

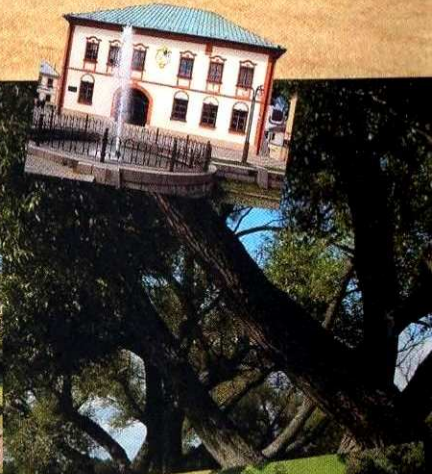


**VÝROČNÍ PUBLIKACE
50 LET MHD
VE ŽĎÁŘE NAD SÁZAVOU**



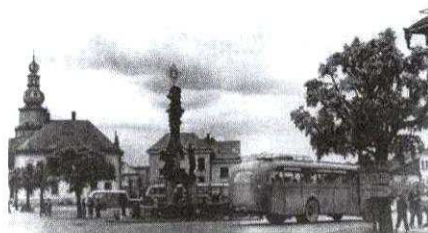
1957 – 2007





50 let

městské dopravy
ve Žďáru nad Sázavou



1957 – 2007

Vážení spoluobčané a návštěvníci města,

na podzim letošního roku to bude již 50 let, co začala být provozována městská hromadná doprava (MHD) ve Žďáře nad Sázavou. Konkrétně 1. října 1957 zahájila provoz tehdy jako městská doprava ve Žďáře nad Sázavou. Cílem první linky bylo vykrýt přepravní potřeby zaměstnanců podniků Žďas a Tokoz.

V průběhu let procházela MHD postupně mnoha změnami, které nastaly v důsledku přepravních potřeb obyvatel, požadavku zaměstnavatelů a škol, způsobu a možností financování dopravy a provozních možností dopravce.

Provozování MHD zajišťovala státní organizace ČSAD Žďár nad Sázavou, po její privatizaci v roce 1994 provoz MHD zajišťuje akciová společnost ZDAR.

V současné době MHD Žďár nad Sázavou zabezpečuje přepravu obyvatel na území města 13ti autobusovými linkami. Měsíčně tak přepraví okolo 100 000 cestujících.

Do dalších let provozu MHD přeji všem, kteří jsou s ní jakýmkoli způsobem ve spojení, aby fungovala co možná nejlépe, aby přepravní potřeby cestující veřejnosti byly vykryty v maximální míře, aby to bylo cestování kulturní a příjemné, aby všichni dojeli vždy včas tam, kam chtějí. Dopravci přeji bezproblémové zajišťování dopravy, slušné a příjemné cestující, jeho zaměstnancům přeji, aby svoji práci měli rádi, odpovědným pracovníkům na městském úřadu přeji, aby byl k dispozici dostatek finančních prostředků na realizaci plánovaných záměrů v MHD. Celé MHD přeji co nejvíce spokojených cestujících a co nejlepší hospodářský výsledek.



Mgr. Jaromír Brychta
starosta města

Předmluva

Vážení čtenáři,
dostává se Vám do ruky výroční publikace u příležitosti padesáti let nepřetržitého provozu městské dopravy ve městě Žďár nad Sázavou.

Pamětníci jistě budou souhlasit, že se městské dopravě za dobu jejího trvání dařilo někdy lépe, někdy o něco hůře. Ovšem tato skutečnost nezávisela pouze na tom, jaký byl přístup a vztah provozních zaměstnanců provozovatele městské dopravy, ale i na vlivech okolních, protože tento druh dopravního systému je ovlivňován různými faktory, které na první pohled ani s městskou dopravou nesouvisí.

Příznivci veřejné dopravy a její historie měli jistě možnost se seznámit s různými publikacemi mapujícími historický vývoj veřejné dopravy v různých částech naší vlasti či různých koutů světa. Aby nezůstali opomenuti ani ti, kteří mají úzký vztah k veřejné dopravě na Žďársku a ve Žďáru samotném, vznikla tato publikace. Jejím cílem není zcela vyčerpávajícím způsobem se věnovat historii žďárské městské dopravy, ale poukázat na některé milníky vývoje od zahájení provozu do současnosti.

Pro lepší přehlednost je historický vývoj mapován po desetiletích, opírající se o poznatky zjištěné při kompletaci jízdních řádů za celé období provozu spolu s dalšími podklady vážícími se k tomuto tématu. Nechť je Vám toto rozdělení dobrým vodítkem.

Publikace je pojata jako populárně naučná a je na Vás posoudit, zda se záměr seznámit širší veřejnost s historií městské dopravy ve Žďáru nad Sázavou podařil.

Popřejme žďárské městské dopravě mnoho úspěchů do budoucna, aby poskytovala své služby občanům minimálně v takové úrovni, jako tomu bylo doposud!



Obr. 1: Původní žďárské autobusové nádraží vedle tehdejší staniční budovy žst. Žďár n. S.

OTK 004 Pd

15: 16: 17: 18: 19: 20: 21: 22: 23: 24:

Kčs 0,40 B

Místní autobusová doprava ČSAD v

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|-----|----|----|----|-----|------|----|----|----|-----|----|----|----|----|
| P | I | 2 | 3 | P | 1 | 2 | 3 | P | 1 | 2 | 3 | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 1 |
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | | | | |

OTK 13-63

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

15: 16: 17: 18: 19: 20: 21: 22: 23: 24:

PS I II III IV

P 1 2 3 4

1 3 5 7 9 11 13 15

17 19 21 23 25 27 29 31

46* 340002

MĚSTSKÁ DOPRAVA ČSAD

Kčs 0,60

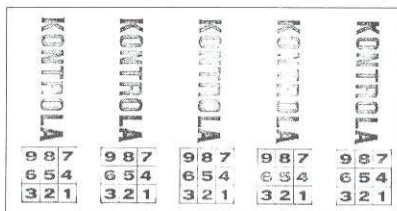
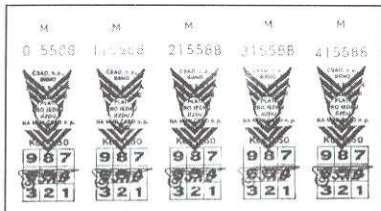
1 2 3 4 5 6

7 8 9 10 11 12

13 14 15 16

17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Obr. 2-3: Tzv. bločkové jízdenky, používané na začátku provozu městské dopravy



Obr. 4-5: Používané jízdenky do znehodnocovačů a pomůcka revizorů pro kontrolu jízdenek

Bc

33873

Číslo hlášení 33873

Hlášení přepravního kontrolora

| Datum | Traf. č. | Spol. č. | Ridič | Právodčí nebo závozník | SPZ vozidla | Pracoviště |
|------------------------------------|----------|----------|--------------|------------------------|-----------------------------------|------------|
| 24. 11. 2021 | 5072 | - | - | | 04 - 10 | |
| Místo, kde byla kontrola provedena | | | Čas. proved. | Obsaz. voz. | Vozidlo přísluší: podniku, závodu | |
| MHD - 1. vyhledání | | | 7.35 | 20 | Autobus 14 vyhledání | |

Všechny údaje vyplněné v této hlášení jsou pravdivé a správné. Pokud tomu tak není, odpovídám za to, že jsem uvedl nepravdivé údaje.

