

**Gymnázium Třebíč, Masarykovo náměstí 9/116, Třebíč**

## **Středoškolská odborná činnost**

Obor SOČ: 09 - strojírenství, hutnictví, doprava a průmyslový design

# **Vývoj městské hromadné dopravy v Třebíči**

The Evolution of public transport in Třebíč

**Aleš Novák**

Třída: 8. G

Konzultant: Mgr. Dana Pelánová

Místo zpracování: Třebíč, Kraj Vysočina

**2015**

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval paní Mgr. Daně Pelánové za odborné konzultace. Také patří velký dík panu Milanu Ošmerovi za poskytnutí jedinečných osobních dokumentů a vzpomínek, které mně velice pomohly při tvorbě středoškolské odborné práce. Dále bych chtěl poděkovat paní PaedDr. Marii Javorkové, panu Bc. Aleši Kratinovi, paní Mgr. Markétě Křivanové, panu PhDr. Lukáši Gregorovi, paní Ludmile Raftlové a panu Bohumilu Blažkovi.

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně pod vedením paní Mgr. Dany Pelánové a použité zdroje informací jsem řádně uvedl v Seznamu pramenů, literatury a internetových zdrojů.

Prohlašuji, že písemná verze soutěžní práce SOČ odpovídá elektronické verzi soutěžní práce.

Třebíč 7. 3. 2015

Aleš Novák

## **Anotace**

Středoškolská práce se zabývá vznikem městské dopravy v Třebíči a jejím dalším vývojem až do současnosti. Informuje o jízdních řádech, linkovém vedení, typech a počtech autobusů, rozvoji města, neuskutečněných plánech a také o osobních vzpomínkách řidičů MHD, cestujících i jiných pamětníků. Jedna kapitola se také věnuje působení Aleše Nováka na odboru dopravy městského úřadu v Třebíči. Do práce jsou také zahrnuty dobové fotografie a dokumenty, které lépe dokreslují mapované období.

## **Klíčová slova**

MHD Třebíč, autobusové nádraží, trolejbusová doprava, 60 let MHD v Třebíči, dopravní terminál

## **Abstract**

The work deals with genesis and evolution of the public transport in Třebíč. It informs about bus timetables, bus lines, types and numbers of buses, unrealized projects and some memories of bus drivers, passengers and common citizens. It includes a lot of photos and documents. In one of the chapters, there are details about Aleš Novák's work in The Department of Transport in Třebíč.

## **Key words**

MHD Třebíč, bus station, trolley-bus transport, 60 years of MHD Třebíč, Transport terminal

## **Annotation**

Le travail s'occupe de la naissance et de l'évolution de transport urbain. Il renseigne sur les horaires, les lignes de bus, les types et le nombre des bus, les projets qui n'étaient pas réalisés et sur quelques souvenirs des chauffeurs de bus, des passagers et des citoyens ordinaires. Il y a beaucoup de photos et documents. Dans un chapitre, le travail renseigne aussi sur travail de Aleš Novák en Service de transport de Municipalité à Třebíč.

## **Mots-clés**

MHD Třebíč, une station de bus, un transport trolleybus, 60 années de MHD Třebíč, un terminal de transport

# Obsah

Úvod a cíl práce .....	7
1 Začátky pravidelné dopravy v okolí Třebíče .....	8
2 Zahájení provozu místní dopravy .....	10
3 60. léta ve znamení ČSAD .....	13
4 70. léta a největší rozmach MHD .....	15
5 80. léta – nové autobusové nádraží .....	17
6 Porevoluční doba 90. let.....	20
7 Vstup do nového tisíciletí.....	26
8 Výhledy do budoucna.....	33
9 Činnost na Odboru dopravy Městského úřadu v Třebíči .....	35
9.1 Návrhy na úpravu provozu městské hromadné dopravy .....	35
9.1.1 Obsluha dopravního terminálu MHD.....	35
9.1.2 Zkvalitnění dopravní obslužnosti obchodního centra STOP-SHOP městskou hromadnou dopravou .....	36
9.1.3 Návrh na snížení pravděpodobnosti ujetí přípoje u doplňkových linek .....	37
9.2 Návrh na výměnu odjezdových stání linek MHD na Karlově náměstí.....	37
9.3 Doplňkové služby MHD.....	39
9.3.1 Oficiální profil MHD Třebíč na Facebooku .....	39
9.3.2 Informační leták „Jednoduše po Třebíči s MAD“ .....	39
9.4 Grafická úprava jízdních řádů .....	40
9.4.1 Aktualizovaná grafická podoba souhrnných jízdních řádů .....	40
9.4.2 Linková verze jízdních řádů linek č. 14 a 31 .....	41
9.5 Kniha 60 LET MHD TŘEBÍČ .....	41
9.6 Organizace oslav 60 let MHD v Třebíči .....	42
10 Závěr .....	44
Seznam pramenů, literatury a internetových zdrojů .....	45
Seznam obrázků .....	46
Přílohy.....	48

# Úvod a cíl práce

Městskou hromadnou dopravou v Třebíči se zabývám už několik let díky panu Milanu Ošmerovi, řidiči autobusu MHD v Třebíči, který mě svými příběhy a vzpomínkami zasvětil do historie trebičské městské dopravy. Právě díky němu jsem mohl objevit spoustu dosud nezveřejněných faktů a zajímavostí, které jsou běžným cestujícím a občanům města neznámé.

Práci jsem napsal především proto, abych shromáždil veškeré možné informace týkající se tématu trebičské městské hromadné dopravy. Zabývám se jejím vývojem a okolnostmi, které ji významným způsobem ovlivnily, ať už se jednalo o okolnosti ekonomické, technické či politické. Dalším důvodem pro sepsání práce byla snaha seznámit mladší generaci s vývojem městské dopravy a připomenout historii MHD i občanům, kteří si daná období pamatují. Také chci poukázat na svou činnost na Odboru dopravy Městského úřadu v Třebíči, kde byly přijaty některé mé návrhy na vylepšení a zefektivnění provozu trebičské MHD.

Jediným ucelenějším materiálem o historii městské hromadné dopravy v Třebíči je kronika s názvem Zlaté časy ČSAD Třebíč, o kterou se stará pan Milan Ošmera. Další faktické informace se nacházejí na webových stránkách města, ve Státním okresním archivu Třebíč, ve Zpravodaji města Třebíče či Třebíčském zpravodaji. Čerpal jsem také z archivu firmy TRADO, která provozovala zdejší MHD, a ze vzpomínek několika pamětníků, kteří zažili úplné začátky MHD v Třebíči.

V práci navíc kurzívou uvádím historické souvislosti a několik skutečných příběhů, které názorně dokreslují dobu šesti desetiletí provozu MHD. V přílohách jsou obsaženy fotografie, dokumenty, kniha 60 LET MHD TŘEBÍČ a krátké video z akce 60 let MHD v Třebíči. Dobové fotografie a dokumenty byly oficiálně uveřejněny teprve nedávno a potvrzují tak zajímavý vývoj, jímž městská doprava prošla během šedesáti let svého vývoje. Jednotlivé kapitoly týkající se historie městské hromadné dopravy jsou rozděleny přibližně po desetiletích provozu.

# 1 Začátky pravidelné dopravy v okolí Třebíče

*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.*

První pravidelný provoz na území Třebíčska, připomínající alespoň v náznaku městskou dopravu, se vztahuje k 70. letům 19. století. Tehdy ještě nebyly provozovány žádné dopravní prostředky připomínající dnešní autobusy. Provozovaly se vozky či omnibusy<sup>1</sup> s obsaditelností až 18 osob, které zajišťovaly dopravu k nově vzniklému vlakovému nádraží Starč-Třebíč z roku 1871.



*Obr. 1.1 Vozka v Libušíně údolí v Třebíči*

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 malého využívání spojů zrušena.

---

<sup>1</sup> vozky či omnibusy – vozy tažené koňmi a řízené formanem





Obr. 1.2 Fotografie nádraží Starč-Třebíč z konce 19. století



Obr. 1.3 Budova současného vlakového nádraží v Třebíči na počátku 20. století

Roku 1947 byl Městským výborem v Třebíči podán návrh na vybudování pouliční dopravy<sup>2</sup>. Žádost byla projednána, avšak z důvodu nedostatku autobusů v 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 spojoval jednotlivé městské části či okolní vesnice s centrem města. V projektu byly zahrnuty čtvrti Borovina, Nové Dvory, Podklášteří a Týn.

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 na počátcích svého vývoje byla velmi nespolehlivá. Ve 30. letech 20. století se u autobusů dosáhlo postupným vývojem obsaditelnosti až 50 osob.

---

<sup>2</sup> pouliční doprava – dobové označení městské dopravy

## 2 Zahájení provozu místní dopravy

*V padesátých letech minulého století se celý svět stále vzpamatoval 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 svézt první linkou místní dopravy<sup>3</sup> vedoucí z Boroviny přes tehdejší Gottwaldovo náměstí<sup>4</sup> na Nové Dvory a zpět. Stalo se tak 1. prosince 1954.

Trasa vedoucí z Boroviny na Nové Dvory měla celkem jedenáct zastávek. Provozní doba byla cca 12 hodin, tj. 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. Výrobce 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.



