

50 let Městské hromadné dopravy v Adamově

Letos v červnu se dovrší půlstoletí provozu městské hromadné dopravy (MHD) a to je jistě důvod pro ohlédnutí a případnou oslavu. K získání uceleného a shrnujícího obrazu bylo třeba se ponořit do kronik, tiskovin a jízdních řádů a také požádat o zavzpomínání pamětníky. Právě na základě shromážděných faktů bylo toto pojednání sepsáno s cílem podat všeobecnou informaci o veřejné dopravě, která se stala v posledních desetiletích nedílnou součástí každodenního života našeho města.

Důvody zavedení a historie MHD

Kdo první začal uvažovat o zavedení MHD v Adamově, se neví, ale dá se odhadnout doba a pohnutky, které k tomu vedly. Ty souvisely především s geografickou polohou města a jeho rozvojem. Ještě ve třicátých letech byl Adamov včetně továrny soustředěn v místech soutoku řeky Svitavy a Křtinského potoka. Směrem k jihu končil zhruba železničním nádražím, za nímž se nacházely první domy postavené na Kolonce. Počet obyvatel obce jen lehce převyšoval tisícovku. Rozšiřování výroby v místních strojárnách, které bylo zahájeno před druhou světovou válkou, si vynutilo další výstavbu domů pro nové zaměstnance. Do konce 40. let měla Kolonka již prakticky dnešní podobu a začínaly se stavět domy na Ptačině. Ve druhé polovině padesátých let tak bydlel značný počet obyvatel Adamova v místech, která jsou od bývalého centra a továrny nejen relativně vzdálená, ale i o dost výše položená. Proto někdy kolem roku 1960 mohlo někoho napadnout zřídit veřejnou hromadnou dopravu z této nové čtvrti, v níž žila více než tisícovka lidí, do dřívějšího centra města.

Zámysl spojit okraje rozlehlé obce autobusovou dopravou měl svůj předobraz v kyvadlové přepravě zaměstnanců v továrně, která byla spuštěna v prosinci roku 1966. Tehdy jeden autobus pendloval mezi obchodním úsekem („Bílou labutí“) a provozem 10, který byl v té době čerstvě postaven v severním cípu areálu továrny. Tato doprava měla 8 zastávek výhradně uvnitř závodu a na projetí úseku dlouhého kolem 2,5 km byla určena doba v průměru 17 minut. Autobus tuto trasu projížděl asi 10krát denně v obou směrech během ranní pracovní směny.

Rychlému zavedení městské hromadné dopravy však bránila skutečnost, že na nově vybudované sídliště vedla velmi špatná přístupová komunikace. Tou byla zpevněná lesní cesta vedoucí z Ptačiny svahem k vlakové zastávce a podcházející železniční trať tunýlkem poblíž dnešního A-centra. Tato výrazná překážka byla překonána výstavbou silnice přes Kolonku v podobě, jako ji známe dnes. K jejímu otevření došlo po více jak dvou letech budování v dubnu roku 1968.



Výstavba cesty z Kolonky na Ptačinu

A tak památného pondělí 3. června roku 1968 byla spuštěna městská doprava v Adamově. Tím se naše město stalo první mimookresní municipalitou v tehdejší Jihomoravském kraji, kde byla MHD zprovozněna. V jízdních řádech z této doby jich bylo dosud uvedeno deset. Doprava v Brně, Jihlavě a Zlíně (tehdy Gottwaldově) mezi ně zařazena nebyla, zřejmě proto, že spadala do jiného kvantitativně odlišného rámce.

Jízdní řády z prvních roků provozování MHD, které by obsahovaly zastávky s příslušnými dobami průjezdu, se nepodařilo vyhledat. Z výtisků továrních novin Směr z podzimu roku 1968 jsou známa koncová místa a doby odjezdu spojů z nich. Jedním z těchto koncových míst byla točna na Ptačině, druhým pak plocha pod obchodním domem na Smetanově náměstí, což je možná překvapivé pro mladší obyvatelé města. Důvodem byl stále ještě nedokončený rozvoj města na druhém svahu řeky Svitavy, místně



