozujících městskou hromadnou dopravu si i v Třebíči našly domov autobusy Karosa B 731/732. Významným rozdílem těchto modelů byla převodovka; zatímco typ B 731 byl vybaven automatickou převodovkou, autobusy B 732 disponovaly převodovkou mechanickou, což však cestující na první pohled nepoznal. Nejpodstatnější změnou oproti předchůdcům byl hranatý tvar karoserie a použití nových výklopných dveří. Autobusy řady 730 byly vyráběny více než 15 let a právem se staly jednou z autobusových legend. O kvalitě těchto vozidel svědčí také to, že v některých případech i dvacetileté vozy dodnes slouží cestujícím na linkách MHD.

Jeden z prvních autobusů nového typu Karosa B 731 v Třebíči a řidič Josef Chlupáček

Ukázka dobové jízdenky z 80. let 20. století

Další autobus řady Karosa B 731 a řidič Bohuslav Špaček

Autobusy Karosa C 734[1] a Karosa řady Š v dílnách ČSAD Třebíč

[1] *Karosa C 734 – meziměstská varianta Karosy B 731/732*

Dvě Karosy řady 730 na Karlově náměstí. V levé části fotografie je zachycen starý zastávkový označník.

Autobusy Karosa řady B 730 zachycené na Komenského náměstí. V pozadí bazilika sv. Prokopa.

Ve stejné době začaly být v Třebíči provozovány maďarské autobusy Ikarus 280.08. Tyto vozy byly mezi lidmi známé spíše jako „harmoniky“ či „housenky“. Jednalo se o kloubové autobusy s manuální převodovkou, které byly provozovány především na nejvytíženějších linkách číslo 4 a 5. V třebíčské MHD jezdily dva autobusy tohoto typu, které byly dodány v netradičním tmavě červeném nátěru. První Ikarus 280.08 se zde objevil v roce 1989, druhý jej následoval o rok později. Se svou délkou 16,5 metrů byly o více než pět metrů delší než ostatní autobusy v Třebíč a převyšovaly je rovněž v obsaditelnosti, jež byla asi 150 cestujících oproti necelé stovce u klasických autobusů. Dalšími rozdíly bylo využití čtyř rolovacích dveří místo tří obvyklých a otočení několika sedadel kolmo na směr jízdy.

Vozidla se vyráběla v letech 1971 – 1997 a byla exportována do mnoha zemí bývalého východního bloku. Do ČSR byla dovážena i po zahájení sériové výroby prvního československého kloubového autobusu Karosa B 741 v roce 1991.

Kloubový Ikarus 280.08 na zastávce Atom hotel a řidič Zdeněk Zimola

„Harmonika“ Ikarus 280.08 jedoucí na lince číslo 5 od borovinské továrny BOPO směrem do centra města a do čtvrti Týn.

Ikarus 280.08 s typickým polepem „POZOR – VYBOČUJE“ poblíž zastávky Tusculum[1]

[1] *Tusculum – dnešní zastávka Jitona*

Porevoluční doba 90. let

Konec studené války a pád železné opony, to přinesl počátek 90. let, který byl nejen pro Československo mimořádně důležitý. Po několika desetiletích izolace je opět možné neomezeně cestovat, komunikovat se západním světem a začlenit se mezi evropské státy. Situace v ČSR brzy vyústila v rozhodnutí rozdělit stát na Českou a Slovenskou republiku. Stalo se tak k 1. 1. 1993. V témže roce bylo v Třebíči dostavěno kulturní centrum Pasáž a nejvýznamnější třebíčskou dopravní stavbou 90. let se bezesporu staly silniční rampy na křižovatce Purkyňovo náměstí s ulicemi Sportovní a Hrotovická.

Již na konci 80. let 20. století se v Třebíči živě diskutovalo o myšlence zavedení trolejbusového provozu. Nicméně prvotní návrhy sahají až do roku 1947, tedy o sedm let dříve, než byla zavedena místní doprava. Důvod byl prostý. Kopcovitý terén Třebíče se zdál být pro dobové autobusy velmi náročný a za vhodnější byly považovány trolejbusy, jež poháněly silnější elektromotory. Proto byly do Třebíče odborníky doporučeny jako vhodný dopravní prostředek. K realizaci návrhu ale na sklonku 40. let z důvodu nesouhlasu vedení města nedošlo, tudíž bylo třeba najít jiné řešení. Nejideálnějším se jevilo zavedení autobusové dopravy státním podnikem, což se však později ukázalo jako nereálné.

Jeden z možných trolejbusů, kterým by se cestovalo od roku 1947.

Myšlenka zavedení trolejbusů se znovu objevila v roce 1986, kdy byla zpracována první studie na provoz v Třebíči. Ta však byla dva roky po změně politického režimu přepracována. Oba zmíněné projekty vypracovala firma SUDOP Brno. V novějším návrhu byla realizace rozdělena na dvě etapy, které počítaly s finálním stavem nového konceptu městské dopravy v roce 2010.

Úvodní obrázek studie týkající se zavedení trolejbusové dopravy v Třebíči s nejpravděpodobnějším vozidlem pro budoucí provoz, trolejbusem Škoda 14 Tr.

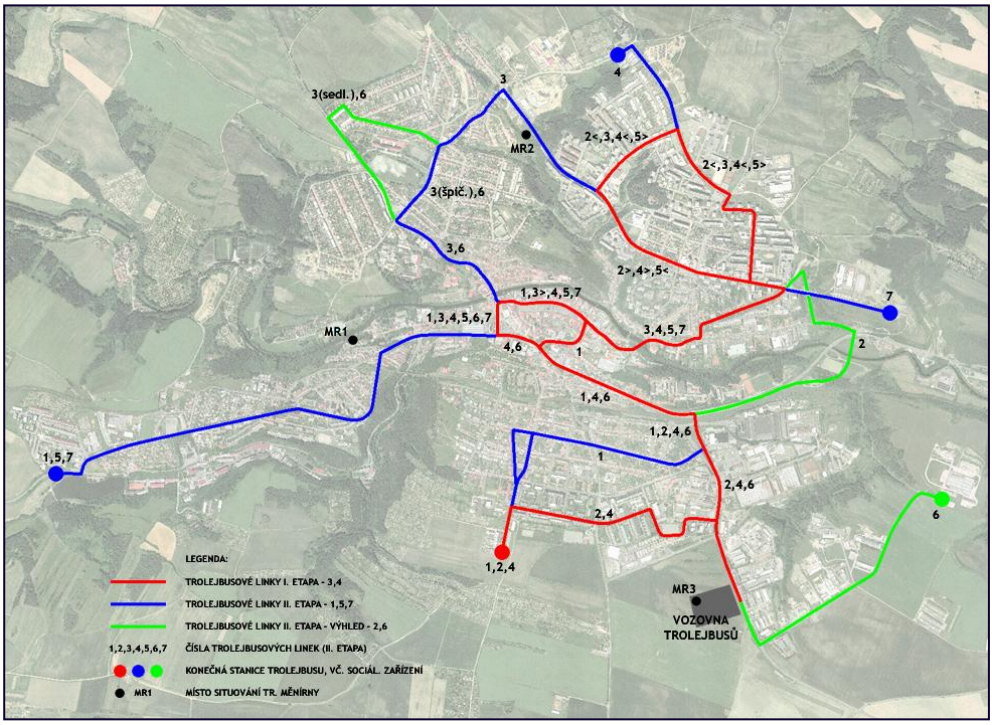
První etapa počítala se zahájením prací v roce 1994 a ukončením v roce 1996. V této době měly být postaveny dvě měnírny[1] a nová vozovna na ulici Hrotovická v místech současné výrobní haly firmy TEDOM. Rovněž se plánovalo zprovoznění prvních dvou trolejbusových linek v délce asi 20 km. První linka měla být označena číslem 3 a vedena převážně po trase stávající linky číslo 3. Trasa druhé linky se téměř shodovala s linkou č. 4 a měla být označena stejným číslem jako původní autobusová linka. Zbylých 6 linek mělo být prozatím zajišťováno autobusy. Linka č. 2 měla být v době první etapy mimo provoz. Během dopravní špičky se počítalo s provozem 9 trolejbusů z celkových 12. Vozovna měla být uzpůsobena pro 27 autobusů a 12 trolejbusů. Zkušební provoz první etapy byl naplánován do roku 2000.

[1] *měnírna – zařízení pro změnu proudové soustavy nebo propojení různých proudových soustav*

Realizace druhé etapy měla být zahájena v roce 1996 a dokončena v roce 1999, pět let po zahájení projektu. V této části mělo být v provozu všech 7 plánovaných trolejbusových linek MHD v délce více než 80 km, měla být také postavena další měnírna a vybudováno několik úplně nových zastávek.

V roce 1999 mělo být v Třebíči k dispozici 30 trolejbusů, z nichž by bylo ve špičce nasazováno 25. Pro MHD mělo sloužit též 9 autobusů, které měly plnit záložní funkci při výpadku trolejbusové sítě a zajišťovat zbývající dvě linky, jež měly být ponechány s nezávislou trakcí. Celkový počet linek měl být zachován. Čísla od 1 do 7 byly určeny pro trolejbusy, linky 8 a 9 měly být i nadále obsluhovány autobusy.

Testovací provoz druhé etapy byl stanoven do roku 2010 stejně jako realizace celého projektu trolejbusů. Nejpravděpodobnějšími vozidly pro městskou dopravu měly být trolejbusy Škoda 14 Tr, které byly vyráběny v letech 1981–1998 podnikem Škoda Ostrov.



Plán trolejbusové dopravy na území Třebíče

Linka č. 1: Za Rybníkem – Fibichova – Řípovská – ZK BOPO[1] – Lidická – Sucheniova – Komenského náměstí – Karlovo náměstí – Bráfova – Nemocnice – Hrotovická – Kosmákova – Březinova – Křižkovského – Jiráskova – Václavského náměstí – Poliklinika

Linka č. 2: Poliklinika – Družstevní – Kubišova – U Kotelny – OSP[2] – Hrotovická – Brněnská – Modřínová – Benešova – Dukovanská – Generála Svobody – Marie Majerové – Poliklinika Hájek – Atom hotel – Modřínová a zpět na zastávku Poliklinika.