Do 198..... podějte zprávu, jak byla věc projednána

..... hlášenku přijal

..... podpis kontrolora

Přepř. - 077

OTK 10-14-8409-84

Obr. 6: Ani v historii se žďárská MHD neobešla bez cestujících postrádajících jízdenky

První desetiletí provozu (1957-1967)

Městská doprava ve Žďáru nad Sázavou zahájila (bez označení jako „hromadná“) provoz od 1. října 1957. Jednalo se o linku mezi novou žst. Žďár nad Sázavou a podnikem Tokoz ve formě kyvadlového provozu, z čehož vychází lidové pojmenování „Kejvačka“. Spoje byly zařazeny do příměstské linky 09212 a sloužily zejména pro potřeby pokrytí přepravní poptávky zaměstnanců podniků Žďas a Tokoz se zohledněním jednotlivých pracovních směn.

Linka začínala na nově otevřeném nádraží ČSD a vedla přes zastávku u „starého“ nádraží ČSD na křižovatku „Na Františku“. Zde se stáčela doprava a následovala další autobusová zastávka (dnešní „Dagmarky“, původně „Jednota“ podle nedaleké prodejny potravin na ulici Okružní). Z ulice 1. máje odbočovala do Veselské ulice a v tomto místě se nacházela zastávka „Vodárna“. Při příjezdu na náměstí odbočila u hostince (před Starou radnicí) doprava směrem k hotelu „Bílý lev“, kde se nacházela zastávka „Náměstí“. Dále pokračovala přes dnešní Havlíčkovu náměstí (zde zastávka „hotel Škoda“) po hlavní silnici směrem k podniku Tokoz. Na trase se nacházely zastávky „Jednota - ústředí“ (křižovatka Dolní ulice s tehdejší Kovářovou ulicí), „u Limlů“ (dnešní zastávka u zimního stadionu), „Botana“, „u Špilarů“ a „u brány“ (dnes zastávka „Zámek“).

První posádku autobusu „místní dopravy“ tvořili řidiči Jaroslav Tlustoš a Josef Košík, průvodčí Vlasta Buriánová, Anežka Tlustošová a paní Svobodová.

Od roku 1960 byly trasy některých spojů, provozovaných během letních prázdnin, prodlouženy do obce Škrdlovice a na Velké Dářko. Průměrný denní objem přepravených cestujících se v tomto období blížil 700 cestujícím. Od stejného roku byl jízdní řád linky rozdělen na dvě části, kdy část I odpovídala jízdnímu řádu z předcházejícího období platnosti, část II potom obsahovala i dva páry nedělních spojů pro přepravu cestujících do novoměstské nemocnice. Kromě zapracování nových zastávek do jízdního řádu se přejmenovaly zastávky „Nové nádraží“ na „Nádraží“, zastávky „Nádraží Hajčman“ na „Autobusové nádraží“ a zastávky „Botana“ na „OSP stolaři“.

Od období platnosti jízdního řádu 1961/62 dochází k přečíslování linek, kdy se nově lze setkat s číslem linky 06978. Od tohoto jízdního řádu je přejmenována většina zastávek na území města, spoje jsou vedeny přes křižovatku u dnešní hlavní pošty a přes novou zastávku „Průmyslová škola“.

S vlastním pojmem „městská doprava“ se lze poprvé setkat v jízdním řádu 1965/66, zvláštností je u zastávky Žďár n. Sáz., sport. stadion její obsluha na znamení, což se objevuje poprvé (a zároveň i naposledy).

V jízdním řádu 1966/67 je patrný významný nárůst počtu spojů na lince, která byla prodloužena pro pět párů spojů až do Šlakhamrů. Objevuje se zde mezi zastávkami „Průmyslová škola“ a „Obchodní domy“ nová mezilehlá zastávka „u Ubrových“, která se nacházela nedaleko dnešní zastávky „Žižkova“. Vypadla spojení do Nového Města na Moravě a je patrný vliv rozšíření sídliště III, na což se reaguje zřízením 3 nových zastávek a přejmenováním jedné ze zastávek (původní zastávka) na stávající název „Dagmarky“.

Druhé desetiletí provozu (1967-1977)

Označení „městská doprava“ bylo od jízdního řádu 1967/68 zrušeno z důvodu plánovaného zdražení jízdného a opět v roce 1970 obnoveno v souvislosti se zdražením. Linka MHD byla tedy vlastně provozována jako standardní příměstská linka. Od 1.1.1968 je v provozu dnešní (stávající) autobusové nádraží.

Jízdní řád 1967/68: Byl zahájen provoz další linky k podniku Tokoz. Je patrné rozdělení spojů do první skupiny, kde se jednalo o původní linku 06978 pro potřeby nejen zaměstnanců podniku Tokoz a Žďas, dále rovněž do druhé skupiny spojů pod linku 06978B, sloužících pro uspokojení přepravních potřeb zaměstnanců uvedených podniků. Trasa linky 06978 byla prodloužena z důvodu uzavírky silnice v úseku Škrdlovice – Vojnův Městec až do Karlova (pro pokrytí dělnické a žákovské frekvence), dále je obsluhována místo zastávky u průmyslové školy zastávka u lihovaru (dnes se nachází v tomto místě sídliště Libušín).

Jízdní řád 1970/71: Naprostou novinkou je zavedení první oficiální linky městské dopravy ve Žďáru nad Sázavou číslo 06979, která po několika úpravách přetrvala dodnes. Pokud by se porovnálo trasování linky 06979 se současnou dvojicí linek číslo 4A a 4B, tak na rozdíl od dnešního stavu po příjezdu na dnešní světelnou křižovatku „U Rybníčku“ odbočovaly spoje do ulice Smetanovy a pak pokračovaly k dnešní hlavní poště, kde byla zastávka Žďár n. Sáz. pošta, OÚNZ, poté Nádražní ulicí přes náměstí (rovněž zastávka) ulicí Horní po křižovatku s ulicí Nerudovou a po projetí této ulice navázaly na stávající trasu na ulici Novoměstská; nebyla rovněž obsluhována dnešní zastávka Libušínská ulice a navíc většina spojů byla od křižovatky „Na Františku“ trasována přes zastávku Žďár n. Sáz. pošta, OÚNZ.

K rozsáhlým změnám dochází v jízdním řádu 1972/73. Změna se týká linky 06978, která se stává linkou příměstskou. Nově se zavádí linka městské dopravy 06979A (linka je prodloužena až k Pilské nádrži, z pohledu trasování je zde patrná podoba se současnou dvojicí linek číslo 2A a 2B) a linka 06978B se mění na linku 06979B.

Koncem druhého desetiletí provozu dochází k rozsáhlým a opakovaným změnám číslování linek, přičemž na konci tohoto období jsou v provozu tyto linky: jedna „příměstská“ 69781 a tři „městské“ 69790 (linka 1, linka 2 a linka 3). Jízdní řád 69790 linka 3 začal platit od 28.9.1975 a zajišťoval spojení mezi nádražím a Šlakhamry.

Od roku 1975 byly postupně zaváděny pro odbavování strojky Setright SMB-MK II, které nahradily do roku 1976 klasické blokové jízdenky vydávané řidičem nebo průvodčím.



Obr. 10: Stávající autobusové nádraží Žďár nad Sázavou nedlouho po zahájení provozu

Třetí desetiletí provozu (1977-1987)

Jízdní řád 1980/81: Nastávají změny u některých tarifních bodů linky, kdy byly zavedeny nové zastávky Žďár nad Sáz, rozc., OÚNZ, Žďár nad Sáz, Žďas a Žďár nad Sáz, Vysočany, byt ČSD; místo zastávky Žďár nad Sáz, u lihovaru se používala zastávka Žďár nad Sáz, u teplárny. Nově zřízená zastávka Žďár nad Sáz, rozc., OÚNZ se nacházela na ulici Smetanova poblíž dnešní křižovatky s ulicí Nádražní (krátká část osy ulice Nádražní byla původně z důvodu provozování „staré“ železniční stanice vedena odchylně).

