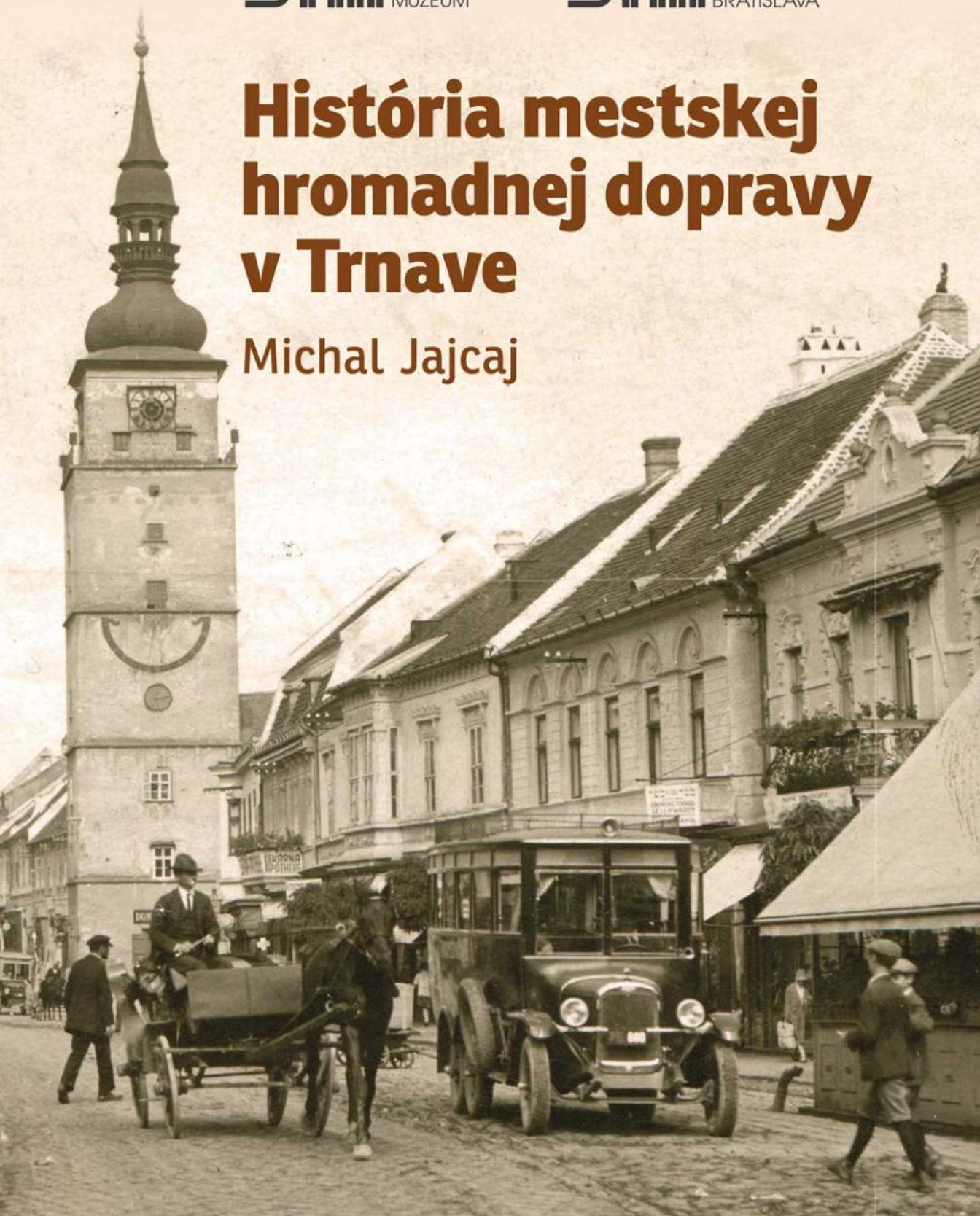


STm SLOVENSKÉ
TECHNICKÉ
MÚZEUM

STm MÚZEUM
DOPRAVY
BRATISLAVA

História mestskej hromadnej dopravy v Trnave

Michal Jajcaj





História mestskej hromadnej dopravy v Trnave

Autor: Mgr. Michal Jajcaj
Recenzent: Mgr. Peter Šimko, PhD.
**Jazyková korektúra
a preklady:** Ivan Janitor, M.Sc.
Grafika a tlač: BEKI DESIGN, s.r.o.
Online vydanie

ISBN: 978–80–8290–006–7

Vydalo Slovenské technické múzeum, Košice, 2023.

Žiadna časť publikácie, vrátane fotografií, nesmie byť bez predchádzajúceho súhlasu vydavateľa reprodukováaná, zverejňovaná a rozširovaná v tlačenej, elektronickej alebo inej podobe.

Publikácia je výstupom vedeckovýskumnej úlohy "História mestskej hromadnej dopravy v Trnave".

Slovenské technické múzeum je štátnou príspevkovou organizáciou zriadenou Ministerstvom kultúry Slovenskej republiky.



MINISTERSTVO
KULTÚRY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

História mestskej hromadnej dopravy v Trnave

Michal Jajcaj

Obsah

Úvod	6
1. Pár slov o histórii mesta Trnava	8
2. Začiatky verejnej hromadnej dopravy v meste Trnava	10
3. Mestská autobusová doprava v réžii súkromných autodopravcov (1925–1949)	14
4. Mestská hromadná doprava v 50. rokoch 20. storočia (1950–1959)	24
5. Vývoj mestskej dopravy po delimitácii prevádzky do podniku ČSAD (1960–1990)	34
6. Nerealizovaný projekt zavedenia trolejbusovej dopravy v Trnave	52
7. Mestská doprava v Trnave po roku 1989	62
8. Mestská doprava v Trnave v 21. storočí	74
9. Mestská doprava v Trnave po optimalizácii (od roku 2012)	84
10. Prehľad vozidiel používaných v mestskej hromadnej doprave v Trnave	94
Záver	111
Zhrnutie	112
Podakovanie	115
Zoznam skratiek	116
Použitá literatúra a zdroje informácií	117

Úvod

Podobne ako v iných mestách, aj v krajskom meste Trnava je mestská verejná doprava významným článkom každodenného života obyvateľov i návštevníkov mesta. Uplynulé dve desaťročia priniesli v trnavskej mestskej doprave výraznejšie zmeny v podobe kompletnej obnovy zastaraného vozidlového parku za nové nízkopodlažné vozidlá, čiastočne s environmentálne prijateľnejším pohonom na stlačený zemný plyn. V rámci optimalizácie sa zmenila aj organizácia linkového vedenia, ktorá viac alebo menej naplnila očakávania cestujúcej verejnosti.

V roku 2025 uplynie 100 rokov od vzniku jednej z prvých autobusových liniek na území mesta Trnava. V roku 2024 si tiež pripomíname 75. výročie založenia podniku s názvom Československá automobilová doprava. Tento podnik mestskú dopravu v Trnave, vrátane jeho nástupníckych organizácií, prevádzkuje od roku 1960 až do súčasnosti.

Spomenuté výročia sú príležitosťou nazrieť do minulosti trnavskej mestskej dopravy prostredníctvom dostupných historických faktov a obrazového materiálu z jednotlivých období.

História mestskej autobusovej dopravy v meste Trnava, na rozdiel od mnohých ďalších slovenských krajských miest (Bratislava, Banská Bystrica, Košice, Prešov, Žilina), doposiaľ nebola knižne spracovaná. Táto publikácia si preto kladie za cieľ toto prázdne miesto v doposiaľ zdokumentovaných dejinách verejnej dopravy na území Slovenska vyplniť. Nemá však ambíciu preberať obsah dnes už bežne dostupnej technickej literatúry podrobne popisujúcej vývoj a technické parametre jednotlivých typov československých, resp. na území bývalého Československa používaných autobusov, ich výrobných sérií a verzií. Informácie o vozidlách používaných v rámci trnavskej mestskej dopravy sa preto obmedzujú len na ich stručnú charakteristiku doplnenú dostupným autentickým fotografickým materiálom. Súčasťou publikácie je aj tabuľkový prehľad základných informácií o všetkých autorovi doposiaľ známych vozidlách, ktoré prevádzku liniek MHD v Trnave zabezpečovali.

Pomenovanie jednotlivých ulíc sa v priebehu desaťročí priebežne menilo. Keďže sú v jednotlivých kapitolách tejto publikácie používané ich pôvodné, dobové názvy, uvádza autor pre lepšie pochopenie v zátvorke aj ich súčasný názov.

Autor pri spracovaní publikácie vychádzal z výskumu archívnych dokumentov, ktoré sú svedectvom nielen o začiatkoch prevádzky autobusových liniek v réžii súkromných autodopravcov, ale i o vzniku a rozvoji trnavského dopravného podniku. Informácie o novších etapách vývoja mestskej dopravy odhalili články z dobovej tlače ako aj orientačné plány mesta či cestovné poriadky z rôznych období, v neposlednom rade aj spomienky autora publikácie a ďalších nadšencov verejnej dopravy, vrátane zamestnancov podieľajúcich sa na prevádzke mestskej autobusovej dopravy v Trnave.

1. Pár slov o histórii mesta Trnava

Mesto Trnava leží na Podunajskej nížine uprostred Trnavskej tabule, v širokej doline rieky Trnávka. Rozprestiera sa na černoze pokrytej úrodnej sprašou, ktorá lákala človeka usadiť sa už v pradávnych časoch. Keďže pri zakladaní nových sídlisk je vodný režim rozhodujúcim faktorom, je pochopiteľné, že stopy najstaršieho osídlenia sa v tejto oblasti koncentrujú predovšetkým v bezprostrednej blízkosti tokov Trnávka a Parná.



Mestská veža na Trojičnom námestí je jedným zo symbolov mesta.
Foto: Mgr. Michal Jajcaj

Nevelká osada na mieste dnešnej Trnavy vznikla najneskôr koncom 9. storočia. Územia mesta sa zrejme už od praveku dotýkali diaľkové obchodné cesty, ktoré sa v stredoveku vykryštalizovali ako významné dopravné tepny, a ktoré sa na tomto mieste stretávali a križovali. Bola to cesta z Bratislavy na Považie, spojnica Trnavy s Nitrou a cesta, ktorá prechádzala cez pohorie Malé Karpaty smerom na Moravu. Na križovatke týchto ciest sa uskutočňovala výmena tovarov a vznikol tu miestny trh.¹

Prvá písomná zmienka o Trnave pochádza z roku 1211, a to v listine ostrihomského arcibiskupa Jána o donácii príjmov miestneho kostola ostrihomskej kapitule.²

Stredoveká Trnava sa spočiatku vyvíjala ako niekoľko samostatných osád.

Vývoj týchto osád zavŕšila privilegovaná listina uhorského kráľa Bela IV. z roku 1238, ktorá dala Trnave, ako prvému mestu na území Slovenska, charakter slobodného kráľovského mesta. Toto významné rozhodnutie upevnilo právne postavenie mešťanov, zabezpečovalo podmienky pre rozvoj obchodného podnikania a podnietilo ďalší rozvoj tohto sídla. Pôvodné poľnohospodárske centrum sa začalo postupne meniť na centrum výroby, obchodu a remesiel.³

1 ŠIMONČIČ, J., WATZKA, J.: Dejiny Trnavy, Obzor Bratislava, 1. vydanie, 1988, str. 23, 34.

2 <https://www.trnava.sk/sk/clanok/historia-mesta-trnava> (16. 5. 2023).

3 ŠIMONČIČ, J., WATZKA, J.: Dejiny Trnavy, Obzor Bratislava, 1. vydanie, 1988, str. 34, 36, 37.

Význam Trnavy vzrástol najmä v 16. storočí, keď sa sem pred blížiacim tureckým nebezpečenstvom v roku 1543 presťahovalo ostrihomské arcibiskupstvo s kapitulou. Bratislava sa stala administratívnym centrom krajiny a Trnava prevzala úlohu kultúrneho a náboženského centra krajiny. V roku 1574 sa v centre mesta začala rodiť nová dominanta – mestská veža, ktorá je dodnes jedným z jeho hlavných symbolov. V roku 1635 ostrihomský arcibiskup Peter Pázmaň založil univerzitu, vďaka ktorej sa Trnava stala významným univerzitným mestom známym v celej Európe. Dôležitým v histórii mesta je i rok 1792, kedy rímskokatolícky kňaz a jazykovedec Anton Bernolák vytvoril v Trnave hlavný stánok Slovenského učeného tovarišstva šíriaci slovenský jazyk a literatúru.



Bernolákova brána – jeden zo vstupov do historickej časti mesta. Foto: Mgr. Michal Jajčaj



Rekreačná oblasť Kamenný mlyn. Foto: Mgr. Michal Jajčaj

V 18. storočí sa v Trnave rozvíjala aj potravinárska a remeselnícka výroba, zakladali sa manufaktúry zamerané na výrobu súkna a hodvábných textílií. Rozvoj priemyslu v rôznych odvetviach pokračoval aj v 19. a 20. storočí. Postupne tu vznikali významné priemyselné podniky, ako napr. cukrovar, pivovar, škrobáreň, sladovne, tehelne, Coburgove závody zaoberajúce sa železiarskou výrobou, továreň na cukrovinky Figaro a mnohé ďalšie.⁴

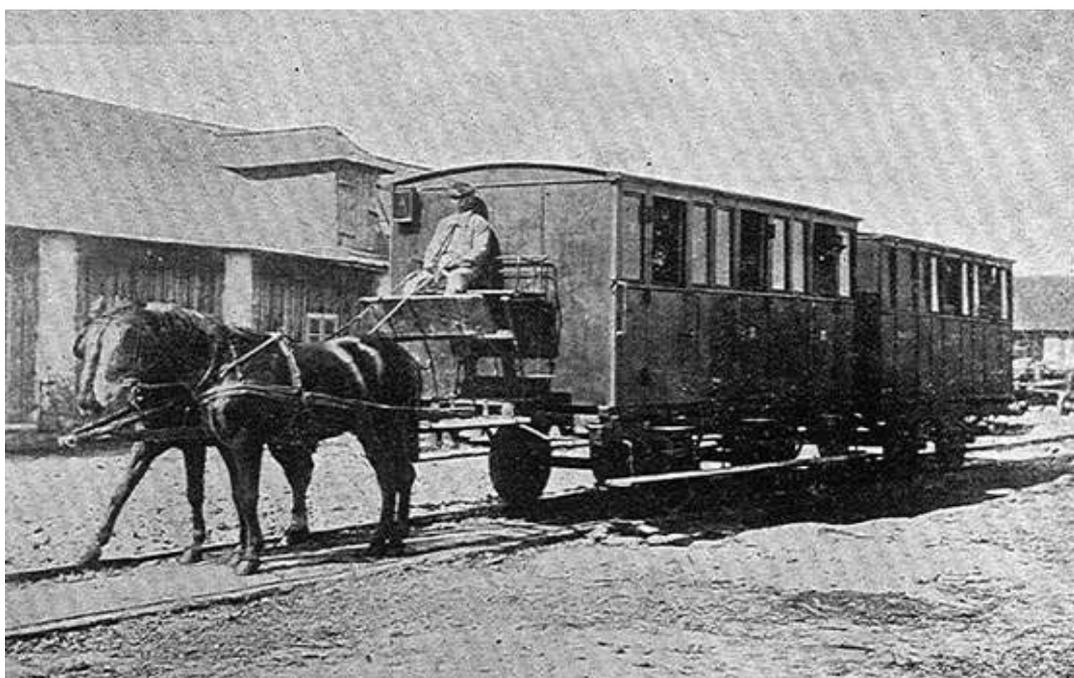
Obdobie po 2. svetovej vojne bolo charakteristické nielen obnovou, ale aj ďalším budovaním priemyslu a nových obytných štvrtí. Známa je výroba sklenených vláken v podniku Skloplast či výroba legendárnych úžitkových automobilov značky Škoda 1203 v Trnavských automobilových závodoch. Významným strojárskym podnikom v meste sú tiež Železničné opravovne a strojárne.