Linka č. 3: Komenského náměstí – Žerotínovo náměstí – Zámek – Sýpky – Týn, Jednota – Týn – Marie Majerové – Generála Svobody – Dukovanská – Benešova – Modřínová – Velkomeziříčská – U mostu – Karlovo náměstí (mimo špičku měla být zastávka Sýpky nahrazena zastávkami Račerovická – Na Příkopech – Nová)

Linka č. 4: Poliklinika – Družstevní – Kubišova – U Kotelny – OSP – Hrotovická – Nemocnice – Bráfova – Komenského náměstí – Karlovo náměstí – Cyrilometodějská / U mostu – Velkomeziříčská – Modřínová – Benešova – Dukovanská – Hřbitov – Generála Svobody – Marie Majerové – Poliklinika Hájek – Atom hotel – Modřínová a zpět na zastávku Poliklinika

Linka č. 5: Za Rybníkem – Fibichova – Řípovská – ZK BOPO – Lidická – Sucheniova – Komenského náměstí – Karlovo náměstí – Cyrilometodějská/U mostu – Velkomeziříčská – Modřínová – Atom hotel – Poliklinika Hájek – Marie Majerové – Generála Svobody – Dukovanská – Benešova – Modřínová a zpět na zastávku Za Rybníkem

Linka č. 6: UP závody[3] – Masný průmysl – Požární útvar – Správa silnic – OSP – Hrotovická – Nemocnice – Bráfova – Komenského náměstí – Žerotínovo náměstí – Zámek – Račerovická – Na Příkopech – Nová – Sýpky – Zámek a zpět na zastávku UP závody

Linka č. 7: Za Rybníkem – Fibichova – Řípovská – ZK BOPO – Lidická – Sucheniova – Komenského náměstí – Karlovo náměstí – Cyrilometodějská / U Mostu – Velkomeziříčská – Brněnská[4]

---

[1] *ZK BOPO - dnešní zastávka U Kapličky*

[2] *OSP – dřívější název zastávky U Lípy*

[3] *UP závody – v současnosti zastávka Jitona*

[4] *Brněnská – původní název zastávky ZŠ Na Kopcích*

Linka č. 8: Komenského náměstí – Karlovo náměstí (pouze směr Ptáčov) – Cyrilometodějská/U Mostu – Nové Dvory – Mototechna – Autodružstvo – Ptáčov, obalovna – Ptáčov

Linka č. 9: Komenského náměstí – Karlovo náměstí (pouze směr Poušov) – Sucheniova – Lidická – ZK BOPO – Řípovská – Řípov, rozcestí – Poušov

Návrh na trolejbusový provoz v Třebíči zahrnoval i částečnou změnu linkového vedení, jak je vidět u výše popsaných linek. Optimalizace provozu měla zajistit co nejrychlejší a nejčastější spojení největších obytných částí města s centrem, lepší vazbu na meziměstskou a vlakovou dopravu, kvalitní spojení do rozvíjejících se průmyslových částí města a celkové zefektivnění MHD. V souvislosti s novým konceptem městské dopravy mělo být postaveno i několik přeložek současných silnic a některé nové úseky, jako například spojka mezi ulicemi Fibichova a Revoluční, která by vedla skrz staré fotbalové hřiště v Borovině.

Pohled na rampy u nemocnice v ulici Sportovní. Mohutnější sloupy pouličního osvětlení jsou v Třebíči jedinou připomínkou plánované trolejbusové dopravy.

V původním projektu z roku 1986 se dokonce počítalo s trolejbusovou tratí vedoucí z Třebíče k Jaderné elektrárně Dukovany. Pokud by se tato myšlenka zrealizovala, stala by se téměř 30 kilometrová trasa nejdelší trolejbusovou tratí v České republice. Z technického hlediska by ovšem byla tato stavba jen těžko proveditelná a údržba trolejbusové tratě by byla velmi náročná a finančně nákladná.

Mohutné sloupy připravené k montáži trolejového vedení na mostě v ulici Modřínová.

Nutno dodat, že na zavedení trolejbusů v Třebíči je už téměř zapomenuto, neboť z ekonomického hlediska je trolejbusový provoz ve srovnání s autobusovým v nevýhodě a troleje by významně narušily panorama města, které je v současné době pod ochranou organizace UNESCO. Na druhou stranu jsou trolejbusy ekologická, tichá vozidla se silnými elektromotory, která jsou jako stvořená pro kopcovitý terén Třebíče.

V podniku ČSAD Třebíč, který zajišťoval městskou dopravu v Třebíči, došlo v polovině 90. let jako u mnoha ostatních státních podniků k zásadní změně. Firma byla k 1. 4. 1995 zprivatizována a ředitelem nově vzniklé soukromé firmy TRADO, s. r. o. se stal Ing. Jiří Křivan, který už od roku 1991 vedl státní podnik. Po jeho jmenování se koncern postupně rozšířil o několik dalších dceřiných společností, které taktéž podnikaly v dopravě. Mezi ty nejdůležitější patří cestovní kancelář „AHOJ“ nebo čerpací stanice Servis Shell, první svého druhu v České republice.

Firma TRADO si v počátku svého podnikání vysloužila i několik hanlivých přezdívek jako tragédie dopravy či transport dobytka.

Je třeba podotknout, že společnosti se podařilo uspět v tvrdém konkurenčním boji a zvyšovat kvalitu svých služeb tak, že se postupem času firma TRADO stala nejvýznamnějším dopravním uskupením v regionu poskytujícím práci více než 500 zaměstnancům. V roce 2009 se společnost TRADO, s. r. o. stala spoluzakladatelem česko-běloruské společnosti Bel-Czech TRADE, s. r. o.

Pohled na sídlo firmy TRADO v ulici Hrotovická

Autobusy Karosa B 731/731 a B 931/932 zachycené v areálu firmy TRADO.

Od roku 1993 se opět změnil systém placení jízdného v MHD Třebíč. Byl zaveden nástup pouze předními dveřmi a cestující platili vhozením jízdného do kasičky vedle řidiče. Jelikož měl řidič přehled o zaplacení, nebyly cestujícím vydávány žádné jízdenky. V souvislosti s touto změnou také došlo ke zvýšení jízdného na 3 Kč, resp. 1 Kč u zlevněného. Tímto způsobem probíhalo odbavování cestujících až do roku 1997, kdy byly do všech autobusů nainstalovány nové elektronické pokladny. Ty měly za důsledek malou revoluci v odbavovacím systému. Cestující po nástupu do vozidla vhodili mince do modrého jízdenkového automatu vedle řidiče a dostali už označenou jízdenku. Při provozu se ovšem ukázala největší slabina tohoto systému – pokladny nevracely peníze. Nový systém ale přinesl i novinku týkající se čipové karty pro cestující, kteří využívali městskou dopravu pravidelně. Cena zakoupené jízdenky prostřednictvím čipové karty byla v porovnání s platbou v hotovosti o 10 % nižší.

Karosa B 731 s řidičem Pavlem Veškrnou u Novodvorského mostu. Za povšimnutí stojí vozidlo se stejným nátěrem jedoucí za autobusem.

Autobusy Karosa řady 730 stojící na Karlově náměstí. Nejbližší vůz měl jako jediný typu B 730 v Třebíči zakulacenou zadní část typickou pro novější generaci autobusů.

Zleva dvě Karosy B 732 a Karosa B 731 na parkovišti v areálu Na Klinkách.

Od roku 1992 bylo v Třebíči v provozu celkem 9 linek MHD. Rozšířením o devátou linku došlo k obsloužení místní části Řípov a zahrádkářské kolonie Poušov. Poté městská doprava nedoznala větších změn více než dvacet let.

Největší dočasnou změnu zapříčinila výstavba nové mimoúrovňové křižovatky ulic Sportovní a Hrotovické. V trasování linek došlo k zásadnímu problému; bylo nutné zajistit obsluhu nemocnice alespoň jednou linkou městské dopravy. Proto bylo rozhodnuto o zřízení speciální linky jedoucí po trase Karlovo náměstí – Bráfova – Nemocnice a zpět. Ostatní linky jezdily pod vlakovým viaduktem ulicí Nádražní, kudy až dosud žádné spoje městské dopravy nejezdily, a tak zde musela být dočasně zřízena zastávka Nádražní, která sloužila jako náhrada zastávky Bráfova. Pravděpodobně od 1. 1. 1996 byla speciální linka zrušena a zastávka Nemocnice byla obsluhována linkou č. 2, která se zde na provizorní točně obracela zpět směrem k vlakovému nádraží.

Jediná Karosa B 732 s motorem Renault a modernějším interiérem včetně sedaček s látkovým potahem

Koncem srpna 1996 byly dostavěny západní rampy nové křižovatky a došlo k navrácení většiny linek MHD do svých původních tras. Ovšem linky č. 2 a 8 i nadále zajížděly na zastávku Nádražní místo původní zastávky Bráfova. U linky č. 2 platila výjimka v ranní a odpolední špičce, kdy jezdila po své původní trase.