Jeden z prvních odjezdů autobusu z točny na Ptačině (červen 1968)

označovaný názvem Horka. V roce spuštění MHD již stál monoblok na ulici Komenského s 236 byty, zatímco tři věžové paneláky na ulici Sadové byly teprve ve fázi přípravy stavby. Ty v sobě obsahovaly celkem 315 bytových jednotek, které byly předány do užívání v době od podzimu roku 1970 do léta roku následujícího. Zákonitě tak vznikl požadavek na prodloužení linky MHD do oblasti Horky. Vzhledem k prostorové omezenosti se přesunula druhá točna na jediné vhodné místo, a to do blízkosti budovy tehdejšího učiliště a internátu učňů, dnes bytového domu Komenského 6. Ve kterém roce přesně k prodloužení trasy MHD došlo, se nepodařilo zjistit. První dohledaný zastávkový jízdní řád je z roku 1973 a ten již stanicí Horka obsahoval. Samotná točna na Horce se zastávkou stala až mnohem později v roce 1981, a od té doby má MHD dnešní podobu.

Adamovská MHD prošla krizí ve druhé polovině roku 1993. Od 1. července tohoto roku bylo ukončeno dotování provozu MHD ze státního rozpočtu a veškeré náklady tak musela nést sama města. Tehdy se zcela vážně uvažovalo o jejím zrušení v případě nedostatečného zájmu o tuto službu. Proběhla četná jednání vedení města se zástupci ČSAD Blansko a Adamovských strojírů za účelem minimalizace ztrát. K nalezení vhodného řešení byl proveden anketní průzkum mezi adamovskými občany. Nakonec byly zachovány při nenavýšeném jízdném ty nejdůležitější spoje a jejich provoz byl v následných měsících dotován městem v odhadnuté výši asi 35 000 Kč za měsíc.

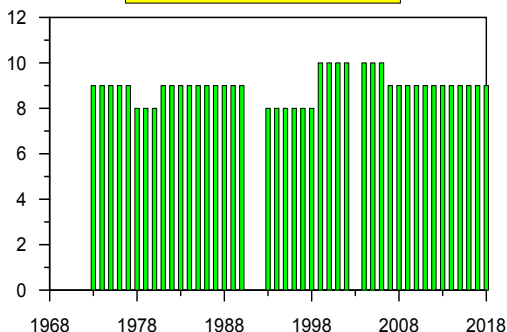
Uživatelé MHD v Adamově získali významnou výhodu dnem 1. července roku 2005, kdy byla místní linka zařazena do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Stalo se tak v jedné z prvních etap jeho zavádění. Od té doby mohou

adamovští obyvatelé cestovat v rámci kraje s jedinou jízdenkou i při přestupu na další dopravní prostředek, což bývá nejčastěji vlak. Navíc díky rozdělení kraje na tarifní pásma mají při cestě mimo město jízdu autobusem MHD již jakoby bonusově bezplatnou.

Zastávky trasy MHD

Délka trasy linky adamovské MHD činí 4,7 km. Jak bylo popsáno výše, vyznačuje se překonáváním výrazných výškových rozdílů. Nejníže je položena zastávka „železniční stanice, točna“ v nadmořské výšce 240 m n.m. S ní jsou výškově srovnatelné i další zastávky nacházející se v údolí řeky Svitavy „železniční stanice“ a „železniční zastávka“. Nejvýše položenou je zastávka „Ptačina“ (312 m n.m.), následují obě koncové zastávky trasy „Ptačina, točna“ a „Horka, točna“, obě 307 m n. m.