Obr. 2.1 Autobus Škoda 706 RO

---

<sup>3</sup> místní doprava – synonymum pro městskou dopravu

<sup>4</sup> Gottwaldovo náměstí – dnešní Karlovo náměstí

Prvním řidičem místní dopravy byl pan Vlastimil Horečka, s nímž se zanedlouho začal ve službě střídat pan Preisner. Prvním řidičem, 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 „Dělnáku“<sup>5</sup> byl porušen kabel elektrického vedení a tato nehoda pak způsobila na více než jeden týden výpadek dodávky elektřiny v polovině města.*

Po vyhodnocení zkušebního provozu byla zřízena druhá linka místní dopravy, která vedla 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. Ve čtvrti Horka-Domky však pro autobusy žádná speciální točna vytvořena nebyla 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.

*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.*



Obr. 2.2 Autobus Karosa T 500 HB ve čtvrti Horka-Domky

---

<sup>5</sup> Dělnák - Dělnický dům, který stával na ulici Smila Osovského – dnes Café Bar Holiday

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.

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

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 úsměvné historky, které by se dnes jen těžko opakovaly.

*Šofér Jarda Melek byl úžasně klidný člověk, který nikdy nespěchal, pořád se usmíval a nikdy nikomu neujel. Jednou jel pan Melek s „kejvačkou“<sup>6</sup> po Stařečce okolo „Zonky“ a jedna paní ho poprosila: „Pane šofér, mohl byste mi zastavit u rybárny? Já se podívám, jestli dostali náklepky.“<sup>7</sup> 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. 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.“*



Obr. 2.3 Paní Cypriánová na místě průvodčího u zadních dveří



Obr. 2.4 Řidič Jaroslav Melek s autobusem Škoda 706 RTO

<sup>6</sup> kejvačka – lidový název pro městskou dopravu

<sup>7</sup> náklepky – kazová vajíčka

### 3 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, které bylo přerušeno 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.

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 řidičů zastavilo na 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. Náměstí znečišťovalo také 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<sup>8</sup>. Dodnes můžeme z období 60. let najít v blízkosti státního gymnázia starou zásobní nádrž na pohonné hmoty jako pozůstatek bývalé čerpací stanice.

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. Od roku 1968 byly zavedeny linky místní dopravy i do přilehlých obcí – Starče, Mastníku, Budíkovíc a Ptáčova. Funkce průvodčích byla zrušena v roce 1971.

---

<sup>8</sup> Hanělova ulice – dnešní Masarykovo náměstí

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 „erták“<sup>9</sup> 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“.

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 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 vyrobilo 14 969 vozů, které byly prodány i do Egypta, Kuby či Afghánistánu.



Obr. 3.1 Autobusy na Gottwaldově náměstí v 60. letech 20. století



Obr. 3.2 Autobus Škoda 706 RTO po generální opravě a řidič pan Trnka

---

<sup>9</sup>erták – lidové označení pro autobus Škoda 706 RTO

## 4 70. léta a největší rozmach MHD

*Po neúspěšné snaze o socialismus s lidskou tváří se Československo opět vrátilo k totalitnímu režimu a prezidentem Československé socialistické republiky byl od roku 1975 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 sídlišť především v severní části města.*

S územním rozvojem Třebíče se rozšířil i provoz 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.

Zásadní změnou prošla místní doprava 1. 6. 1977. V tomto roce se místní doprava v Třebíči oficiálně stala městskou dopravou. Byl zaveden jednotný tarif (1 Kč/jízdu) a rozšířen počet 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. Nejpozději v roce 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 autobusy firmy Škoda, kterými se mohli cestující v Třebíči svézt. Jejich provoz byl ukončen v 80. letech.

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

První autobusy Karosa ŠM 11 byly dodány i do Třebíče a v městské dopravě se udržely více než čtyřicet let. 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. v bílé barvě se dvěma červenými pruhy. V Třebíči byly celkem provozovány tři autobusy Karosa ŠM 11.

Obr. 4.1 Jízdní řád MHD Třebíč platný na přelomu 70. a 80. let 20. století



Obr. 4.2 Řidič Vlastimil Zahrádka umývající autobus Karosa ŠL 11<sup>10</sup>, který byl příležitostně nasazován na linky MHD.

<sup>10</sup> Karosa ŠL 11 – linková verze autobusu Karosa ŠM 11, od kterého se lišila typem sedadel, počtem dveří a typem motoru



## 5 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 přispěly především reformy v 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 měla Třebíč více než 40 000 obyvatel, a tak bylo nutné i nadále rozšiřovat vozový park MHD. Počet vozidel ČSAD Třebíč nasazovaných na městskou dopravu dosáhl 40, tj. nejvyšší počet autobusů, který byl v Třebíči provozován. S novými vozidly došlo současně ke zkrácení intervalu mezi spoji na hlavních linkách na 12-30 minut. Rovněž bylo rozhodnuto o změně odbavování v městské dopravě; cestující si kupovali jízdenky v předprodeji a při nástupu do vozidla je označovali ve znehodnocovačích.

V první polovině 80. let začala výstavba nového autobusového nádraží. Projekt byl pojat opravdu velkoryse, neboť mělo být postaveno autobusové nádraží odpovídající dobovým požadavkům. Parametry musely také pokrýt nárůst cestujících směřujících za prací do Jaderné elektrárny Dukovany. Pro výstavbu byla vybrána čtvrť Stařečka, jejíž část musela ustoupit plánované stavbě. Další výrazná změna čekala Stařečský potok, který byl zčásti zakryt překlady. Celý komplex zahrnoval nové zázemí pro pracovníky ČSAD, čekárnu pro cestující a 25 autobusových zastávek. Slavnostně byl otevřen v roce 1986.



*Obr. 5.1 Fotografie dokumentující stavbu nového autobusového nádraží*



*Obr. 5.2 Pohled na dokončené autobusové nádraží v Třebíči*

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

**Linka č. 1:** Za Rybníkem – ZK ZGK<sup>11</sup> – 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<sup>12</sup> – Za Rybníkem  
a zpět

**Linka č. 4:** Týn – Gagarinova<sup>13</sup> – Gottwaldovo náměstí – Kurta Konráda<sup>14</sup> – Poliklinika a zpět

**Linka č. 5:** Hřbitov – Dukovanská<sup>15</sup> – 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

80. léta přinesla v autobusové dopravě několik důležitých momentů. Podobně jako ve všech československých městech provozujících městskou hromadnou dopravu i v Třebíči začaly jezdit 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 nového typu dveří, které se otevíraly směrem ven z vozidla. Autobusy řady 730 byly vyráběny více než 15 let v podniku Karosa Vysoké Mýto. O kvalitě těchto vozidel svědčí také to, že v některých případech i dvacetileté vozy dodnes slouží cestujícím na linkách MHD.

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 tmavočerveném 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 Třebíči a převyšovaly je také v obsaditelnosti, která 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 ke směru jízdy. Vozidla se vyráběla

---

<sup>11</sup> ZK ZGK – dnešní zastávka U Kapličky

<sup>12</sup> Leninova – dobový název zastávky Revoluční

<sup>13</sup> Gagarinova – dřívější název zastávky Benešova

<sup>14</sup> Kurta Konrada – v současnosti zastávka Kubišova

<sup>15</sup> Dukovanská – dnešní zastávka Míčova

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.



Obr. 5.3 Dva autobusy Karosa řady 730 poblíž autobusového nádraží



Obr. 5.4 Autobus Ikarus 280.08 na zastávce Atom hotel



Obr. 5.5 Jízdenka MHD z 80. let 20. století



Obr. 5.6 Autobus Karosa ŠM 11 v Jihlavské bráně během záplav roku 1985

## 6 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 bylo opět možné neomezeně cestovat, komunikovat se západním světem a začlenit se mezi evropské státy. Situace v Československu brzy vyústila v rozdělení státu na Českou a Slovenskou republiku. Stalo se tak k 1. 1. 1993. V témže roce bylo v Třebíči dostavěno kulturní centrum Pasáž a nejvýznamnější trebičskou dopravní stavbou 90. let se bezesporu staly silniční rampy na křižovatce Purkyňovo náměstí.*

Již na konci 80. let 20. století se v Třebíči živě diskutovalo o myšlence zavedení trolejbusového provozu. Nicméně první návrhy sahají 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 jevílo zavedení autobusové dopravy státním podnikem, což se však později ukázalo jako nereálné.

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. První etapa počítala se zahájením prací v roce 1994 a ukončením v roce 1996.

V této době měly být postaveny dvě měnírny<sup>16</sup> 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. Zbýlých 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.