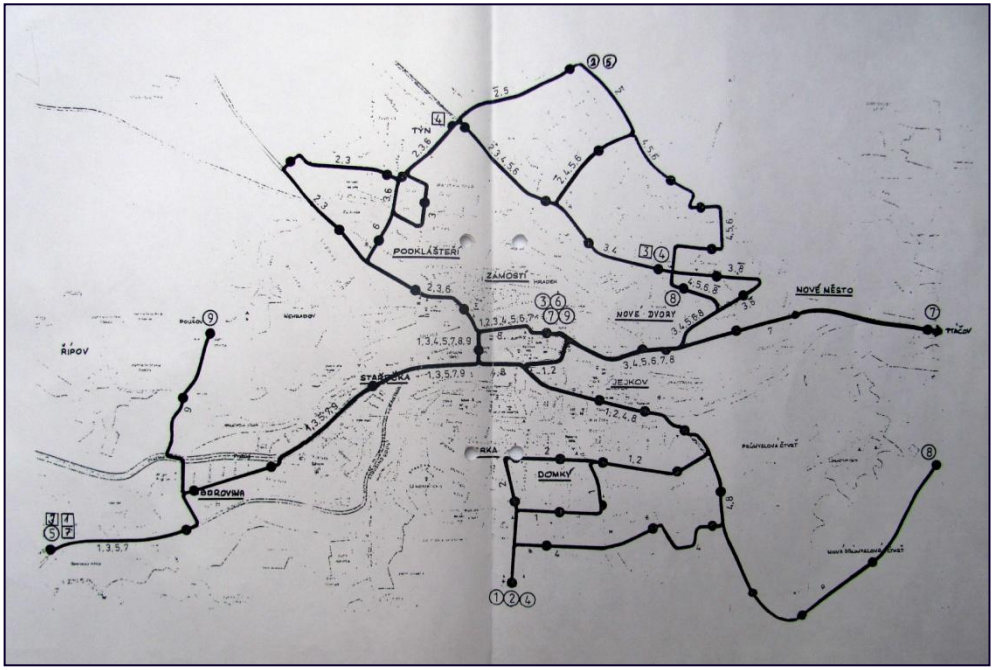


Schéma městské dopravy v Třebíči v roce 1992

66440 Městská doprava v Třebíči

Linka č. 1 Třebíč, Borovina - Horka, Domky - Třebíč, poliklinika

Přepravu zajišťuje: Třebíč, aut. nádraží, tel 6348

	ČSAD, s. p., Brno	135	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	31	35	170	43	47	51	55	59
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
od	Třebíč, sídl. Za rybníkem	4 00	5 01	5 15	5 25	5 30	5 40	6 10	6 25	6 40	6 55	7 10	7 25	7 40	7 55	8 10	8 40	9 10	9 40	10 10	10 40	11 10	11 40	12 10
	Třebíč, Borovina, BOPO	4 02	5 03	5 17	5 27	5 32	5 42	6 12	6 27	6 42	6 57	7 12	7 27	7 42	7 57	8 12	8 42	9 12	9 42	10 12	10 42	11 12	11 42	12 12
	Třebíč, Revoluční ul.	4 03	5 04	5 18	5 28	5 33	5 43	6 13	6 28	6 43	6 58	7 13	7 28	7 43	7 58	8 13	8 43	9 13	9 43	10 13	10 43	11 13	11 43	12 13
	Třebíč, ZK BOPO	4 06	5 07	5 21	5 31	5 35	5 45	6 15	6 31	6 46	7 01	7 15	7 31	7 46	8 01	8 16	8 46	9 16	9 46	10 16	10 46	11 16	11 46	12 16
	Třebíč, Sucheniova ul.	4 07	5 08	5 22	5 32	5 36	5 46	6 17	6 32	6 47	7 02	7 17	7 32	7 47	8 02	8 17	8 47	9 17	9 47	10 17	10 47	11 17	11 47	12 17
	Třebíč, Komenského nám.	>	5 09	5 23	5 33	5 37	5 47	6 18	6 33	6 48	7 03	7 18	7 33	7 48	8 03	8 18	8 48	9 18	9 48	10 18	10 48	11 18	11 48	12 18
	Třebíč, Karlovo nám.	>	5 11	>	5 35	5 39	5 49	6 28	6 35	6 50	7 05	7 20	7 35	7 50	8 05	8 20	8 50	9 20	9 50	10 20	10 50	11 20	11 50	12 20
	Třebíč, Bráfova tř.	4 10	5 13	5 24	5 37	5 42	5 52	6 23	6 38	6 53	7 08	7 23	7 38	7 53	8 08	8 23	8 53	9 23	9 53	10 23	10 53	11 23	11 53	12 23
	Třebíč, nemocnice	4 11	5 15	5 26	5 39	5 44	5 53	6 24	6 39	6 54	7 09	7 24	7 39	7 54	8 09	8 24	8 54	9 24	9 54	10 24	10 54	11 24	11 54	12 24
	Třebíč, Hrotovická ul.	4 12	5 17	5 27	5 40	5 45	5 54	6 25	6 40	6 55	7 10	7 25	7 40	7 55	8 10	8 25	8 55	9 25	9 55	10 25	10 55	11 25	11 55	12 25
	Třebíč, Průmyslová čtvrť	>	>	5 30	5 44	5 49	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
	Třebíč, Kosmákova ul.	4 14	5 18	>	>	>	5 55	6 26	6 41	6 56	7 11	7 26	7 41	7 56	8 11	8 26	8 56	9 26	9 56	10 26	10 56	11 26	11 56	12 26
	Třebíč, Březinova ul.	4 15	5 19	>	>	>	5 56	6 27	6 42	6 57	7 12	7 27	7 42	7 57	8 12	8 27	8 57	9 27	9 57	10 27	10 57	11 27	11 57	12 27
	Třebíč, Demlova ul.	4 18	5 22	5 39	5 50	5 55	5 59	6 28	6 43	6 58	7 13	7 28	7 43	7 58	8 13	8 28	8 58	9 28	9 58	10 28	10 58	11 28	11 58	12 28
	Třebíč, Václavské nám.	...	...	...	...	...	...	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
př	Třebíč, poliklinika	...	...	...	...	...	...	6 30	6 45	7 00	7 15	7 30	7 45	8 00	8 15	8 30	9 00	9 30	10 00	10 30	11 00	11 30	12 00	12 30

Jízdní řád MHD Třebíč platný od roku 1993

Linka č. 4 Třebíč, Týn - sídliště gen. Svobody - Průmyslová čtvrť - Třebíč, poliklinika — Třebíč, aut. nádraží, tel 6348

pokračování

ČSAD, s. p., Brno	46	52	56	58	62	66	68	72	50	76	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
od **Třebíč,** Týn	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	13⁰⁰	13¹⁵	13³⁰	13⁴⁵	14⁰⁰	14¹⁵	14³⁰	14⁴⁵	15⁰⁰	15¹⁵	
Třebíč, ul. M. Majerové	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	13⁰²	13¹⁷	13³²	13⁴⁷	14⁰²	14¹⁷	14³²	14⁴⁷	15⁰²	15¹⁷	
Třebíč, Atomhotel	9¹⁵	9⁴⁵	10¹⁵	10³⁰	10⁴⁵	11¹⁵	11³⁰	11⁴⁵	12¹⁵	12³⁰	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Třebíč, poliklinika Hájek	9¹⁷	9⁴⁷	10¹⁷	10³²	10⁴⁷	11¹⁷	11³²	11⁴⁷	12¹⁷	12³²	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Třebíč, ul. gen. Svobody	9¹⁹	9⁴⁹	10¹⁹	10³⁴	10⁴⁹	11¹⁹	11³⁴	11⁴⁹	12¹⁹	12³⁴	13⁰⁴	13¹⁹	13³⁴	13⁴⁹	14⁰⁴	14¹⁹	14³⁴	14⁴⁹	15⁰⁴	15¹⁹	
Třebíč, Dukovanská ul.	9²⁰	9⁵⁰	10²⁰	10³⁵	10⁵⁰	11²⁰	11³⁵	11⁵⁰	12²⁰	12³⁵	13⁰⁵	13²⁰	13³⁵	13⁵⁰	14⁰⁵	14²⁰	14³⁵	14⁵¹	15⁰⁵	15²⁰	
Třebíč, Benešova	9²²	9⁵²	10²²	10³⁷	10⁵²	11²²	11³⁷	11⁵²	12²²	12³⁷	13⁰⁷	13²²	13³⁷	13⁵²	14⁰⁷	14²²	14³⁷	14⁵³	15⁰⁷	15²²	
Třebíč, ul. A. Kratochvíla	9²³	9⁵³	10²³	10³⁸	10⁵³	11²³	11³⁸	11⁵³	12²³	12³⁸	13⁰⁸	13²³	13³⁸	13⁵³	14⁰⁸	14²³	14³⁸	14⁵⁴	15⁰⁸	15²³	
Třebíč, Dřevařské závody	9²⁴	9⁵⁴	10²⁴	10³⁹	10⁵⁴	11²⁴	11³⁹	11⁵⁴	12²⁴	12³⁹	13⁰⁹	13²⁴	13³⁹	13⁵⁴	14⁰⁹	14²⁴	14³⁹	14⁵⁵	15⁰⁹	15²⁴	
Třebíč, u mostu	9²⁷	9⁵⁷	10²⁷	10⁴²	10⁵⁷	11²⁷	11⁴²	11⁵⁷	12²⁷	12⁴²	13¹²	13²⁷	13⁴²	13⁵⁷	14¹²	14²⁷	14⁴²	14⁵⁸	15¹²	15²⁷	
Třebíč, Karlovo nám.	9²⁸	9⁵⁸	10²⁸	10⁴³	10⁵⁸	11²⁸	11⁴³	11⁵⁸	12²⁸	12⁴³	13¹³	13²⁸	13⁴³	13⁵⁸	14¹³	14²⁸	14⁴³	14⁵⁹	15¹³	15²⁸	
Třebíč, Komenského nám.	9²⁹	9⁵⁹	10²⁹	10⁴⁴	10⁵⁹	11²⁹	11⁴⁴	11⁵⁹	12²⁹	12⁴⁴	13¹⁴	13²⁹	13⁴⁴	13⁵⁹	14¹⁴	14²⁹	14⁴⁴	14⁵⁹	15¹⁴	15²⁹	
Třebíč, Bráfova tř.	9³¹	10⁰¹	10³¹	10⁴⁶	11⁰¹	11³¹	11⁴⁶	12⁰¹	12³¹	12⁴⁶	13¹⁶	13³¹	13⁴⁶	14⁰¹	14¹⁶	14³¹	14⁴⁶	14⁵²	15⁰¹	15¹⁶	15³¹
Třebíč, nemocnice	9³²	10⁰²	10³²	10⁴⁷	11⁰²	11³²	11⁴⁷	12⁰²	12³²	12⁴⁷	13¹⁷	13³²	13⁴⁷	14⁰²	14¹⁷	14³²	14⁴⁷	14⁵³	15⁰²	15¹⁷	15³²
Třebíč, Hrotovická ul.	9³⁴	10⁰⁴	10³⁴	10⁴⁹	11⁰⁴	11³⁴	11⁴⁹	12⁰⁴	12³⁴	12⁴⁹	13¹⁹	13³⁴	13⁴⁹	14⁰⁴	14¹⁹	14³⁴	14⁴⁹	14⁵⁵	15⁰⁴	15¹⁹	15³⁴
Třebíč, OSP	9³⁵	10⁰⁵	10³⁵	10⁵⁰	11⁰⁵	11³⁵	11⁵⁰	12⁰⁵	12³⁵	12⁵⁰	13²⁰	13³⁵	13⁵⁰	14⁰⁵	14²⁰	14³⁵	14⁵⁰	14⁵⁶	15⁰⁵	15²⁰	15³⁵
Třebíč, Průmyslová čtvrť	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Třebíč, u kotelny	9³⁶	10⁰⁶	10³⁶	10⁵¹	11⁰⁶	11³⁶	11⁵¹	12⁰⁶	12³⁶	12⁵¹	13²¹	13³⁶	13⁵¹	14⁰⁶	14²¹	14³⁶	14⁵¹	14⁵⁷	15⁰⁶	15²¹	15³⁶
Třebíč, Kubišova	9³⁸	10⁰⁸	10³⁸	10⁵³	11⁰⁸	11³⁸	11⁵³	12⁰⁸	12³⁸	12⁵³	13²³	13³⁸	13⁵³	14⁰⁸	14²³	14³⁸	14⁵³	14⁵⁹	15⁰⁸	15²³	15³⁸
Třebíč, Družstevní ul.	9³⁹	10⁰⁹	10³⁹	10⁵⁴	11⁰⁹	11³⁹	11⁵⁴	12⁰⁹	12³⁹	12⁵⁴	13²⁴	13³⁹	13⁵⁴	14⁰⁹	14²⁴	14³⁹	14⁵⁴	15⁰⁰	15⁰⁹	15²⁴	15³⁹
př **Třebíč,** poliklinika	9⁴¹	10¹¹	10⁴¹	10⁵⁶	11¹¹	11⁴¹	11⁵⁶	12¹¹	12⁴¹	12⁵⁶	13²⁶	13⁴¹	13⁵⁶	14¹¹	14²⁶	14⁴¹	14⁵⁶	15⁰²	15¹¹	15²⁶	15⁴¹