Počet zastávek MHD



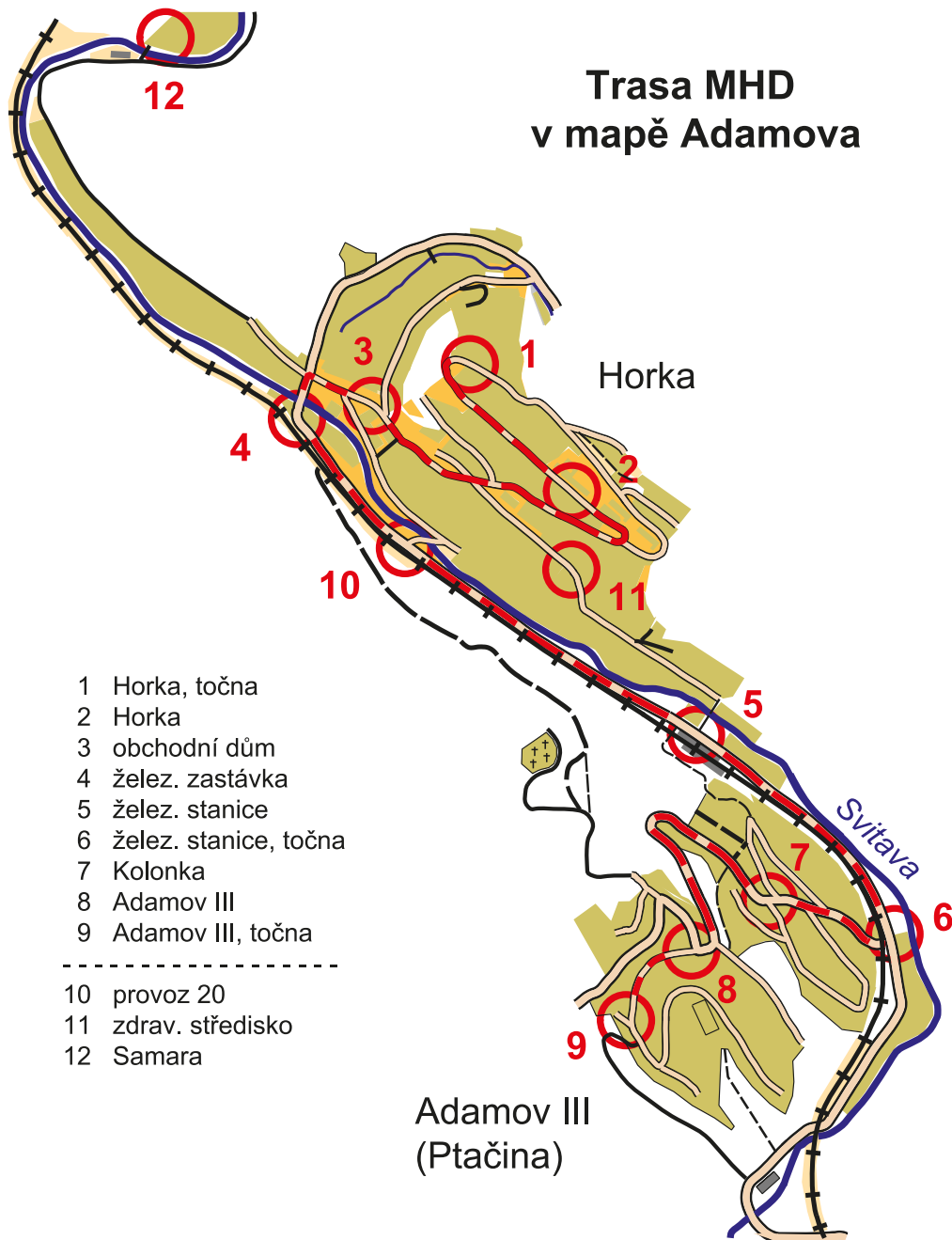
Počet zastávek městské hromadné dopravy kolísal mezi 8 až 10. Těch kmenových, které byly používány po celé padesátileté období, je šest – Adamov III/Ptačina točna, Adamov III/Ptačina (dříve s názvem Gottwaldova čtvrť), Kolonka, železniční stanice (dříve nádraží ČSD), železniční zastávka (dříve náměstí Práce) a obchodní dům. V jejich výčtu byly vyjmenovány i jejich případné historické názvy.

Je pozoruhodné, že v letech 1998 až 1999 byla zastávka „Kolonka“ jen na znamení, což je z hlediska jejího vytížení dost nepochopitelné.

Pokud jde o zastávku „Horka“, tak pro její vznik je nejpravděpodobnější rok 1972, možné jsou i roky 1971 a 1973. K délesloužícím zastávkám náleží také „Horka, točna“ (37 let) a dnes již neexistující „provoz 20“ (kolem 20 let, zrušena někdy v letech 1991 až 1993).

Zajímavé jsou zastávky „zdravotní středisko“ a „Samara“, které byly koncovými zastávkami jen pro velmi omezený počet spojů v řádu jednotek denně.