Každodennou a prirodzenou súčasťou rozvíjajúceho sa mesta je aj verejná autobusová doprava, ktorá má tiež svoju, pre mnohých nemenej zaujímavú históriu. História, ktorá je predmetom tohto diela.

4 <https://www.trnava.sk/sk/clanok/historia-mesta-trnavy> (16. 5. 2023).

2. Začiatky verejnej hromadnej dopravy v meste Trnava

Rozvoj priemyselného podnikania a rast zamestnanosti v meste v 19. storočí závisel od rozvoja dopravy, v daných podmienkach predovšetkým železničnej.⁵



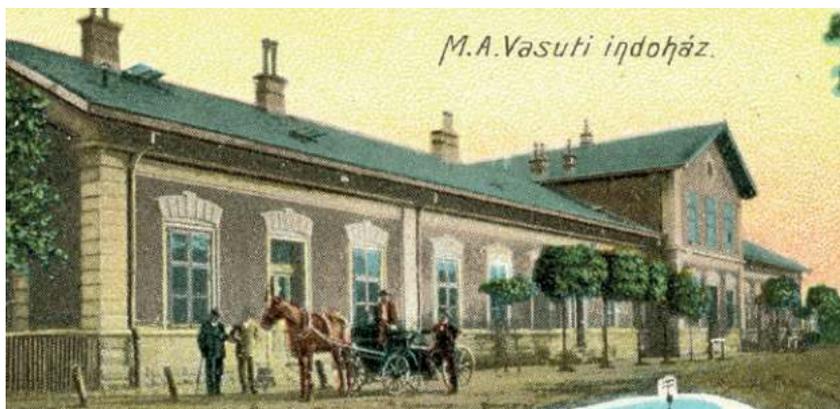
**Konská železnica
spájala od roku 1846
Trnavu s Bratislavou
a Sereďou.**

*Zdroj: archív
STM-Múzea dopravy
v Bratislave*

Prvá železničná trať na území dnešného Slovenska bola uvedená do prevádzky v roku 1840 v úseku medzi Bratislavou a Svätým Jurom. V rokoch 1841–1846 bola táto železnica postupne predĺžovaná cez Pezinok, Šenkvice a Trnavu až do Serede. Do Trnavy prišiel prvý vlak 1. júna 1846 po otvorení úseku trate Cífer – Trnava. Na úseku Trnava – Sereď sa prevádzka začala 1. decembra 1846. Na trati tejto železnice premávali osobné vlaky s dvomi a nákladné vlaky so šiestimi vozňami ťahané koňmi. Parná prevádzka v úseku Bratislava – Trnava začala po prestavbe železnice 1. mája 1873.⁶

Je všeobecne známe, že jednu z prvých foriem verejnej služby zameranej na prepravu osôb v uliciach našich miest predstavovali drožky či fiakre – najomné povozy ťahané párom koní, ktoré svojou funkciou pripomínali neskoršiu automobilovú taxislužbu. Význam tohto druhu dopravy

na území mesta po otvorení železnice prirodzene vzrástol, a to najmä na trase medzi centrom mesta a železničnou stanicou. Kapacita nájomných povozov časom nepostačovala, preto ich doplnil koňmi ťahaný omnibus, ktorý sa objavuje aj na dobovej pohľadnici zaslanej poštovou prepravou v roku 1900. Podľa krátkeho príspevku uverejneného v miestnej tlači⁷ bola prevádzkovateľom tohto omnibusu s kapacitou 18 miest špeditárska firma Wolf & Steiner. Informáciu, v ktorom roku sa prevádzka tohto omnibusu v Trnave začala, ani informáciu, kedy bola jeho prevádzka ukončená, sa zatiaľ dohľadať nepodarilo.



Fiakre na vtedajšom Nám. Františka Jozefa (Trojičné nám.) pred budovou divadla na prelome 19. a 20. storočia.

Zdroj: zbierka pohľadníc Jozefa Benku

Osobný koč ťahaný koňom pred budovou železničnej stanice v Trnave na začiatku 20. storočia.

Zdroj: zbierka pohľadníc Jozefa Benku

5 ŠIMONČIČ, J., WATZKA, J.: Dejiny Trnavy, Obzor Bratislava, 1. vydanie, 1988, str. 139.

6 SZOJKA, L.: Dejiny železničnej siete na Slovensku, HMH, s. r. o., Bratislava, 1. vydanie, 2019, str. 108–115.

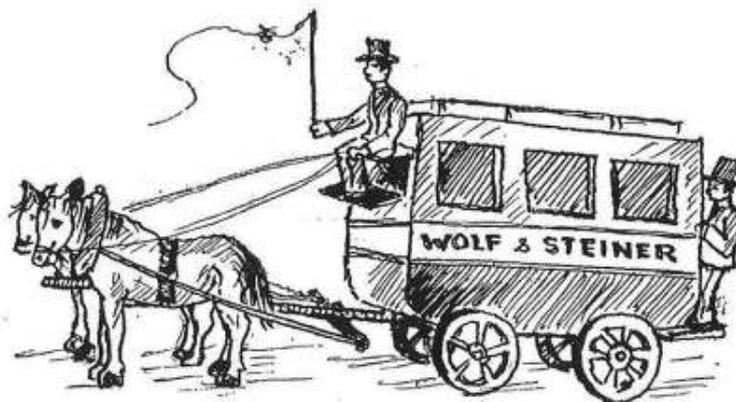
7 MAHR, K.: Príspevok o trnavskom omnibuse in Trnavský hlas, 1971.

Príspevok
o trnavskom
omnibuse
v miestnej tlači.

Zdroj: Trnavský
hlas, 1971

Ešte začiatkom XX. storočia premával v Trnave takzvaný Omnibus z nádražia na trnavské námestie. Prepravu zabezpečovala špeditérská firma Wolf a Steiner. Sprievodcom v omnibuse bol istý Piaček, ktorý stával vzadu na stúpadle a vyberal od pasažierov cestovné. V omnibuse mohlo sedieť na laviciach maximálne 8 ľudí a stáť desať ľudí. Každý pasažier za prepravu z nádražia na námestie, alebo opačne, zaplatil šesták. Po vyradení stál trnavský omnibus dlhší čas na dvore majera (kde je teraz sklad plva na Kollárovej ulici). Škoda, že tento omnibus nenašiel ako unikátny kus miesta v múzeu.

Kornel MAHR



● A takto vyzeral trnavský omnibus v skutočnosti.

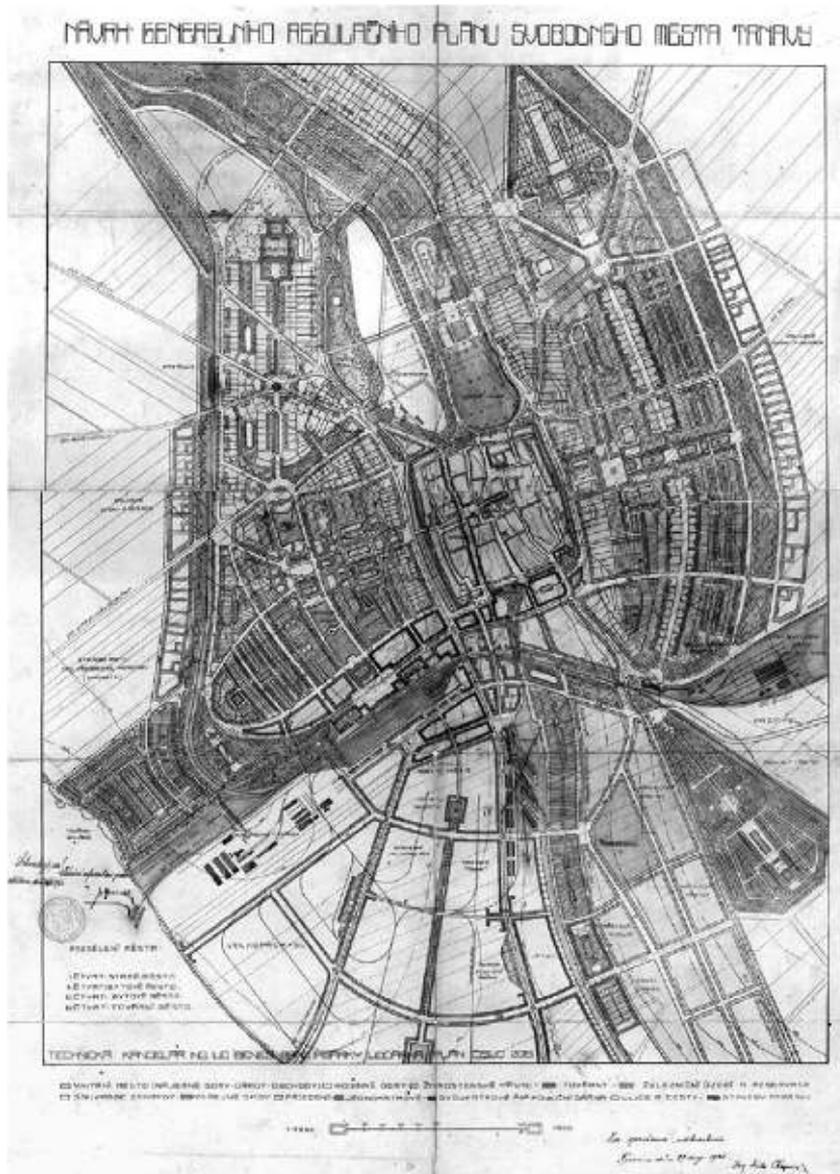
Trnavský omnibus
na dnešnom
Trojičnom námestí
na dobovej pohľadnici.

Zdroj: zbierka
pohľadníc
Jozefa Benku



V roku 1920 bol kanceláriou brnianskeho architekta Ing. Ivana Beneša vypracovaný návrh prvého regulačného plánu slobodného mesta Trnavy, ktorý následne prerokovala miestna regulačná komisia a v júli 1921

ho prijalo mestské zastupiteľstvo. Plán počítal s vybudovaním novej obytnej kolónie (tzv. Nové mesto) na ploche situovanej západne od historického jadra Trnavy. Ľudnosť mesta by podľa tohto plánu mala dosiahnuť 70 000 obyvateľov (z toho 15 000 obyvateľov v novej obytnej kolónii), pričom sa predpokladala potreba vybudovať v meste pri dosiahnutí počtu 50 000 obyvateľov elektrickú pouličnú dráhu v rozsahu piatich trás.⁸



Návrh „Generelního regulačního plánu svobodného města Trnavy“ z roku 1920 od Ing. Beneša zahrňňal okrem iného aj nerealizovaný návrh pouličnej dráhy v meste Trnava.
Zdroj: Novinky z radnice, 11/2021, str. 14

8 KOWALSKI, T.: Vládny komisariát na ochranu pamiatok a stavebný poriadok in Monument revue, 2/2018.

3. Mestská autobusová doprava v réžii súkromných autodopravcov (1925–1949)

Cestná automobilová doprava v meste nehrala v prvých desaťročiach 20. storočia významnejšiu úlohu. Mestské cesty boli tvorené prevažne prašnými a nedostatočne udržiavanými vozovkami, po ktorých osobnú i nákladnú dopravu zabezpečovali prevažne furmani a fiakre, kým autobusová doprava bola len v začiatkoch.⁹ V druhej polovici 20. rokov 20. storočia začalo motorových vozidiel postupne pribúdať. Podľa údajov z registra koncesovaných živností¹⁰ bolo v období rokov 1926–1933 vydaných v okrese Trnava spolu 16 koncesií na prevádzku klasických fiakov, resp. drožiek a 42 koncesií na prevádzku automobilových drožiek, ktoré dnes poznáme pod označením taxislužba.

V tomto období sa na Slovensku začala postupne rozvíjať aj autobusová doprava. Autobusové linky dopĺňali sieť spojov regionálnej, prípadne aj diaľkovej verejnej dopravy najmä v lokalitách, v ktorých neboli vybudované železničné trate. Medzi najväčších prevádzkovateľov autobusových liniek v tomto období patrili Československé štátne dráhy a Riaditeľstvo pôšt a telegrafov. Okrem nich prevádzkovalo linky lokálneho významu aj mnoho súkromných autodopravcov – živnostníkov na základe udelenej

Pravidelná osobná autodoprava
ku každému vlaku v Trnave.

Stanica: Nádražie, Okresný súd, Hotel
Baxa, Kaviareň Othon, Wilsonovo námestie,
Rybník a opačný smer.

Stála doprava na linke: Trnava—Suchá
a Trnava—Chtelnica a vo smere obrátenom.

Podnik tento odporúča sa priazni P. T.
obecenstva aj pre výlety a rôzne zájazdy.

Matej Holý a spol.
TELEFON ČÍSLO 149

**Propagácia
pravdepodobne
prvej miestnej
autobusovej linky
dopravcu Mateja
Holého.**

*Zdroj: Trnava.
Sprievodca mestom.
1925. Kníhtlačiareň
Fr. Urbánka a spol.,
Trnava, 1925, s. 49*

Právne číslo.	Príjemca		Miesto prevádzky	Dátum vydania deň, mesiac a rok	Dátum žiadania	
	Meno	Kamenné			Číslo	deň, mesiac a rok
	Matej	doprava osôb autobusom	Trnava a v okolí Trnavského	19. VII. — 1925.	12376 — 25.	10. IX. 25.

koncesie. Rastúci záujem o prepravu osôb zo železničnej stanice do najrozvinutejších častí mesta podnietil viacerých živnostníkov k prevádzkovaniu miestnej autobusovej linky aj v Trnave.

Pravdepodobne prvým prevádzkovateľom takejto linky na území mesta bola firma Matej Holý a spol., ktorej bolo živnostenské povolenie na dopravu osôb autobusom Okresným úradom v Trnave vydané v septembri 1925. Dopravca zabezpečoval pravidelnú dopravu osôb autobusom po stálej trase vedúcej od trnavskej železničnej stanice (v dobových dokumentoch uvádzanej ako „Nádražie“) cez Wilsonovo nám. (Trojičné nám.) až k rybníku, ktorý sa v minulosti nachádzal na území medzi areálom trnavského cukrovaru a obytnou štvrtou Kopánka.