Část jízdního řádu linky č. 4

66440 Městská doprava v Třebíči

Linka č. 5 Třebíč, Týn - sídliště gen. Svobody - Karlovo nám. - Třebíč, Borovina

Přepravu zajišťuje: Třebíč, aut. nádraží, tel 6348

ČSAD, s. p., Brno	1	5	19	7	9	11	15	17	21	23	27	33	35	39	41	45	13	49	51	55	57	61	63
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
od **Třebíč,** hřbitov	...	...	...	...	...	...	...	...	8¹⁹	8⁴³	9¹⁹	10¹⁹	10⁴³	11¹⁹	11⁴³	12¹⁹	12⁴³	13¹⁹	13⁴³	14¹⁴	14⁴³	15¹⁹	15⁴³
Třebíč, Týn	5²⁰	5²⁰	5²⁵	5²⁵	5²⁰	6⁴⁴	7²⁰	7⁴⁴	8²⁰	8⁴⁴	9²⁰	10²⁰	10⁴⁴	11²⁰	11⁴⁴	12²⁰	12⁴⁴	13²⁰	13⁴⁴	14¹⁵	14⁴⁴	15²⁰	15⁴⁴
Třebíč, ul. M. Majerové	5²⁶	5²¹	5²⁶	5²⁶	5²¹	6⁴⁵	7²¹	7⁴⁵	8²¹	8⁴⁵	9²¹	10²¹	10⁴⁵	11²¹	11⁴⁵	12²¹	12⁴⁵	13²¹	13⁴⁵	14¹⁶	14⁴⁵	15²¹	15⁴⁵
Třebíč, ul gen. Svobody	5²⁷	5²²	5²⁷	5²⁷	5²²	6⁴⁶	7²²	7⁴⁶	8²²	8⁴⁶	9²²	10²²	10⁴⁶	11²²	11⁴⁶	12²²	12⁴⁶	13²²	13⁴⁶	14¹⁷	14⁴⁶	15²²	15⁴⁶
Třebíč, Dukovanská ul.	5²⁹	5²⁴	5²⁹	5²⁹	5²⁴	6⁴⁸	7²⁴	7⁴⁸	8²⁴	8⁴⁸	9²⁴	10²⁴	10⁴⁸	11²⁴	11⁴⁸	12²⁴	12⁴⁸	13²⁴	13⁴⁸	14¹⁹	14⁴⁸	15²⁴	15⁴⁸
Třebíč, Benešova ul.	5³¹	5²⁶	>	5³¹	5²⁶	6⁵⁰	7²⁶	7⁵⁰	8²⁶	8⁵⁰	9²⁶	10²⁶	10⁵⁰	11²⁶	11⁵⁰	12²⁶	12⁵⁰	13²⁶	13⁵⁰	14²¹	14⁵⁰	15²⁶	15⁵⁰
Třebíč, ul. A. Kratochvíla	5³²	5²⁷	>	5³²	5²⁷	6⁵¹	7²⁷	7⁵¹	8²⁷	8⁵¹	9²⁷	10²⁷	10⁵¹	11²⁷	11⁵¹	12²⁷	12⁵¹	13²⁷	13⁵¹	14²²	14⁵¹	15²⁷	15⁵¹
Třebíč, Dřevařské závody	5³³	5²⁸	5³²	5³³	5²⁸	6⁵²	7²⁸	7⁵²	8²⁸	8⁵²	9²⁸	10²⁸	10⁵²	11²⁸	11⁵²	12²⁸	12⁵²	13²⁸	13⁵²	14²³	14⁵²	15²⁸	15⁵²
Třebíč, u mostu	5³⁵	5³¹	5³⁴	5³⁴	5³¹	6⁵⁵	7³¹	7⁵⁵	8³¹	8⁵⁵	9³¹	10³¹	10⁵⁵	11³¹	11⁵⁵	12³¹	12⁵⁵	13³¹	13⁵⁵	14²⁶	14⁵⁵	15³¹	15⁵⁵
Třebíč, Karlovo nám.	5³⁶	5³²	5³⁵	5³⁷	5³²	6⁵⁷	7³²	7⁵⁷	8³²	8⁵⁷	9³²	10³²	10⁵⁷	11³²	11⁵⁷	12³²	12⁵⁷	13³²	13⁵⁷	14²⁸	14⁵⁷	15³²	15⁵⁷
Třebíč, Komenského nám.	5³⁸	5³³	5³⁷	5³⁸	5³³	6⁵⁹	7³³	7⁵⁹	8³³	8⁵⁹	9³³	10³³	10⁵⁹	11³³	11⁵⁹	12³³	12⁵⁹	13³³	13⁵⁹	14³⁰	14⁵⁹	15³³	15⁵⁹
Třebíč, Sucheniova ul.	5⁴⁰	5³⁴	|	5³⁹	5³⁴	7⁰⁰	7³⁴	8⁰⁰	8³⁴	9⁰⁰	9³⁴	10³⁴	11⁰⁰	11³⁴	...	12³⁴	13⁰⁰	13³⁴	14⁰⁰	14³¹	15⁰⁰	15³⁴	16⁰⁰
Třebíč, ZK BOPO	5⁴⁵	5³⁵	|	5⁴⁰	5³⁵	7⁰¹	7³⁵	8⁰¹	8³⁵	9⁰¹	9³⁵	10³⁵	11⁰¹	11³⁵	...	12³⁵	13⁰¹	13³⁵	14⁰¹	14³²	15⁰¹	15³⁵	16⁰¹
Třebíč, Revoluční ul.	5⁴⁶	5³⁶	|	5⁴¹	5³⁶	7⁰³	7³⁶	8⁰³	8³⁶	9⁰³	9³⁶	10³⁶	11⁰³	11³⁶	...	12³⁶	13⁰³	13³⁶	14⁰³	14³⁴	15⁰³	15³⁶	16⁰³
Třebíč, Borovina, BOPO	5⁴⁸	5³⁸	5⁴¹	5⁴³	5⁴¹	7⁰⁵	7³⁸	8⁰⁵	8³⁸	9⁰⁵	9³⁸	10³⁸	11⁰⁵	11³⁸	...	12³⁸	13⁰⁵	13³⁸	14⁰⁵	14³⁶	15⁰⁵	15³⁸	16⁰⁵
př **Třebíč,** sídl. Za rybníkem	...	5⁴⁰	...	5⁴⁵	5⁴³	7⁰⁷	7⁴⁰	8⁰⁷	8⁴⁰	9⁰⁷	9⁴⁰	10⁴⁰	11⁰⁷	11⁴⁰	...	12⁴⁰	13⁰⁷	13⁴⁰	14⁰⁷	14³⁸	15⁰⁷	15⁴⁰	16⁰⁷

Linka č. 5 v roce 1993

66440 Městská doprava v Třebíči

Linka č. 9 Třebíč, Karlovo nám. - Třebíč, Poušov

Přepravu zajišťuje: Třebíč, aut. nádraží, tel 6348

ČSAD, s. p., Brno	3	7
	x	x
od **Třebíč,** Karlovo nám.	7⁰⁵	14⁴⁵
Třebíč, Komenského nám.	7⁰⁷	14⁴⁷
Třebíč, Sucheniova ul.	7⁰⁸	14⁴⁸
Třebíč, ZK BOPO	7⁰⁹	14⁴⁹
Třebíč, Revoluční ul.	7¹⁰	14⁵⁰
Třebíč, Řípov rozc.	7¹³	14⁵³
př **Třebíč,** Poušov	7¹⁵	14⁵⁵

Opačný směr

ČSAD, s. p., Brno	4	8
	x	x
od **Třebíč,** Poušov	7¹⁵	15⁰⁰
Třebíč, Řípov rozc.	7¹⁸	15⁰³
Třebíč, Revoluční u.	7²²	15⁰⁷
Třebíč, ZK BOPO	7²³	15⁰⁸
Třebíč, Sucheniova ul.	7²⁴	15⁰⁹
Třebíč, Komenského nám.	7²⁵	15¹⁰
př **Třebíč,** Karlovo nám.	7²⁷	15¹²

Přípustná časová tolerance 2 min.

K - nejede 24.a 31. XII.

Jízdní řád nové linky č. 9

Po vyřazení autobusů Karosa ŠM 11 zajišťovaly městskou dopravu v Třebíči pouze vozidla typu Karosa 731/732, kterých bylo 30 kusů, a dva kloubové autobusy Ikarus 280.08. Průměrné staří vozidel bylo 6,5 roku. Roku 1995 najezdily autobusy téměř 1 milion kilometrů a přepravily přes 8 milionů cestujících.

V roce 1998 byl dodán zánovní autobus inovované řady B 930 – Karosa B 931. Autobusy tohoto a později modernizovaného typu byly vyráběny v letech 1995–2002. Jednalo se o prototyp vybavený motorem LIAZ a automatickou převodovkou VOITH. Autobus měl netradiční žluto-šedo-červený lak, díky kterému byl na první pohled rozeznatelný od ostatních autobusů firmy TRADO-MAD. Od svých předchůdců řady B 730 se nejvýrazněji lišil zakulaceným předním i zadním čelem. Cestující rovněž ocenili nový typ sedaček, jež byly potaženy látkou. Jako první autobus v Třebíči byl vybaven digitálními informačními panely firmy BUSE, které znamenaly zásadní změnu k lepšímu z pohledu informovanosti cestujících.

První a poslední autobus Karosa B 931 v Třebíči. V pozadí autobusové nádraží a městská věž.

Neméně je oceňovali také řidiči, kteří už nemuseli na každé konečné zastávce ručně přeměňovat číslo linky, ale pouze zadali příkaz do palubního počítače. Ve stejném roce byly dodány 3 autobusy Karosa B 932 v netypickém zeleno-žlutém nátěru. Od prvního vozu z rodiny B 930 se z technického hlediska lišily použitím manuální převodovky, zklamáním ale byla absence digitálních displejů. V roce 1999 byl dodán první autobus Karosa B 932 E. Jednalo se o poslední vůz MHD Třebíč dodaný v tradičním městském červeno-bílém nátěru.

Karosa B 932 s celovozovou reklamou aplikovanou na dobový nátěr autobusu a řidič Jiří Krátký. Na fotografii dole je zachycen stejný vůz v novém nátěru MHD Třebíč o více než 10 let později.

Vstup do nového tisíciletí

V roce 2004 se Česká republika stala spolu s dalšími 9 evropskými státy členem Evropské unie. Jednou z nejdůležitějších třebíčských událostí se stal 3. 7. 2003 zápis baziliky sv. Prokopa a židovské čtvrti na seznam kulturních a přírodních památek UNESCO. Začátek 21. století přinesl lidstvu rovněž mnoho nových dopravních technologií; byl rozšiřován informační systém pro cestující a největší „revolucí“ se stalo zařazení prvního nízkopodlažního vozidla na linkách třebíčské městské dopravy roku 2004.

Nejvýraznější úpravou linkového vedení bylo zavedení vybraných spojů linek 4 a 5 do rozrůstající se čtvrti Na Kopcích v roce 2005. V roce 2001 byly zakoupeny tři nové autobusy Karosa B 932 E, které byly až na pár detailů shodné s předchozí řadou B 932. Autobusy byly vybaveny vnějšími informačními panely firmy BUSE, což ocenili jak cestující, tak řidiči. Poněkud netradiční byl nátěr nových vozů, který vycházel z prvního prototypu řady B 931 a stal se novým unifikovaným nátěrem firmy TRADO-MAD.

První Karosa B 932 E, která obohatila vozový park MHD Třebíč, se zároveň stala posledním autobusem dodaným v tradičním městském červeno-bílém nátěru.

Karosa B 932 E dodaná v novém žluto-šedo-červeném nátěru stojící u zastávky Poliklinika. Na fotografii dole je zachycen stejný vůz o 10 let později, a to v nátěru firmy ICOM transport.