Trasa MHD v mapě Adamova



61841 Městská doprava v Adamově

km	Tč	ČSAD, n. p., Brno	1	3	5	7	9	11	13	15	17
0	1	od Adamov, Gottw. čtvrť, točna ..	X	X	X	X	X	X	c	S	X
0	2	Adamov, Gottw. čtvrť ..	5 15	5 40	6 00	6 05	6 30	7 40	7 25	7 45	7 47
0	3	Adamov, Kolonka ..	5 16	5 41	6 01	6 06	6 31	7 41	7 26	7 47	7 48
0	4	Adamov, nádr. ČSD ..	5 18	5 43	6 03	6 08	6 33	7 43	7 28	7 48	7 49
0	5	Adamov, provoz 20 ..	5 21	5 46	6 06	6 11	6 36	7 46	7 30	7 50	7 50
0	6	Adamov, nám. Práce ..	5 23	5 47	6 08	6 13	6 38	7 47	7 32	7 51	7 51
0	7	Adamov, obch. dům ..	5 25	5 49	6 10	6 15	6 39	7 49	7 34	7 53	7 53
0	8	Adamov, zdrav. středisko ..	...	5 50	...	...	6 40	7 50	7 40	7 55	7 55
0	9	Adamov, Horka ..	...	...	...	...	6 45	7 55	7 45	...	...

pokračování

Část jízdního řádu MHD
z přelomu let 1974/75

Zastávka „zdravotní středisko“ byla na ulici Osvobození (dříve Rudé armády) poblíž domu číslo orientační 18/popisné 142. V tomto domě se počátkem 70. let nacházelo zdravotní středisko pro občany Adamova. To bylo na přelomu roků 1975 a 1976 převedeno na dnešní působiště do domu s adresou U kostela 4 (č. p. 62). Proto je zajímavé, že v jízdních řádech byla tato zastávka uváděna až do roku 1978. K ní jel v pracovní den pouze jeden spoj, který vyjížděl z „Ptačiny, točna“ v 7.45 h. Pak autobus zvládl jeden spoj z Ptačiny a z Horky a opět vyjížděl ze zastávky „zdravotní středisko“ v 10.30 h s cílovou stanicí „Ptačina, točna“. Autobus se zřejmě otáčel na konci ulice Osvobození poblíž lávky přes řeku Svitavu. Existence této zastávky nebyla potvrzena žádným osloveným možným pamětníkem, proto jsem do této publikace vložil jako důkaz obrázek s výřezem nafoceného jízdního řádu.

Zastávka „Samara“ byla provozována v době, kdy přepravu zajišťovala firma Autoškola Pernica, tj. v letech 1999 až 2007. Např. v období 1999/2000 sem zajížděly 4 spoje ze zastávky „Ptačina, točna“ (odjezdy v 6.00, 6.10, 14.00 a 22.00 h), které se obratem na Ptačinu zase vracely (odjezdy v 6.20, 6.25, 14.40 a 22.20 h). Do těchto odlehlejších míst Adamova se však zajíždělo již před zmíněným rokem 1999 posilovými spoji ČSAD Blansko, které tam přepravovaly zaměstnance ADAStu v rozsahu potřeb třísměnného provozu.

Pro úplnost uvádíme, že v jízdním řádu městské dopravy byly v letech 1996 až 1999 ještě zařazeny zastávky „Josefov“ a „Josefov, učiliště“. K nim ale vyjížděl jen jeden spoj v poslední pracovní den týdne z náměstí Práce přibližně ve 12.40 h a hned se vracel zpět.

Zastávka „železniční stanice, točna“ byla od jejího zavedení v roce 1999 nejprve na znamení, plnohodnotnou se stala až někdy kolem roku 2008. Posledně vydaný jízdní řad na rok 2018 ji zase uvádí jen jako na znamení.

Během historie se změnilo využití několika stanic MHD. Obchodní dům u příslušně pojmenované zastávky dnes v tomto smyslu nefunguje, takže tato zastávka slouží spíše pacientům jedoucím do dvou zdravotních středisek a přilehlé lékárny nebo cestujícím, kteří si potřebují něco zařídit na městském úřadě. Stanici „železniční zastávka“ používají občané, kteří chtějí navštívit obchody či poštu v nově vybudovaném A-centrum (rok 2011). Zastávka „železniční stanice“ je přestupovým uzlem IDS JMK a je k to-

muto účelu vybavena informačním panelem, na kterém jsou zobrazovány odjezdy nejbližších vlakových a autobusových spojů. V blízkosti zastávky „železniční stanice, točna“ se dnes nachází zahrádkářská kolonie, tenisové kurty a kynologické cvičiště.