Jízdní řád 1981/82: U linky do Šlakhamrů jsou změny v tarifních bodech: místo zastávky Hamry, škola se zde můžeme poprvé setkat s novými zastávkami Hamry, u MNV a Hamry, kulturní dům.

Jízdní řád 1982/83: Z politických důvodů bylo nařízeno, že všechny linky MHD (s výjimkou linky 2 jízdního řádu 69790) musí mít jako jeden z tarifních bodů zastávku Žďár nad Sáz., ONV. Na lince 69781 je zřejmá větší změna u jednotlivých tarifních bodů, kdy již nebyly používány zastávky Žďár nad Sáz., PŠ, rozc., Žďár nad Sáz., rozc. Convent, Žďár nad Sáz., sídliště u PŠ; nově se zde objevují zastávky Žďár nad Sáz., ONV a Žďár nad Sáz., PŠ. V jízdním řádu 69790 linky 1 je kompletně změněno trasování (linka již není okružní), přičemž jako novinka se zde objevuje i dnešní zastávka Brněnská (zde Žďár nad Sáz., ZSS), dnešní zastávka Okružní, dolní (zde Žďár nad Sáz., III, mat. škola), dnešní zastávka Okružní, rozc. Hamry (zde Žďár nad Sáz., III, rozc. Hamry) a dnešní zastávka Okružní, horní (zde Žďár nad Sáz., III, okružní horní). Navíc zcela nově a zároveň i naposledy se zde objevuje zastávka Žďár nad Sáz. IV, konečná (dnešní ulice Wolkerova, konec parkoviště směrem ke křižovatce s ulicemi Bratří Čapků a Vančurova). Jako zajímavost může u linky sloužit dnešní srovnání počtu spojů, které obsluhovaly jednotlivé zastávky v tomto jízdním řádu, s dnešní dvojicí linek číslo 3A a 3B ve směru „Vodojem“. V době platnosti jízdního řádu (od 23.5.1982) byly zavedeny pro bezhotovostní styk jízdenky prodávané v předprodeji nebo z prodejních automatů Merona, což vyžadovalo zabudování znehodnocovačů jízdenek do vozidel.

Od jízdního řádu 1983/84 se přečíslovaly linky, kdy okružní linka číslo 1 nesla od tohoto okamžiku číslo 4 (s výjimkou současné obsluhy zastávky Libušinská byla trasa shodná jako u stávající linky 4A; jízdní doby byly v rozpětí 18-20 minut oproti dnešním 25-ti minutám). Nově byla zavedena linka číslo 1, vedená z autobusového nádraží na sídliště Pod Vodojemem. Jako novinka je i posunutí původní zastávky Žďár nad Sáz., rozc., OÚNZ na nové místo, kde vznikla zastávka Žďár nad Sáz., pomník RA (pozn.: RA znamená „Rudoarmějce“); tato zastávka se nacházela na dnešní ulici Strojírenská poblíž křižovatky s dnešní ulicí Nádražní. Místo názvu zastávky Žďár nad Sáz., u teplárny se používal nový název Žďár nad Sáz., ul. Tobiášova.

Jízdní řád 1985/86: Linka 1 začínala resp. končila již na zastávce Žďár nad Sáz.,

69790 Městská doprava ve Žďaru nad Sázavou

Linka č. 4 Žďár nad Sáz., nádraží—sidliště IV—sidliště III—Žďár nad Sáz., nádraží ČSAD, ČSD

Převoz vozíků: Žďár nad Sáz., aut. nádr., tel. 2023

| km TČ | ČSAD, n. p., Brno | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
|---------|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0 1 | od Žďár nad Sáz., nádr. ČSAD, ČSD | X | 5:00 | 5:30 | 5:50 | 6:10 | 6:30 | 6:50 | 7:10 | 7:30 | 8:00 | 8:30 | 8:50 | 9:10 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | 13:40 |
| 1 2 | Žďár nad Sáz., zavad. ČSAD | 4:06 | 4:46 | 5:11 | 5:31 | 5:51 | 6:11 | 6:31 | 6:51 | 7:11 | 7:41 | 8:11 | 8:31 | 8:51 | 9:11 | 9:41 | 10:11 | 10:41 | 11:11 | 11:41 | 12:11 | 12:41 | 13:11 |
| 1 3 | Žďár nad Sáz., SNB | 4:01 | 4:51 | 5:11 | 5:31 | 5:51 | 6:11 | 6:31 | 6:51 | 7:11 | 7:41 | 8:11 | 8:31 | 8:51 | 9:11 | 9:41 | 10:11 | 10:41 | 11:11 | 11:41 | 12:11 | 12:41 | 13:11 |
| 2 4 | Žďár nad Sáz., u Hřbitova | 4:07 | 4:51 | 5:11 | 5:31 | 5:55 | 6:20 | 6:40 | 7:01 | 7:21 | 8:00 | 8:30 | 8:50 | 9:10 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | |
| 3 5 | Žďár nad Sáz., sidliště u PŠ | 4:03 | 4:56 | 5:15 | 5:35 | 5:57 | 6:21 | 6:40 | 7:15 | 7:40 | 8:05 | 8:30 | 8:55 | 9:17 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | |
| 3 6 | Žďár nad Sáz., IV. okr. Hamr | 4:01 | 4:56 | 5:15 | 5:34 | 5:57 | 6:20 | 6:40 | 7:17 | 7:43 | 8:07 | 8:31 | 8:54 | 9:21 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | |
| 3 7 | Žďár nad Sáz., ul. Tobiášova | 4:05 | 4:57 | 5:16 | 5:36 | 5:59 | 6:22 | 6:41 | 7:18 | 7:43 | 8:08 | 8:32 | 8:56 | 9:20 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | |
| 4 8 | Žďár nad Sáz., ONV | 4:05 | 4:56 | 5:15 | 5:36 | 5:59 | 6:22 | 6:41 | 7:18 | 7:43 | 8:08 | 8:32 | 8:56 | 9:20 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | |
| 5 9 | Žďár nad Sáz., III. obch. domy | 4:04 | 4:54 | 5:20 | 5:41 | 6:03 | 6:31 | 6:51 | 7:11 | 7:41 | 8:11 | 8:30 | 8:51 | 9:21 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | |
| 5 10 | Žďár nad Sáz., III. okružní horní | 4:04 | 4:56 | 5:22 | 5:43 | 6:05 | 6:33 | 6:54 | 7:14 | 7:44 | 8:14 | 8:33 | 8:54 | 9:24 | 9:41 | 10:11 | 10:41 | 11:11 | 11:41 | 12:11 | 12:41 | 13:11 | |
| 6 11 | Žďár nad Sáz., roc. Hamr | 4:04 | 4:57 | 5:16 | 5:36 | 6:07 | 6:30 | 6:57 | 7:20 | 7:43 | 8:11 | 8:36 | 8:56 | 9:26 | 9:41 | 10:11 | 10:41 | 11:11 | 11:41 | 12:11 | 12:41 | 13:11 | |
| 6 12 | Žďár nad Sáz., III. okružní dolní | 4:11 | 5:01 | 5:24 | 5:45 | 6:08 | 6:36 | 6:54 | 7:25 | 7:50 | 8:15 | 8:40 | 9:05 | 9:27 | 9:41 | 10:11 | 10:41 | 11:11 | 11:41 | 12:11 | 12:41 | 13:11 | |
| 7 13 | Žďár nad Sáz., roc. Žďas | 4:11 | 4:55 | 5:16 | 5:49 | 6:10 | 6:37 | 7:00 | 7:27 | 7:50 | 8:17 | 8:43 | 9:09 | 9:35 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | |
| 7 14 | Žďár nad Sáz., zeměl. BA | 4:11 | 4:56 | 5:17 | 5:41 | 6:11 | 6:36 | 7:01 | 7:26 | 7:51 | 8:16 | 8:41 | 9:06 | 9:31 | 9:40 | 10:10 | 10:40 | 11:10 | 11:40 | 12:10 | 12:40 | 13:10 | |
| 8 15 | p Žďár nad Sáz., nádr. ČSAD, ČSD | 4:11 | 4:57 | 5:18 | 5:41 | 6:12 | 6:40 | 7:01 | 7:31 | 7:51 | 8:21 | 8:51 | 9:21 | 9:41 | 10:11 | 10:41 | 11:11 | 11:41 | 12:11 | 12:41 | 13:11 | 13:41 | |

pokračování

Placnost jízdenky končí na aut. nádraží
V městské dopravě je zaveden samoobslužný systém — cestující si musí zakoupit jízdenku v předprodeji