MAD TŘEBÍČ 3

Licence: 795003

Platnost od 26.5.2000 do 9.6.2001

TRADO - MAD, s.r.o., Průmyslová čtvrť 154, Třebíč, tel. 0618 / 840 869

Zpracováno systémem GRAFIKON © PS software Olomouc

Za Rybníkem - Týn - Atom hotel - ZŠ Brněnská - Karlovo náměstí

Za Rybníkem	5.38	6.37	7.37✱										14.06				
Borovina, BOPO	5.39	6.38	7.39✱										14.08				
Revoluční	5.40	6.39	7.40✱										14.09				
U Kapličky	5.41	6.40	7.42✱										14.11				
Suchenlova	5.42	6.41	7.43✱										14.12				
Komenského nám.	5.44	6.43	7.45✱										14.14				
Karlovo náměstí	5.08✱			7.46❶	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46	12.16	12.46		15.16	15.46✱	16.16
Žerotínovo nám.	5.09✱	5.45	6.44	7.46✱	7.48❶	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48	12.18	12.48	14.15	15.18	15.48✱	16.18
Zámek	5.11✱	5.47	6.46	7.48✱	7.50❶	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20	11.50	12.20	12.50	14.17	15.20	15.50✱	16.20
Račerovická	5.12✱	5.48	6.47	7.49✱	7.51❶	8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	11.21	11.51	12.21	12.51	14.18	15.21	15.51✱	16.21
Na Příkopech	5.13✱	5.50	6.49	7.50✱	7.53❶	8.53	9.23	9.53	10.23	10.53	11.23	11.53	12.23	12.53	14.19	15.23	15.53✱	16.23
Koutkova		5.52				8.55		9.55		10.55		11.55		12.55	14.21		15.55✱	
Nová	5.14✱	5.53	6.50	7.51✱	7.54❶	8.56	9.24	9.56	10.24	10.56	11.24	11.56	12.24	12.56	14.22	15.24	15.56✱	16.24
Palackého	5.16✱	5.55	6.52	7.53✱	7.56❶	8.58	9.26	9.58	10.26	10.58	11.26	11.58	12.26	12.58	14.24	15.26	15.58✱	16.26
Týn	5.18✱	5.57	6.54	7.55✱	7.58❶	9.00	9.28	10.00	10.28	11.00	11.28	12.00	12.28	13.00	14.26	15.28	16.00✱	16.28
Marie Majerové	5.20✱	5.59	6.56	7.57✱	8.00❶	9.02	9.30	10.02	10.30	11.02	11.30	12.02	12.30	13.02	14.28	15.30	16.02✱	16.30
Poliklinika Hájek	5.21✱	6.00	6.57	7.58✱	8.01❶	9.03	9.31	10.03	10.31	11.03	11.31	12.03	12.31	13.03	14.29	15.31	16.03✱	16.31
Atom hotel	5.22✱	6.01	6.58	7.59✱	8.02❶	9.04	9.32	10.04	10.32	11.04	11.32	12.04	12.32	13.04	14.30	15.32	16.04✱	16.32
Modřínová	5.23✱	6.02	6.59	8.00✱	8.03❶	9.05	9.33	10.05	10.33	11.05	11.33	12.05	12.33	13.05	14.31	15.33	16.05✱	16.33
ZŠ Brněnská		6.04	7.01	8.02✱	8.05❶		9.35		10.35		11.35		12.35	13.07	14.33	15.35		16.35
Samešova	5.24✱		7.03❶	8.04✱	8.07❶	9.06	9.37	10.06	10.37	11.06	11.37	12.06	12.37		14.35	15.37	16.06✱	16.37
Cyrilometodějská			7.05❶	8.06✱	8.09❶	9.08	9.39	10.08	10.39	11.08	11.39	12.08	12.39		14.37	15.39	16.08✱	16.39
Karlovo náměstí			7.07❶	8.08✱	8.11❶	9.10	9.41	10.10	10.41	11.10	11.41	12.10	12.41		14.39	15.41	16.10✱	16.41

✱ - Nejede 1.7. - 1.9. a 27.12. - 29.12.
❶ - Jede pouze 1.7. - 1.9. a 27.12. - 29.12.

Pracovní dny

Jízdní řád MHD Třebíč v letech 2000/2001

MAD TŘEBÍČ 5

Licence: 795005

Platnost od 26.5.2000 do 9.6.2001

TRADO - MAD, s.r.o., Průmyslová čtvrť 154, Třebíč, tel. 0618/840 869

Zpracováno systémem GRAFIKON © PS software Olomouc

Hřbitov - Týn - Míčova - Karlovo náměstí - Za Rybníkem

Hřbitov	5.19			6.29		7.44	8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	10.44	11.14	11.44	12.14	12.44	13.07	13.20
Týn	5.05✱ 5.20	5.45	6.00	6.30	7.00✱ 7.13	7.45	8.15	8.45	9.15	9.45	10.15	10.45	11.15	11.45	12.15	12.45	13.08	13.21
Marie Majerové	5.06✱ 5.22	5.47	6.02	6.32	7.02✱ 7.15	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	11.47	12.17	12.47	13.10	13.23
gen. Svobody	5.07✱ 5.23	5.48	6.03	6.33	7.03✱ 7.16	7.48	8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48	12.18	12.48	13.11	13.24
Míčova	5.08✱ 5.24	5.49	6.04	6.34	7.04✱ 7.17	7.49	8.19	8.49	9.19	9.49	10.19	10.49	11.19	11.49	12.19	12.49	13.12	13.25
Benešova	5.09✱ 5.26	5.51	6.06	6.36	7.06✱ 7.19	7.51	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	11.21	11.51	12.21	12.51	13.14	13.27
A. Kratochvíla	5.10✱ 5.27	5.52	6.07	6.37	7.07✱ 7.20	7.52	8.22	8.52	9.22	9.52	10.22	10.52	11.22	11.52	12.22	12.52	13.15	13.28
Dřevařské závody	5.12✱ 5.29	5.54	6.09	6.39	7.09✱ 7.22	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54	12.24	12.54	13.17	13.30
Cyrilometodějská	5.14✱ 5.32	5.56	6.11	6.42	7.11✱ 7.24	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27	10.57	11.27	11.57	12.27	12.57	13.20	13.33
Karlovo náměstí	5.16✱ 5.35	5.59	6.14	6.45	7.14✱ 7.27	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00	13.23	13.36
Komenského nám	5.18✱ 5.38	6.01	6.16	6.48	7.17✱ 7.30	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	10.33	11.03	11.33	12.03	12.33	13.03	13.26	13.39
Suchenlova	5.40	6.03	6.18	6.50	7.19✱ 7.33	8.05	8.35	9.05	9.35	10.05	10.35	11.05	11.35	12.05	12.35	13.05	13.28	13.41
U Kapličky	5.42	6.05	6.20	6.52	7.21✱ 7.35	8.07	8.37	9.07	9.37	10.07	10.37	11.07	11.37	12.07	12.37	13.07	13.30	13.43
Revoluční	5.43	6.06	6.21	6.53	7.22✱ 7.36	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08	10.38	11.08	11.38	12.08	12.38	13.08	13.31	13.44
Borovina,BOPO	5.23✱ 5.45	6.07	6.22	6.55	7.24✱ 7.38	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40	12.10	12.40	13.10	13.33	13.46
Za Rybníkem	5.25✱ 5.47	6.09✱	6.24	6.57	7.26✱ 7.40	8.12	8.42	9.12	9.42	10.12	10.42	11.12	11.42	12.12	12.42	13.12	13.35	13.48

Hřbitov	13.49✱ 14.00	14.10	14.27	14.50	15.14	15.44	16.14	16.44	17.14	17.44							
Týn	13.50✱ 14.01	14.11	14.28	14.51	15.15	15.45	16.15	16.45	17.15	17.45	18.17	18.49	19.32	20.32	21.32		
Marie Majerové	13.52✱ 14.03	14.13	14.30	14.53	15.17	15.47	16.17	16.47	17.17	17.47	18.18	18.50	19.34	20.34	21.34		
gen. Svobody	13.53✱ 14.04	14.14	14.31	14.54	15.18	15.48	16.18	16.48	17.18	17.48	18.19	18.51	19.35	20.35	21.35		
Míčova	13.54✱ 14.05	14.15	14.32	14.55	15.19	15.49	16.19	16.49	17.19	17.49	18.20	18.52	19.36	20.36	21.36		
Benešova	13.56✱ 14.07	14.17	14.34	14.57	15.21	15.51	16.21	16.51	17.21	17.51	18.22	18.53	19.38	20.38	21.38		
A. Kratochvíla	13.57✱ 14.08	14.18	14.35	14.58	15.22	15.52	16.22	16.52	17.22	17.52	18.23	18.54	19.39	20.39	21.39		
Dřevařské závody	13.59✱ 14.10	14.20	14.37	15.00	15.24	15.54	16.24	16.54	17.24	17.54	18.25	18.56	19.41	20.41	21.41		
Cyrilometodějská	14.02✱ 14.13	14.23	14.40	15.03	15.27	15.57	16.27	16.57	17.27	17.57	18.27	18.58	19.43	20.43	21.43		
Karlovo náměstí	14.05✱ 14.16	14.26	14.43	15.06	15.30	16.00	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.45	20.45	21.45		
Komenského nám	14.08✱ 14.19	14.29	14.46	15.09	15.33	16.03	16.33	17.03	17.33	18.03	18.33	19.02	19.48	20.48	21.48		
Suchenlova	14.10✱ 14.21	14.32	14.48	15.11	15.35	16.05	16.35	17.05	17.35	18.05	18.35	19.04	19.50	20.50	21.50		
U Kapličky	14.12✱ 14.23	14.34	14.50	15.13	15.37	16.07	16.37	17.07	17.37	18.07	18.37	19.06	19.52	20.52	21.52		
Revoluční	14.13✱ 14.24	14.35	14.51	15.14	15.38	16.08	16.38	17.08	17.38	18.08	18.38	19.07	19.53	20.53	21.53		
Borovina,BOPO	14.15✱ 14.26	14.37	14.53	15.16	15.40	16.10	16.40	17.10	17.40	18.10	18.40	19.08	19.55	20.55	21.55		
Za Rybníkem	14.17✱ 14.28	14.39	14.55	15.18	15.42	16.12	16.42	17.12	17.42	18.12	18.42	19.10	19.57	20.57	21.57		

✱ - Nejede 1.7. - 1.9. a 27.12. - 29.12.

Pracovní dny

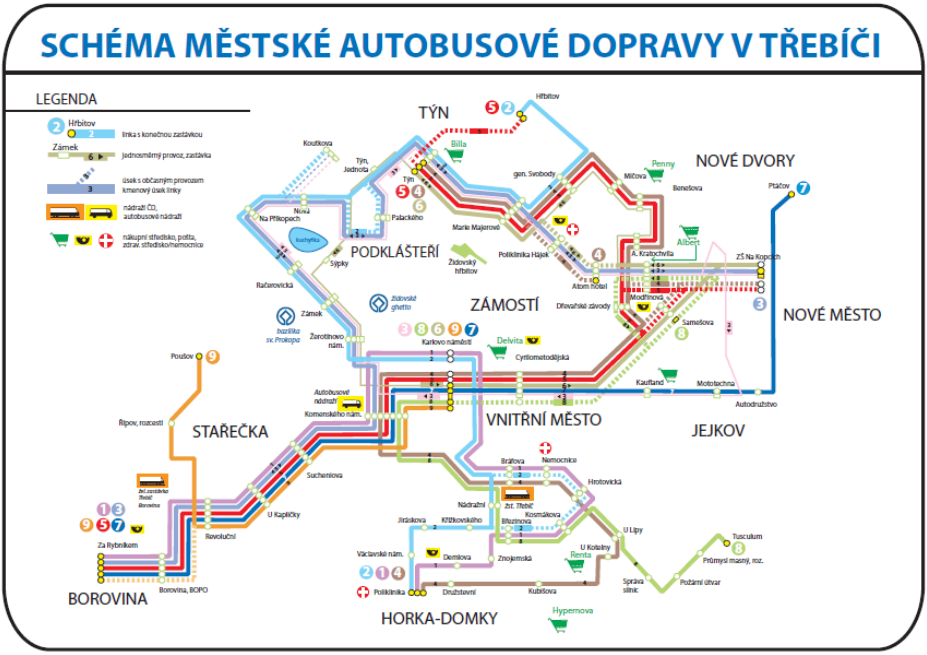


Schéma městské dopravy v roce 2006

O rok později bylo rozhodnuto o koupi trojice autobusů Karosa nové modelové řady B 952. Vozy byly vybaveny mechanickou převodovkou a řidiči na novém typu ocenili především nový motor IVECO, který dodával autobusům o poznání větší výkon. Nejvýraznějším rozdílem z pohledu cestujícího bylo ploché zadní čelo, kterým se vozidla odlišovala od předchozí řady B 930. Tyto autobusy a jejich inovované modely byly vyráběny v letech 2002–2006 ve Vysokém Mýtě. Koho by však v roce 2002 napadlo, že tyto autobusy nadobro uzavřely kapitolu vozů Karosa v Třebíči a zároveň se staly posledními vozidly MHD Třebíč, které byly dodány v dobovém městském žluto-šedo-červeném nátěru.