Zastávky byly poměrně brzy vybaveny krytými přístřešky – čekárnami. Je to doloženo fotokronikami města, v nichž jsou k vidění čekárny zastávek na Kolonce (roky 1980, 1984, 1992, 1993, 1997), na Horce



Čekárny na zastávce Ptačina, točna
v letech 1971, 2000 a od 2009

(rok 1979), obchodní dům (roky 1971, 1977, 1985, 1997) a na točně na Ptačině (roky 1971 a 2000). Fotografie z poslední uvedené zastávky byly převzaty do této publikace.

Současný vzhled zastávek a čekáren byl budován především v letech 2008 až 2016 a výdaje města činily úhrnem kolem 2 mil. Kč. Dnešní zastávky jsou s výjimkou jediné – „železniční stanice, točna“, která je pouze na znamení – osazeny alespoň jednou čekárnou. Zastávky s čekárnami v obou směrech se vyskytují ve stanicích MHD uprostřed trasy – jedná se o „obchodní dům“, „železniční zastávku“ a „železniční stanici“.

Nejprve byly novými čekárnami vybaveny zastávky „Ptačina točna“ a „Horka“, k čemuž došlo v roce 2008. Byl k tomu vybrán jeden z typů, které vyrábí firma ze Zábřehu, jež se na výrobu autobusových čekáren a městského mobiliáře specializuje. Těmito čekárnami byly opatřeny ještě zastávky „Horka, točna“ a „Ptačina“ v roce 2010. Zbytek v obdobném duchu zhotovila adamská firma Gama. V roce 2010 byly jí vyrobené čekárny umístěny na zastávkách „obchodní dům“ a „železniční stanice“. V roce 2011 k nim přibyla čekárna na Kolonce a v roce 2012 ve stanici „železniční zastávka“ ve směru jízdy na Horku. Druhá zastávka v této stanici pak byla postavena v roce 2016 a nachází se před budovou ADAVAKU.

Linka MHD Adamov

S provozem MHD je neoddělitelně spojen jízdní řád. Ten je zpravidla vydáván s platností na jeden rok. V minulosti docházelo celostátně ke změnám jízdních řádů na přelomu měsíců května a června. V poslední době, zřejmě od roku 2002, se nové jízdní řády uvádějí v platnost v neděli blízké datu 10. prosince.

Jízdní řády byly zhruba do roku 2000, tedy v předinternetové době, každoročně vydávány v brožovaných svazcích souhrnně pro jednotlivé kraje. Zahrnovaly všechny linky, tedy i ty, které procházely aspoň částí kraje a které byly tudíž zveřejňovány ve více svazcích. Linky měly své licenční číslo, z něhož se dala odvodit její příslušnost ke konkrétnímu kraji.

K dohledání jízdních řádů adamské městské dopravy bylo tedy třeba sehnat svazky Jihomoravského kraje. Většina z nich vydaných po roce 1965 se nachází v Národním konzervačním fondu Národní knihovny v Praze, některé novější z devadesátých let pak vlastní též Moravská zemská knihovna. První jízdní řád městské dopravy v Adamově ale obsahuje až vy-

dání pro roky 1973/1974. Údaje o spojích z roku 1968 a potom částečně i pro devadesátá léta byly čerpány z týdeníku Směr vydávaného v místních strojárnách.

U prvního zveřejněného jízdního řádu linky MHD v Adamově bylo uvedeno licenční číslo 06184A. To bylo změněno na číslo 61841 hned v následujícím roce. K dalšímu přečíslování došlo v průběhu devadesátých let na 715720 (doloženo v roce 1996) a 715721 (rok 1999 až 2004). Od roku 2005 pak bylo lince v rámci IDS JMK přiděleno číslo 215.

Dopravu zajišťoval svými autobusy nejprve dopravní závod z Blanska, který byl součástí národního podniku ČSAD. V období mezi 1. srpnem 1999 a 31. březnem 2007 byla přepravcem firma Autoškola Zdeněk Pernica se sídlem v Kotvrdovicích. Následně převzala přepravu akciová společnost ČAD Blansko, do níž se mezitím transformovala firma, která jezdila na adamské lince MHD v prvních třiceti letech.

Spoje v průběhu existence linky

Z uplynulých 50 let byly dohledány jízdní řády pro většinu roků. Nepodařilo se to pouze pro období 1969/70 až 1972/73 a pak pro roky 1991/1992 a 2003. Pro rok 1968 s přesahem do roku 1969 byly zjištěny pouze odjezdy z koncových zastávek linky. Přehled o rozsahu spojů co do počtu a pokrytí denní doby lze získat z přiložených grafů.