---

<sup>16</sup> měnírna – zařízení pro změnu proudové soustavy nebo propojení různých proudových soustav

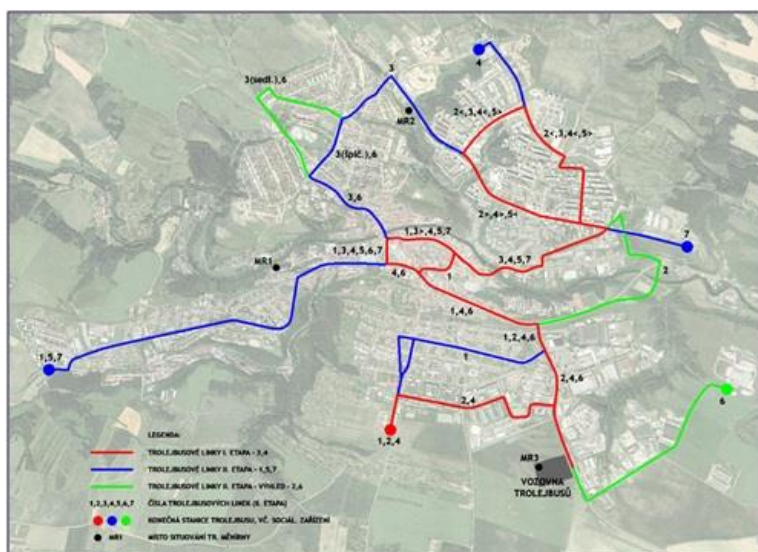
Realizace druhé etapy měla být zahájena v roce 1996 a dokončena v roce 1999, pět let po zahájení projektu. V této části mělo být v provozu všech 7 plánovaných trolejbusových linek MHD v délce více než 80 km, měla být také postavena další měnírna a vybudováno několik úplně nových zastávek.

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<sup>17</sup>. 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. Nejpravděpodobnějšími vozidly pro městskou dopravu měly být trolejbusy Škoda 14 Tr, které byly vyráběny v letech 1981–1998 podnikem Škoda Ostrov.

Plánované linkové vedení vypadalo takto:

**Linka č. 1:** Za Rybníkem – Fibichova – Říповská – ZK BOPO<sup>18</sup> – 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<sup>19</sup> – Hrotovická – Brněnská – Modřínová – Benešova – Dukovanská – Generála Svobody – Marie Majerové – Poliklinika Hájek – Atom hotel – Modřínová a zpět na zastávku Poliklinika.



Obr. 6.1 Schéma naplánovaného trasování trolejbusových linek

<sup>17</sup> nezávislá trakce – vozidla nejsou při provozu závislá na trolejích či kolejích (např. autobusy)

<sup>18</sup> ZK BOPO - dnešní zastávka U Kapličky

<sup>19</sup> OSP – dřívější název zastávky U Lípy

**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 Příkopěch – 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 – Říповská – 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<sup>20</sup> – Masný průmysl – Požární útvar – Správa silnic – OSP – Hrotovická – Nemocnice – Bráfova – Komenského náměstí – Žerotínovo náměstí – Zámek – Račerovická – Na Příkopěch – Nová – Sýpky – Zámek a zpět na zastávku UP závody

**Linka č. 7:** Za Rybníkem – Fibichova – Říповská – ZK BOPO – Lidická – Sucheniova – Komenského náměstí – Karlovo náměstí – Cyrilometodějská / U Mostu – Velkomeziříčská – Brněnská<sup>21</sup>

**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 – Říповská – Říпов, 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.

---

<sup>20</sup> UP závody – v současnosti zastávka Jitona

<sup>21</sup> Brněnská – původní název zastávky ZŠ Na Kopcích

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.

V původním projektu z roku 1986 se dokonce počítalo s trolejbusovou tratí vedoucí z Třebíče k Jaderné elektrárně Dukovany. Pokud by se tato myšlenka realizovala, stala by se téměř 30 kilometrová trasa nejdelsí 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.

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 oproti autobusům ve výhodě vzhledem ke kopcovitému terénu 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 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 například cestovní kancelář „AHOJ“ nebo čerpací stanice Servis Shell, první svého druhu v České republice.

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

Společnosti se však podařilo uspět v tvrdém konkurenčním boji a zvyšovat kvalitu svých služeb tak, že se postupem času firma TRADO stala nejvýznamnějším dopravním uskupením v regionu, která poskytovala 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.

V roce 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. Tím se zásadně změnil systém odbavování v MHD. 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 přinesl i novinku: 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.

Od roku 1992 bylo v Třebíči v provozu celkem 9 linek MHD. Devátá linka byla zavedena do místní části Říпов a zahrádkářské kolonie Poušov. Poté se městská doprava zásadně nezměnila více než dvacet let.

66440 Městská doprava v Třebíči		Přepřavu zajišťuje:	
Linka č. 9 Třebíč, Karlovo nám. - Třebíč, Poušov		Třebíč, aut. nádraží, tel 6348	
ČSAD, s. p., Brno	3	7	
od Třebíč, Karlovo nám. ....	x	x	
Třebíč, Komenského nám. ....	705	1445	
Třebíč, Suchbátova ul. ....	707	1447	
Třebíč, ZK BOPO ....	708	1448	
Třebíč, Revoluční ul. ....	709	1449	
Třebíč, Říпов rozč. ....	710	1450	
↓ Třebíč, Poušov ....	713	1453	
↑ Třebíč, Poušov ....	715	1455	

Obr. 6.2 Jízdní řád linky č. 9 z roku 1992

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.

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.

Po vyřazení autobusů Karosa ŠM 11 zajišťovala městskou dopravu v Třebíči pouze vozidla typu Karosa 731/732, kterých bylo 30 kusů, a dva kloubové autobusy Ikarus 280.08.



Průměrné stáří 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.

Oceňovali je 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 řady 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 červeno-bílém nátěru, který byl typický pro městskou dopravu.



*Obr. 6.3 Autobusy Karosa zaparkované v areálu firmy TRADO na Hrotovické ulici*



*Obr. 6.4 Karosa B 932 E v poslední verzi nátěru firmy TRADO-MAD na zastávce Poliklinika*

## 7 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 kulturního a přírodního dědictví 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 v roce 2004.*

Nejvýraznější úpravou linkového vedení do roku 2012 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.

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. V roce 2002 tak 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 v září 2003. Poslední jízda druhého Ikaru proběhla v červnu 2004, čímž byla uzavřena éra kloubových autobusů v Třebíči.

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 dobít 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 čipových karet. Cena takto zaplacených jízdenek byla ponechána na 7 Kč, resp. 3 Kč.

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. Další odlišností bylo použití dveří, které se na rozdíl od starších autobusů otevíraly 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.

O Vánocích roku 2004 firma TRADO-MAD pořídila nový nízkopodlažní autobus Mercedes-Benz Citaro. Vůz byl dodán v klasickém schématu firmy ICOM transport, tj. v modro-bílé barvě. 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.

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, který byl zařazen do provozu v roce 2006 a je známý především z příměstské dopravy. Do třebíčské MHD byly postupně zařazeny dva autobusy Mercedes-Benz O 345 Conecto v městského provedení. Vozidla nebyla nízkopodlažní, ale u každých dveří disponovala pouze jedním schodem na rozdíl od tří schodů typických pro autobusy Karosa.



Obr. 7.1 První dva nízkopodlažní autobusy Mercedes-Benz Citaro na parkovišti firmy ICOM



Obr. 7.2 Autobus Mercedes-Benz Citaro s reklamním polepem upozorňující na ekologický provoz vozidla

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<sup>22</sup>. 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, vybavený výklopnou plošinou pro vozíčkáře a vycházel z téměř totožného vozidla Mercedes-Benz Citaro.

V letech 2008 – 2010 autobusy městské hromadné dopravy parkovaly v areálu stavební firmy na ulici Na Klinkách. Bylo to pouze dočasné řešení, než firma ICOM transport našla vhodné místo pro odstavování autobusů. Od roku 2010 do současnosti vozidla parkují v hale bývalé továrny firmy Uniplet, kde má nyní firma ICOM transport zázemí pro provozování autobusové dopravy.

<sup>22</sup> emisní norma EURO V – určuje množství a typ výfukových plynů, které se při jízdě vozidla dostávají do ovzduší  
– snížení emisí se dosahuje vstříkáváním kapaliny AdBlue, která mění většinu škodlivých látek na vodní páru a dusík  
– římská číslice označuje přísnost normy  
– v současnosti je druhou nejpřísnější normou používanou v Evropě po normě EURO VI

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 společností 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 menší náklady za pohonné hmoty, jež byly přibližně o 10 Kč na kg levnější než u nafty.

Ve stejném roce bylo vypsané výběrové řízení na 3 nové autobusy na CNG, 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. Problémem těchto vozidel však byla jejich výška, kvůli které nemohla podjíždět pod železničním viaduktem v Nádražní ulici, a nemohla tak být nasazovány na linky č. 2 a 8<sup>23</sup>. Důležitým faktorem poukazujícím na českou výrobu byl motor TEDOM, který konstrukčně vycházel z motorů Liaz.



Obr. 7.3 Jeden ze tří autobusů Tedom C 12 G v Třebíči. V pozadí Karosa B 732.



Obr. 7.4 Autobusy Tedom C 12 G a Mercedes-Benz Citaro CNG na stlačený zemní plyn v areálu čerpací stanice poblíž firmy TEDOM

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, neboť firma ICOM transport se rozhodla na základě výběrového řízení pro tento typ vozidla. Vozy byly opět nízkopodlažní a stejně jako ostatní bezbariérové autobusy byly vybaveny tzv. kneelingem<sup>24</sup>. Nová vozidla konstrukčně vycházela z autobusů Citaro. Běžný cestující vozidlo na první pohled poznal díky zvýšené střeše

<sup>23</sup> linky č. 2 a 8 – po optimalizaci MHD v roce 2012 nesmí být vozidla nasazována na linku č. 1 – linky č. 2 a 8 byly zrušeny

<sup>24</sup> kneeling – naklonění autobusu k hraně obrubníku o cca 7 cm

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, které po Třebíči jezdily téměř 30 let. Celkem zde bylo provozováno více než 30 těchto vozidel.