Ve stejném roce byl vyřazen první z dvojice kloubových autobusů Ikarus 280.08. U druhého vozidla došlo k zajímavé situaci, kdy nejprve došlo v červnu 2003 k prodeji autobusu, nicméně v září byl vůz odkoupen zpět a znovu zařazen do provozu s cestujícími v září 2003. Poslední jízda druhého Ikarusu proběhla v červnu 2004, čímž byla uzavřena éra kloubových autobusů v Třebíči.

Tři nové autobusy Karosa B 952 ještě bez SPZ. Zleva řidiči Václav Hrůza, Jan Dulínek, Václav Kohoutek.

K 1. 7. 2004 bylo rozhodnuto o prodeji firmy TRADO-MAD dopravní společnosti ICOM transport, a. s. Název TRADO-MAD byl ale zachován a skupina se stala dceřinou společností koncernu ICOM transport.

V průběhu roku 2004 proběhla výměna elektronických pokladen za nové přístroje od firmy Mikroelektronika, díky nimž bylo možné začít využívat nové bezkontaktní čipové karty. Platba kartou mohla být uskutečněna „elektronickou peněženkou“ nebo paušální předplacenou jízdenkou, která umožňovala předplacení jízdného v rozmezí 1 až 3 měsíců. Elektrickou peněženku si bylo možné nabít na autobusovém nádraží nebo přímo u řidiče autobusu. K roku 2005 došlo ke zvýšení ceny jízdného ze 7 Kč na 10 Kč, resp. ze 3 Kč na 5 Kč u dětí a seniorů. Při placení zůstali zvýhodněni cestující, kteří se rozhodli využít nové čipové karty. Cena takto zaplacených jízdenek byla ponechána na 7 Kč, resp. 3 Kč.

Nové elektronické přístroje od firmy Mikro-elektronika instalované v roce 2004

Předplatné občanské jízdenky MHD Třebíč

Přelomovou událostí roku 2004 a v podstatě celého vývoje městské dopravy v Třebíči se stalo testování nového, dosud cestujícími v Třebíči nepoznaného, autobusu Mercedes-Benz Citaro. Vozidlo opatřené modro-žlutým lakem bylo zapůjčeno z dceřiné společnosti koncernu ICOM transport – ČSAD Jindřichův Hradec. Onou výraznou revolucí byla na první pohled zcela odlišná konstrukce autobusu. Na rozdíl od všech ostatních vozů MHD Třebíč byl vůz nízkopodlažní a disponoval vyklápěcí plošinou pro vozíčkáře. Nemalou odlišností bylo použití dveří, jež nebyly na rozdíl od starších autobusů výklopné, ale otevíraly se dovnitř vozidla. Zajímavým doplňkem byl bezpečnostní systém, který zabraňoval sevření cestujících do dveří. Z pohledu řidiče došlo k výraznému zvýšení komfortu řízení především díky použití automatické převodovky se zabudovaným retardérem, která je vhodnější pro městský provoz. Shodou okolností došlo k nasazení prvního nízkopodlažního vozidla na linky MHD Třebíč 50 let od zahájení provozu místní dopravy. Po dobu zkoušek měl autobus na starosti řidič Kamil Pavlíček.

Testovací Mercedes-Benz Citaro v Třebíči u zastávky Poliklinika v roce 2003 a řidič Kamil Pavlíček, jehož otec byl rovněž řidičem MHD v Třebíči.

Netrvalo dlouho a již během Vánoc roku 2004 nadělila firma TRADO-MAD cestujícím dárek v podobě nového nízkopodlažního autobusu Mercedes-Benz Citaro. Vůz byl dodán v klasickém schématu firmy ICOM transport, tj. modro-bílé barvy. Vůbec první autobus Mercedes-Benz Citaro byl vyrobeno v roce 1997 v německém Mannheimu a k dnešnímu dni jezdí či jezdilo po celém světě více než 40 000 vozidel tohoto typu. Toto číslo dělá z Citara nejúspěšnější městský autobus posledních nejméně 20 let. První třebíčský vůz trojcípé hvězdy však původně nedisponoval digitálními informačními panely, což v takto moderním vozidle značně snižovalo úroveň cestování. Na místo plánovaných displejů byl pouze nalepen nápis MĚSTSKÁ DOPRAVA. Asi po půl roce byl do Třebíče dodán druhý autobus stejného typu a oba vozy začaly pravidelně jezdit na linkách 4 a 5. Spoje zajišťované nízkopodlažními autobusy byly vyznačeny v jízdních řádech.

První dva nízkopodlažní autobusy Mercedes-Benz Citaro v Třebíči

Po změně majitele provozovatele MHD Třebíč se cestující dočkali nejen nových nízkopodlažních vozů, ale také mnoha zajímavých typů autobusů, které byly ojedinělé nejen v České republice, ale i ve světě. Jedním z neobvyklých vozidel byl Mercedes-Benz O 345 Conecto. Tento autobusu, zařazený do provozu v roce 2006, je známý především z příměstské dopravy, ale do třebíčské MHD byly postupně zařazeny dva exempláře městského provedení. Vozidla nebyla nízkopodlažní, ale u každých dveří disponovala pouze jedním schodem na rozdíl od tří schodů typických pro autobusy Karosa.

Ve stejném roce se Třebíč mohla pochlubit také novým nízkopodlažním autobusem Mercedes-Benz Citaro, který jako první autobus ve střední Evropě splňoval emisní normu Euro V. Vůz byl dodán v netradičním reklamním polepu navrženým středoškolskou studentkou.

V roce 2008 byl dodán první autobus nového typu Mercedes-Benz Conecto, který měl se svým stejnojmenným předchůdcem společný pouze název. Vůz byl nízkopodlažní a vycházel z téměř totožného vozidla Mercedes-Benz Citaro.

Mercedes-Benz O 345 Conecto na silnici u Novodvorského mostu. Na snímku řidič Denis Caha.

Autobus Mercedes-Benz Citaro s reklamním polepem informujícím o plnění emisní normy EURO V. Za volantem řidič Milan Kočí.

První autobus Mercedes-Benz Conecto dodaný na konci roku 2008 na zastávce Poušov a řidič Milan Ošmera. Od ostatních autobusů se vůz liší absencí spodního modrého pruhu.

Druhé třebíčské Conecto nové generace na dolní straně Karlova náměstí

9. 11. 2006 byla otevřena nová výrobní hala společnosti TEDOM, s. r. o., a Třebíč se tak stala třetím městem v České republice, kde se začaly vyrábět autobusy. V roce 2008 došlo k dohodě mezi vedením města a společnosti ICOM transport o obnově vozového parku MHD autobusy s pohonem na zemní plyn, neboť CNG motory byly v mnoha směrech ekologičtější než dieselové. Pořizovací cena těchto autobusů byla vyšší, což ale kompenzovaly náklady za pohonné hmoty, jež byly přibližně o 10 Kč na kg/l nižší.

Ve stejném roce bylo vypsáno výběrové řízení na 3 nové autobusy na CNG a vítězem se stala právě firma TEDOM. Na začátku roku 2009 byla otevřena první CNG stanice na Vysočině a zároveň byly slavnostně uvedeny do provozu první tři autobusy Tedom C 12G. Vozidla byla nízkopodlažní a disponovala digitálními informační panely či automatickou převodovkou. Důležitým faktorem poukazujícím na českou výrobu byl motor TEDOM, který konstrukčně vycházel z motorů Liaz.

Jeden ze tří nových autobusů Tedom C 12G u polikliniky na Vltavínské ulici. V pozadí Karosa B 732. Na fotografii dole je zachycen autobus poblíž CNG stanice již s nalepenými červenými pruhy.

Testovací autobus Tedom C 12 G v zimě roku 2008 ještě před dodáním objednaných vozů, o který se starali pan Antonín Hrůza a pan Milan Kočí. Na snímku řidič Milan Ošmera. V levé části Karosa B 732.

Zapůjčený autobus Tedom C 12G ze Znojma, který jezdil na linkách MHD Třebíč v létě roku 2009. V pozadí Karosa B 732.

V zimě roku 2010 se cestující dočkali další novinky ve vozovém parku MHD Třebíč, neboť byly dodány dva nové autobusy s pohonem na zemní plyn. Nešlo však o autobusy TEDOM, ale o autobusy Mercedes-Benz Citaro CNG. Vozy byly opět nízkopodlažní a stejně jako ostatní bezbariérové autobusy byly vybaveny tzv. kneelingem[1]. Nová vozidla konstrukčně vycházela z rodiny autobusů Citaro. Běžný cestující vozidlo na první pohled poznal díky zvýšené střeše v přední části autobusu, ve které byly, stejně jako v autobusech TEDOM, umístěny palivové nádrže na stlačený zemní plyn.

Na počátku roku 2011 byly vyřazeny poslední dvě Karosy B 732. Tím skončila významná éra jedné generace autobusů čítající více než 30 vozů, které po Třebíči jezdily téměř 30 let.

V únoru 2011 byl zaveden nový městský nátěr, který tvoří modré a červené pruhy na bílém podkladu.

---

[1]*kneeling – naklonění autobusu k hraně obrubníku o cca 7 cm*

Vlevo Mercedes-Benz Citaro na dieselový pohon a vpravo autobus stejného typu lišící se střešními nádržemi na CNG a modernizovaným designem.

Oba třebíčské autobusy Mercedes-Benz Citaro CNG po několika dnech v provozu na zastávce Týn

Vlevo autobus Tedom C 12G zachycený při doplňování CNG. Vpravo autobus Mercedes-Benz Citaro CNG.

K výraznému zlepšení v oblasti informovanosti cestujících MHD Třebíč došlo na přelomu let 2010/2011, kdy byly postupně do všech autobusů nainstalovány vnější i vnitřní digitální panely. Vnější displeje nadále ukazovaly číslo linky a konečnou zastávku spoje, na vnitřních panelech se zobrazovala příští zastávka. V roce 2012 došlo k výměně elektronických pokladen Mikroelektronika za nový typ od firmy EM test. V souvislosti s touto změnou byly upraveny informace zobrazující se na vnitřním digitálním panelu. Nově displeje ukazovaly číslo linky, čas, datum, příští zastávku a konečnou zastávku.

Novy typ elektronických pokladen EM test v třebíčských autobusech.

Platební karta městské dopravy v Třebíči

Nová podoba jízdenky MHD

Koncem roku 2011 došlo k výměně většiny zastávkových označníků za nové. Původní typy označníků městské dopravy byly ponechány do června 2014 pouze na Karlově náměstí a poté byly nahrazeny moderními digitálními označníky, které na displejích zobrazují odjezdy nejbližších spojů, číslo linky, cílovou stanici a případné zpoždění spoje. Tyto informace je možné získat přes GPS, jež jsou zabudované v každém autobuse MHD Třebíč. Ve stejném roce byly umístěny nové digitální displeje na vlakovém nádraží a v areálu Aquaparku Laguna zobrazující odjezdy nejbližších spojů MHD.