Jízdní řády jsou obecně sestavovány pro tři druhy dnů – pondělí až pátek (pracovní dny), soboty (den pracovního volna) a neděle a státní svátky (dny pracovního klidu). Údaje zahrnuté do grafů nezachycují omezenou dopravu v době školních prázdnin a celozávodních dovolených podniku ADAST.

Pokud jde o provoz v pracovních dnech, první spoj po celou dobu existence vyjížděl kolem 5. hodiny. Zhruba do roku 1990 byla doba odjezdu posledního spoje přibližně ve 23.30 hodin. Pak začal poslední spoj vyjíždět v dřívějších hodinách, v letech 2005 a 2006 to bylo dokonce před 20. hodinou. Počínaje rokem 2010 se čas odjezdu posledního spoje ustálil na době kolem 22.30 h.

Zajímavější je vývoj celkového počtu spojů na lince v obou směrech. Začínalo se přibližně na 25 spojích, postupně se jejich počet navyšoval až na zhruba 60. Pak došlo ke zlomu na poloviční stav v roce 1993, který souvisel s přechodem financování veřejných hromadných doprav ve městech z kraje na města samotná. Pak se počet spojů začal opět navyšovat a v roce 2007 byla dosažena absolutně nejvyšší hodnota.

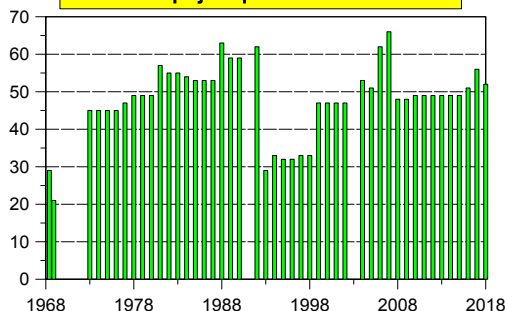
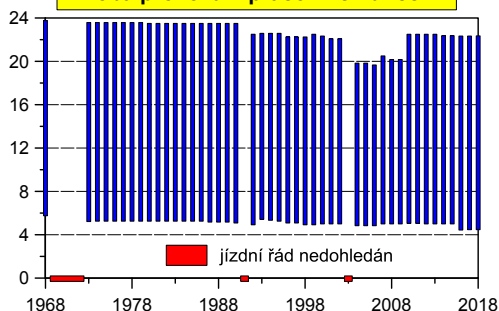
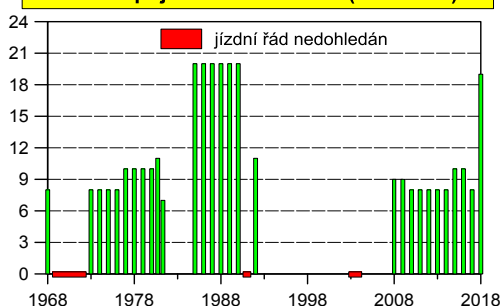
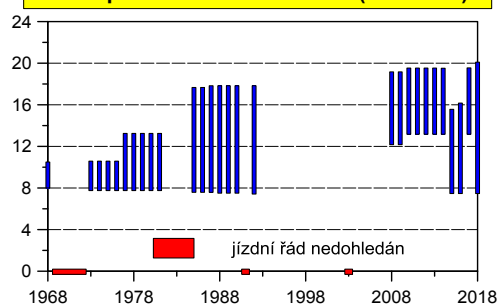
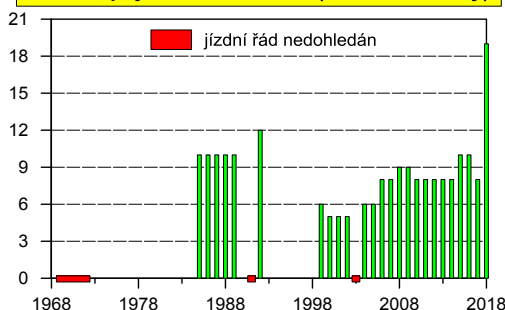
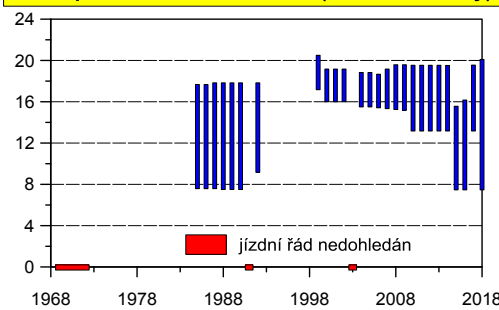
Od následného roku je počet spojů o pracovních dnech prakticky setrvalý na počtu padesáti.