V únoru 2011 byl zaveden nový nátěr autobusů, který tvořily modré a červené pruhy na bílém podkladu. Stalo se tak po připomínkách cestujících, kteří si často autobusy pletli s linkovými vozy, které měly do té doby stejný nátěr, tj. modro-bílý.

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 a rozšířeny zobrazované informace na vnitřním digitálním panelu. Nově displeje ukazovaly číslo linky, čas, datum, příští zastávku a konečnou zastávku.



Obr. 7.5 Elektronická pokladna od firmy EM test



Obr. 7.6 Typ platební karty v třebíčské MHD

Koncem roku 2011 došlo k výměně většiny zastávkových označků za nové. Původní typy označků městské dopravy byly ponechány do června 2014 pouze na Karlově náměstí a poté byly nahrazeny moderními digitálními označky, které na displejích zobrazují odjezdy nejbližších spojů, číslo linky a cílovou stanici. Tyto informace je možné získat přes GPS, jež jsou zabudované v každém autobuse MHD Třebíč. Ve stejném roce byly umístěny na vlakové nádraží nové digitální displeje informující o odjezdech nejbližších spojů jednotlivých linek MHD.

V roce 2011 byl poprvé při rekonstrukci zastávkového zálivu použit tzv. kasselský obrubník, který umožňuje co nejtěsnější najetí nízkopodlažního autobusu ke hraně chodníku.

V současnosti se tento typ obrubníku používá při dalších rekonstrukcích zastávkových zálivů (zastávky Za Rybníkem, Atom hotel, Stop shop). Tím se zastávky stávají bezbariérovými. Cena oproti klasickému obrubníku je několikanásobně vyšší, avšak jeho přínos ocení především handicapovaní cestující, maminky s kočárky a osoby se sníženou pohyblivostí.

Počet různých vozidel MHD Třebíč dosáhl 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 autobus Mercedes-Benz O 405, jenž na první pohled zaujal děleným předním čelem. Vůz byl nízkopodlažní a vybavený kneelingem, přestože 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, což dokazovalo 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 obou „nových“ autobusů byla absence digitálního informačního systému, který byl již v roce 2011 v třebíčské městské dopravě standardem.



Obr. 7.7 Mercedes-Benz O 405 s děleným čelním sklem



Obr. 7.8 Mercedes-Benz O 345 Conecto u Podklásterského mostu

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 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 Man Lion's City.

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

Současná smlouva na provoz MHD uzavřená s firmou ICOM transport v roce 2008 končí k 31. 12. 2016, a proto bude na počátku roku 2016 vypsáno nové výběrové řízení na provozovatele městské dopravy, který začne zajišťovat provoz od 1. 1. 2017.



*Obr. 7.9 Autobus Man Lion's City s odkrytou přední maskou*



*Obr. 7.10 Man Lion's City pod železničním viaduktem poblíže Přibyslavic*



## 8 Výhledy do budoucna

*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 třebíčské 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 přístřešky a digitálními označníky, točny pro autobusy a k přístavbě nádražní budovy. Bude také zrekonstruována křižovatka u nemocnice a upraveno přilehlé parkoviště.



Obr. 8.1 Vizualizace dopravního terminálu z východní strany



Obr. 8.2 Fotografie dokumentující průběh stavebních prací na dopravním terminálu (stav k 22. 12. 2014)

V dalších fázích vzniknou bezbariérová nástupiště u kolejí 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 s možností snížení cestovní doby pod 60 minut. Celý projekt přestupního dopravního terminálu a navazujících staveb by měl být hotový do dvou až tří let.

S projektem dopravního terminálu také úzce souvisí další osud stávajícího autobusového nádraží na Komenského náměstí. Už dnes je jisté, že dojde k redukci plochy, která

je určena pro autobusové zastávky. Nejpravděpodobnější variantou je vytvoření parkoviště pro osobní dopravy namísto několika zastávkových stání či celých nástupišť. Již v roce 2013 se takto změnilo nástupiště „E“.

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 by měl být 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 označnick. V praxi by měl 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. S přesunutím zastávek na dolní stranu náměstí dojde také k reorganizaci automobilové dopravy v centru města.

# 9 Činnost na Odboru dopravy Městského úřadu v Třebíči

Od října 2013 do prosince 2014 jsem externě pracoval na třebíčském Odboru dopravy. Během tohoto období jsem vytvořil několik návrhů na úpravu provozu městské hromadné dopravy, oficiální profil MHD Třebíč na Facebooku, informační leták o MHD a linkovou verzi jízdních řádů linek č. 14 a 31, aktualizoval podobu souhrnných jízdních řádů, napsal knihu 60 LET MHD TŘEBÍČ a zorganizoval akci 60 LET MHD TŘEBÍČ. Od roku 2015 jsem také členem dopravní komise města. K této kapitole je přiloženo několik souborů s bližšími informacemi o řešených problémech.

## 9.1 Návrhy na úpravu provozu městské hromadné dopravy

Třebíčskou MHD sleduji už několik let, a proto jsem navrhl několik úprav zdejšího provozu tak, aby byly výhodné především pro cestující. Při tvorbě návrhů bylo nutné sledovat ekonomické, technické a provozní ukazatele, aby bylo případně možné úpravy realizovat.

### 9.1.1 Obsluha dopravního terminálu MHD

Nejpozději v červnu 2015 bude zprovozněn nový dopravní terminál v blízkosti dnešního vlakového nádraží v ulici Nádražní. K této problematice jsem vytvořil dvě varianty zapojení městské hromadné dopravy k nově vybudované stavbě. Při jejich vymýšlení bylo nutné vzít v potaz několik důležitých faktorů – kapacitu komunikací v blízkosti terminálu, nemocnici, hlavní přepravní proudy v oblasti, ekonomický dopad a provozní problematiku.

V současnosti projíždí oblastí linka č. 1 (ulice Nádražní) a linky č. 4, 10, 13, 14 (Bráfova třída, Purkyňovo náměstí). Oba návrhy počítají se zavedením linek č. 1 a 4 k dopravnímu terminálu. Liší se však v trasování obou linek. U linky č. 1 bude zastávkou Dopravní terminál nahrazena zastávka Nádražní a u linky č. 4 zastávky Nemocnice (pouze ve směru do centra) a Bráfova.

První návrh počítá s vedením linky č. 1 k dopravnímu v obou směrech (z centra i do centra) závlekem z ulice Nádražní, kdy se autobusy budou otáčet na točně uprostřed

terminálu a vrátí se na svou obvyklou trasu (ulice Nádražní a Vaňkovo náměstí). Linka č. 4 už nebude projíždět Bráfovou třídou, ale projede celým areálem terminálu a na křižovatce Bráfova třída – Purkyňovo náměstí se napojí zpět na svoji trasu. U linky č. 4 dojde ke zrušení zastávky Nemocnice a její náhradou bude zastávka v oblasti terminálu vzdálená cca 100 metrů od stávající.

Druhá varianta se liší obslužností zastávky Nemocnice ve směru do centra. Linka č. 4 bude vedena stejnou trasou jako v prvním návrhu, ale rozdíl přináší trasování linky č. 1. Aby byl zachován rozsah spojů MHD u zastávky Nemocnice, bude linka č. 1 vedena ve směru do centra tak, že bude projíždět terminálem podobně jako linka č. 4 a na křižovatce Bráfova třída – Purkyňovo náměstí se napojí na Bráfovou třídu, kde obslouží zastávku Nemocnice a bude pokračovat dále do centra. Směrem z centra bude linka č. 1 vedena stejně jako u první varianty, tj. závlekem z ulice Nádražní.

Oba návrhy korespondují s dopravní situací, provozní problematikou i hlavními přepravními proudy. Po konzultaci s vedoucím Odboru dopravy, řidiči MHD i ostatními spoluobčany byl vybrán první návrh, se kterým se dále pracuje. Důvody byly především ekonomické. Rozhodování ale také ovlivnila přehlednost obou variant pro běžné cestující.

V současné době probíhá mezi občany města anketa o četnosti spojů linky č. 4, které budou zajíždět k dopravnímu terminálu. První varianta počítá se zavedením všech spojů k dopravnímu terminálu, druhá pouze těch spojů, u kterých se předpokládá přestupní vazba na linkovou autobusovou dopravu či vlakovou dopravu.

### **9.1.2 Zkvalitnění dopravní obslužnosti obchodního centra STOP-SHOP městskou hromadnou dopravou**

Několik let jezdil z autobusového nádraží do OC STOP-SHOP speciální autobus pro návštěvníky nákupní zóny. Od března 2013 byla po dohodě s majitelem OC STOP-SHOP zavedena linka č. 14 do areálu obchodního centra. Došlo k zapojení 6 párů spojů, které však měly nepravidelný interval, špatnou návaznost na přípoje a byly časově nevhodně umístěny. Vytvořil jsem proto návrh na zkvalitnění a zintenzivnění dopravní obslužnosti OC STOP-SHOP, u kterého jsem zohledňoval návaznost na přípoje, přehlednost systému MHD, turnusy dopravce a otevírací dobu jednotlivých obchodů.