V roce 2012 byl poprvé při rekonstrukci zastávkového zálivu použit tzv. kasselský obrubník, který umožňuje co nejtěsnější najetí nízkopodlažního autobusu ke hraně chodníku.

Zleva: Zastávkový označník ještě z počátku 90. let a dva označníky, kterými byly nahrazovány původní. Standardně byly červené, pouze označníky na Karlově náměstí byly modré.

Nové typy označníků MHD Třebíč. První zleva byl používán od roku 2004, druhým byla nahrazena většina původních označníků v roce 2011. Třetí obrázek znázorňuje nové digitální označníky na Karlově a Komenského náměstí

Rozmanitost vozidel MHD Třebíč dosáhla svého vrcholu v roce 2011. Do Třebíče bylo převedeno několik starších vozidel z ostatních provozoven koncernu ICOM transport, mezi kterými byly na třebíčské poměry dvě opravdové kuriozity. První z nich byl Mercedes-Benz O 405, jenž na první pohled zaujal děleným předním čelem. Vůz byl nízkopodlažní a vybavený kneelingem i přesto, že byl vyroben v první polovině 90. let, tj. ve stejné době jako Karosy řady 700, které byly v porovnání s tímto typem vývojově zastaralejší. Vozidlo mělo také oproti ostatním třebíčským autobusům o něco vyšší přepravní kapacitu, na což poukazovalo i pět sedadel u zadních dveří. Autobus jezdil v Třebíči téměř rok, a poté byl po téměř dvacetileté službě vyřazen.

Druhým zajímavým vozem se stal Mercedes-Benz Citaro, který byl na rozdíl od všech ostatních autobusů v Třebíči pouze dvoudveřový. Jinak bylo vozidlo převedené do Třebíče z Pelhřimova téměř shodné s ostatními autobusy typu Citaro. Velkou nevýhodou těchto „nových“ autobusů ale byla absence digitálního informačního systému, který byl již v roce 2011 v třebíčské městské dopravě standardem.

Mercedes-Benz O 405, známý především v západní Evropě, zavítal i na rok do Třebíče.

Dvoudveřový Mercedes-Benz Citaro zachycený na Karlově náměstí. Za volantem řidič Pavel Veškrna.

Zleva Mercedes-Benz Citaro, Karosa B 932 E a Karosa B 732 na bývalém parkovišti firmy ICOM v areálu Na Klinkách.

V prosinci roku 2011 byly veřejnosti představeny tři nové nízkopodlažní autobusy, německé vozy Man Lion´s City. Jednalo se o vůbec první autobusy v Třebíči, které byly vybaveny celovozovou klimatizací. Po pěti plynových autobusech se pro potřeby MHD začala opět nakupovat vozidla s naftovým pohonem, neboť ekologický rozdíl byl již minimální a vozidla splňovala emisní normu EURO 5 EEV stejně jako plynové autobusy. Pro cestující bylo zajímavým zpestřením netradiční uspořádání sedadel v zadní části autobusu. Stejná vozidla byla nakupována i v letech 2012 a 2013. Dnes je v provozu celkem 7 autobusů se lvíčkem ve znaku.

V roce 2014 je vozový park MHD Třebíč tvořen 25 autobusy značek Karosa – 5 vozů, Mercedes-Benz – 10 vozů, Tedom – 3 vozy a Man – 7 vozů.

Současná smlouva na provoz MHD uzavřená s firmou ICOM transport v roce 2008 končí v roce k 31. 12. 2016, a proto bude na počátku roku 2016 vypsáno nové výběrové řízení na provozovatele městské dopravy.

Jeden z trojice autobusů Man Lion´s City, dodaný v roce 2011, u zastávky Poliklinika

Autobus Man Lion´s City s otevřeným předním čelem

Man Lion´s City u podjezdu poblíž obce Přibyslavic, kam začaly jezdit autobusy MHD Třebíč v roce 2013.

Po téměř 30 letech od posledních velkých změn v linkovém vedení MHD Třebíč bylo v roce 2012 rozhodnuto o rozsáhlé optimalizaci provozu. Mezi nejvýraznější novinky patřilo zavedení městské dopravy do přilehlých obcí, odlišné číslování linek, zavedení přestupní jízdenky, zkvalitnění dopravní obslužnosti nových částí města, prodloužení provozní doby MHD do 23:15 ve všední dny, vybudování nových zastávek či přeprava jízdních kol na vybraných linkách. Nově se linky začaly dělit na páteřní – linky 1, 4, 5, linky doplňkové – linky 10, 11, 12, 13, 14, 31 a tzv. linku školní – linka 21. Na páteřních linkách jsou zavedeny pravidelné intervaly mezi spoji, doplňkové linky zajišťují dopravní obslužnost méně vytížených částí města a jejich trasa se může v průběhu dne mírně měnit, a linka školní obsluhuje více než polovinu města v ranní špičce.

Od roku 2013 funguje nová webová stránka městské dopravy v Třebíči a svůj profil má MHD Třebíč i na Facebooku. Návštěvníci zde naleznou informace o MHD, soubory ke stažení, jízdní řády, interaktivní mapu s aktuální dopravní situací ve městě či fotografie dokumentující zdejší autobusy. Pro doplnění klasických jízdních řádů byly rovněž vytvořeny souhrnné a kapesní jízdní řády.

Ukázka webových stránek MHD Třebíč

SOUHRNNÉ ODJEZDY ZE ZASTÁVEK MARIE MAJEROVÉ → KARLOVO NÁMĚSTÍ

linky 4, 5, 10, 11, 21

Hod.	Pracovní dny	Hod.	Školní prázdniny - pracovní dny	Hod.	Soboty, neděle, svátky
04	16 33 48 51	04	19 49 51	04	
05	06 13A 14 16 26 36 45B 46 51 56	05	06 13A 14 21 26 36 45B 46 56	05	01 29
06	01 15A 16 25 31 31 33 45B 46 48	06	06 15 15A 26 31 36 45B 46 56	06	01 33
07	01 03 04 15A 16 18 28D 31 31 34 42C 45B 46 48 55E	07	06 15A 18 26 31 38 45B 46 56	07	01 33
08	16 16 31 31 46	08	16 31 46	08	01 01 33
09	01 02 16 31 31 48	09	01 02 16 31 46	09	01 01 33
10	01 02 16 31 31 46	10	01 02 16 31 46	10	01 01 33
11	01 02 16 31 31 46	11	01 02 16 31 46	11	01 01 33
12	01 16 31 46	12	01 16 31 36	12	01 33
13	01 01 01 15A 16 18 31 31 33 46 48	13	01 06 15A 16 26 31 36 46 56	13	01 33
14	01 03 16 16 31 31 33 45B 46 48	14	06 16 26 31 36 45B 46 56	14	01 33
15	01 03 16 18 31 33 45B 46 48	15	06 16 26 36 45B 46 56	15	01 33
16	01K 01 03K 16 31K 31 32A 46	16	01 16 26K 31 32A 46	16	01 33
17	01 01 16 31 46	17	01 01 16 31 46	17	01 33
18	01 01 16 31 46	18	01 01 16 31 46	18	01 33
19	01 01 16 16K	19	01 01 16K 16 46K	19	01 33
20	01 01 33	20	01 01 33	20	01 33
21	01 01 33	21	01 01 33	21	01 33
22	01 29 33	22	01 29 33	22	01 33S
23	02F	23	02F	23	02FS

- bližší informace naleznete na zastávkových jízdních řádech nebo na internetových stránkách www.doprava-trebic.cz

A - nejede na zastávku Palackého
B - nejede na zastávku Koutkova
C - končí na zastávce Komenského náměstí
D - ze zastávky ZŠ Na Kopcích pokračuje jako linka č. 4 do zastávky Karlovo náměstí
E - ze zastávky ZŠ Na Kopcích pokračuje jako linka č. 4 do zastávky Poliklinika
F - ze zastávky Marie Majerové pokračuje jako linka č. 11 na zastávky Týn, Týn-Jednota, Sýpky, Zámek, Žerotínovo náměstí a končí na zastávce Karlovo náměstí
K - končí na zastávce Karlovo náměstí
S - jede pouze v sobotu

TRADO MAD

Třebíč

TRASY LINEK A UMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK

Linka č. 4	Linka č. 4	Linka č. 5	Linka č. 10	Linka č. 11	Linka č. 11	Linka č. 21	Linka č. 21 → 4
u školy	Gen. Svobody	u křižovatky	u křižovatky	u křižovatky	u křižovatky	u křižovatky	u křižovatky
0 Marie Majerové	0 Gen. Svobody	0 Marie Majerové	0 Marie Majerové	0 Marie Majerové	0 Marie Majerové	0 Marie Majerové	0 Marie Majerové
1 Poliklinika Hájek	1 Mičova	2 Gen Svobody	2 Týn	1 Poliklinika Hájek	2 Týn	1 Týn	2 Gen. Svobody
2 Atom Hotel	3 Benešova	3 Mičova	4 Palackého	2 Atom Hotel	3 Týn, Jednota	3 Palackého	3 Mičova
5 Modřínová	4 A. Kratochvíla	5 Benešova	4/6 Nová	4 Modřínová	4 Palackého	5 Nová	5 Benešova
6 Zš Na Kopcích	6 Modřínová	6 A. Kratochvíla	5 Koutkova	5 Zš Na Kopcích	6 Sýpky	6 Na Příkopech	6 A. Kratochvíla
8 Samešova	7 Zš Na Kopcích	8 Dřevařské závody	7 Na Příkopech	8 Mototechna	7 Zámek	8 Račerovická	8 Modřínová
10 Cyrilometodějská	9 Samešova	11 Cyrilometodějská	9 Račerovická	9 Kaufland	9 Žerotínovo nám.	10 Zámek	9 ZŠ Na Kopcích
14/15 Karlovo náměs	11 Cyrilometodějská	14 Karlovo náměstí	11 Zámek	11 Cyrilometodějská	12 Karlovo náměstí	11 Žerotínovo nám.	↓
↓	14 Karlovo náměstí	↓	12 Žerotínovo nám.	13 Karlovo náměstí		12 Komenského nám.	17/18 Karlovo nám.
29/30 Poliklinika	↓	26 Za Rybníkem	15 Karlovo náměstí			↓	↓
	29 Poliklinika		↓			22 Za Rybníkem	33 Poliklinika
			28 Poliklinika				

Souhrnný jízdní řád ze zastávek Marie Majerové

Facebooková stránka městské autobusové dopravy v Třebíči

A co dál?

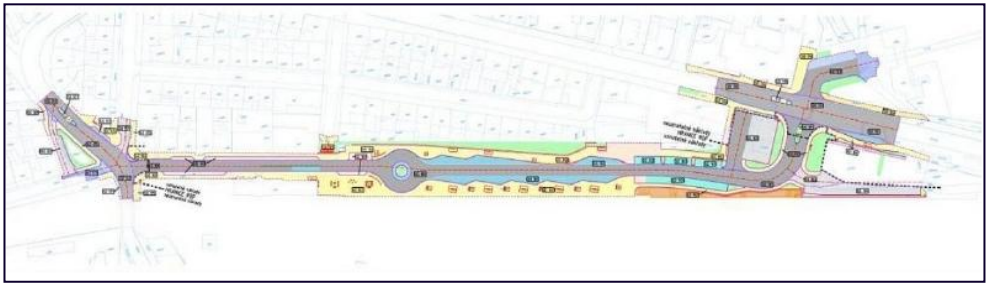
Za volantem desítek městských autobusů šesti značek se za více než půl století vystřídaly tři generace řidičů, přičemž se mnohdy šoférské řemeslo předalo z otce na syna, a dokonce i na vnuka. Za celou svoji historii městská doprava najezdila miliony kilometrů a přepravila desítky milionů cestujících. Vývoj jde ale stále dopředu a v oblasti dopravy nás i v dalších letech čekají zajímavé věci.