Prevádzka tejto linky, ktorou dopravca údajne zabezpečoval prípoje ku každému osobnému vlaku, však netrvala dlho a po necelom roku bola ukončená.

Od decembra 1926 sa stal držiteľom koncesie na „periodickú dopravu osôb autobusom“ živnostník Bohumil Sládek. Trasu linky register živností neuvádza, nachádza sa v ňom však poznámka o zrejme neskoršom rozšírení koncesie na trať „Trnava, Invalidovňa¹¹ – Trnava, nádražie“ v roku 1927. Dopravca prevádzkoval autobusovú dopravu v meste pravdepodobne do roku 1932 (od roku 1931 na základe novej koncesie).

9 ŠIMONČIČ, J., WATZKA, J.: Dejiny Trnavy, Obzor Bratislava, 1. vydanie, 1988, str.152

10 Štátny archív v Trnave, fond „Živnostenské spoločenstvo pre okres trnavský v Trnave (1921–1940)“.

11 dobový názov pre areál Katedrály sv. Jána Krstiteľa a príslušných budov na dnešnej Invalidskej ul.

Zápis o udelení živnostenského povolenia autobusovému dopravcovi Matejovi Holému.

Zdroj: Štátny archív v Trnave



Autobus neznámeho typu a neznámeho dopravcu na dnešnej Hlavnej ulici na pohľadnici z medzivojnového obdobia.

*Zdroj: zbierka
Mgr. Michala Jajcaja*

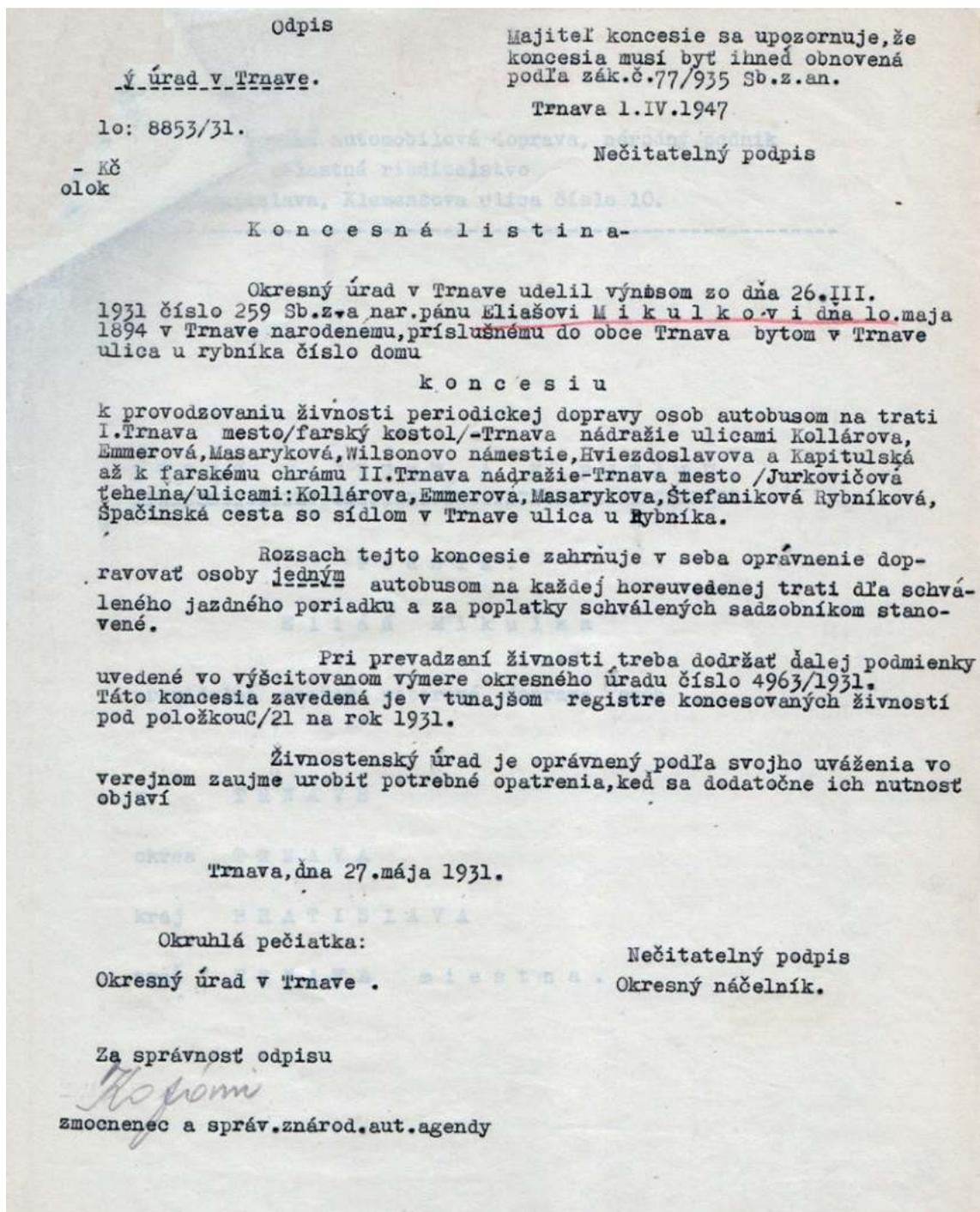
Ďalším koncesionárom prevádzkujúcim autobusovú dopravu v Trnave bol od roku 1926 podnikateľ Eliáš Mikulka. Podľa koncesnej listiny¹² č. 8853, ktorú vydal Okresný úrad v Trnave v roku 1931, prevádzkoval periodickú dopravu osôb autobusom na dvoch tratiach vedúcich zo železničnej stanice do centra mesta nasledovne:

- I. Nádražie (železničná stanica) – Kollárova – Emmerova (Ul. A. Žarnova) – Masarykova (Hlavná ul.) – Wilsonovo nám. (Trojičné nám.) – Hviezdoslavova – Kapitulská – Farský kostol (Bazilika sv. Mikuláša)
- II. Nádražie (železničná stanica) – Kollárova – Emmerova (Ul. A. Žarnova) – Masarykova (Hlavná ul.) – Štefánikova – Rybníková – Špačinská cesta – Jurkovičova tehelňa

V roku 1930 získal koncesiu na prevádzkovanie autobusovej dopravy aj dopravca Gustáv Hrebíček. Na trase medzi železničnou stanicou a Železným krížkom jazdil od pol siedmej ráno do ôsmej večer, neskôr až takmer do polnoci, pričom zo železničnej stanice vozidlo odchádzalo vždy po príchode vlaku¹³. Udelenej koncesie sa vzdal až v apríli 1948.

¹² Štátny archív v Bratislave, fond „ČSAD, n. p. – Podnikové riaditeľstvo v Bratislave (1948–1972)“, šk. č. 17.

¹³ <https://imhd.sk/tt/doc/sk/11511/Historia-Vznik-a-zanik-dopravneho-podniku-v-Trnave> (7.2.2023).



Odpis koncesnej listiny dopravcu Eliáša Mikulku z roku 1931.
Zdroj: Štátny archív v Bratislave



**Autobusy
súkromných
autobusových
dopravcov
na Pekárskej ulici.**

*Zdroj: zbierka
Bohuslava Kráľoviča*

**Pohľad na zadnú
plošinu autobusu,
zrejme niektorého
z miestnych
autobusových
dopravcov
na konci 30. rokov
20. storočia.
Registračnú značku
autobusu vpravo
zakrýva známy
slovenský hudobný
skladateľ Mikuláš
Schneider-Trnavský.**
*Zdroj: zbierkový fond
Západoslovenského
múzea v Trnave*



Prehľad vydaných koncesíí na pravidelnú dopravu osôb autobusom:¹⁴

Dopravca	Trasa linky	Číslo koncesnej listiny	Dátum vydania živnostenského povolenia	Dátum zániku koncesie
Matej Holý	Nádražie – Wilsonovo nám. – Rybník	12376/25	10. 9. 1925	6. 8. 1926
Bohumil Sládek	? ¹⁵ Nádražie – Invalidovňa ? ¹⁶	26006/26 10364/27 17909/31	17. 12. 1926 1927 16. 7. 1931	1931 1. 3. 1932 (?)
Eliáš Mikulka	? ¹⁷ Nádražie – Masarykova – Wilsonovo nám. – Hviezdoslavova – Farský kostol Nádražie – Masarykova – Rybníková – Jurkovičova tehelňa	22623/26 8853/31	23. 10. 1926 10. 3. 1931	1931 (?) 1949
Gustáv Hrebíček	Nádražie – Zelený Kríček (?)	28825/30	20. 10. 1930	28. 4. 1948

Autobusov na území mesta v spomenutom období postupne pribúdalo aj vďaka ďalším podnikateľom z obcí ležiacich v okrese Trnava, ktorí požiadali o vydanie koncesie na linky prímestského charakteru smerujúce do mesta Trnava. Z približne dvadsiatky koncesionárov uvedme v tabuľke aspoň tých, ktorí zabezpečovali dopravu do obcí Hrnčiarovce nad Parnou a Modranka, neskôr pripojených k mestu Trnava¹⁸.

Prehľad vydaných koncesíí na pravidelnú dopravu osôb autobusom z obcí Hrnčiarovce nad Parnou a Modranka do Trnavy:¹⁹

Dopravca	Trasa linky	Číslo koncesnej listiny	Dátum vydania živnostenského povolenia	Dátum zániku koncesie
Štefan Čapla	Hrnčiarovce – Trnava Zeleneč – Trnava	24350/27	14. 1. 1928	1933
Michal Vajgel	Hrnčiarovce – Trnava	26568/28	27. 12. 1928	31. 1. 1940
Ladislav Horvát	Modranka – Trnava	24990/30	18. 12. 1930	28. 12. 1930
Florian Szekera	Modranka – Trnava	17463/31	20. 6. 1931	1. 2. 1933

14 Štátny archív v Trnave, fond „Živnostenské spoločenstvo pre okres trnavský v Trnave (1921–1940)“.

15–17 V registri živností je uvedený len predmet činnosti „periodická doprava autobusom“, pričom nie je špecifikovaná trasa autobusovej linky.

18 Obec Hrnčiarovce nad Parnou bola pričlenená k mestu Trnava dňa 28. 11. 1971, od 1. 2. 1994 je opäť samostatnou obcou. Obec Modranka je súčasťou mesta Trnava od 1. 1. 1972.

19 Štátny archív v Trnave, fond „Živnostenské spoločenstvo pre okres trnavský v Trnave (1921–1940)“.

Ďalšie podrobnosti o zabezpečovaní autobusovej dopravy v meste súkromnými autodopravcami, ako napríklad značku a typ používaných vozidiel, výšku cestovného a pod. sa, žiaľ, z preskúmaných archívnych prameňov zväčša nedozvieme.

Národné zhromaždenie republiky Československej sa dňa 22. decembra 1948 uznieslo na zákone č. 311/1948 Zb. o národných dopravných podnikoch, na základe ktorého sa s účinnosťou od 30. decembra 1948 rôzne druhy dopravných podnikov, vrátane podnikov pre pravidelnú cestnú motorovú dopravu osôb a nákladov znárodnili poštátnením.

Výmer o ustanovení
Eliáša Mikulku
dočasným správcom
znárodneného
dopravného podniku.
Zdroj: Štátny archív
v Bratislave

POVERENÍCTVO DOPRAVY .

Číslo: IV/2B-5019-1949. V Bratislave dňa 8.septembra 1949.

Vec: Zavedenie národnej správy
pre ČSAD na podniky znárodnené podľa zák.čís. 311/1948
Sb.

V ý m e r .

Povereníctvo dopravy uvažuje v smysle § 3 a 7 nariadenia číslo 50/1945 Sb. SNR z 11.VI.1945
n á r o d n ú s p r á v u
na podnik pod dočasnou správou:
Mikulka Eliáš, Trnava

.....

Za národného správcu menuje Československú automobilovú dopravu /ČSAD/ n.p., Oblastné riaditeľstvo v Bratislave.

Dôvody:
Porušenie povinností uložených dočasným správcom znárodnených podnikov Smerniciami Pov.dop. pre výkon dočasnej správy podnikov pre pravidelnú cestnú motorovú dopravu osôb.
Plynulý chod hospodárskeho života vyžaduje, aby na tieto podniky bola v smysle § 3 nar. č.50/45 Sb. SNR uvalená národná správa, tak ako je vyššie uvedené.
Príslušnosť Povereníctva dopravy je daná, lebo ide o podniky celoštátnej pôsobnosti /§ 7 nar.č.50/45 Sb. SNR/.
Tento výmer je konečný a nemožno proti nemu podať odvolanie ani sťažnosť na Najvyšší správny súd.
Národný správca je povinný pri vykonávaní svojej funkcie presne zachovávať všetky zákonné ustanovenia najmä ustanovenia nariadenia číslo 50/1945 Sb. SNR ako aj všetky smernice vydané pre národných správcov.

O tom sa upovedomujú:

Mikulka Eliáš, Trnava

1. Dočasný správca podniku:.....
2. Národný správca ČSAD, n.p. Oblastné riad. v Bratislave
3. Okresný súd ako súd pozemnoknižný v smysle § 14 cit. nar.
v
Trnava
4. Okresný súd ako súd firemný v
Trnava
5. ONV I. ref. v
Bratislava
6. KNV - Pin.ref. v
Bratislava
7. KNV v
Bratislava

Za povereníka dopravy:
Jelínek v.r.

Znárodnenie sa týkalo aj dopravcu Eliáša Mikulku, ktorý miestnu autobusovú dopravu v Trnave prevádzkovoal spomedzi uvedených živnostníkov najdlhšie. Z archívnej dokumentácie²⁰ súvisiacej so znárodnením sa dozvedáme aj ďalšie zaujímavé podrobnosti o prevádzke autobusovej linky v jeho režii.

Eliáš Mikulka na svojej autobusovej linke vedenej zo železničnej stanice do centra mesta používal vozidlo značky Austro-Fiat s typovým označením AFNM vybavené benzínovým štvorvalcovým motorom. Vozidlo s kapacitou 24 cestujúcich malo pridelenú registračnú značku S-15.806, neskôr S-TA 1004. Cestujúci do vozidla nastupovali dverami umiestnenými na zadnom čele vozidla. Eliáš Mikulka vozidlo nadobudol v roku 1931 ako ojazdené, predtým používané v Trnave a okolí podnikateľkou Alžbetou Miklošovičovou, pravdepodobne na linkách prímestského charakteru. Na vozidle jazdil sám a v nočných hodinách ho parkoval pred bránou svojho rodinného domu na Seredskej ulici. Z dochovaných prevádzkových výkazov z posledného obdobia prevádzky vyplýva, že na autobusovej trati dlhjej tri kilometre vozidlo premávalo spravidla od pondelka do soboty, pričom v nedeľu prevádzkovateľ vykonával údržbu a opravy autobusu.