---

<sup>25</sup> OC – obchodní centrum

Návrh zavádí maximální interval 77 minut, přičemž v době největší poptávky jsou zde vloženy spoje, které snižují interval až na 17 minut. Podrobnější informace jsou obsaženy v příloze. V současné době byla realizována část návrhu, která byla ekonomicky únosná.

### 9.1.3 Návrh na snížení pravděpodobnosti ujetí přípoje u doplňkových linek

Dnešní MHD má 7 tzv. doplňkových linek – č. 10, 11, 12, 13, 14, 21, 31. Jedná se o linky, u kterých se během dne může měnit jejich trasa a intervaly mezi spoji jsou ve srovnání s páteřními linkami delší a nepravidelné. Především linky č. 12, 13 a 31 mají odjezdy a příjezdy na Karlovo náměstí, kde se předpokládá přestup téměř všech cestujících, často ve stejnou minutu jako páteřní linky, což může být v určitých obdobích dne komplikací. V této situaci stačí malé provozní zdržení a požadovaný přípoj cestujícím ujede. Proto jsem navrhl upravit příjezdy a odjezdy většiny spojů těchto linek tak, aby přijížděly na Karlovo náměstí 2 minuty před páteřními linkami a odjížděly 2 minuty po nich.

## 9.2 Návrh na reorganizaci odjezdových stání linek MHD na Karlově náměstí

Na Karlově náměstí je v současnosti 6 odjezdových zastávek MHD, které jsou využívány linkami č. 1, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 14, 31. Nástupiště č. 1, 2, 3 se nachází na severní straně přestupního uzlu a nástupiště 4, 5, 6 na jižní straně. Na schématu č. 1 je popsán současný stav, na schématu č. 2 návrh na reorganizaci.

jižní strana přestupního uzlu				
	nástupiště 6	nástupiště 5	nástupiště 4	
	linky 12, 31 směr: okolní obce	linky 1, 10, 14 směr: Horka-Domky	linky 4, 5, 11 směr: Nové Dvory	
směr: Jejkovská brána ←			→ směr: Jihlavská brána	
		linky 4, 13 směr Horka-Domky	linky 10, 11 směr Podklášteří	linky 1, 5, 14 směr Borovina
		nástupiště 3	nástupiště 2	nástupiště 1
severní strana přestupního uzlu				
jižní strana přestupního uzlu				
	nástupiště 6	nástupiště 5	nástupiště 4	
	linky 12, 31 směr: okolní obce	linky 1, 10, 14 směr: Horka-Domky	linky 4, 5, 11 směr: Nové Dvory	
směr: Jejkovská brána ←			→ směr: Jihlavská brána	
		linky 1, 5, 14 směr: Borovina	linky 4, 13 směr: Horka-Domky	linky 10, 11 směr: Podklášteří
		nástupiště 3	nástupiště 2	nástupiště 1
severní strana přestupního uzlu				

Obr. 9.1 Srovnání současného a navrhovaného stavu umístění zastávkových stání jednotlivých linek MHD Třebíč

U schématu č. 1 jsou nejčastější přestupy mezi nástupišti:

- směr A: 1 (linka č. 5) → 5 (linka č. 1)  
5 (linka č. 1) → 4 (linka č. 4)  
4 (linka č. 4) → 1 (linka č. 5)
- směr B: 1 (linka č. 1) → 4 (linka č. 5)  
4 (linka č. 5) → 3 (linka č. 4)  
3 (linka č. 4) → 1 (linka č. 1)

U schématu č. 2 jsou nejčastější přestupy mezi nástupišti:

- směr A: 3 (linka č. 5) → 5 (linka č. 1)  
5 (linka č. 1) → 4 (linka č. 4)  
4 (linka č. 4) → 3 (linka č. 5)
- směr B: 3 (linka č. 1) → 4 (linka č. 5)  
4 (linka č. 5) → 2 (linka č. 4)  
2 (linka č. 4) → 3 (linka č. 1)

Jedná se o přestupy mezi linkami, které spojují největší třebíčská sídliště s centrem města, nemocnicí, autobusovým a vlakovým nádražím, poliklinikami, obytnými zónami a pracovními příležitostmi.

Výměna zastávkových stání byla navržena především z důvodu zásadně kratší přestupní vzdálenosti mezi páteřními linkami, tj. linkami č. 1, 4, 5, které tvoří základ systému MHD Třebíč.

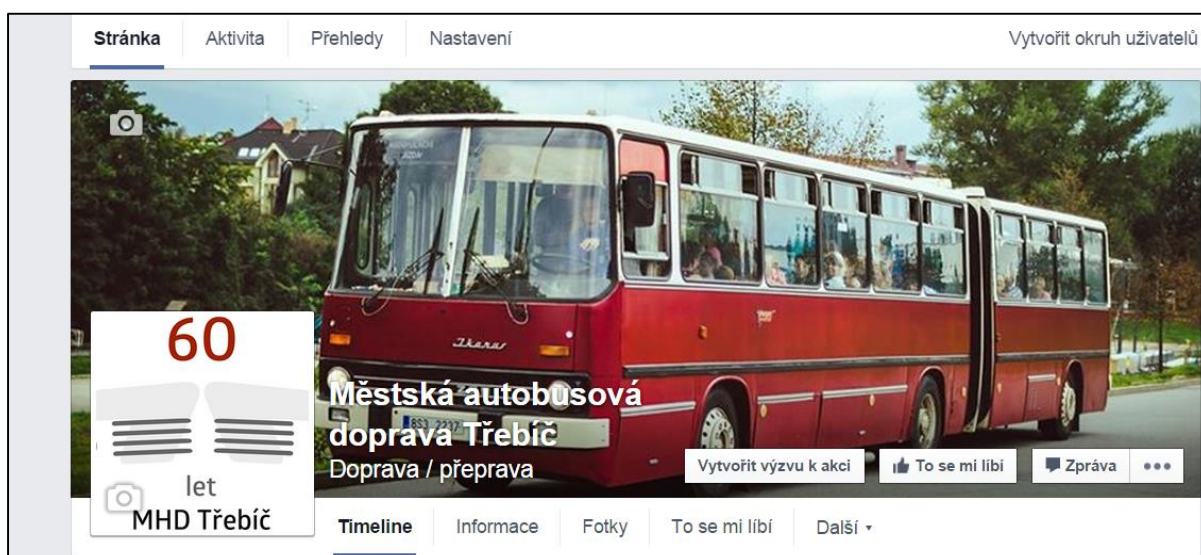
Nejdelší vzdálenost je mezi nástupišti 1 a 5. V současnosti činí asi 70 m, ale po úpravě by se snížila na 30 m. Tím by došlo ke zvýšení komfortu při přestupech cestujících, zredukovalo by se zpoždění způsobené přestupy a významně by se snížila pravděpodobnost ujetí přípoje. Nejznatelnější jsou tyto problémy o víkendech a ve večerních hodinách, kdy jsou intervaly mezi spoji 30 minut. Možnost přesunu také řešila anketa mezi cestujícími, kteří se většinou hlasů vyjádřili pro změnu, avšak nakonec zůstal stav z rozhodnutí vedení města neměnný.

## 9.3 Doplnkové služby MHD

Městská hromadná doprava v Třebíči dlouhodobě trpí nedostatečnou informovaností cestujících. Proto jsem informační systém rozšířil o nové služby, které mohou nevyhovující stav zlepšit.

### 9.3.1 Oficiální profil MHD Třebíč na Facebooku

4. 9. 2013 jsem po dohodě s vedoucím odboru dopravy založil oficiální profil MHD na facebooku. Slouží především k informování cestujících ohledně plánovaných i neplánovaných změn MHD. K dispozici jsou stručné informace o městské hromadné dopravě, jízdní řády, souhrnné jízdní řády, kapesní jízdní řády a informační letáčky. Součástí je také několik desítek fotografií mapující MHD v Třebíči. Vše je ve formátu jpg s možností stažení.



Obr. 9.2 Náhled na úvodní stranu oficiálního facebookového profilu informující o městské hromadné dopravě v Třebíči

### 9.3.2 Informační leták „Jednoduše po Třebíči s MAD“

Od druhé poloviny roku 2013 jsou v infocentru města k dostání letáky s názvem „Jednoduše po Třebíči s MAD“<sup>26</sup> určené především pro návštěvníky města, kteří se potřebují dozvědět základní informace o zdejší MHD. Jsou zde zjednodušeně popsány jednotlivé linky, tarif a doprava k důležitým místům ve městě a blízkém okolí. Leták tvoří přílohu 6.

## 9.4 Grafická úprava jízdních řádů

Více než 10 let se nezměnila grafická podoba jízdních řádů MHD v Třebíči. Jejich forma je zastaralá a nevyhovující současným trendům. Proto jsem vytvořil několik alternativ ke stávajícím jízdním řádům, které byly doplněny na zastávkové označníky.