Obr. 16: Posílený jízdní řád okružní linky s platností 1983/1984

Čtvrté desetiletí provozu (1987-1997)

Jízdní řád 1988/89: Byla zavedena nová zastávka Žďár nad Sáz., ubytovna MěNV (dnešní zastávka Horní) a zastávka Žďár nad Sáz., Leninova (dnes na ulici Nádražní před jejím zaústěním na náměstí Republiky).

Jízdní řád 1989/90: Byla (na 2 roky) přejmenována jednak zastávka Žďár nad Sáz., III, okružní horní na Žďár nad Sáz., III, Marxova a jednak zastávka Žďár nad Sáz., III, okružní dolní na Žďár nad Sáz., III, Engelsova.

Jízdní řád 1991/92: Přejmenovaly se tyto zastávky (v závorce uveden nový název): Žďár nad Sáz., ul. Tobiášova (Žďár nad Sáz., ul. Wonkova), Žďár nad Sáz., ONV (Žďár nad Sáz., okres. úřad), Žďár nad Sáz., Leninova (Žďár nad Sáz., ul. Nádražní), Žďár nad Sáz., SNB (Žďár nad Sáz., policie), Žďár nad Sáz., III, Marxova (Žďár nad Sáz., III, Okružní horní) a Žďár nad Sáz., III, Engelsova (Žďár nad Sáz., III, Okružní dolní). Od června 1991 v souvislosti s osamostatněním obce Hamr nad Sázavou byla linka číslo 3 zrušena a její číslo začala používat linka vedoucí na „Vodojem“. Ve všech jízdních řádech se místo ČSAD Brno používá ČSAD Žďár nad Sázavou.

Jízdní řád 1992/93: Kromě významné redukce počtu spojů je v souvislosti se zřízením pěší zóny na ulici Nádražní zrušena zastávka Žďár nad Sáz., ul. Nádražní a nahrazena zastávkou Žďár nad Sáz., u pošty; nově je zavedena zastávka Žďár nad Sáz., prům. škola a dochází k přejmenování zastávky u centra (ubytovna MěÚ na hotel Fit).

Jízdní řád 1992/93: Byla zrušena linka 69781 a polovina jejich spojů byla po

úpravách přesunuta na linky 69780 a 69793, druhá polovina spojů byla zrušena bez náhrady. Na lince 69793 byly obsluhovány nové zastávky Žďár nad Sáz., Klafárek (obsluhována pouze 1 rok) a Žďár nad Sáz., Žďas.

Jízdní řád 1995/96: Dochází ke změně dopravce (ZDAR, a.s.) a s tím spojené změně čísel linek MHD (v závorce původní čísla linek): 845001 (69780), 845002 (69792), 845003 (69793), 845004 (69794). Dále dochází ke změně názvu zastávky Žďár nad Sáz., závod ČSAD na Žďár nad Sáz., ZDAR, a.s.; zavádí se nová zastávka Žďár nad Sáz., CANSTAR (nově vznikající průmyslová zóna) a Žďár nad Sáz. I, ul. Libušinská; zastávka Žďár nad Sáz., Klafárek naopak byla úplně zrušena. Na lince 845004 jsou všechny spoje se dvěma výjimkami zařazeny do 30-ti minutové periody, což je zde naprostá novinka.

Jízdní řád 1996/97: Na lince 845002 byly všechny spoje zapracovány do hodi- nového taktu, přičemž byl nyní více preferován směr přes náměstí než přes sídliště III. Jinak byla přejmenována zastávka Žďár nad Sáz., rozc. Žďas na Žďár nad Sáz., u Hajčmanů.

Od roku 1996 se navíc pro odbavování cestujících začal používat systém od fir- my EM-TEST.



Obr. 17-18: Lícová a rubová strana volné jízdenky MHD Žďár nad Sázavou

69790 Městská doprava ve Žďáru n. Sáz.

Linka 2, 3 Žďár nad Sáz., nádraží - náměstí - Hamry

Průprava začítka
Žďár nad Sáz. aut. nap. nr. 222-88

| km | řís. | ČSAD Brno | 1 | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 15 | 17 | 19 | 21 | 23 | 25 |
|----|------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 0 | 0 | od Žďár nad Sáz. nadrž ČSAD ČSD | 5:01 | 5:10 | 5:20 | 5:30 | 5:40 | 5:50 | 6:00 | 6:10 | 6:20 | 6:30 | 6:40 | 6:50 | 7:00 |
| 1 | 1 | Žďár nad Sáz. rozc. Žďas | 5:02 | 5:11 | 5:21 | 5:31 | 5:41 | 5:51 | 6:01 | 6:11 | 6:21 | 6:31 | 6:41 | 6:51 | 7:01 |
| 1 | 2 | Žďár nad Sáz. závod ČSAD | 5:01 | 5:10 | 5:20 | 5:30 | 5:40 | 5:50 | 6:00 | 6:10 | 6:20 | 6:30 | 6:40 | 6:50 | 7:00 |
| 1 | 3 | Žďár nad Sáz. SDB | 5:02 | 5:11 | 5:21 | 5:31 | 5:41 | 5:51 | 6:01 | 6:11 | 6:21 | 6:31 | 6:41 | 6:51 | 7:01 |
| 2 | 4 | Žďár nad Sáz. ubytovna MěVU | 5:03 | 5:12 | 5:22 | 5:32 | 5:42 | 5:52 | 6:02 | 6:12 | 6:22 | 6:32 | 6:42 | 6:52 | 7:02 |
| 2 | 5 | Žďár nad Sáz. náměstí | 5:04 | 5:13 | 5:23 | 5:33 | 5:43 | 5:53 | 6:03 | 6:13 | 6:23 | 6:33 | 6:43 | 6:53 | 7:03 |
| 2 | 6 | Žďár nad Sáz. OKV | 5:05 | 5:14 | 5:24 | 5:34 | 5:44 | 5:54 | 6:04 | 6:14 | 6:24 | 6:34 | 6:44 | 6:54 | 7:04 |
| 3 | 7 | Žďár nad Sáz. III. úkarna | 5:06 | 5:15 | 5:25 | 5:35 | 5:45 | 5:55 | 6:05 | 6:15 | 6:25 | 6:35 | 6:45 | 6:55 | 7:05 |
| 3 | 8 | Žďár nad Sáz. Hamry u Křivčovic | 5:07 | 5:16 | 5:26 | 5:36 | 5:46 | 5:56 | 6:06 | 6:16 | 6:26 | 6:36 | 6:46 | 6:56 | 7:06 |
| 4 | 9 | Žďár nad Sáz. Hamry u Křivčovic | 5:08 | 5:17 | 5:27 | 5:37 | 5:47 | 5:57 | 6:07 | 6:17 | 6:27 | 6:37 | 6:47 | 6:57 | 7:07 |
| 5 | 10 | Žďár nad Sáz. Hamry MěVU | 5:09 | 5:18 | 5:28 | 5:38 | 5:48 | 5:58 | 6:08 | 6:18 | 6:28 | 6:38 | 6:48 | 6:58 | 7:08 |
| 6 | 11 | Žďár nad Sáz. Hamry MěVU | 5:10 | 5:19 | 5:29 | 5:39 | 5:49 | 5:59 | 6:09 | 6:19 | 6:29 | 6:39 | 6:49 | 6:59 | 7:09 |
| 6 | 12 | Žďár nad Sáz. Hamry kult. dum | 5:11 | 5:20 | 5:30 | 5:40 | 5:50 | 6:00 | 6:10 | 6:20 | 6:30 | 6:40 | 6:50 | 7:00 | 7:10 |
| 7 | 13 | Žďár nad Sáz. Hamry Najtka | 5:12 | 5:21 | 5:31 | 5:41 | 5:51 | 6:01 | 6:11 | 6:21 | 6:31 | 6:41 | 6:51 | 7:01 | 7:11 |
| 8 | 14 | od Žďár nad Sáz. Hamry Sokolarna | 5:13 | 5:22 | 5:32 | 5:42 | 5:52 | 6:02 | 6:12 | 6:22 | 6:32 | 6:42 | 6:52 | 7:02 | 7:12 |