Prejazd autobusu pochádzajúceho z medzivojnového obdobia po dnešnej Hlavnej ulici, náhodne zvečnený na fotografii z roku 1949.

Foto: Viktor Michalec, Zdroj: Jozef Michalec

20 Štátny archív v Bratislave, fond „ČSAD, n. p. – Podnikové riaditeľstvo v Bratislave (1948–1972)“, šk. č. 17.

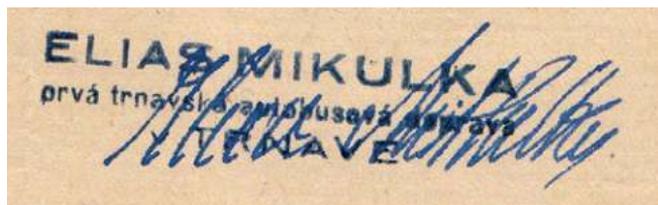
Výkaz o prevádzke autobusovej linky Eliáša Mikulku z júna 1949.
Zdroj: Štátny archív v Bratislave

Číslo	Miesto	Vzdialenosť	Príloha	Príloha	Príloha
7VI/49	Mesko	15 km	okt. 1949	okt. 1949	Autobusová Dopr. na trati Trnava - Mesko - Radvanice
2VI/49	Radvanice	15 km	okt. 1949	okt. 1949	
3VI/49	Blatná Hora	3 km	okt. 1949	okt. 1949	
4VI/49	///	3 km	okt. 1949	okt. 1949	
5VI/49	///	3 km	okt. 1949	okt. 1949	
6VI/49	///	3 km	okt. 1949	okt. 1949	
7VI/49	///	3 km	okt. 1949	okt. 1949	
8VI/49	///	30 l	okt. 1949	okt. 1949	
9VI/49	///	25 l	okt. 1949	okt. 1949	
10VI/49	///	26 l	okt. 1949	okt. 1949	
11VI/49	///	20 l	okt. 1949	okt. 1949	
12VI/49	///	20 l	okt. 1949	okt. 1949	
13VI/49	///	20 l	okt. 1949	okt. 1949	
14VI/49	///	26 l	okt. 1949	okt. 1949	
15VI/49	///	33 l	okt. 1949	okt. 1949	
16VI/49	///	30 l	okt. 1949	okt. 1949	
17VI/49	///	26 l	okt. 1949	okt. 1949	
18VI/49	///	35 l	okt. 1949	okt. 1949	
19VI/49	///	///	okt. 1949	okt. 1949	
20VI/49	///	26 l	okt. 1949	okt. 1949	
21VI/49	///	26 l	okt. 1949	okt. 1949	
22VI/49	///	26 l	okt. 1949	okt. 1949	
23VI/49	///	35 l	okt. 1949	okt. 1949	
24VI/49	///	26 l	okt. 1949	okt. 1949	
25VI/49	///	26 l	okt. 1949	okt. 1949	
26VI/49	///	///	okt. 1949	okt. 1949	
27VI/49	///	3 km 26 l	okt. 1949	okt. 1949	
28VI/49	///	3 km 26 l	okt. 1949	okt. 1949	
29VI/49	Mesko	3 km 26 l	okt. 1949	okt. 1949	
30VI/49	Radvanice	3 km 30 l	okt. 1949	okt. 1949	

Uchovávač: Uchovávač
6.95 lida Oles 26 l 14.00
Benčina

ELIAS MIKULKA
prvá trnavská autobusová linka
TRNAVA

Pečiatka a podpis dopravcu Eliáša Mikulku.
Zdroj: Štátny archív v Bratislave



Po znárodnení poštátnením vykonával Eliáš Mikulka dopravnú činnosť naďalej, avšak už ako ustanovený dočasný správca znárodneného dopravného podniku. Dopravu na linke nesúcej v poslednom období označenie

„S 14236 Mestská doprava v Trnave“ zabezpečoval pravdepodobne do roku 1950, kedy bolo vozidlo fyzicky odovzdané podniku Československá automobilová doprava, n.p. (ČSAD) zriadeného dňa 1. januára 1949 v zmysle

zákona č. 311 zo dňa 22.12.1948 o národných dopravných podnikoch. Ten však v prevádzke tejto autobusovej linky nepokračoval, pričom vozidlo ako zastarané a nevyhovujúce, vyžadujúce nerentabilnú opravu, z prevádzky vyradil a rozložil na súčiastky.

Československá automobilová doprava ČSAD Platný od 2. októbra 1949
národný podnik

S 14155 Šafa-Trstice
Dočasná správa: Bolo a spol., Trhová hradská, okr. Trnava
km Kôň Závod Nová Zámky T.Š.
Napredložil cest. poriadok

S 14165 Hodžovo-Klížska Nemá-Čičov
Dočasná správa: Alexander Mikulka, Čičov
km Kôň Závod Nová Zámky T.Š.
Napredložil cest. poriadok

S 14209 Mestská doprava v Piešťanoch
Dočasná správa: Ondrej Klein, Piešťany
km Kôň Závod Piešťany T.Š.
Napredložil cest. poriadok

S 14236 Mestská doprava v Trnave
Dočasná správa: Eliáš Mikulka, Trnava
km Kôň Závod Bratislava T.Š.
Napredložil cest. poriadok

S 14281 Trenčín-Horná Súča
Dočasná správa: Ján Klímka, Horná Súča
km Kôň Závod Piešťany T.Š.
V.Š. napredložil

S 15104 Mestská doprava v Pribete
Dočasná správa: Frant. Manko, Pribetá
km Kôň Závod Nová Zámky T.Š.
Napredložil cest. poriadok

Výňatok z cestovného poriadku ČSAD z roku 1949 s linkami znárodnených dopravcov, v ktorom figuruje aj linka prevádzkovaná pod dočasnou správou Eliáša Mikulku.

Zdroj: Štátny archív v Bratislave

ČESKOSLOVENSKÁ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA
NÁRODNÝ PODNIK
DOPRAVNÝ ZÁVOD 1402, PIEŠŤANY

V Piešťanoch, dňa 12. júna 50

Číslo: /1402-30-50

Vec: Súpis majetku Mikulka Eliáša po faktickom prevzatí vrátenie späť.

P-T
Oblasťné riaditeľstvo ČSAD, n.o.p.,
odd. 21,
v BRATISLAVE.

Súpis majetku a kapitálu Mikulka Eliáša po faktickom prevzatí Vám vraciame späť.

031 - Dopravné prostriedky.

Autobus zn. Austro Fiat, S-FA-1004, číslo mot. 60977, sme fakticky prevzali 20.4.1950. a navrhli sme ho vyradovacím návrhom /ktorý bol zaslaný naod. 32 / k zrušeniu - rozloženie na súčiastky. Vozidlo k zaradeniu do prevádzky by potrebovalo bezpodmienečne V opravu a pre nedostatok náhradných súčiastok, potrebných k prevedeniu opravy, ako i preto, že vozidlo je zo zastaralého typu V oprava by bola nerentabilná. Ohodnotenie horeuvedeného vozidla prevedeme až po rozložení, podľa predpisu M2-s, skup. 55. Okrem horeuvedeného vozidla sme nič od Mikulka Eliáša neprevzali.

Prílohy: Prvopis a opis súpisu majetku.

ČESKOSLOVENSKÁ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA
NÁRODNÝ PODNIK
DOPRAVNÝ ZÁVOD 1402, PIEŠŤANY

Korešpondencia podniku ČSAD dokumentujúca osud vozidla prevádzkovaného Eliášom Mikulkom.

Zdroj: Štátny archív v Bratislave

4. Mestská hromadná doprava v 50. rokoch 20. storočia (1950–1959)

Mesto Trnava a obce Biely Kostol, Hrnčiarovce nad Parnou a Modranka ležiace v jeho tesnom susedstve tvorili na začiatku 50. rokov 20. storočia takmer jednotnú a súvislú sídelnú oblasť, v ktorej žilo približne 35 000 obyvateľov, s dochádzkovou vzdialenosťou z priľahlých obcí do centra mesta cca 2–5 km. Mesto Trnava bolo významným priemyselným centrom regiónu. Medzi najväčšie priemyselné podniky v meste v tom období patrili: Kovosmalt (cca 3000 pracovníkov), dielne Československých štátnych dráh (cca 1100 pracovníkov), Figaro (továreň na cukrovinky, cca 600 pracovníkov), ďalej cukrovar, štyri tehelne, dve sladovne, dva mlyny, továreň na konzervovanie ovocia a mnohé ďalšie. V okrajových častiach mesta vznikali, súbežne s rozvojom priemyslu, obytné kolónie Coburg (pri podniku Kovosmalt), Kopánka (na severozápadnom okraji mesta), Spiegelsaal (na západnom okraji mesta) a Vozovka (v obvode dielni ČSD), v ktorých ešte nebola rozvinutá obchodná sieť ani školstvo, preto z nich obyvatelia denne dochádzali do centra mesta. Hoci bola väčšina obyvateľstva tejto oblasti zamestnaná priamo v meste Trnava, značná časť dochádzala denne železničnou dopravou za prácou aj do Bratislavy. Mnoho zamestnancov trnavských podnikov, naopak, prichádzalo za prácou železničnou dopravou alebo prímestskými autobusovými spojmi ČSAD, pričom pešia dochádzka zo železničnej a autobusovej stanice na pracoviská im trvala v priemere 30–45 minút. Kým nástupište a budova železničnej stanice boli orientované smerom k centru mesta, závod Kovosmalt, ktorý v tom čase zamestnával najväčší počet pracovníkov, sa nachádzal na opačnej strane mesta, t. j. za železničnou traťou. Absencia nadchodu cez železničnú trať a s tým súvisiaca potreba obchádzky stanice a priľahlej štvrte zamestnancom predlžovala dochádzku na pracovisko asi o 30 minút, čo viedlo k častému nebezpečnému prechádzaniu cez frekventovanú železničnú trať i napriek prísnemu zákazu.²¹

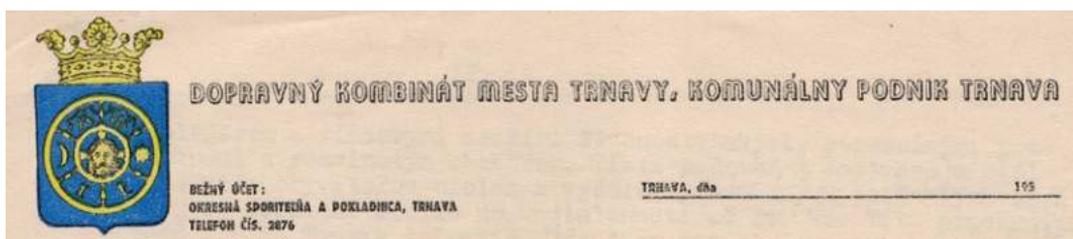
Z vyššie popísaných miestnych podmienok je zrejmé, že absencia liniek mestskej autobusovej dopravy značne komplikovala každodenný život obyvateľov celej oblasti. Dňa 11.8.1950 sa preto Rada Miestneho národné-

21 Štátny archív v Bratislave, fond „Krajský národný výbor v Bratislave – Odbor miestneho hospodárstva a dopravy (1949–1960)“.

ho výboru v Trnave uzniesla, že požiada národný podnik ČSAD o zavedenie mestskej autobusovej dopravy, ktorej prevádzka bola ukončená po znárodnení súkromných dopravcov (živnostníkov). Národný podnik vykonávajúci verejnú autobusovú dopravu na území Československa však na túto požiadavku promptne nereagoval. S účinnosťou od dňa 1.10.1950 bol odčlenením dopravného sektoru z komunálneho podniku s názvom Hostiteľský a dopravný kombinát mesta Trnavy zriadený samostatný komunálny podnik s názvom Dopravný kombinát mesta Trnavy (DKMT), ktorému bolo ako predmet podnikania v zakladacej listine stanovené predovšetkým vykonávanie pravidelnej hromadnej dopravy osôb miestneho charakteru. Kombinát sa však zaoberal aj prevádzkou nákladnej dopravy a nepravidelnej automobilovej osobnej dopravy (taxislužby).

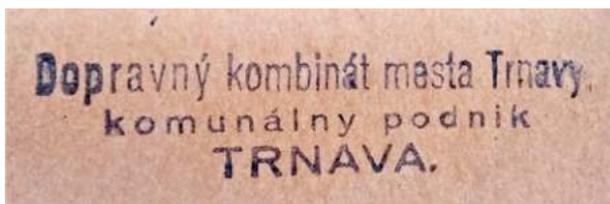
Hlavička komunálneho podniku s názvom Dopravný kombinát mesta Trnavy zo začiatku 50. rokov 20. storočia.

Zdroj: Štátny archív v Bratislave



Pečiatka komunálneho podniku s názvom Dopravný kombinát mesta Trnavy.

Zdroj: Štátny archív v Trnave



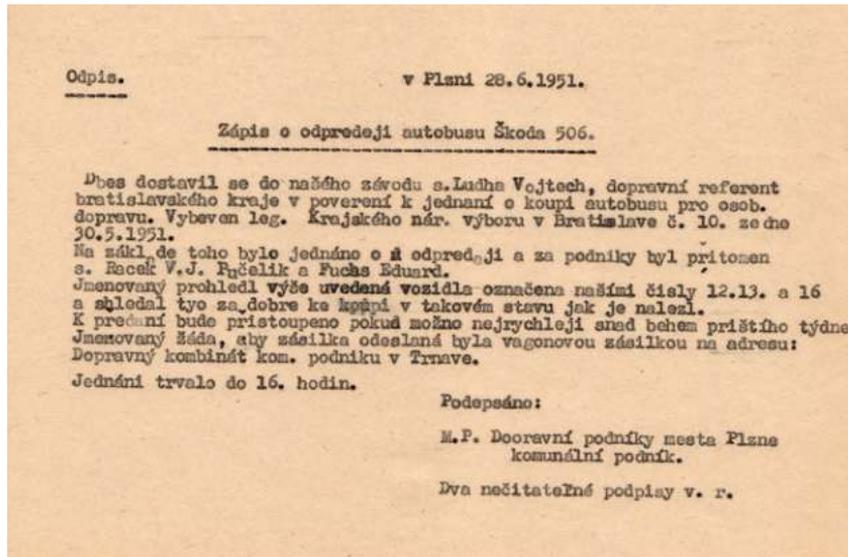
Hostiteľský a dopravný kombinát mesta Trnavy v súvislosti so zriaďovaním dopravného sektoru v rámci svojej činnosti už v júni 1950 požadoval od Okresného národného výboru pridelenie vhodného objektu na umiestnenie dielenských, skladových i administratívnych priestorov.

Zavedenie mestskej dopravy si, prirodzene, vyžadovalo získanie vhodných autobusov s vyhovujúcou kapacitou. Aj napriek vynaloženému úsiliu kompetentných a pomerne intenzívnej korešpondencii Dopravného kombinátu mesta Trnavy a Miestneho národného výboru v Trnave (MNV) s Krajským inšpektorátom komunálnych podnikov pri Krajskom národnom výbore v Bratislave, Ústredným inšpektorátom komunálnych podnikov v Prahe i Ministerstvom dopravy v Prahe sa spočiatku vyhovujúci vozidlový park získať nedarilo.²² Dopyt po autobusoch bol v tomto období na území rozvíjajúceho sa povojnového Československa obrovský, pričom ich výroba nestíhala pokrývať ani požiadavky väčších miest.