### 9.4.1 Aktualizovaná grafická podoba souhrnných jízdních řádů

V roce 2013 byly zkušebně vytvořeny souhrnné jízdní řády pro nejvytíženější třebíčské zastávky a přestupní uzly. Poté jsem zpracoval svoji verzi souhrnných jízdních řádů, která je nyní umístěna na zastávkových označnicích a internetu. Tento typ jízdních řádů je určen především pro náhodné cestující, kteří přijdou na zastávku a potřebují se co nejrychleji dostat na Karlovo náměstí bez ohledu na číslo linky. V současnosti existuje 22 souhrnných jízdních řádů a stručný návod pro lepší orientaci cestujících v tomto typu jízdních řádů.

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	15A	14	16	26	36	45B	46	51	56	05	01	29												
06	01	15A	16	25	31	31	33	45B	46	48	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
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	33										
14	01	03	16	16	31	31	33	45B	46	48		14	06	16	26	31	36	45B	46	56					
15	01	03	16	18	31	33	45B	46	48		15	06	16	26	36	45B	46	56							
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	01	33												
21	01	01	33		21	01	01	33		21	01	01	33												
22	01	29	33		22	01	29	33		22	01	33S													
23	02				23	02				23	02S														

- bližší informace naleznete na zastávkových jízdních řádech nebo na internetových stránkách [www.doprava-trebic.cz](http://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

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 Míčova	2 Gen Svobody	2 Týn	1 Poliklinika Hájek	2 Týn	1 Týn	2 Gen. Svobody
2 Atom Hotel	3 Benešova	3 Míčova	4 Palackého	2 Atom Hotel	3 Týn, Jednota	3 Palackého	3 Míčova
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 Račerovičká	8 Modřínová
10 Cyrilometodějská	9 Samešova	11 Cyrilometodějská	9 Račerovičká	9 Kaufland	9 Žerotínovo nám.	10 Zámek	9 ZŠ Na Kopcích
14/15 Karlovo náměstí	11 Cyrilometodějská	14 Karlovo náměstí	11 Zámek	11 Cyrilometodějská	12 Karlovo náměstí	11 Žerotínovo nám.	11 Žerotínovo nám.
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
29/30 Poliklinika	14 Karlovo náměstí	26 Za Rybníkem	12 Žerotínovo nám.	13 Karlovo náměstí		12 Komenského nám.	17/18 Karlovo nám.
↓	↓	↓	↓			↓	↓
	29 Poliklinika		15 Karlovo náměstí			22 Za Rybníkem	33 Poliklinika

Obr. 9.3 Souhrnný jízdní řád pro zastávky Marie Majerové

<sup>26</sup> MAD – Městská autobusová doprava – výraz používaný v Třebíči pro MHD



## 9.4.2 Linková verze jízdních řádů linek č. 14 a 31

Doplňkové linky č. 14 a 31 mají mnoho výjimek ve svých jízdních řádech, ať už se jedná o změnu trasy či projíždění některých zastávek. Proto jsem vytvořil linkovou verzi jízdních řádů těchto linek, která má za cíl zpřehlednit stávající jízdní řády. Jednotlivé části jsem také barevně odlišil, aby se zvýšila atraktivita pro cestující. V současné době jsou tyto jízdní řády umístěny na zastávkových označnicích jako alternativa ke stávajícím.

<b>31</b>										
<b>KARLOVO NÁMĚSTÍ --&gt; SOKOLÍ --&gt; NOVÁ VES --&gt; PŘIBYSLAVICE --&gt; RAČEROVICE --&gt; BUDÍKOVICE --&gt; TÝN --&gt; HRBITOV</b>										
Platí od 1. 2. 2015	Jede v:	pracovní dny					soboty - neděle - státní svátky			
zastávky/poznámky		K	M	K						
Karlovo náměstí	7:30	10:05	16:08	16:15	17:17	5:20	11:15	16:38	17:17	
Zerotinovo náměstí	7:32	10:07	16:10	16:17	17:19	5:22	11:17	16:40	17:19	
Zámek	7:33	10:08	16:11	16:18	17:20	5:23	11:18	16:41	17:20	
Račerovická	7:34	10:10	16:13	16:20	17:22	5:25	11:20	16:43	17:22	
Sokolí, rozcestí	7:37	---	---	16:25	---	5:30	---	---	---	
Sokolí	---	10:17	---	---	17:29	---	11:27	---	17:29	
Nová Ves	7:41	---	---	16:29	17:37	5:37	---	---	17:37	
Nová Ves, MANN+HUMMEL	7:42	---	---	16:30	17:38	5:39	---	---	17:38	
Přibyslavice, kolonie	7:43	---	---	16:31	17:39	---	---	---	17:39	
Přibyslavice	7:45	---	---	16:32	17:40	5:40	---	---	17:40	
Bažantnice	---	10:22	16:17	---	---	---	11:32	16:47	---	
Račerovice	---	10:24	16:19	---	---	---	11:34	16:49	---	
Račerovice, náves	---	10:25	16:20	---	---	---	11:35	16:50	---	
Račerovice	---	10:26	16:21	---	---	---	11:36	16:51	---	
Bažantnice	---	10:28	16:23	---	---	---	11:38	16:53	---	
Na Příkopech	---	10:31	16:26	---	---	---	11:41	16:56	---	
Nová	---	10:33	16:28	---	---	---	11:43	16:58	---	
Týn (směr Budíkovice)	---	10:35	16:30	---	---	---	11:45	17:00	---	
Dubina hájenka	---	10:38	16:33	---	---	---	11:48	17:03	---	
Budíkovice, rozcestí	---	10:41	16:36	---	---	---	11:51	17:06	---	
Budíkovice	---	10:42	16:37	---	---	---	11:52	17:07	---	
Budíkovice, rozcestí	---	10:43	16:38	---	---	---	11:53	17:08	---	
Dubina hájenka	---	10:46	16:41	---	---	---	11:56	17:11	---	
Týn (ul. Budíkovická)	---	10:49	16:44	---	---	---	---	---	---	
Týn (ul. Tábořská)	---	---	---	---	---	---	11:59	17:14	---	
Hřbitov	---	---	---	---	---	---	12:01	17:16	---	

**M** - nejezdí v době školních prázdnin  
**K** - ze zastávky Týn (ul. Budíkovická) pokračuje jako linka č. 10 na zastávku Karlovo náměstí, kde končí

<b>31</b>		<b>Městská autobusová doprava</b>			
TRADO - MAD s.r.o., Třebíč, Komenského náměstí č.p.137, č.o. 9, PSČ 674 01, tel. 568 606 609					
Stávka	hod.	Pracovní den	Omezený provoz v školních prázdninách	Sobota	Neděle a svátky
Karlovo náměstí	04				
Zerotinovo nám.	05				
Zámek	06			20	20
Račerovická	07	30	30		
Sokolí,rozc.	08				
Sokolí	09				
Nová Ves	10	05	05		
Nová Ves, MANN+HUM	11				
Přibyslavice, kolonie	12			15	15
Přibyslavice	13				
Bažantnice	14				
Račerovice	15				
Račerovice,náves	16	08	15	38	38
Bažantnice	17	17	17	17	17
Na Příkopech	18				
Nová	19				
Týn	20				
Dubina hájenka	21				
Budíkovice,rozc	22				
Budíkovice	23				
Budíkovice,rozc	24				
Dubina hájenka	25				
Týn	26				
Hřbitov	27				
Pocoucov	28				

**1** - Končí na zast.Týn  
**2** - Nejezdí přes Sokolí,Sokolí, rozc.-Nová Ves-Nová Ves, MANN HUMMEL-Přibyslavice kolonie-Přibyslavice  
**3** - Nejezdí přes Sokolí, rozc.-Nová Ves-Nová Ves, MANN HUMMEL-Přibyslavice kolonie-Přibyslavice  
**4** - Obsluhuje zastávku-Nová Ves,Nová Ves, MANN, Přibyslavicekolonie-Přibyslavice (konečná)  
**5** - nárok slevy doložit kartou MAD

Obr. 9.4 Horní obrázek zobrazuje linkovou verzi jízdního řádu linky č. 31, spodní oficiální verzi.

## **9.5 Kniha 60 LET MHD TŘEBÍČ**

S blížícím se výročím zahájení provozu místní dopravy 1. 12. 1954 jsem byl po dohodě s vedoucím odboru dopravy Bc. Alešem Kratinou pověřen sepsáním výroční publikace o městské dopravě. Kniha obsahuje mnoho fotografií, dokumentů, vzpomínek pamětníků, jízdních řádů a zajímavých informací. Nejdůležitějším zdrojem byla kronika Zlaté časy ČSAD, kterou mi poskytl pan Milan Ošmera, řidič autobusu MHD v Třebíči, jenž se dlouhodobě zabývá historií třebíčské dopravy.

Kniha je rozdělena na několik kapitol přibližně po desetiletích provozu, je vytvořena ve formátu A5 a má více než 80 stran. V každé části se zmiňuji o linkovém vedení, počtech a typech autobusů, řidičích a tarifních podmínkách. Publikace je k dostání v několika třebíčských knihkupectvích, případně na třebíčském Odboru dopravy.