| km | řís. | ČSAD Brno | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 | 22 | 24 | 26 | 28 |
|----|------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 0 | 14 | od Žďár nad Sáz. Hamry Sokolarna | 5:11 | 5:21 | 5:31 | 5:41 | 5:51 | 6:01 | 6:11 | 6:21 | 6:31 | 6:41 | 6:51 | 7:01 | 7:11 | 7:21 |
| 1 | 15 | Žďár nad Sáz. Hamry Najtka | 5:12 | 5:22 | 5:32 | 5:42 | 5:52 | 6:02 | 6:12 | 6:22 | 6:32 | 6:42 | 6:52 | 7:02 | 7:12 | 7:22 |
| 2 | 16 | Žďár nad Sáz. Hamry kult. dum | 5:13 | 5:23 | 5:33 | 5:43 | 5:53 | 6:03 | 6:13 | 6:23 | 6:33 | 6:43 | 6:53 | 7:03 | 7:13 | 7:23 |
| 2 | 17 | Žďár nad Sáz. Hamry MěVU | 5:14 | 5:24 | 5:34 | 5:44 | 5:54 | 6:04 | 6:14 | 6:24 | 6:34 | 6:44 | 6:54 | 7:04 | 7:14 | 7:24 |
| 3 | 18 | Žďár nad Sáz. Hamry u Křivčovic | 5:15 | 5:25 | 5:35 | 5:45 | 5:55 | 6:05 | 6:15 | 6:25 | 6:35 | 6:45 | 6:55 | 7:05 | 7:15 | 7:25 |
| 3 | 19 | Žďár nad Sáz. Hamry u Křivčovic | 5:16 | 5:26 | 5:36 | 5:46 | 5:56 | 6:06 | 6:16 | 6:26 | 6:36 | 6:46 | 6:56 | 7:06 | 7:16 | 7:26 |
| 4 | 20 | Žďár nad Sáz. III. úkarna | 5:17 | 5:27 | 5:37 | 5:47 | 5:57 | 6:07 | 6:17 | 6:27 | 6:37 | 6:47 | 6:57 | 7:07 | 7:17 | 7:27 |
| 5 | 21 | Žďár nad Sáz. OKV | 5:18 | 5:28 | 5:38 | 5:48 | 5:58 | 6:08 | 6:18 | 6:28 | 6:38 | 6:48 | 6:58 | 7:08 | 7:18 | 7:28 |
| 6 | 22 | Žďár nad Sáz. náměstí | 5:19 | 5:29 | 5:39 | 5:49 | 5:59 | 6:09 | 6:19 | 6:29 | 6:39 | 6:49 | 6:59 | 7:09 | 7:19 | 7:29 |
| 6 | 23 | Žďár nad Sáz. ubytovna MěVU | 5:20 | 5:30 | 5:40 | 5:50 | 6:00 | 6:10 | 6:20 | 6:30 | 6:40 | 6:50 | 7:00 | 7:10 | 7:20 | 7:30 |
| 7 | 24 | Žďár nad Sáz. SDB | 5:21 | 5:31 | 5:41 | 5:51 | 6:01 | 6:11 | 6:21 | 6:31 | 6:41 | 6:51 | 7:01 | 7:11 | 7:21 | 7:31 |
| 7 | 25 | Žďár nad Sáz. závod ČSAD | 5:22 | 5:32 | 5:42 | 5:52 | 6:02 | 6:12 | 6:22 | 6:32 | 6:42 | 6:52 | 7:02 | 7:12 | 7:22 | 7:32 |
| 8 | 26 | od Žďár nad Sáz. rozc. Žďas | 5:23 | 5:33 | 5:43 | 5:53 | 6:03 | 6:13 | 6:23 | 6:33 | 6:43 | 6:53 | 7:03 | 7:13 | 7:23 | 7:33 |
| 8 | 27 | od Žďár nad Sáz. nadrž ČSAD ČSD | 5:24 | 5:34 | 5:44 | 5:54 | 6:04 | 6:14 | 6:24 | 6:34 | 6:44 | 6:54 | 7:04 | 7:14 | 7:24 | 7:34 |

Obr. 19: Poslední jízdní řád (1990/1991) do Hamrů před jejich osamostatněním

(zde zatím pouze dva páry spojů).

V době platnosti jízdního řádu 2000/01 začínají 2 spoje linky 845005 zajižďet i na zastávku Brněnská. Na lince 845006 byla rozsáhlým způsobem rozšířena nabídka spojů, kdy u provozování spojů byly rozlišeny pracovní dny od dnů víkendových (zde navíc rozdíl u letního a zimního období), nově byly některými spoji obsluhovány i zastávky Zámek, Závod TOKOZ a Pilská nádrž. Na jaře (1.3.2001) ale byla provedena rozsáhlá redukce spojů na této lince. Dále se nově a oficiálně se pro zimní období zavádí linka 845007.

Od jízdního řádu 2001/02 se pro ulehčení počítačového zpracování jízdních řádů mění většina značek u spojů ze symbolů na tzv. negativní čísllice. Jízdní řád neplatí jako vždy na zhruba 12 měsíců, ale až do poloviny prosince 2002. Zastávka Žižkova, obchodní domy je přejmenována na správnější název Brodská, obchodní domy. V průběhu platnosti jízdního řádu se uskutečnily změny na linkách 1 (jeden spoj přesunut na linku 6), 3 (redukce 2 párů spojů na sídliště „Vodojem“) a 6 (redukce drtivé většiny spojů, na lince prakticky zastaven provoz). Byla zavedena nová zastávka Sychrova ulice.

Jízdní řád 2002/03: dochází k rozsáhlé změně u linky 845001. Na tuto linku jsou přesunuty spoje ze zrušené linky 845007 (některé souběžné spoje ze zrušené linky s linkou 845001 jsou pouze prodlouženy na zastávku Jihlavská, HETTICH). Na lince 845002 je pro směr Pilská nádrž nově zavedena zastávka Brněnská, policie. U linky 845005 nově tři spoje obsluhují i zastávku Libušínská ulice.