²² Štátny archív v Bratislave, fond „Krajský národný výbor v Bratislave – Odbor miestneho hospodárstva a dopravy (1949–1960)“; Štátny archív v Trnave, fond „Okresný národný výbor v Trnave (1945–1960)“.

Zápis
o pripravovanom
odkúpení troch
autobusov Škoda
506 z dopravného
podniku v Plzni
pre mestskú
dopravu v Trnave,
ktoré sa však
zrealizovať
nepodarilo, nakoľko
uvedené vozidlá boli
napokon odpredané
do iného mesta.

Zdroj: Štátny archív
v Bratislave

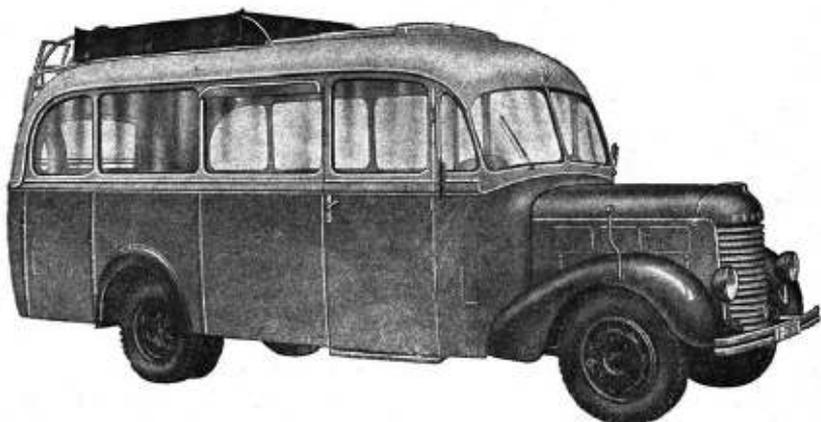


Zakúpený bol iba jeden menší autobus neznámej značky a typu s kapacitou 25 cestujúcich od národného podniku Mototechna. Vozidlo s registračnou značkou S-TA 981 bolo zakúpené v nevyhovujúcom technickom stave, preto na ňom musela byť pred jeho sprevádzkovaním vykonaná generálna oprava.

Prevádzka mestskej autobusovej dopravy v Trnave bola obnovená dňa 16.8.1951. Vzhľadom na nepostačujúcu kapacitu jedného zakúpeného vozidla začal Dopravný kombinát mesta Trnavy mestskú autobusovú linku prevádzkovať spoločne s podnikom ČSAD, ktorého dopravný závod 1403 v Trnave na linku nasadil taktiež jeden menší autobus, konkrétne typu Praga RND. Obe vozidlá premávali na jednej linke podľa spoločného cestovného poriadku, pričom sa po dňoch navzájom striedali na obsluhovaní jednotlivých spojov, aby sa vyrovnal hospodársky výsledok a zaťaženie oboch podnikov. Na základe uzatvorenej dohody oboch dopravcov o roz-

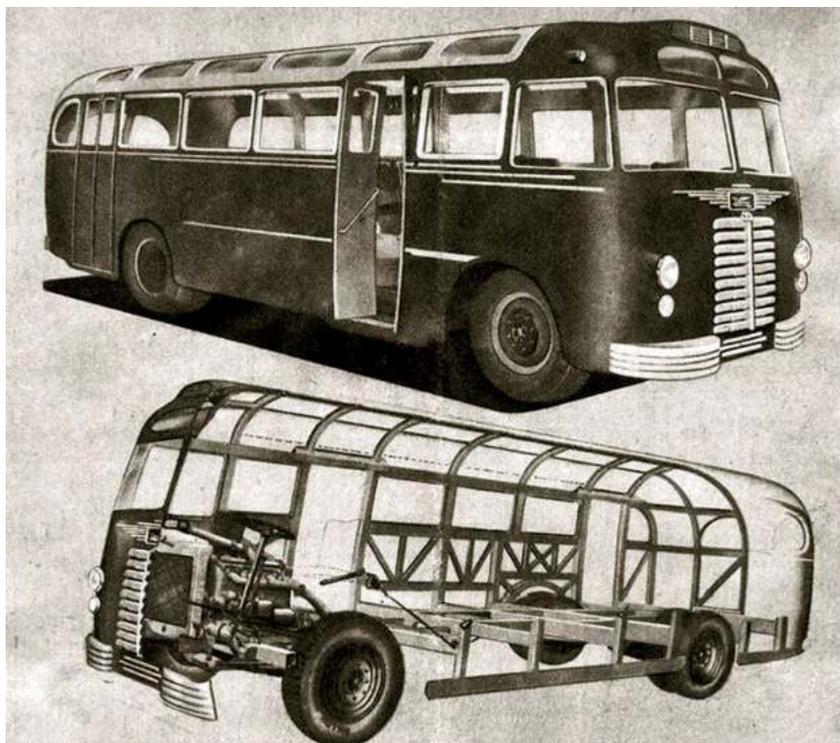
**Autobus typu Praga
RND nasadzoval
v období rokov
1951–1952 na linku
mestskej dopravy
v rámci spolupráce
oboch dopravcov
podnik ČSAD
(ilustračné foto).**

Zdroj: archív
Mgr. Michala Jajcaja



delení tržby boli zavedené aj spoločné mesačné cestovné lístky pre robotníkov a žiakov. Trasa prvej linky viedla z obytnej štvrte Kopánka cez centrum mesta k železničnej stanici. V čase striedania zmien v ranných a popoludňajších hodinách boli spoje vedené až k podniku Kovosmalt.²³

Keďže prevádzka dvoch malých autobusov dlhodobo neuspokojovala prepravné nároky obyvateľov mesta, pokračoval DKMT v snahe rozšíriť vozidlový park, aby mohol úplne prevziať prevádzku mestskej dopravy a zaviesť ďalšie linky. Na rokovaní zainteresovaných organizácií, ktoré sa uskutočnilo v septembri 1951, bolo napríklad navrhnuté doplnenie vozidlového parku dopravného kombinátu o dve väčšie vozidlá značiek MAN a Magirus, ktoré pre potreby ČSAD neboli úplne vyhovujúce, boli však vhodné pre mestskú dopravu. O zabezpečenie prevádzky MHD v Trnave začal v roku 1952 prejavovať záujem aj podnik ČSAD. Vozidlo Praga RND prevádzkované na mestskej linke nahradil kapacitnejším vozidlom typu Ikarus 30, pričom zároveň navrhoval možnosť využiť v rámci mestskej dopravy aj vozidlá prímestských liniek obsluhujúcich priľahlé obce (Modranka, Zeleneč, Hrnčiarovce, Biely Kostol).²⁴



**Podnik ČSAD v roku 1952 nasadzoval na linku mestskej dopravy kapacitnejšie vozidlo značky Ikarus 30 (ilustračné foto).
Zdroj: archív Mgr. Michala Jajcaja**

- 23 Štátny archív v Bratislave, fond „Krajský národný výbor v Bratislave – Odbor miestneho hospodárstva a dopravy (1949–1960)“; Štátny archív v Trnave, fond „Okresný národný výbor v Trnave (1945–1960)“.
- 24 Štátny archív v Bratislave, fond „Krajský národný výbor v Bratislave – Odbor miestneho hospodárstva a dopravy (1949–1960)“.

Československá štátna automobilová doprava

národný podnik

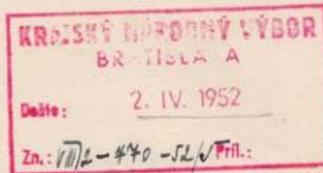
Dopravný závod 1403

Odosielaťel: ČSAD n. p., Trnava — Číslo telefonu: 2383

Titl.

Krajský národný výbor
referát VIII,

Bratislava.
=====



Naša značka:1403/20-52.

Trnava, dňa 28.marca 1952.

Vec: Mestská doprava v Trnave.

Dňom 16.augusta m.r. bola započatá mestká doprava v Trnave.Kédže v tej dobe DKMT k.p.vlastnil jedno vozidlo doprava sa začala a do dnešného dňa sa aj prevádza tak,že jedno vozidlo je nasadené od ČSAD a jedno od DKMT,ktoré premávajú podľa spoločného cestovného poriadku.Aby bolo umožnené aj napriek dvojkolažnosti vydávať robotnícke a žiacke lístkykola urobená medzi obydvoima dopr.podnikmi dohoda o rozdelení tržby a predpredaj lístkov prevádza ČSAD.Viac krát sme už žiadali o rozhodnutie kto túto dopravu má vykonávať aby tu mohlo byť jej eventuálne zlepšenie a zjednotenie avšak doposiaľ nie je o tom rozhodnuté.Taktiež sme požiadali tun.DKMT k.p. aby nám oznámili aké stanovisko k tejto veci zaujímajú a či v budúcnosti prevezmú dopravu do ich právomoci a prevádzkania s vlastným vozovým parkom.Ani odtiaľ nedostali sme žiadnu odpoveď.

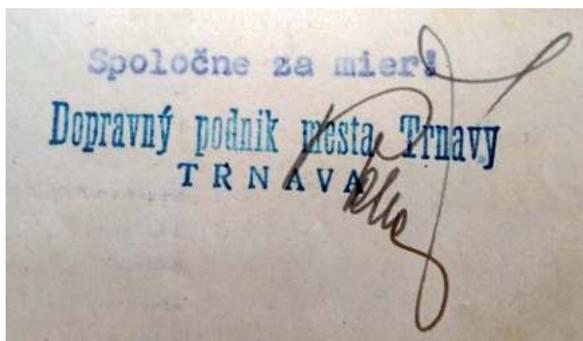
Vzhľadom na to,že mestká doprava v Trnave sa osvedčila a to hlavne pre vzdialenejšiu štvrť mesta Kopánka a Kovosmalt kde prebiehajú aj dialkové trate je potrebné aby sa táto vec čím skorej vyriešila.

Tunajší dopravný závod má možnosti prevádzať mestkú dopravu s te-rajším stavom vozidiel vzhľadom na vozidlá typu Ikarus ktoré pre mestkú dopravu svojou konštrukciou vyhovujú.Taktiež je tu možné kombinovanie traťových vozidiel a to hlavne pri zapojení prilahlých obcí ako Modranka,Ze-leneč,Hrnčiarovce,Bliely Kostol čím by sa doprava pre tieto obce značne zlepšila,keďže cez tieto obce prebiehajú dialkové trate.

Žiadame Vás preto o posúdenie prípadu,prípadne o prevedenie prieskumu a takto,aby mohlo byť prevedené rozhodnutie kto má túto dopravu vyko-návať,keďže je potreba previesť vzhľadom na zlepšenie dopravy pracujúcich na dialkových tratiach určité zmeny cest.por.čo by po prípade mohlo byť kombinované aj s cest.poriadkom mestskej dopravy.

Đalák 2945.

Československá štátna automobilová doprava,
národný podnik
Dopravný závod 1403, Trnava
Patročnici úspech!



**Pečiatka
Dopravného
podniku mesta
Trnavy na dobovom
dokumente.**

*Zdroj: Štátny archív
v Trnave*



Od 1. januára 1953 už DKMT, od 1. júla 1953 následne premenovaný na Dopravný podnik mesta Trnavy (DPMT), prevádzkuje autobusovú dopravu v meste Trnava samostatne, bez spolupráce s podnikom ČSAD. Umožnilo to postupné rozšírenie vozidlového parku ďalšími staršími autobusmi rozličných značiek (Praga, Mercedes-Benz, Magirus, Citroën).

Poruchovosť starších vozidiel však bola neúmerne vysoká – prevádzkyschopných bolo často len 50% prevádzkovaných autobusov. Od roku 1954 sa preto úsilie vedenia dopravného podniku zameriavalo na obnovu vozidlového parku výhradne modernými československými autobusmi Škoda 706 RO s dvojdverovou karosériou tzv. trambusovej koncepcie²⁵ a kapacitou viac ako 70 cestujúcich. Vozidlá Škoda 706 RO v mestskom vyhotovení vyrábala v rokoch 1947–1958 národný podnik Karosa vo Vyso-

**Premávka na
dnešnej Hlavnej
ulici s autobusom
značky Magirus.**

*Zdroj: Archív
fotografií
a negatívov
Západoslovenského
múzea v Trnave*

²⁵ Pojem „trambus“ sa všeobecne používa na označenie karosérie, resp. kabíny vodiča, v ktorej vodič sedí nad alebo pred prednými kolesami. Na území bývalého Československa sa tento názov v praxi používal predovšetkým na hovorové pomenovanie vozidiel typového radu Škoda 706 RT, resp. Škoda 706 MT.



Autobusy Škoda 706 RO pred trnavskou Mestskou vežou.
Zdroj: zbierka
Mgr. Michala Jajcája

kom Mýte na podvozokoch, ktorých výrobu spočiatku zabezpečoval podnik Avia Letňany, po roku 1952 LIAZ v Rýnoviciach. Po získaní prvých troch autobusov tohto typu začal dopravný podnik prevádzkovať ďalšie linky mestskej dopravy zabezpečujúce spojenie Trnavy s priľahlými obcami Hrnčiarovce, Biely Kostol a Modranka.²⁶

Cenník cestovných lístkov platný od 1. 3. 1954

Linka / Úsek trasy	Jednorazové cestovné lístky		Predplatné cestovné lístky (mesačné)	
	obyčajné (Kčs)	deti a vojaci (Kčs)	zamestnanecké (Kčs)	žiacke (Kčs)
1 Trnava-mesto	0,60	0,40	18,-	9,-
2 Trnava – Hrnčiarovce	1,60	1,-	27,-	14,-
2 Kovosmalt – Hrnčiarovce	1,-	0,60		
3 Trnava – Biely Kostol	2,20	1,10	34,-	17,-
3 Trnava, Suchovská cesta – Biely Kostol	1,60	1,-		
4 Trnava – Modranka	1,-	0,60	24,-	12,-
4 Trnava, rodinné domky – Modranka	1,-	0,60		

Rada Miestneho národného výboru v Trnave schválila s platnosťou od 1.3.1954 novú tarifu autobusovej dopravy vypracovanú podľa príslušných smerníc, ktorá nahradila pôvodne používané dočasné sadzby cestovného zapríčiňujúce nehospodárnosť verejnej hromadnej dopravy.