V provozu MHD v Adamově o sobotách se vyskytla v padesátileté historii dvě období, kdy autobusy v tento den nevyjížděly. Jednalo se o roky 1982 až 1984 a zejména pak 1993 až 2007, zřejmá příčina byla zmíněna v předchozím odstavci.

Převažovala přeprava cestujících zhruba 9 spojů, jen v letech 1985 až 1990 a pak také v roce 2018 to bylo na úrovni 20 spojů. Nejčastěji vyjížděly první spoje o sobotách kolem 8. hodiny, v letech 2008 až 2014 a v roce 2017 to bylo o 13., resp. 12. hodině. Zpočátku do roku 1976 byl provoz ukončen ještě dopoledne, v nejbližších následných rocích pak byl prodloužen až do přibližně 13. hodiny. V letech 1985 až 1992 se

o sobotách jezdilo až do 18. hodiny. Po znovuzavedení spojů se s výjimkou dvou let posunul odjezd posledního autobusu až zhruba na 20. hodinu.

Provoz MHD v Adamově o dnech pracovního klidu byl zaveden až v roce 1985 a celkem očekávané došlo v roce 1993 k jeho zrušení. V průběhu tohoto období jezdilo převážně 10 spojů. Autobusy byly k dispozici pro přepravu přibližně mezi 8. až 18. hodinou. Po obnovení v roce 1999 jezdí autobusy v Adamově ve dnech pracovního klidu dodnes. Počet spojů vzrostl po několika letech z pěti na zhruba osm, v roce 2018 byl ale navýšen až na 19 a srovnal se s počtem spojů jezdících o sobotách. Zajímavý byl vývoj provozní doby. Začalo se v podvečerní době mezi 16. až 20. hodinou. Později se doba výjezdu první

Počet spojů v pracovních dnech

Doba provozu v pracovních dnech

Počet spojů ve dnech volna (sobotách)

Doba provozu ve dnech volna (sobotách)

Počet spojů ve dnech klidu (neděle a svátky)

Doba provozu ve dnech klidu (neděle a svátky)


ho autobusu přesunula ke 13. hodině. V letech 2015 a 2016 pak jezdily autobusy mezi 8. a 16. hodinou. V roce 2017 se doba provozu vrátila k době před rokem 2015. V roce 2018 nabízí MHD přepravu v dosud největším rozsahu doby, a to od 8. až po 20. hodinu.

Ekonomika provozu MHD

Ke krytí nákladů na provoz MHD slouží výběr jízdného, který ale musí být výrazně dofinancovávaný z veřejných zdrojů. Jak již bylo uvedeno, do konce června roku 1993 doplácel rozdíl přímo stát, od té doby jdou potřebné peníze z rozpočtu samosprávy příslušného města. Na uhrazení provozu MHD se tedy podílí každý z nás minimálně nákupem zboží a zaplacením daně z přidané hodnoty.

Výdaje města lze rozdělit do dvou skupin:

1. zřízení a údržba zastávek a jejich případné opatření čekárnou, viz kapitola „Zastávky trasy MHD“
2. úhrada ztrát přepravci a příspěvek na financování IDS JMK

Příspěvek na provoz krajského integrovaného dopravního systému odvádí město ročně ve výši kolem 235 tisíc Kč. Ztráty se pak odvíjejí především od počtu spojů, ale závisejí také na kvalitě přistavených autobusů a na výši platů řidičů.

Z příslušného grafu výdajů města od roku 2002 je vidět jejich pozvolný nárůst. Z trendu se vymyká pouze rok 2003, v němž se z dnes neznámého důvodu neodváděly příspěvky na dopravní obslužnost, a částečně také rok 2011.

Cena jízdného byla pro dobu zhruba první poloviny existence MHD v Adamově určována centrálně a byla tedy v celé republice jednotná. Po roce 1990 se začalo jízdné lišit v závislosti na přepravci. Dále bude připomenuta jen cena jednorázové jízdenky pro dospělou osobu, tzv. obyčejné jízdné, a to pouze pro ty roky, pro které se podařilo tento údaj dohledat. Zvy-

hodněné jízdné pro děti či seniory a předplatné měsíční, čtvrtletní či roční nebude uvedeno z důvodu omezeného rozsahu textu.