V dubnu 2014 začala realizace dlouho očekávané stavby, která zásadním způsobem zkvalitní dopravní situaci v Třebíči. Dopravní terminál, jenž vzniká u současného vlakového nádraží, bude tvořit přestupní uzel mezi městskou autobusovou dopravou, příměstskou autobusovou dopravou a vlakovou dopravou. V prostoru vlakového nádraží dojde k výstavbě nových autobusových zastávek s digitálními označníky a přístřešky, točny pro autobusy a k přístavbě nádražní budovy. Bude také postavena nová křižovatka u nemocnice a upraveno přilehlé parkoviště.

V dalších fázích vzniknou bezbariérová nástupiště a podchod. V horizontu několika let rovněž dojde k revitalizaci železniční trati v úseku Okříšky – Zastávka u Brna, která by měla přinést zrychlení dopravy mezi Třebíčí a Brnem. Celý projekt přestupního dopravního terminálu a navazujících staveb by měl být hotový do dvou až tří let.

Vizualizace nového dopravního terminálu. Pohled z ulice Nádražní.

Dva pohledy na budoucí přestupní uzel. Horní obrázek ze směru od Brna, spodní ze směru Jihlava.



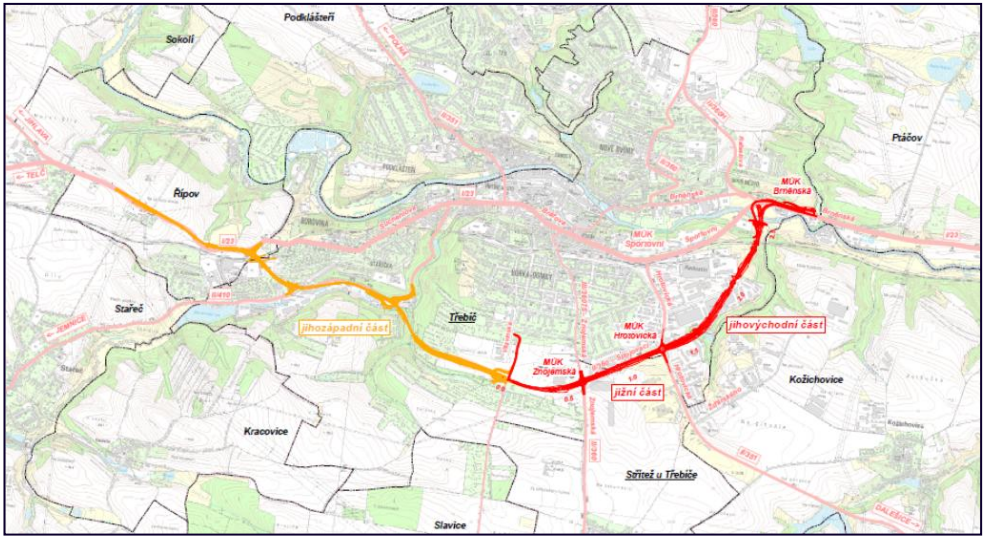
Celkový pohled na rekonstruovanou oblast včetně upravených křižovatek a parkovišť.

Další významnou investicí v následujících letech by měla být revitalizace Karlova náměstí. Centrum města tak projde nejradikálnější proměnou za více než 30 let. V plánu je oprava veškerých komunikací, úprava parkovacích ploch, výsadba zeleně a v neposlední řadě vybudování nové kašny ve středu náměstí. Zásadní změnou by v první fázi proměny měla projít autobusová nástupiště; nově bude vybudován jeden centrální ostrůvek na dolní straně náměstí. Systém nástupu a výstupu do autobusů bude ale zcela odlišný, neboť se na každé straně nástupiště plánuje pouze jeden zastávkový označník. V praxi bude systém fungovat stylem „kdo dřív přijede, ten dřív odjede“. Onou nejdůležitější změnou přesunutého nástupiště bude najíždění autobusů „dveřmi k sobě“, aby byl zabezpečen co nejrychlejší a nejpohodlnější přestup mezi autobusy. Tento typ přestupního perónu je osvědčený i v mnoha evropských městech. Ruku v ruce s přesunutím zastávek na dolní stranu náměstí dojde k reorganizaci automobilové dopravy v centru města.

Pohled na plán revitalizace Karlova náměstí. V pravé části obrázku jsou vyprojektovány autobusové zastávky.

Obchvat Třebíče. Pojem, který je po dlouhou dobu jedním z největších dopravních problémů města. Průtahem, jenž tvoří ulice Sportovní, Bráfova, Sucheniova a Pražská, projede každých 24 hodin více než 20 000 vozidel. V roce 2013 sice došlo k úpravě vodorovného značení na silničním průtahu, která navýšila kapacitu silnic až o 25 %, ale ani tato změna zcela nevyřešila problém s dopravním přetížením centra města. V provozu je prozatím pouze severovýchodní úsek obchvatu, který byl otevřen v roce 2003.

Nejvýznamnější část nové komunikace by měla být její jižní část. V minulosti bylo této problematice vytvořeno již několik návrhů na trasování, které však nebyly z ekologických či ekonomických důvodů přijaty. Jako nejpravděpodobnější varianta se jeví vedení silnice od křižovatky ulic Brněnská – Rafaelova – Sportovní kolem hranice Lorenzových sadů, přes pozemky v průmyslové zóně, dále přes rekonstruovanou ulici Spojovací, okolo hypermarketu Interspar, přes Terovské údolí na dnešní ulici Koželužskou, kolem areálu Borovina BOPO, směrem ke starému fotbalovému hřišti a podjezdem pod železniční tratí, kde se nová komunikace napojí na stávající silnici číslo 23. Nutno podotknou, že prioritou je nalézt optimální řešení, jež bude vyhovovat obyvatelům města a v co nejmenší míře naruší krajinný ráz Třebíče.



Vizualizace možné trasy obchvatu Třebíče. Součástí stavby by také mělo být několik mimoúrovňových křižovatek, protihlukových stěn či úprava stávajících městských komunikací.

Poděkování

Milanu Ošmerovi
Bc. Aleši Kratinovi
PaedDr. Marii Javorkové
Ludmile Raftlové
Mgr. Markétě Křivanové
Bohumilu Blažkovi

a všem, kteří poskytli materiály k vytvoření pamětní publikace.

Zdroje

publikace: **40 LET ČSAD TŘEBÍČ 610**
50 LET ČSAD – 50 LET SLUŽEB PRO VEŘEJNOST
DOPRAVÁK – NOVINY ASOCIACE DOPRAVNÍCH, SPEDIČNÍCH A SERVISNÍCH FIREM ČECH, MORAVY A SLEZSKA

archivní materiály: **Městský úřad Třebíč**
Státní okresní archiv Třebíč
dobové jízdní řády
Zlaté časy ČSAD Třebíč – Jen pro pamětníky

internetové stránky: **www.wikipedie.cz**
www.google.cz
www.autobusytrebic.blog.cz
www.fotodoprava.com
www.doprava-trebic.cz

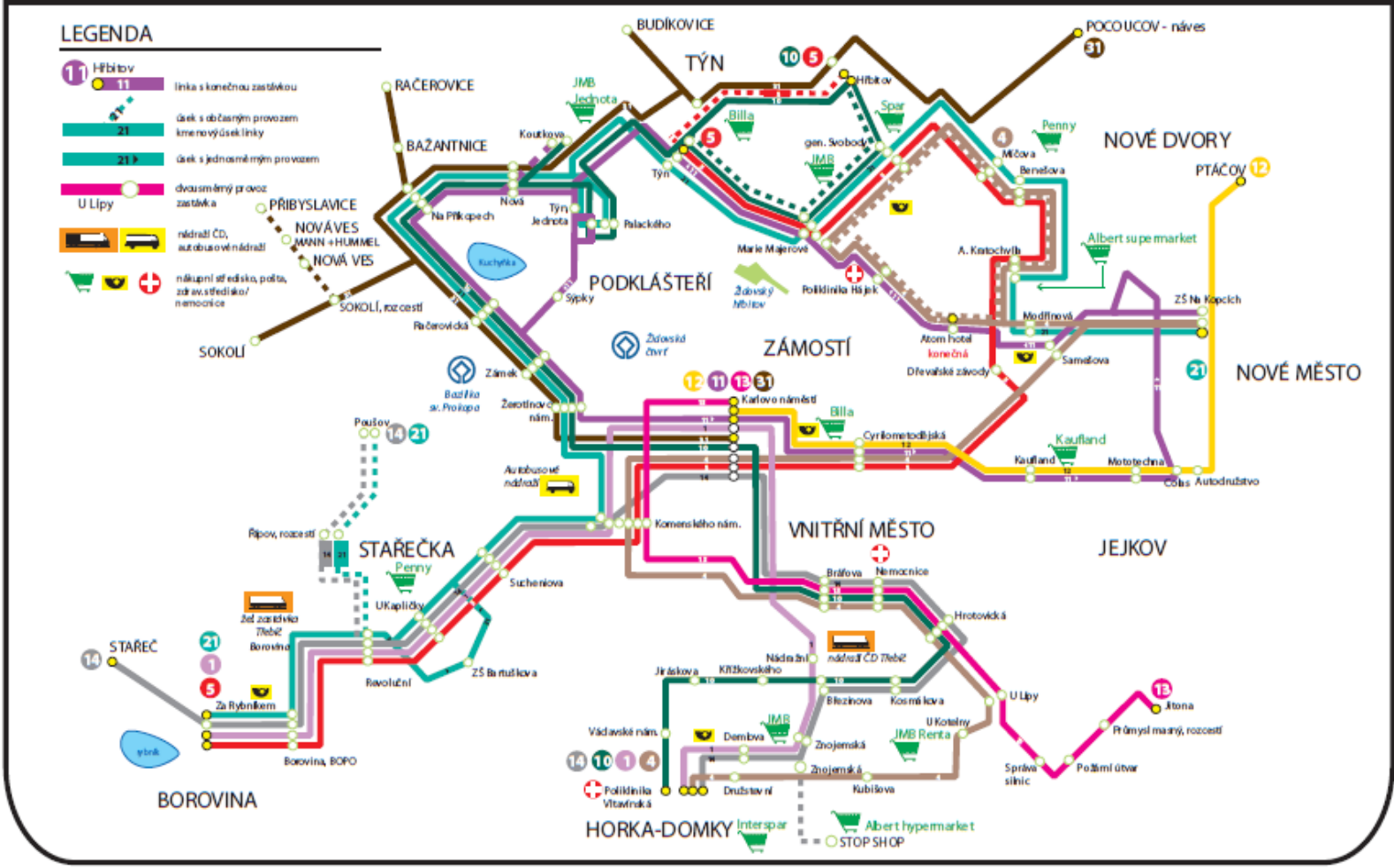



SCHÉMA MĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V TŘEBÍČI