Zľavnenú sadzbu cestovného mohli využiť deti do veku 10 rokov a vojaci základnej služby do hodnoty staršinu. Uvedená sadzba platila aj pre hromadné školské výpravy, a to bez ohľadu na vek žiakov. Jedno dieťa do 4 rokov v sprievode platiaceho cestujúceho sa prepravovalo bezplatne. Občiansky predplatný lístok na neobmedzený počet ciest na všetkých linkách v okruhu mesta stál 40 Kčs. Predplatné lístky pre zamestnancov a žiakov bolo možné využiť len na dve cesty denne.²⁷

Dopravný podnik mesta Trnavy vo svojom výhľadovom pláne na roky 1955–1960 plánoval výstavbu nového, komplexne vybaveného dopravného závodu. K výhľadovému plánu bola spracovaná aj štúdia rozvoja mestskej dopravy v Trnave, ktorá počítala s dodávkou 13 nových autobusov do roku 1960. Na rokovaniach príslušných nadriadených orgánov v rezorte miestneho hospodárstva bol vyslovený názor, podľa ktorého by bolo potrebné rozšíriť túto štúdiu o výhľady na ďalšie roky, t. j. do roku 1965, pričom bolo potrebné zamerať sa aj na postupné nahradzanie autobusov na niektorých linkách trolejbusmi, vrátane aktualizácie technických požiadaviek na súvisiacu infraštruktúru, vrátane dopravného závodu.²⁸

Cestovný poriadok Dopravného podniku mesta Trnavy platný od 2. 6. 1957 uvádza nasledovných päť liniek mestskej dopravy

Linka / Trasa

- | | |
|---|--|
| 1 | Žel. stanica – Námestie – Kopánka, Nám. Učeného tovarišstva |
| 2 | Kopánka, Nám. Učeného tovarišstva – Námestie – Nemocnica – Kovosmalt – Hrnčiarovce |
| 3 | Vozovka – Kriváň ²⁹ – Námestie – Suchovská cesta – Biely Kostol, škola |
| 4 | Puškinovo nám. (Okružné nám.) – Námestie – Žel. stanica – Nemocnica – Modranka |
| 5 | Kopánka, Nám. Učeného tovarišstva – Námestie – Nemocnica – Linčianska cesta |
-

V januári 1956 boli dodané ďalšie dve vozidlá typu Škoda 706 RO, čo umožnilo zaviesť od 15.2.1956 novú autobusovú linku č.5 premávajúcu z Kopánky na Linčiansku cestu, kde v tomto období prebiehala výstavba

26 Štátny archív v Trnave, archívny fond „Okresný národný výbor Trnava (1945–1960)“.

27 Štátny archív v Bratislave, fond „Krajský národný výbor v Bratislave – Odbor miestneho hospodárstva a dopravy (1949–1960)“.

28 Štátny archív v Trnave, archívny fond „Okresný národný výbor Trnava (1945–1960)“.

29 zastávka MHD a prímestskej autobusovej dopravy na Bernolákovej ul.

Trať 5. Kopánka, nám. UT.—linčianska cesta

		+	+	+	+	○				+			K		
Kopánka, nám. UT.	odeb.			612	655		805	855	945	1025	1125	1210	1315	1350	1500
Kopánka, škola				15	58		08	58	48	28	28	13	18	53	03
Bučanské mýto				16	59		09	59	49	29	29	14	19	54	04
Kino Partizán		505		18	701	720	11	901	51	1030	1131	16	21	56	06
Námestie		07		20	03	22	13	03	53		33	18	23	58	08
Št. sporiteľňa		08		21	04	23	14	04	54		34	19	24	59	09
ONV		509	535	622	705	725	815	905	955		1135	1220	1325	1400	1510
Nemocnica		510	36	23	06	26	16	06	56		36	21	26	1401	11
Linč. cesta, obch. z.		II	38	25	08	28	18	08	58		38	23	28	03	13
Linčianska cesta	príeb.		540	627	710	730	820	910	1000		1140	1225	1330	1405	1515

sídliska. V tomto roku výrazne vzrástol aj počet prepravených osôb. Kým v roku 1955 autobusy prepravili 1958349 cestujúcich, v roku 1956 ich už bolo 2566087.

Zvyšujúci sa počet obyvateľov využívajúcich služby MHD kládol čoraz väčšie nároky na vozidlový park. V 4. štvrtroku roka 1957 bolo vyradené posledné staršie vozidlo typu Praga RND, čím bol vozidlový park k 31.12.1957 už kompletne obnovený a tvorený výhradne vozidlami Škoda 706 RO v počte 10 ks v mestskom dvojdvorovom vyhotovení. Prepravu cestujúcich na začiatku roka 1958 denne zabezpečovalo 8 autobusov v špičke a 6 autobusov v sedle pracovných dní. Ako to vyplýva z dobovej správy o plnení uznesení týkajúcich sa zvýšenia efektívnosti pri poskytovaní služieb, DPMT sa na prelome rokov 1957 a 1958 zaoberal aj prieskumom vhodnosti zavedenia novej linky mestskej dopravy obsluhujúcej obec Zeleneč. Tá sa však i napriek predpokladanej efektívnosti po dodaní ďalších nových autobusov ani v neskoršom období nezrealizovala.³⁰

V roku 1959 pribudli do vozidlového parku prvé tri vozidlá novšieho typu s označením Škoda 706 RTO-MTZ.³¹ Tieto legendárne autobusy mali oproti svojim predchodcom nový, modernejší dizajn, naďalej však išlo o autobus klasickej konštrukcie s motorom v prednej časti autobusu pred prednou nápravou, ktorý zaberal veľkú časť interiéru v priestore vedľa kabíny vodiča. Vozidlá v mestskej úprave boli podobne, ako predchádzajúci typ, vybavené dvomi pneumaticky ovládanými dverami.

30 Štátny archív v Trnave, archívny fond „Okresný národný výbor Trnava (1945–1960)“.

31 KAVACKÝ, M.: Od súkromníkov k Dopravnému podniku mesta Trnavy, <https://imhd.sk/tt/doc/sk/11511/Historia-Vznik-a-zanik-dopravneho-podniku-v-Trnave> (6.12.2012).

1555	1650	1750	1835	1911	
58	53	53	38	14	
59	54	54	39	15	
1601	56	56	41	1916	
03	58	58	43		
04	59	59	44		
1605	1700	1800	1845		
06	01	01	46		
08	03	03	48		
1610	1705	1805	1850		

+ = V nedeľu a vo sviatok nepremáva
 ○ = Premáva len v nedeľu a vo sviatok
 K = Ku Kovosmaltu, v nedeľu a vo sviatok na Linč. cestu
 H = Do Hrnčiaroviec

Cestovný poriadok linky č. 5 z roku 1957.
 Zdroj: Cestovný poriadok
 Dopravného podniku mesta Trnavy platný od 2. 6. 1957

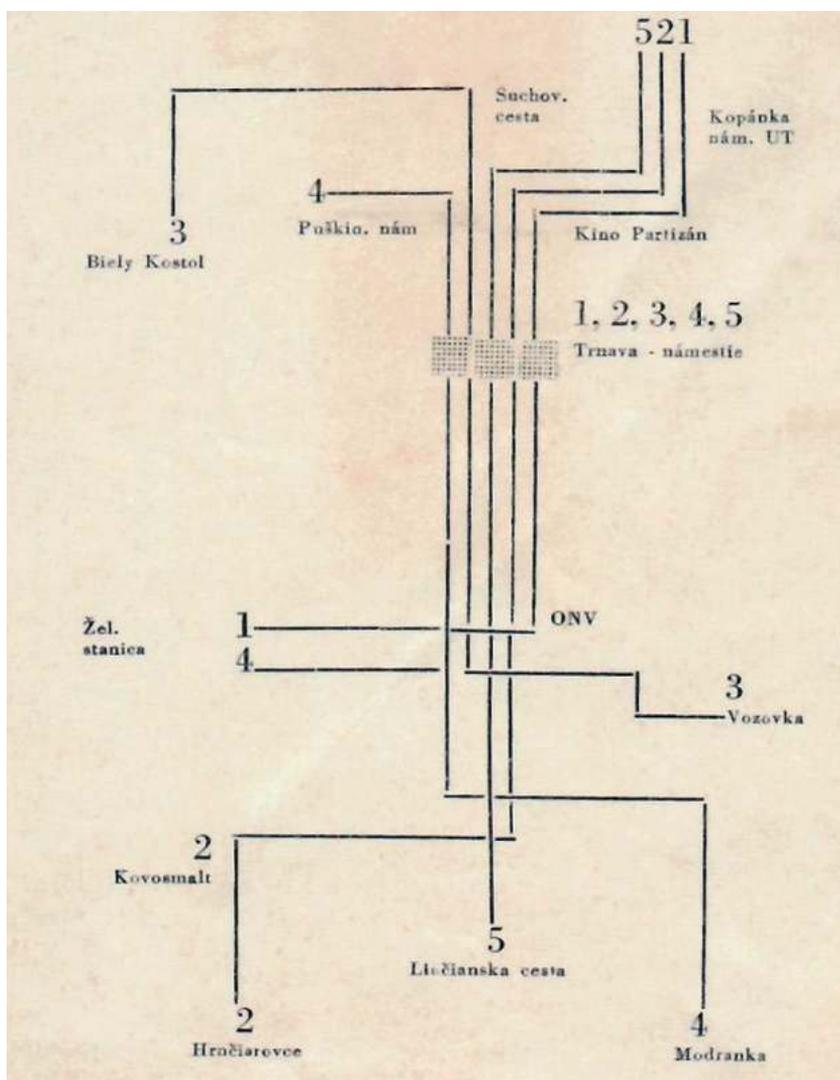


Schéma liniek mestskej dopravy v Trnave z roku 1957.
 Zdroj: Cestovný poriadok
 Dopravného podniku mesta Trnavy platný od 2. 6. 1957

5. Vývoj mestskej dopravy po delimitácii prevádzky do podniku ČSAD (1960–1990)

S účinnosťou od 1. januára 1960 bola na základe uznesenia krajského výboru KSS a dohody uskutočnenej na MNV v Trnave odčlenená činnosť v oblasti verejnej nákladnej automobilovej dopravy a mestskej autobusovej dopravy z DPMT do podniku ČSAD, n. p. Bratislava. Podnik ČSAD z vozidlového parku likvidovaného podniku DPMT prevzal aj všetky vozidlá zabezpečujúce MHD v počte 13 ks ako aj nákladné motorové vozidlá s nosnosťou vyššou ako 1t.³²

Zastávka na dnešnom Trojičnom námestí v roku 1963 s autobusmi Škoda 706 RO.

Zdroj: zbierkový fond Západoslovenského múzea v Trnave

Podnik ČSAD prešiel v prvej polovici 60. rokov 20. storočia niekoľkými organizačnými zmenami. Do roku 1960 boli na území západného Slovenska zriadené dva samostatné krajské podniky – ČSAD, n. p. Bratislava (do ktorého pôsobnosti patrila aj prevádzka autobusovej dopravy v Trnave) a ČSAD, n. p. Nitra. V roku 1960 boli tieto podniky decentralizované, pričom z nich boli vytvorené samostatné podniky s okresnou pôsobnosťou podriadené Rade okresných národných výborov. V roku 1963 bol podľa upraveného územného členenia vytvorený v Západoslovenskom kraji jeden centrálny podnik ČSAD, n. p. Bratislava rozčlenený na jednotlivé dopravné závody a k nim prislúchajúce prevádzkarne, ktorého vyšším riadiacim orgánom centrálného podniku bola Rada Krajského národného výboru. Mestskú dopravu v Trnave následne až do roku 1992 zabezpečoval dopravný závod s označením DZ 814 Trnava.³³



V priebehu 60. rokov 20. storočia sa počet liniek a počet vozidiel mestskej dopravy naďalej postupne zvyšoval, pričom sa rozširovali potrebné dopravné spojenia do mestských štvrtí Kopánka a Vozovka, ako aj smerom na Trstínsku cestu a Linčiansku cestu.



Autobus Škoda 706 RTO-MTZ na Špačinskej ceste v roku 1964.

Zdroj: archív Martina Šturdíka

Cestovné lístky v autobusoch do roku 1963 predávali sprievodcovia, ktorí mali spravidla pevné stanovište v zadnej časti vozidla. Od cestujúcich mohli požadovať platbu v presne odpočítaných minciach, aby sa vydávanie cestovných lístkov rozmieňaním peňazí nezdržovalo. Od 1. januára 1963 bol na linke č.1 zavedený tzv. samoobslužný systém predaja cestovných lístkov, v rámci ktorého cestujúci vhadzovali určenú sumu cestovného do pokladnice umiestnenej v prednej časti vozidla pod dohľadom vodiča. Výňatok z tarifných ustanovení uvedený v dobovom cestovnom poriadku³⁴ popisuje postup pri predaji cestovných lístkov u vodiča autobusu nasledovne:

„Cestujúci je povinný platiť cestovné len v odpočítaných mincách. Cestujúci je povinný pripraviť si odpočítané mince pred nástupom do vozidla a vhodiť bez meškania po nastúpení a bez vyzvania celú sumu do určenej pokladnice; ak naraz platí za viac osôb, je povinný ohlásiť ich počet a osoby musia s ním nastupovať spoločne.“

Samoobslužný systém predaja cestovných lístkov sa na jednotlivých linkách zavádzal postupne až do roku 1974.

V mestskej doprave stále platila pásmová tarifa cestovného, podľa ktorej bežný cestovný lístok v rámci okruhu mesta Trnava (do 3 km) stál 0,60 Kčs a do okolitých obcí (3–6 km) 1 Kčs, v prípade vzdialenejšej obce Biely Kostol (6–9 km) 1,40 Kčs.

32 Štátny archív v Trnave, archívny fond „Okresný národný výbor Trnava (1945–1960)“.

33 Kratochvíl, L.: 50 rokov verejnej autobusovej dopravy v regióne západného Slovenska (1949–1999), Združenie verejných autobusových dopravcov, 1999.

34 Cestovný poriadok mestskej dopravy v Trnave platný od 1.1.1977.

Cestovný lístok z obdobia samoobslužného predaja u vodiča autobusu
Zdroj: zbierka Mgr. Michala Jajcája



K 11. októbru 1964 bol stav liniek mestskej dopravy nasledovný:³⁵

Linka / Trasa

- 1 **Žel. stanica – Námestie – Kopánka, Nám. Učeného tovarištva**
- 2 **Kopánka, Nám. Učeného tovarištva – Námestie – Nemocnica – Kovosmalt – Hrnčiarovce**
- 3 **Linčianska cesta – Nemocnica – Námestie – Suchovská cesta – Biely Kostol, škola**
- 4 **Kamenný mlyn – Námestie – Žel. stanica – Nemocnica – Modranka**
- 5 **Kopánka, Ústianska ul. – Námestie – Žel. stanica – Kriváň – Vozovka**
- 6 **Žel. stanica – Bottova ul. – Námestie – Hornopotočná – Kriváň – Vozovka**
- 7 **Kopánka, Nám. Učeného tovarištva – Námestie – Nemocnica – Kovosmalt**

Pohľadnica s autobusom Škoda 706 RTO-MTZ (ŠPZ: TT 01-79) na linke č. 1 v novšej farebnej schéme lakovania vozidiel používanej pre vozidlá mestskej dopravy od roku 1967.
Zdroj: zbierkový fond Západoslovenského múzea



³⁵ Cestovný poriadok miestnej dopravy v Trnave platný od 11. októbra 1964.