1968	0,60 Kčs do 3 km, jinak 1 Kčs
1970, 1988	1 Kčs
1996, 1999	4 Kč
2004	6 Kč
2012, 2018	10 Kč

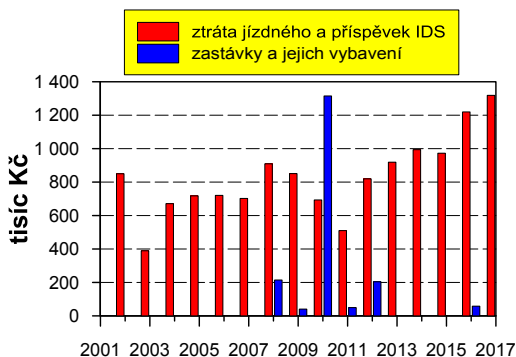
Průzkum v roce 2006, v němž se v Adamově sledovalo vytížení spojů, ukázal, že skupiny pasažérů, z nichž jednu tvořili cestující využívající předplatné jízdné a druhou kupující si jednorázovou jízdenku. Jsou zhruba stejně početné. Dnes je odhadováno společností KORDIS JMK, že při cestování jsou používány předplatní a jednorázové jízdenky v poměru asi 4:1.

Vzhledem k nezanedbatelným výdajům města na provoz MHD je k posuzování hospodárnosti jejího chodu zřízena při Radě města komise. Podílí se na tvorbě jízdních řádů, kde spolupracuje se zástupcem dopravní společnosti (dnes ČAD Blansko) a především se společností KORDIS JMK, která je koordinátorem Integrovaného dopravního systému Jiho-moravského kraje. Komise se dále zabývá připomínkami k aktuálnímu jízdnímu řádu a v případě návrhu na rozšíření provozu posuzuje jeho ekonomickou únosnost. K rozhodování využívá průzkumy vytíženosti autobusů, které v případě potřeby provádí.

Řidiči spojů adamovské linky

K provozu MHD nezbytně náleží řidiči. Zejména pravidelní uživatelé s nimi přicházejí do styku a často na ně dlouho vzpomínají. Následný výčet není úplný a pokud jsme opomenuli někoho, kdo se podílel na zajištění pravidelného chodu MHD několik let, omlouváme se mu. Se zaskakujícími šoféry by jmenový seznam obsahoval řádově desítky lidí.

K první generaci, která jezdila již v sedmdesátých letech, patří pánové Jaromír Kittner a Jaroslav Gryc. Později se k nim přidali Ladislav Béreš, Miloslav (Milan) Kment, Robert Martínek a Josef Vojáček. Ještě pod firmou ČSAD Blansko jezdil pan Josef Levíček, který dále pokračoval u firmy AŠ Pernica. S ním se na lince po roce 2000 střídali Stanislav Kubín a Jarek Fleischman. S návratem dopravního podniku z Blanska se za volant posadili po dobu dvou až tří let Jiří Pištělka a Jan Nosek. S nimi nastoupili Ivo Kubíček a Karel Kratina, se kterými se setkáváte dodnes. K současným řidičům ještě náleží pan Zdeněk Mojčák.



-dtk-

Autobusy z nedávné doby



Karosa B732.1654 (2010)



Renault Agora S (2016)



Karosa B952.1714 (2015)



Irisbus Citybus 12M 2071.40 (2017)

Zdroje:

Směr zaměstnanců Adamovských strojíren – různá čísla z ročníků 1966 až 2003

Zpravodaj Města Adamova – různá čísla z ročníků 2004 až 2012

Fotokroniky Města Adamova

Jízdní řády Jihomoravského kraje z let 1973 až 1995

Účetní závěrky Města Adamova z let 2002 až 2017

Webová stránka IDS JMK – www.idsjmk.cz

Webová stránka seznam-autobusu.cz/dopravce/cad-blansko

Poděkování

Autor publikace děkuje všem, kteří se podíleli připomínkami ke skladbě a obsahu textu a zejména těm, kteří do ní přispěli faktograficky. Bez nich by tato publikace nevznikla v podobě, jak je předložena čtenářům. Děkuje také týmu SEZNAM-AUTOBUSU.cz, že svolil zveřejnit vybrané fotografie autobusů, které v Adamově jezdily po roce 2010.