Jízdní řád 2003/04: Tento jízdní řád je přelomový, protože od začátku platnosti nového jízdního řádu se ve městě objevuje místo šesti dokonce 12 linek MHD. Spoje původní linky číslo 1 (845001 – již není obsluhován Stržanov) jsou rozděleny nově na linky 1A (845001), 1B (845011), 1C (845021) a 1D (845031). Spoje původní linky číslo 2 (845002) se nově dělí na spoje linek 2A (845002) a 2B (845012). Linka číslo 3 (845003) byla rozdělena nově na tři linky 3A (845003), 3B (845013) a 3C (845023).

Jízdní řád 2005/06: Dochází k rozdělení linky 4 na dvě linky 4A (845004) a 4B (845014). V průběhu platnosti jízdního řádu došlo v souvislosti s uzavírkou mostu přes řeku Sázavu v Žižkově ulici z důvodu generální opravy tohoto mostu ke rozsáhlým změnám v MHD, změny se dotkly všech linek MHD s výjimkou linek číslo 1C, 2A a 5.

Jízdní řád 2006/07: V době jeho platnosti je prodloužena linka 3C do lokality Jamská (nové zastávky Jamská I a Jamská II) a dále je touto linkou obsluhována nová zastávka Strojřrenská, u mostu.

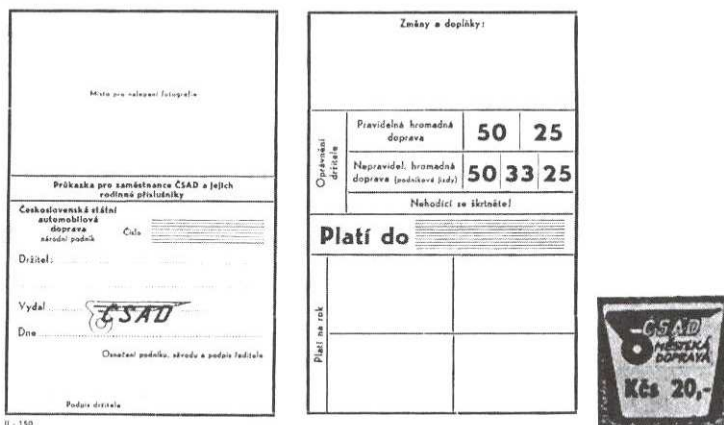
Páté desetiletí provozu je ovšem významné i dalšími událostmi:

- od roku 1999 je v provozu i první nízkopodlažní vozidlo SOR B 9.5, o dva roky později potom i první vozidlo Mercedes Benz Citaro; od ledna a prosince 2003 jsou uvedena do provozu další dva nízkopodlažní autobusy Mercedes Benz Citaro;
- od poloviny roku 2001 jsou nahrazovány označnky „příměstského provedení“

Vývoj cen jízdného (1957-2007)

| rok (měsíc) | jízdné obyčejně | zavazadlo | jízdné pro děti | časové jízdenky | | | jízdenka pro 10 jízd | poznámka |
|-------------|-----------------|-----------|-----------------|-----------------|----------|--------------|----------------------|--------------|
| | | | | měsíční | zlevněná | 3 měsíce | | |
| 1957 | 0,6 | . | . | - | - | - | - | |
| 1970 | 1,0 | . | . | 21,0 | 11,0 | - | - | |
| 1983 (5) | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 30,0 | 15,0 | 80,- (pozn.) | - | 290,- / rok |
| 1991 | 2,0 | 2,0 | 1,0 | 70,0 | 35,0 | 200,0 | - | |
| 1993 | 3,0 | 2,0 | 1,0 | 90,0 | 45,0 | 260,0 | - | |
| 1994 | 3,0 | 2,0 | 1,0 | 90,0 | 45,0 | 260,0 | 27,0 | volné jízdt. |
| 1995 | 3,0 | 2,0 | 1,0 | 90,0 | 45,0 | 260,0 | 27,0 | |
| 1996 | 3,0 | 2,0 | 1,0 | 90,0 | 45,0 | 260,0 | 27,0 | EM-TEST |
| 1997 | 4,0 | 2,0 | 1,0 | 120,0 | 60,0 | 350,0 | 36,0 | |
| 1998 | 4,0 | 2,0 | 1,0 | 120,0 | 60,0 | 350,0 | 36,0 | |
| 1999 | 4,0 | 2,0 | 1,0 | 120,0 | 60,0 | 350,0 | 36,0 | |
| 2000 | 4,0 | 2,0 | 1,0 | 120,0 | 60,0 | - | - | |
| 2000 (11) | 5,0 | 2,0 | 2,0 | 140,0 | 70,0 | - | - | |
| 2001 | 5,0 | 2,0 | 2,0 | 140,0 | 70,0 | - | - | |
| 2002 | 6,0 | 2,0 | 3,0 | 160,0 | 80,0 | - | - | Mikroelekt. |
| 2004 | 7,0 / 6,0* | 2,0 | 3,0 | 160,0* | 80,0* | - | - | * čip. karta |
| 2005 | 8,0 / 6,0* | 2,0 | 4,0/3,0* | 180,0* | 90,0* | - | - | * čip. karta |

Doplnění: od 1.7.1993 zastaveno dotování MHD ze státního rozpočtu, dále pouze dotace ze strany města; od 23.5.1982 začalo bezhotovostní odbavování v rámci předprodeje s využitím prodejních automatů „Merona“ a ve vozidlech byly namontovány znehodnocovače jízdenek (do roku 1976 odbavování klasickými blokovými jízdenkami prodávanými řidičem nebo průvodčím; od roku 1975 postupně zavádění odbavovacích strojků Setright (typ SMB-MK II) pro tisk a výdej jízdenek), od roku 1996 zahájení odbavování cestujících strojky EM-TEST (od roku 2002 strojky MIKROELEKTRONIKA). Od roku 2004 jsou zavedeny platební (čipové) karty (od listopadu 2003 se bezplatně přepravují důchodci nad 70 let pouze s čipovou kartou).



Obr. 24-26: Lícová a rubová strana průkazky pro bezplatnou přepravu s cennou známkou


Základní ekonomické ukazatele provozu (1993-2006)

| rok | tržby bez dotace | dotace plánovaná (schválený rozpočet) | dotace skutečná | ujeté km | tržba na 1 km | náklady na 1 km | přepravené osoby |
|-------------|------------------|---------------------------------------|-----------------|----------|---------------|-----------------|------------------|
| 1993 (7-12) | 1.843.824 | 800.000 | 771.000 | 188.000 | 9.80 | 15.91 | 1.461.000 |
| 1994 | 2.090.451 | 1.350.000 | 400.000 | 207.000 | 10.09 | 15.05 | 1.199.000 |
| 1995 | 2.865.990 | 1.350.000 | 1.150.000 | 227.926 | 12.57 | 17.07 | 1.175.219 |
| 1996 | 2.875.272 | 1.760.000 | 1.763.000 | 225.762 | 12.73 | 20.16 | 1.208.751 |
| 1997 | 3.558.970 | 1.800.000 | 1.513.000 | 224.236 | 15.87 | 22.60 | 1.246.425 |
| 1998 | 3.497.395 | 1.800.000 | 904.000 | 231.639 | 15.10 | 21.71 | 1.237.619 |
| 1999 | 3.445.645 | 2.000.000 | 2.000.000 | 244.065 | 14.12 | 21.14 | 1.226.660 |
| 2000 | 3.695.191 | 2.100.000 | 2.087.000 | 285.271 | 12.95 | 26.03 | 1.307.649 |
| 2001 | 4.286.674 | 2.500.000 | 2.500.000 | 292.779 | 14.60 | 26.58(*) | 1.324.947 |
| 2002 | 4.611.369 | 2.500.000 | 2.500.000 | 264.243 | 17.44 | 27.03 | 1.211.679 |
| 2003 | 4.380.990 | 2.500.000 | 3.000.000 | 264.820 | 16.54 | 31.24 | 1.196.911 |
| 2004 | 4.676.250 | 3.000.000 | 3.000.000 | 268.878 | 17.39 | 33.79 | 1.397.912 |
| 2005 | 4.840.917 | 4.000.000 | 4.000.000 | 247.348 | 19.57 | 33.02 | 1.173.533 |
| 2006 | 4.196.621 | 3.900.000 | 3.900.000 | 250.717 | 16.85 | 31.54 | 1.197.496 |

(*) - hodnota za první polovinu roku 2001

zdroj údajů o dotaci: Zprávy o stavu města 1990-1994, 1994-1998, 1998-2002, 2002-2006

Pozn.: dotování MHD ze strany MěÚ bylo zahájeno od poloviny roku 1993



Prodejní automat Merona 2000 č.