**Život v centre
Trnavy s autobusom
Škoda 706 RTO MTZ.**
*Foto: Viktor Michalec,
Zdroj: Jozef Michalec*



**Autobus
Karosa ŠM11
na Gottwaldovom
nám. (Trojičné
nám.) v roku 1976.**
*Foto: Blažej Vittek,
Zdroj: Archív
fotografií a negatívov
Západoslovenského
múzea v Trnave*

Vozidlový park pozostávajúci prevažne z vozidiel značky Škoda 706 RTO MTZ bol od druhej polovice 60. rokov 20. storočia dopĺňaný a obmieňaný prostredníctvom modernejších vozidiel s označením Karosa ŠM 11 s trojdverovou karosériou a motorom umiestneným pod podlahou v strednej časti vozidla. Prácu vodiča v mestských podmienkach významne zjednodušila dvojstupňová automatická prevodovka značky Praga československej výroby.

Výraznejší rast počtu liniek pokračoval aj v 70. rokoch 20. storočia, a to predovšetkým v súvislosti s výstavbou nového sídliska Prednádražie v západnej časti mesta. Dňa 28.11.1971 sa súčasťou mesta Trnava stala, v roku 1994 opäť osamostatnená, obec Hrnčiarovce nad Parnou. K 1.1.1972 bola k mestu pričlenená i obec Modranka, ktorá je dodnes jeho súčasťou.

K 1. januáru 1977 premávalo v meste 16 liniek mestskej dopravy:³⁶**Linka / Trasa**

1	Kopánka, Nám. UT – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – Žel. stanica
2	Kopánka, letisko – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – TAZ – Hrnčiarovce
3	Linčianska cesta, sídlisko – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – Ul. T. Vansovej – Kamenný mlyn – Biely Kostol – <i>ŠM Kočíské</i>
4	Modranka, JRD – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – Ul. Š. Moyzesa – <i>Ružindolská cesta, JRD</i>
5	Kopánka, Ústianska ul. – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – Kollárova ul. – Bernolákova ul. – Vozovka, SPTŠ – <i>ŠM Prílohy</i>
6	Prednádražie, Koniarekova ul. (Lomonosovova ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – Radlinského ul. – Nemocnica – Bernolákova ul. – Vozovka, SPTŠ
7	Kopánka, Nám. UT – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – TAZ I. – TAZ II.
8	Linčianska cesta, sídlisko – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – Trstínska cesta – <i>ŠM Pažitný mlyn</i>
9	Prednádražie, Koniarekova ul. (Lomonosovova ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – Radlinského ul. – Nemocnica – Skloplast – Hrnčiarovce
10	Kopánka, Pokorného ul. (Ul. J. Hlubíka) – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – Radlinského ul. – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – Prednádražie, Koniarekova ul. (Lomonosovova ul.)
11	Modranka, JRD – Bulharská ul. – Radlinského ul. – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – Prednádražie, Koniarekova ul. (Lomonosovova ul.)
12	Prednádražie, Koniarekova ul. (Lomonosovova ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – Trstínska cesta
13	Hrnčiarovce – Skloplast – Gottwaldovo nám. (Trojičné nám.) – Pivovar
14	Vozovka, SPTŠ – Bernolákova ul. – Kollárova ul. – Radlinského ul. – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – Prednádražie – Ul. T. Vansovej, žel. prejazd
15	Linčianska cesta, sídlisko – Radlinského ul. – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – Prednádražie, Koniarekova ul. (Lomonosovova ul.)
16	Linčianska cesta, sídlisko – Kollárova ul. – Bernolákova ul. – Vozovka, ČSD

Linka č.3 presmerovaná z Ružindolskej ulice na Kamennú cestu zabezpečovala obsluhu rekreačnej a záhradkárskej oblasti pri trnavských rybníkoch, v ktorej v uplynulom období otvorili hotel a reštauráciu Koliba a neskôr tiež nové kúpalisko. Linka č.13 vznikla pravdepodobne v roku 1974, keď bol pivovar Trnavan (v 90. rokoch 20. storočia premenovaný na Horden) dokončený. Aj napriek zabezpečeniu obsluhy niektorých nových lokalít je však z prehľadu liniek mestskej dopravy zjavný trend vytvárania veľkého množstva liniek smerujúcich „odvšadiaľ všade“, aby mali cestujúci

³⁶ Cestovný poriadok mestskej dopravy v Trnave platný od 1.1.1977

5. Vývoj mestskej dopravy po delimitácii prevádzky do podniku ČSAD (1960–1990)



Obálka zošitového cestovného poriadku mestskej dopravy z roku 1977. Zdroj: zbierka Mgr. Michala Jajcaja

Ukážka cestovného poriadku linky č. 1, ktorá v roku 1977 premávala medzi Kopánkou a železničnou stanicou v intervale 15 minút. Zdroj: Cestovný poriadok mestskej dopravy v Trnave platný od 1.1.1977

Linka č. 1 Kopánka - žel. stanica - 9 -

km	ČSAD Bratislava, n.p.	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44
0	od žel. stanica	b	400	415	430	445	500	515	530	545	600	615	630	645	700	715	730	745	800	815	830	845	900
0,4	Engelsova ul.	349	403	418	433	448	503	518	533	548	603	618	633	648	703	718	733	748	803	818	833	848	903
0,9	Gottwaldovo nám.	351	405	420	435	450	505	520	535	550	605	620	635	650	705	720	735	750	805	820	835	850	905
1,3	Zelený križok	353	407	422	437	452	507	522	537	552	607	622	637	652	707	722	737	752	807	822	837	852	907
2,1	Sídliako ČSM	355	409	424	439	454	509	524	539	554	609	624	639	654	709	724	739	754	809	824	839	854	909
2,5	Kopánka, III. ZDS	357	410	425	440	455	510	525	540	555	610	625	640	655	710	725	740	755	810	825	840	855	910
3,3	pr Kopánka, nám.UT	358	412	427	442	457	512	527	542	557	612	627	642	657	712	727	742	757	812	827	842	857	912

Pokračovanie

km	ČSAD Bratislava, n.p.	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78	80
0	od žel. stanica	915	930	945	1000	1015	1030	1045	1100	1115	1130	1145	1200	1215	1230	1245	1300	1315	1330
0,4	Engelsova ul.	918	933	948	1003	1018	1033	1048	1103	1118	1133	1148	1203	1218	1233	1248	1303	1318	1333
0,9	Gottwaldovo nám.	920	935	950	1005	1020	1035	1050	1105	1120	1135	1150	1205	1220	1235	1250	1305	1320	1335
1,3	Zelený križok	922	937	952	1007	1022	1037	1052	1107	1122	1137	1152	1207	1222	1237	1252	1307	1322	1337
2,1	Sídliako ČSM	924	939	954	1009	1024	1039	1054	1109	1124	1139	1154	1209	1224	1239	1254	1309	1324	1339
2,5	Kopánka, III. ZDS	925	940	955	1010	1025	1040	1055	1110	1125	1140	1155	1210	1225	1240	1255	1310	1325	1340
3,3	pr Kopánka, nám.UT	927	942	957	1012	1027	1042	1057	1112	1127	1142	1157	1212	1227	1242	1257	1312	1327	1342

Pokračovanie

km	ČSAD Bratislava, n.p.	82	84	86	88	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110	112	114	116
0	od žel. stanica	1345	1400	1415	1430	1445	1500	1515	1530	1545	1600	1615	1630	1645	1700	1715	1730	1745	1800
0,4	Engelsova ul.	1346	1403	1418	1433	1448	1503	1518	1533	1548	1603	1618	1633	1648	1703	1718	1733	1748	1803
0,9	Gottwaldovo nám.	1350	1405	1420	1435	1450	1505	1520	1535	1550	1605	1620	1635	1650	1705	1720	1735	1750	1805
1,3	Zelený križok	1352	1407	1422	1437	1452	1507	1522	1537	1552	1607	1622	1637	1652	1707	1722	1737	1752	1807
2,1	Sídliako ČSM	1354	1409	1424	1439	1454	1509	1524	1539	1554	1609	1624	1639	1654	1709	1724	1739	1754	1809
2,5	Kopánka, III. ZDS	1355	1410	1425	1440	1455	1510	1525	1540	1555	1610	1625	1640	1655	1710	1725	1740	1755	1810
3,3	pr Kopánka, nám. UT	1357	1412	1427	1442	1457	1512	1527	1542	1557	1612	1627	1642	1657	1712	1727	1742	1757	1812

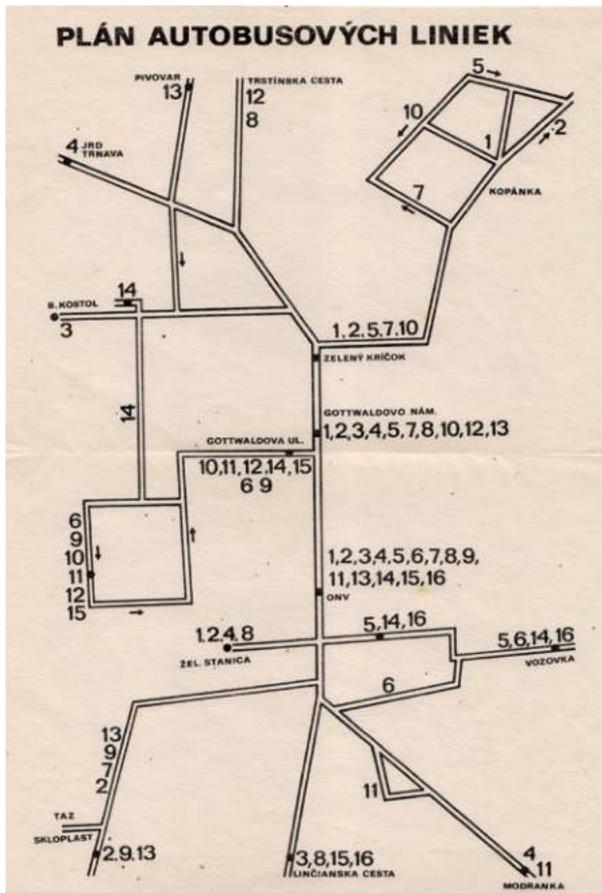
Vyvetlivky: b - premáva v pracovných dňoch pondelok až piatok a v sobotu, ak táto nie je štátom uznaným sviatkom
X - premáva v pracovných dňoch pondelok až piatok a v štátom určené pracovné soboty a nedeľa

možnosť cestovať do cieľa svojej cesty pokiaľ možno bez prestupu. Prispôbená tomu bola aj jednotná neprestupná tarifa cestovného pre celú sieť liniek mestskej dopravy, v rámci ktorej bežný cestovný lístok na jednu cestu stál 1 Kčs. Deti vo veku od 6 do 10 rokov a vojaci základnej vojenskej služby sa prepravovali za 50 % bežného cestovného, t.j. za 0,50 Kčs. Deti do 6 rokov sa prepravovali bezplatne, ak sa pre nich nežiadalo miesto na sedenie. Mesačný cestovný lístok na jednu linku stál 35 Kčs, celosieťový mesačný lístok stál 65 Kčs.³⁷

37 Cestovný poriadok mestskej dopravy v Trnave platný od 1.1.1977.

Sieť autobusových liniek mestskej dopravy v roku 1977.

Zdroj: Cestovný poriadok mestskej dopravy v Trnave platný od 1.1.1977



Cestovný lístok z 80. rokov 20. storočia používaný v rámci systému mechanizovaného odbavovania cestujúcich. Zdroj: zbierka Mgr. Michala Jajcája

V roku 1978 bola upravená trasa liniek mestskej dopravy v Modranke. Linky č. 4 a 11 začali obsluhovať obec Modranka jednosmerne, pričom spoje idúce do centra mesta boli presmerované na tzv. diaľničný privádzáč (cesta I/51).

S cieľom urýchliť nastupovanie cestujúcich do autobusov bol na začiatku októbra 1978 v Trnave zavedený systém tzv. mechanizovaného odbavovania cestujúcich (MOC) s využitím manuálnych označovačov cestovných lístkov, ktoré si cestujúci zakúpili pred nástupom do vozidla.

Počiatkové problémy s predajom cestovných lístkov v obchodnej sieti vyriešilo aj postupné inštalovanie predajných automatov značky MERO-NA na frekventovaných autobusových zastávkach.³⁸ Kým v roku 1979 sa v meste používali 4 predajné automaty na cestovné lístky, v roku 1989 ich už v meste slúžilo 37 kusov.³⁹

³⁸ Trnavský hlas, 1978.

³⁹ Ročný rozbor výsledkov hospodárskej činnosti na rok 1979, MsNV Trnava, Marec 1980; Ročný rozbor výsledkov hospodárskej činnosti na rok 1989, MsNV Trnava, Marec 1990.

Autobusové lístky nemáme...

Právepodobne s vetou, ktorú sme si zvolili za titulok článku, sa cestujúci, využívajúci služby mestskej autobusovej dopravy v Trnave, stretli v ostatných dňoch často. Každé nová vec si vyžaduje vždy určitý čas, kým sa stane všednou a nekomplikovanou. A tak je to aj s predajom a používaním nových cestovných lístkov. Niektoré problémy, ktoré sa vyskytli okolo cestovania trnavskými mestskými linkami, chceme v spolupráci s ČSAD v Trnave riešiť aj my v našom týždenníku. V mnohom ste k tomu prispeli aj vy, prostredníctvom vašich pripomienok a postrehov, ktoré sme adresovali Klementovi Bohunickému, referentovi osobnej dopravy ČSAD v Trnave.

Sťažnosti sa predovšetkým dotýkajú mestskej siete a nevhodného umiestnenia predaja cestovných lístkov. Pracovníci ČSAD sa predaj snažili zabezpečiť v stánkoch PNS. Avšak Krajská správa spojov takéto riešenie neschválila. Nielen v našom okresnom meste. Preto na ČSAD hľadali iné možnosti. A tak sa lístky dostali do pohostinstiev a reštaurácií... I keď nie všade, pretože trnavskí jednotári odmietli vo svojich zariadeniach lístky

predávať. Preto aj v okrajových mestských štvrtiach, kde sú pohostinstvá Jednoty, je predaj sťažený a zabezpečujú si ho v nich, tak ako aj v niekoľkých stánkoch PNS, pracovníci ČSAD v Trnave. Oproti tomu trnavský ZDROJ cestujúcej verejnosti ochotne vyšiel v ústrety.

Pre informovanosť verejnosti spravili pracovníci ČSAD v Trnave dost. Miesta predaja označili informačnými tabuľkami. Informácie podávajú aj pokyny pre cestujúcich vyvesené v každom autobuse. V pondelok 2. októbra v každom autobuse predával lístky pracovník ČSAD. Pokyny pre cestujúcich boli niekoľkokrát vyhlásené v mestskom rozhlas. Situácia s lístkami sa v najbližších dňoch zlepšiť daním do prevádzky automatov na ich predaj pri Evanjelickom dome a pri Divadle pre deti a mládež. Ich sieť sa po čase rozšíri.