## **9.6 Organizace oslav 60 let MHD v Třebíči**

V roce 2013 padlo rozhodnutí o zorganizování oslav 60 LET MHD v Třebíči, které proběhly 20. 9. 2014. Poté jsem navrhl program akce, její průběh a atrakce, které měly přilákat co možná největší počet návštěvníků. Oslavy probíhaly od 10:00 do 17:00 na Karlově náměstí v Třebíči. Celkový rozpočet na akci nepřesáhl 150 000 Kč. Vstup na akci i veškeré atrakce byly zdarma.

Příprava celé akce probíhala téměř rok, přičemž intenzivně se pracovalo poslední 3 měsíce před termínem. Nejdůležitějším úkolem bylo sehnání dostatečného počtu sponzorů pro zajištění financování celé akce. Podařilo se sehnat 8 sponzorů, kteří pokryly asi polovinu celkových nákladů. Poměrně složitá vyjednávání nastala při zařizování vypůjčení historických autobusů, které také tvořily největší položku v celém rozpočtu. Vozy byly poptávány po celé České republice a nakonec se podařilo sehnat ještě více historických autobusů, než bylo původně plánováno.

Na Karlově náměstí bylo vystaveno celkem 9 autobusů: Praga A 150, Škoda 706 RTO, Karosa ŠL 11, Ikarus 280.08, Mercedes-Benz O 309, Karosa B 952, Mercedes-Benz Citaro CNG, Tedom C 12 G, Man Lion's City. Autobusy Škoda 706 RTO, Karosa ŠL 11, Ikarus 280.08 zajišťovaly okružní vyhlídkové jízdy po městě, při nichž cestující obdrželi speciálně vytvořené jízdenky od průvodčích. Samozřejmostí byla prohlídka všech vystavených autobusů. Kulturní

program zajišťovaly hudební skupiny Acheron (Like-it), Extáze a Grajcar. Svým vystoupením přispěl i soubor Arabes z třebíčské ZUŠ, pro děti bylo zajištěno vystoupení klauna. Dále měli nejmladší návštěvníci k dispozici trampolínu, skákací hrad, elektrická autíčka a soutěže za drobné ceny. K dispozici byly také suvenýry s tématem dopravy – kniha 60 LET MHD TŘEBÍČ, pexeso vytvořené z fotek autobusů MHD Třebíč a fotky historických i dobových autobusů spjatých s městskou hromadnou dopravou v Třebíči. K vidění byly dobové exponáty, jako jsou například jízdni řady, jízdenky, uniformy a kleště. Na akci nechybělo ani občerstvení. Příjemným bonusem pro všechny obyvatele města byla bezplatná přeprava v MHD během celého dne.

V 10:00 proběhlo slavnostní zahájení oslav za přítomnosti tehdejšího starosty města MVDr. Pavla Heřmana, bývalého místostarosty pro dopravu RNDr. Pavla Svobody, vedoucího odboru dopravy Bc. Aleše Kratiny a hlavního organizátora a autora výroční publikace Aleše Nováka.



Obr. 9.5 Pohled na historické autobusy na Karlově náměstí



Obr. 9.6 Akce 60 let MHD v Třebíči



Obr. 9.7 Křest publikace 60 LET MHD TŘEBÍČ za přítomnosti bývalého starosty Třebíče MVDr. Pavla Heřmana a autora knihy Aleše Nováka

## 10 Závěr

O historii MHD v Třebíči existuje pouze malé množství dokumentů, které tuto problematiku mapují. Těmi nejvýznamnějšími jsou kronika Zlaté časy ČSAD Třebíč, dobové jízdní řády, knihy zabývající se autobusy a fotografie. Každý typ zdrojů se však dotýká MHD pouze z jednoho pohledu. Kronika zaznamenává konkrétní řidiče, autobusy a zázemí pro provoz MHD. Jízdní řády zase informují o počtu a trasování linek, četnosti spojů a zavádění městské hromadné dopravy do dalších částí města. Knihy poskytují obecný popis autobusů, které byly v Třebíči provozovány, tj. technické parametry, počet vyrobených kusů a jejich rozšíření. Fotografie zase dokládají rozvoj města a zachycují autobusy MHD v různých částech Třebíče. Tyto dokumenty vytvořily základ pro vytvoření středoškolské odborné práce. Velmi důležité jsou také vzpomínky pamětníků, kteří zažili celé období 60 let městské hromadné dopravy v Třebíči. Ty byly ověřeny z výše zmíněných dokumentů a potvrzeny několika nezávislými občany včetně bývalých zaměstnanců ČSAD Třebíč, TRADO-MAD či ICOM transport.

Na odboru dopravy třebíčského městského úřadu byly úspěšně zrealizovány tyto body: Zkvalitnění dopravní obslužnosti obchodního centra STOP-SHOP městskou hromadnou dopravou, Oficiální profil MHD Třebíč na Facebooku, Informační leták „Jednoduše po Třebíči s MAD“, Linková verze jízdních řádů linek č. 14 a 31, Aktualizace souhrnných jízdních řádů, Kniha 60 LET MHD TŘEBÍČ, Organizace oslav 60 let MHD v Třebíči. Ve fázi projednávání jsou body: Obsluha dopravního terminálu MHD, Návrh na snížení pravděpodobnosti ujetí přípoje u doplňkových linek. Zamítnut byl bod: Návrh na výměnu odjezdových stání linek MHD na Karlově náměstí.

# 11 Seznam pramenů, literatury a internetových zdrojů

AUTOR NEUVEDEN. *Třebíč - trolejbusová doprava* [online]. [cit. 23.2.2015]. Dostupný na WWW: [http://www.trolejbusyvpraze.net/Texty/trolejbusy\\_trebic.pdf](http://www.trolejbusyvpraze.net/Texty/trolejbusy_trebic.pdf)

DUŠEK, Pavel. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha 5: Libri, 2003, ISBN 80-7277-159-0

HARÁK, Martin. *Autobusy Karosa 700*. Praha 7: Grada Publishing, a. s., 2014, ISBN 978-80-247-5221-1.

NOVÁK, Aleš. *60 LET MHD TŘEBÍČ*. Třebíč: FIBOX, 2014, ISBN 978-80-85571-23-3

ŠUMAN-HREBLAY, Marián. *Autobusy*. Brno: Computer Press, a. s., 2011, ISBN 978-80-251-3455-9

URL: <<http://www.doprava-trebic.cz>>

URL: <<http://www.autobusytrebic.blog.cz>>

URL: <<http://www.bmhd.cz>>

URL: <<http://www.mhdspoje.cz/mesta/Trebic>>

URL: <[http://www.youtube.com/watch?v=wZI\\_rQY8dd8](http://www.youtube.com/watch?v=wZI_rQY8dd8)>