Měsíc

| Den | Stav poč. př. před. tržby | Stav poč. př. před. kauce | Znač. jízdy | Pozůstatek |
|-----|---------------------------|---------------------------|-------------|------------|
| 1 | | | | |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |
| 4 | | | | |
| 5 | | | | |
| 6 | | | | |
| 7 | | | | |
| 8 | | | | |
| 9 | | | | |
| 10 | | | | |
| 11 | | | | |
| 12 | | | | |
| 13 | | | | |
| 14 | | | | |
| 15 | | | | |
| 16 | | | | |
| 17 | | | | |
| 18 | | | | |
| 19 | | | | |
| 20 | | | | |
| 21 | | | | |
| 22 | | | | |

| Den | Stav poč. př. před. tržby | Stav poč. př. před. kauce | Znač. jízdy | Pozůstatek |
|-----|---------------------------|---------------------------|-------------|------------|
| 23 | | | | |
| 24 | | | | |
| 25 | | | | |
| 26 | | | | |
| 27 | | | | |
| 28 | | | | |
| 29 | | | | |
| 30 | | | | |
| 31 | | | | |

Vyřádky jízdy za měsíc (2)

Vyřádky kauce (jízdenek

Vyřádky jízdy, restancie

Čistí celkem Kčs (x2)

Měsíční tržba z automatu

Diference v Kčs

Zdůvodnění:

Karta je po celý měsíc uložena v automatu

vč. 14 24 200

Obr. 27-28: Lícová a rubová strana karty pro odečet prodaných jízdenek

HISTORIE SPOLEČNOSTI

Jméno firmy ZDAR bylo poprvé v souvislosti se zahájením podnikatelských aktivit uvedeno v zakladatelské smlouvě, sepsané zakládajícími členy společnosti 11. května 1992. Vznik firmy byl potvrzen přijetím stanov akciové společnosti na ustavující valné hromadě konané 8. června 1992. Základním důvodem pro založení společnosti byla snaha vytvořit právní subjekt vhodný k účasti na privatizaci státního podniku ČSAD Žďár nad Sázavou. Všichni zakladatelé i akcionáři byli zároveň zaměstnanci privatizovaného státního podniku, což vytvářelo vhodné předpoklady pro plynulé navázání na bohaté zkušenosti a tradice státního podniku a jejich další rozvíjení.

Počátky vzniku veřejné dopravy na Žďársku se datují podle dostupných pramenů do období roku 1949. Začínalo se nejprve v provizorních podmínkách na náměstí, od roku 1955 dochází k výstavbě nového závodu na Jihlavské ulici. Na Žďársku postupně vzniklo celkem pět dopravních center ČSAD, ze kterých byl v roce 1960 zřízen okresní dopravní podnik se sídlem ve Žďáře nad Sázavou se závody Velké Meziříčí, Bystřice nad Pernštejnem, Velká Bíteš a Svratka. Největšího rozmachu zaznamenalo ČSAD ve Žďáru v období 1960-1963 jako samostatný podnik a poté v období do roku 1992, kdy existovalo coby dopravní závod 614 Žďár nad Sázavou jako součást krajského podniku ČSAD Brno. Závod Žďár dopravně obsluhoval a působil v hranicích stejnojmenného okresu, jednoho z územně nejrozsáhlejších okresů jižní Moravy i celé ČSSR. Počtem vozidel a zaměstnanců se v rámci podniku ČSAD Brno řadil mezi závody střední velikosti. Drtivou část vozového parku tvořila sklápěcí vozidla, a to jak sólová, tak těžkotonážní soupravy. Ty pak měly významnou úlohu při budování a opravách silniční sítě jak Žďárska, tak i okolních okresů. V závěru 70. let se pak podílela na přepravě hnědého uhlí ze Severočeské hnědouhelné pánve pro celou západní oblast jižní Moravy a také na dopravě stavebních písků. Na podzim se část sklápěcí vozby závodu Žďár stěhovala na 2-3 měsíce do cukrovaru Slavkov u Brna a v zimním období zase těžkotonážní Tatry v rámci zimní údržby silnic zajišťovaly průjezdnost silnic okresu. Zlatým písmem se zapsala vozidla a pracovníci ČSAD ze Žďáru do historie výstavby dálniční sítě od Brna až po Jihlavu.

Funkce valníkové dopravy, vzhledem k absenci přepravy MKD, spočívala převážně v přepravě mléka a mléčných výrobků pro provoz závodu Lacrum ve Velkém Meziříčí, Bystřici nad Pernštejnem a Novém Městě na Moravě. Méně četný park velkotonážních valníků pokrýval přepravní potřeby několika významnějších továren regionu, jako Žďárských strojů, Kabla, Opraven zemědělských strojů a ALPY ve Velkém Meziříčí. Ostatní potřeby v oblasti přepravy nákladů pro řadu menších firem byly zajišťovány formou stále vyvíjeného systému komplexních dopravních služeb - tzv. Sběrné služby ČSAD. Velkým přínosem bylo otevření nového překladiště v roce 1984.

Rozsah hromadné přepravy osob, a z toho vyplývající počet autobusů, odpovídal dopravní potřebě rozlohou jednoho z největších okresů. Autobusové linky a spoje byly směřovány do větších měst a také sloužily pro potřebu dojíždějících pra-

covníků do takových zaměstnavatelských kolosů, jako byly Uranové doly v Dolní Rožínce nebo Žďárské strojírně. Především pro zaměstnance podniků Žďas a Tokoz byla v roce 1957 zavedena první linka Městské dopravy ve Žďáru nad Sázavou. Poměrně rozvinutá byla i nepravidelná zájezdová doprava.

Po radikálních změnách politických i ekonomických v závěru roku 1989 se následně podnik ČSAD Brno rozpadl na větší množství podniků okresního formátu. Jejich existenci ukončila v roce 1994 privatizace, v jejímž rámci se bývalý dopravní závod Žďár rozdělil na dvě části. Provoz Velká Bíteš získala Bítešská dopravní společnost, větší část podniku pak akciová společnost ZDAR. Privatizace byla provedena formou přímého prodeje, akcie společnosti nejsou veřejně obchodovatelné.

Z důvodu přehlednosti a odlišení bylo pro název firmy zvoleno slovo ZDAR. To je tvořeno z počátečních písmen základních podnikatelských aktivit stanovených zakladateli společnosti - zasilatelské služby vnitrostátní i mezinárodní, doprava osob a nákladů, autoopravárenské služby a rekreace a služby v oblasti cestovního ruchu. Určitou inspirací pro volbu při obtížném vymýšlení jména byl i pohled autora na časem opotřeбенý nápis na spoileru vozidla ČSAD, na kterém povětrnostní vlivy poškodily část názvu a interpunkci. Výtvarnou podobu názvu a ochranné známky zpracovalo studio ASPEKT ze Žďáru nad Sázavou. Kombinovaná ochranná známka je zapsána od roku 1992.