URL: <<http://bmhd.cz>>

## 12 Seznam obrázků

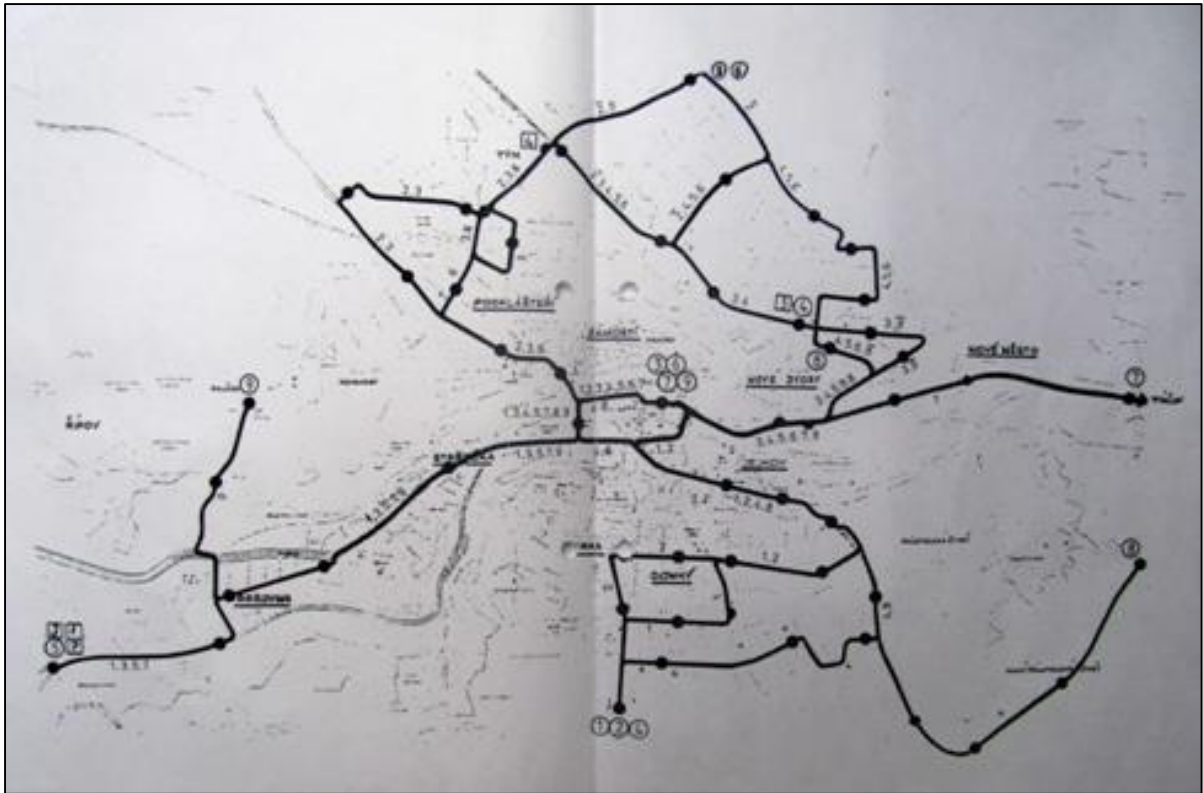
Obr. 1.1 Vozka v Libušině údolí v Třebíči .....	8
Obr. 1.2 Fotografie nádraží Starč-Třebíč z konce 19. století .....	9
Obr. 1.3 Budova současného vlakového nádraží v Třebíči na počátku 20. století .....	9
Obr. 2.1 Autobus Škoda 706 RO .....	10
Obr. 2.2 Autobus Karosa T 500 HB ve čtvrti Horka-Domky .....	11
Obr. 2.3 Paní Cypriánová na místě průvodčího u zadních dveří .....	12
Obr. 2.4. Řidič Jaroslav Melek s autobusem Škoda 706 RTO .....	12
Obr. 3.1 Autobusy na Gottwaldově náměstí v 60. letech 20. století .....	14
Obr. 3.2 Autobus Škoda 706 RTO po generální opravě a řidič pan Trnka .....	14
Obr. 4.1 Jízdní řád MHD Třebíč platný na přelomu 70. a 80. let 20. století .....	16
Obr. 4.2 Řidič Vlastimil Zahrádka umývající autobus Karosa ŠL 11 <sup>10</sup> , který byl příležitostně nasazován na linky MHD .....	16
Obr. 5.1 Fotografie dokumentující stavbu nového autobusového nádraží .....	17
Obr. 5.2 Pohled na dokončené autobusové nádraží v Třebíči .....	17
Obr. 5.3 Dva autobusy Karosa řady 730 poblíž autobusového nádraží .....	19
Obr. 5.4 Autobus Ikarus 280.08 na zastávce Atom hotel .....	19
Obr. 5.5 Jízdenka MHD z 80. let 20. století .....	19
Obr. 5.6 Autobus Karosa ŠM 11 v Jihlavské bráně během záplav roku 1985 .....	19
Obr. 6.1 Schéma naplánovaného trasování trolejbusových linek .....	21
Obr. 6.2 Jízdní řád linky č. 9 z roku 1992 .....	24
Obr. 6.3 Autobusy Karosa zaparkované v areálu firmy TRADO na Hrotovické ulici .....	25
Obr. 6.4 Karosa B 932 E v poslední verzi nátěru firmy TRADO-MAD na zastávce Poliklinika ..	25
Obr. 7.1 První dva nízkopodlažní autobusy Mercedes-Benz Citaro na parkovišti firmy ICOM v ulici Na Klinkách .....	28
Obr. 7.2 Autobus Mercedes-Benz Citaro s reklamním polepem upozorňující na ekologický provoz vozidla .....	28
Obr. 7.3 Jeden ze tří autobusů Tedom C 12 G v Třebíči. V pozadí Karosa B 732. ....	29
Obr. 7.4 Autobusy Tedom C 12 G a Mercedes-Benz Citaro CNG na stlačený zemní plyn v areálu čerpací stanice poblíž firmy TEDOM .....	29
Obr. 7.5 Elektronická pokladna od firmy EM test .....	30
Obr. 7.6 Jeden typ platební karty v třebíčské MHD .....	30
Obr. 7.7 Mercedes-Benz O 405 s děleným čelním sklem .....	31

Obr. 7.8 Mercedes-Benz O 345 Conecto u Podklásterského mostu .....	31
Obr. 7.9 Autobus Man Lion´s City s odkrytou přední maskou .....	32
Obr. 7.10 Man Lion´s City pod železničním viaduktem poblíže Přibyslavic .....	32
Obr. 8.1 Vizualizace dopravního terminálu z východní strany .....	33
Obr. 8.2 Fotografie dokumentující průběh stavebních prací na dopravním terminálu (stav k 22. 12. 2014).....	33
Obr. 9.1 Srovnání současného a navrhovaného stavu umístění zastávkových stání jednotlivých linek MHD Třebíč .....	37
Obr. 9.2 Náhled na úvodní stranu oficiálního facebookového profilu informující o městské hromadné dopravě v Třebíči .....	39
Obr. 9.3 Souhrnný jízdní řád pro zastávky Marie Majerové .....	40
Obr. 9.4 Horní obrázek zobrazuje linkovou verzi jízdního řádu linky č. 31, spodní oficiální verzi. ....	41
Obr. 9.5 Pohled na historické autobusy na Karlově náměstí .....	43
Obr. 9.6 Akce 60 let MHD v Třebíči .....	43
Obr. 9.7 Křest publikace 60 LET MHD TŘEBÍČ za přítomnosti bývalého starosty Třebíče MVDr. Pavla Heřmana a autora knihy Aleše Nováka .....	43









Linkové vedení MHD Třebíči na počátku 90. let 20. století



Schéma MHD v Třebíči z roku 2004



Odbavovací zařízení od firmy Mikroelektronika používané od roku 2004 do roku 2012



Současná podoba jízdenky městské hromadné dopravy v Třebíči



Měsíční předplacená jízdenka z roku 2002



Označnick MHD na Gottwaldově náměstí z 80. let



Označnick z roku 2004 na zastávce Hrotovická



Stejný označnick lišící se pouze modrým nátěrem používaným na Karlově náměstí



Označnick používaný firmou ICOM transport do roku 2011



Nejrozšířenější zastávkový označnick v Třebíči osazený od roku 2011



Digitální zastávkový označnick použitý v Třebíči poprvé v roce 2014

## **2 Obsluha dopravního terminálu MHD**

2.1 Obsluha dopravního terminálu MHD - 1. návrh

2.2 Obsluha dopravního terminálu MHD - 2. návrh

## **3 Zkvalitnění dopravní obslužnosti obchodního centra STOP-SHOP městskou hromadnou dopravou**

## **4 Návrh na snížení pravděpodobnosti ujetí přípoje u doplňkových linek**

## **5 Návrh reorganizace odjezdových stání linek MHD na Karlově náměstí**

## **6 Leták „Jednoduše po Třebíči s MAD“**

## **7 Grafická úprava jízdních řádů linek č. 14 a 31**

7.1 Grafická úprava jízdního řádu linky č. 14 – směr A

7.2 Grafická úprava jízdního řádu linky č. 14 – směr B

7.3 Grafická úprava jízdního řádu linky č. 31 – směr A

7.4 Grafická úprava jízdního řádu linky č. 31 – směr B

## **8 Aktualizovaná grafická podoba souhrnných jízdních řádů**

8.1 Aktualizovaná grafická podoba souhrnných jízdních řádů

8.2 Aktualizovaná grafická podoba souhrnných jízdních řádů – návod

## **9 Kniha 60 LET MHD TŘEBÍČ**

## **10 Oslavy 60 let MHD Třebíč**

10.1 Pod tímto odkazem naleznete video z akce:

[https://www.youtube.com/watch?v=wZI\\_rQY8dd](https://www.youtube.com/watch?v=wZI_rQY8dd)

## 11 Posudek vedoucího Odboru dopravy a komunálních služeb Městského úřadu v Třebíči Bc. Aleše Kratiny

S Alešem Novákem spolupracujeme od září roku 2013. Naším hlavním cílem byla snaha připomenout občanům města výročí 60 let od založení městské dopravy v Třebíči. Po dohodě mu bylo svěřeno sepsání výroční publikace a organizace oslav 60 let MHD v Třebíči. Ty se uskutečnily 20. 9. 2014 a u široké veřejnosti zaznamenaly velmi pozitivní ohlasy.

Často konzultujeme také aktuální situaci týkající se dopravy v Třebíči, především MHD. Řešili jsme několik jeho návrhů na upravení a zefektivnění provozu MHD, z nichž některé byly zakomponovány do systému MHD nebo jsou v jednání. Zmínil bych variantu trasování linek MHD k novému Přestupnímu terminálu, aktualizovanou grafickou podobu souhrnných jízdních řádů či návrh na upravení jízdního řádu linky č. 14 tak, aby byla zajištěna kvalitnější a četnější obslužnost nákupního centra STOP-SHOP městskou hromadnou dopravou.

S panem Novákem jsme konzultovali jeho návrhy především z ekonomické a provozní stránky, neboť každý máme trochu jiný pohled na řešení některých problémů. Jako vedoucí Odboru dopravy a komunálních služeb Městského úřadu v Třebíči mám podrobnější informace z oblasti ekonomické a také od dopravce zajišťujícího trebičskou MHD. Aleš Novák mi zase poskytuje informace od řidičů autobusů a občanů města. Tuto zpětnou vazbu považuji za důležitou, protože názory cestujících i řidičů mohou zlepšit fungování celého systému MHD.

Od roku 2015 je Aleš Novák členem dopravní komise rady města, ve které s dalšími kolegy řešíme dopravní situaci v Třebíči.

Třebíč 9. 3. 2015