PROFIL SPOLEČNOSTI

ZDAR je akciovou společností, jejíž podnikání je zaměřeno na poskytování celé škály služeb v oblasti silniční dopravy a opraven pro osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, přívesy a návěsy. Širokému okruhu zákazníků nabízíme provedení přeprav nákladů různých typů: Kusové zásilky s hmotností od 5 do 25 000 kg, celovozové zásilky různých objemů, sypké a kapalné hmoty a speciální přepravy projektované přímo na konkrétní zadání. To vše v různých časových intervalech. Spolu s přepravou zajišťuje naše společnost vyřízení všech souvisejících formalit a doprovodných záležitostí.

V osobní dopravě provádíme dopravní obslužnost části kraje Vysočina v oblasti bývalého okresu Žďár nad Sázavou. Zájezdová doprava je organizována vlastní cestovní kanceláří, která provozuje služby aktivního i pasivního cestovního ruchu. Městskou hromadnou dopravu zajišťuje společnost ve Žďáru nad Sázavou a Velkém Meziříčí.

Ve všech provozovaných systémech přepravy osob převezme společnost ročně téměř osm milionů cestujících a ujede s nimi šest a půl milionu kilometrů, přičemž rozhodující část se provádí po silnicích Českomoravské vysočiny.

V opravárenských službách pak svými kapacitami zajišťujeme provozuschopnost vozového parku vlastních vozidel i vozidel našich obchodních partnerů. Významnou doplňkovou obchodní činností jsou pak prodeje pohonných hmot na pěti čerpacích stanicích, prodeje pneumatik pro osobní i nákladní automobily a prodeje

náhradních dílů a příslušenství k motorovým vozidlům.

Rozmístění pracovišť je přizpůsobeno sídlům a místům působení významných zákazníků, se kterými společnost spolupracuje v oblasti přepravy nákladů. Ve veřejné linkové dopravě osob pak potřebám přepravovaných cestujících při jejich cestách za prací a vzděláním, léčebnou péčí a úřady. Systém řízení jakosti je v akciové společnosti zaveden podle příslušných norem a je pravidelně ověřován auditorem DEKRA-ITS Certification Services GmbH.

Členství v organizacích a společenstvech oborového a profesního charakteru pomáhá akciové společnosti při získávání informací o vývoji podnikatelského prostředí a v prosazování společných zájmů vůči orgánům státní správy.

MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA DNES

V provozování městské dopravy má společnost dlouholeté tradice navazující organizačně, technicky i personálně na činnost ČSAD Žďár nad Sázavou, které jí zahájilo již v roce 1957. Přepravní potřeba obyvatel města Žďáru nad Sázavou je od druhé poloviny roku 2007 zajišťována celkem pěti autobusy na třinácti pravidelných linkách. Tři vozy jsou v provedení Mercedes Benz Citaro vyrobených v letech 2000 až 2003 a dva v provedení Mercedes Benz O 405N vyrobených v roce 1994. Obdobná potřeba obyvatel Velkého Meziříčí je zabezpečována dvěma autobusy na třech linkách. Přeprava je prováděna autobusy značky Mercedes Benz O 405N vyrobených v roce 1994. Všechna zmiňovaná vozidla jsou v takzvaném nízkopodlažním provedení, čímž je usnadněna přeprava především osobám s omezeným pohybem.

Požadovaný rozsah městské dopravy popsany Jízdními řády, dále pak Přepravní podmínky a Ceníky za provedenou službu spolu s příspěvkem na provoz a dotací na pořízení autobusů městské dopravy schvalují městská zastupitelstva měst. Ročně ujedou autobusy společnosti při provádění městské hromadné dopravy ve Žďáru nad Sázavou a Velkém Meziříčí více než 300 000 km. Odbavení cestujících je v obou městech prováděno přímo řidičem vozidla, kdy k nástupu cestujících jsou využívány pouze přední dveře.

K odbavování využívá společnost elektronické pokladny USV 24 výrobce MIK-ROELEKTRONIKA Vysoké Mýto, které umožňují splnit všechny požadované náležitosti cestovního dokladu, přesnou evidenci tržeb a sledování zátěžových proudů cestujících na jednotlivých linkách. Při odbavení jsou taktéž využívány elektronické odbavovací karty umožňující poskytování různých tarifních slev a sloužících též jako elektronická peněženka. Organizace a řízení provozu městských hromadných doprav v obou obsluhovaných městech je zabezpečováno dispečinkem společným pro městskou i pravidelnou linkovou dopravu, což snižuje náklady na prováděné činnosti a usnadňuje operativní řešení případných provozních poruch obou systémů.

Do obsahu této publikace autorsky přispěli:

Doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
pan Jiří Karásek,
Mgr. Jaromír Brychta,
pan Pavel Zdražil

DOPRAVA AUTOBUSY

zajistíme Vám přepravu v tuzemsku i v zahraničí vlastními autobusy ty-pu:



KAROSA LC 936 E, LC 956

(rok výroby 1999 - 2002, klimatizace, 45, 49 míst, video, bůfe)



MERCEDES 0350 TOURISMO

(rok výroby 2001, klimatizace, 49 míst, WC, video, bůfe)



SCANIA IRIZAR

(rok výroby 2002, klimatizace, 49 míst, WC, video, bůfe)



KAROSA LC 735, LC 736, LC 955

(45 míst, 49 míst)

MINIBUS FORD TRANSIT

(rok výroby 1999, klimatizace, 14 míst)

MIKROBUS MERCEDES VITO

(rok výroby 2002, klimatizace, 8 míst)

MINIBUS MERCEDES VARIO

(rok výroby 2002, klimatizace, 18 míst, video, bůfe)

SOR

(26, 33 míst)



Informace, objednávky:

tel.: 566 696 260

autobusové nádraží Žďár nad Sázavou

www.zdar.cz, e-mail: autobus@zdar.cz

SÍŤ LINEK MHD ve Žďáru nad Sázavou

(v plánu nejsou zahrnuty rychlé spoje linek MHD)

Legenda:

- zastávka linkové dopravy a MHD
- zastávka pouze linkové dopravy
- železniční stanice
- zastávka pro 2 a více linek MHD
- zastávka pro 1 linku MHD
- konečná nebo východní zastávka
- vedení linky na úseku v uvedeném směru
- obsluha zastávky v uvedeném směru
- linka vede tranzitně přes Autobusové nádraží
- úsek obsluhován pouze některými spoji
- stanoviště vozidel taxislužby
- informační kancelář pro MHD a linkovou dopravu
- kostel na Zelené hoře (sv. Jan Nepomucký)
- pošty 1 (Nádražní), 2 (Sychrova) a 3 (Brodská)
- Městský úřad (Žižkova ulice)
- Okresní soud (Strojrenská ulice)
- Finanční úřad (Strojrenská ulice)
- 1) Muzeum kněžny, 2) Regionální muzeum
- Městské divadlo (Doležalova náměstí)
- Kino Vysocha (Brodská ulice)
- Poliklinika (Studentská ulice)
- Plavecký bazén (ZŠ - Švetmova ulice)
- autokempink u Pílské nádrže
- Fotbalový stadion (Bezručova ulice)
- Zimní stadion (Jungmannova ulice)
- Policie ČR (Brněnská a Nádražní ulice)
- Městská policie (náměstí Republiky)

Provozovatel MHD Žďár nad Sázavou:



ZDAR, a.s.
Jihlavská 759/4
591 01 Žďár nad Sázavou
IČO: 48985815
tel. 566 896 111
URL: www.zdar.cz

provoz Autobusové nádraží Žďár nad Sáz.:
Informační kancelář - tel. 566 896 188
Dispečink - tel. 566 896 165