Pracovníci ČSAD nás ubezpečili, že vynaložia všetky sily na skoré odstránenie spomínaných rušivých momentov. Žiadajú však cestujúcich, aby nepoškodzovali dierkovače lístkov vhadzovaním drobných mincí a aby sa cestujúci vlastnícami mesačne lístky preukazovali nimi ostatným cestujúcim.

I. Karel

OPĀĤ K CESTOVNÝM LÍSTKOM

Zdroj: Trnavský hlas, 1978



V čísle 41 sme v článku pod titulkom „Autobusové lístky nemáme...“ okrem iného uviedli: „A tak sa lístky dostali do pohostinstiev a

reštaurácií... I keď nie všade, pretože trnavskí jednotári odmietli vo svojich zariadeniach lístky predávať. Preto aj v okrajových mestských štvrtiach, kde sú pohostinstvá Jednoty, je predaj sťažený...“ Trnavskí jednotári na to reagovali a podpredseda Jednoty SD v Trnave Vladimír Bránsky nám zaslal stanovisko k problematike predaja autobusových lístkov v ich zariadeniach, z ktorého citujeme:

— Od 1. októbra 1978 sa zaviedol predaj bločkových cestovných lístkov, avšak iba 4. septembra zástupca riaditeľa ČSAD v Trnave priniesol na Jednotu návrh dohody, v ktorej ČSAD požadovali zálohu vo výške 63 tisíc Kčs na predávanie lístky, aby Jednota na ČSAD hlásila požiadavky na cestovné lístky, aby Jednota dvakrát mesačne zúčtovala s ČSAD lístky a vždy prvého hlásila výšku tržieb, pričom ČSAD bude len fakturovať a inkasovať od Jednoty, prípadne dostávať lístky. Dňa 15. 9. 1978 bol ČSAD zaslaný protinávrh dohody s tým, že Jednota súhlasí s tým, aby lístky predávali jej závody reštauračného stravovania v Bielom Kostole, v Modranke, v Hrnčiarovciach a v reštaurácii Spartak v Trnave. ČSAD v Trnave si mala urobiť zmluvu priamo s vedúcim spomínaných závodov, s nimi zúčtovať a im platiť päťpercentnú odmenu za predaj. To sa, pravda, zástupcom ČSAD nepáčilo, pretože, — ako sa vyjadrili — nemajú na to mzdové fondy. No a Jednota má? V Jednote má ísť predaj lístkov na vrub miezd ostatných pracovníkov, nehovoriac o ďalších problémoch?

Prepravnú kapacitu na veľmi vyťažených spojoch koncom 70. rokov 20. storočia, podobne ako v iných mestách, zvýšili prvé kľbové autobusy typu Ikarus 280.08 maďarskej výroby (ľudovo prezývané „čabajka“ alebo „harmonika“) známe svojou jednoduchou a na údržbu nenáročnou konštrukciou, vďaka ktorej ich bolo možné prevádzkovať ešte mnoho rokov po skončení ich životnosti. U cestujúcej verejnosti a obyvateľov mesta však neboli príliš obľúbené pre vysokú hlučnosť, nadmernú dymivosť

motorov a v neposlednom rade i vyššiu úroveň podlahy v porovnaní s autobusmi značky Karosa, čo komplikovalo nastupovanie najmä starším, menej mobilným cestujúcim.

**Veľkokapacitný
autobus typu Ikarus
280.08/A
(ŠPZ: TTA 15-87).
Foto: Mgr. Michal Jajčaj**



Na prelome 70. a 80. rokov 20. storočia sa rozvoj siete liniek trnavskej mestskej dopravy dotýkal najmä severovýchodnej a východnej časti mesta, v dôsledku výstavby nových sídlisk Družba, Vodáreň a Zátvra na území uvoľnenom po zrušení bývalých trnavských tehelní. Postupné zmeny v organizácii mestskej dopravy je v tomto období možné sledovať prostredníctvom pravidelných aktualít uverejnených v dobovej tlači.⁴⁰

KORUNY ROVNAKÉ SÚ, ALE...!

„Varí nie je koruna v Bratislave rovnaká ako v Trnave?“ Takto sa bránila pred revízorom v autobuse trnavskej mestskej dopravy žena, ktorá cestovala na lístok pre bratislavskú hromadnú dopravu. Priestupok si nechcela priznať ani vtedy, keď jej revízor vysvetľoval, že je to tak, ako keby kúpila tovar v potravinách. Zdroja a chcela ho zaplatiť v predajni jednoty. Veď — pre po-

rovnanie s argumentáciou občianky — v obidvoch by platila rovnakou korunou a obidve sú predajne potravín.

Mestská hromadnú dopravu v Bratislave zabezpečuje Dopravný podnik mesta Bratislavy, mestská doprava v Trnave patrí zasa ČSAD, závodu 814. Teda ide o dva odlišné závody, aj keď s rovnakým poslaním. Ale s dvomi „pekliadnicami“. —MP—

Zdroj: Trnavský
hlas, 1979

FÚRIA A REVÍZORI

Zdroj: Trnavský
hlas, 1978

Každý deň, i cez soboty a nedele, si musia robiť svoju robotu. V dvojici či trojici precestujú celú svoju prácu v autobusoch mestskej hromadnej dopravy. Reč je o „revízoroch“ ČSAD. Ich práca je ťažká a náročná. Ťažšia o to, že je medzi nami ešte dosť ľudí, ktorí zneužívajú nový lístkový systém v hromadnej mestskej doprave, pozorajú na nich krivým okom. Často samotní rodičia svoje deti už od útlého veku vedú k tomu, aby sa naučili obchádzať predpisy. Nie raz sa stalo, že kontrolóri našli prváčika na ceste do školy v autobuse s ne predierkovaným lístkom. Na otázku: prečo — odpovedalo dieťa spravidla: „Mám čas. Predierkujem si lístok, až keď príde revízor“. Z ďalšieho rozhovoru vysvitne, že takéto ponaučenie dostane dieťa od svojej mamky.

Sú i horšie prípady, keď kontrolóri musia za svoj zásah proti čiernemu pasažierovi počúvať nadávky a osočovanie zo strany cestujúcich. Ba musia čeliť i fyzickému napadnutiu. Dvomi kontrolórom ČSAD v Trnave sa taký prípad stal celkom nedávno, 21. septembra.

Nastúpili do autobusu. S nimi

vstúpila do vozidla i mladá pani. V ruke lístok. Predierkovala si ho. Kontrolór si však všimol, že má lístok nesprávny, z bratislavskej dopravy. Upozornil na túto skutočnosť cestujúcu ešte skôr, ako sa legitimoval služobným odznakom. Mladá pani sa aj pozrela do svojej peňaženky, v ktorej mala platné lístky, ale potom sa rozhodla inak. — A čo, — vyhlásila, — koruna ako koruna —.

Taká odpoveď však nebola namieste. Kontrolór vytiahol služobný odznak i s preukazom a predstúpil sa. Žiadal od cestujúcej pokutu. Do tej akoby vbehla fúria. Vrhla sa na kontrolóra, šklbala mu košeľu, kopalala, nadávala, hrešila. Celou cestou na konečnú tratu i späť. „Dáma“, sa však nechcela legitimovať nechcela ani platiť. Preto boli nútení privolať na pomoc bezpečnosť. Ťažko si s ňou poradili piati chlapi. Celý prípad bude mať iste dohru na iných miestach. Je však názorným príkladom „čudného“, a to je veľmi jemné slovo, postoja niektorých cestujúcich k svojim povinnostiam i povinnostiam pracovníkov kontroly z ČSAD.

— R —

OD 1. FEBRUÁRA ZMENY V MESTSKEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVE

Nová linka

TRNAVA (Hlas) — Ako nás informoval samostatný referent osobnej dopravy ČSAD v Trnave Klement Bohunický, od 1. februára t. r. bude slúžiť Trnavčanom ďalšia, už sedemnásť linka mestskej autobusovej

dopravy. Povedie zo sídliska Vodáreň cez Hlbokú cestu na sídlisko Linčianska. Jej otvorenie však závisí od iniciatívy mestského národného výboru, ktorý v súčinnosti s Technickými službami mesta Trnavy a okresnou správou ciest musí do tohto dňa vybudovať zastávky na Hlbokej (pre sídlisko Družba) a jeden odstavňý pás pri Vodárni. Prvý spoj „sedemnásťky“ pôjde o 5,15, posledný o 19. hodine.

Zároveň, na základe pripomienok občanov z Vozovky a Linčianskej, sa mení trasa linky č. 16. Od 1. februára aj tieto autobusy budú mať zastávku pri železničnej stanici, z toho dôvodu sa však zruší zastávka na Záhradníckej ulici.

Zdroj: Trnavský
hlas, 1979

Od 1. februára 1979 bola dopravná obsluha v tejto oblasti zabezpečená novou linkou č. 17, ktorej spoje premávali z Linčianskej cesty cez Hlbokú cestu (sídlisko Družba) na Okružnú ul. (Sídlisko Vodáreň). Vozidlový park MHD v roku 1980 tvorilo 30 autobusov Karosa ŠM 11 a tri kĺbové vozidlá značky Ikarus 280.⁴¹

40 Trnavský hlas, 1979–1983.

41 Martinko, P.: Trolejbusom z Trnavy do Jaslovských Bohuníc? Vízia 1982 in Novinky z radnice, 7/2022.

**Cestovný lístok
používaný
zamestnancami
ČSAD
na kontrolné účely.**
*Zdroj: zbierka
Mgr. Michala Jajcája*



Na posilnenie dopravy v špičkách pracovných dní vznikla od 4. januára 1981 linka č. 18 premávajúca medzi Kopánkou a Linčianskou cestou. V máji 1981 bola po vybudovanej Spartakovskej ulici a Ul. Mladej gardy (Ul. V. Clementisa) zavedená nová linka č. 19 spájajúca stále sa rozrastajúce sídlisko Družba s Trstínskou cestou. Na Spartakovskú ulicu boli presmerované aj linky obsluhujúce Vozovku, ktoré doposiaľ premávali po Bernolákovej ulici. Linka č. 17 bola z Hlbokej ulice presmerovaná a po novom premávala cez centrum mesta po Ul. SNP (Hospodárska ul.) a Radlinského ul. V roku 1981 vznikla tiež linka č. 20 premávajúca z Družby k TAZ II. (Strojárska ul.).

Dňa 7.3.1983 bola zavedená linka č. 21 vzájomne spájajúca sídliská Družba a Prednádražie. V roku 1983 premávalo na území mesta 21 liniek MHD, na ktorých bolo prostredníctvom 27 autobusov vykonávaných v pracovných dňoch spolu 1013 spojov, ktoré spolu prepravili 15 914 521 osôb.⁴²

V tomto roku sa v uliciach Trnavy začínajú objavovať aj nové československé autobusy s hranatou karosériou typu Karosa B 731 s automatickou prevodovkou a motorom umiestneným v zadnej časti autobusu, ktoré spolu s obdobným typom Karosa B 732 s manuálnou prevodovkou najneskôr do roku 1989 nahradili všetky staršie vozidlá typu Karosa ŠM 11. Umiest-

**Autobus Karosa
B731.00
(ŠPZ: TT 87-62)
na konečnej
zastávke na sídlisku
Linčianska.**
Foto: Peter Balog



⁴² Ročný rozbor výsledkov hospodárskej činnosti za rok 1983, Mestský národný výbor v Trnave, 3/1984.

Zlodejmi sú vandali

Zlodej korún. Tak neraz nahneváný občan nazve automat na predaj cestovných lístkov. Peniaz zhlitne, lístok nevydá. Niektorí vhadia aj ďalšie koruny, mysliac si, že prvá minca sa zasekla. Nezriedka počúť bormzenie na adresu ČSAD „vyinkasujú peniaze, zostanú im aj lístky“. Takéto slová si nie raz vypočujú i zamestnanci dopravného závodu v Trnave.

Slová nezaslúženej kritiky. Lebo skutočný vinník zostáva skrytý. Je ním nezodpovedný špekulant, ktorý skúšal, či sa automat nedá oklamať obyčajným plieškom. On nepochodí, ale automat, ktorý nie je uspôsobený na falošné platidlá, zostane pokazený.

Kontrolóri sa takmer denne v autobusoch mestskej dopravy stretávajú s cestujúcimi, ktorí sa vyhovávajú, že sú bez lístka preto, lebo si ho nemohli kúpiť v najbližšom automate pri zastávke. No ani takéto výhovorka nezachráni občana pred zaplatením pokuty. Veď si porovnajme. Keď občan nedostane tovar v jednej predajni, navštívi ďalšiu, kým ho nezíska. Preto sa takto nespráva aj pri kupovaní lístka, ktorý jediný ho oprávňuje k vstupu do autobusu? Veď okrem automatov, predávajú v Trnave lístky ešte v deväťdesiatich ďalších obchodných zariadeniach. Automaty ponúkajú statočným občanom možnosť posúdiť v každej dennej či nočnej hodine. Sú majetkom nás všetkých. Žiaľ, práve na ne sa

často upriamuje záujem vandalov, naplnených chorobnou túžbou po nezmyselnom ničení. Nazdávam sa, že by mali byť viac chránené i širokou kontrolou verejnosti. **MP** —

Odkedy premáva medzi Kopánkou a Liničianskou autobus číslo 18, vozí sa v ňom okrem cestujúcich na palubnej doske autobusu Rumpel — figúrka známa najmä deťom z ich obľúbených Večerníčkov. Ak odbočí autobus doľava, Rumpel žmurká ľavým očkom, ak doprava, pravým. Rumpel sa tak stal každodenným neodmysliteľným cestujúcim môjho syna.

Kým doneďdva bol problém dostať ráno syna z postele a potom z domu, teraz mu stačí povedať: „Ponáhľajte sa, lebo nestihneme Rumpľový autobus“. Netrpezlivo si obáva topánky, obleka bundičku a cestou na zastávku ma ešte súri.

Rumpľový autobus

V jedno ráno autobus číslo 18 prišiel ako obyčajne, Rumpľa však nebolo. Ani na druhé ráno, ani na ďalšie. „Kam sa podiel Rumpel?“ vŕtalo môjmu synovi v hlave. A keď jeho neodbytné otázky nemali konca—kraja, nezostalo mi nič iné, len sa na to opýtať šoféra. A tak som sa dozvedela, že autobus s cestujúcim Rumpľom sa pokazil a nahradili ho iným, pravdaže, bez tejto „ozdoby“.

Čo bolo pre mňa úplne jasné, synovi sa zdalo nepochopiteľné. Tak ako predtým, zasa odmietal ráno vstávať, obliekať sa a ponáhľať. Vraj naoč, keď Rumpľový autobus aj tak nepŕjde. Takto to trvalo asi dva týždne.

Teraz je opäť všetko v poriadku. Každé ráno nás víta žmurkajúci Rumpel, syn sa zdraví už nielen s ním, ale aj so šoférom. Ten asi nevie, že svojou vynaliezavosťou mi pomohol odstrániť raňajšie mrzutosti s mojou ratolestou. A pravdepodobne aj viacerým rodičom.

— žň —

Zdroj: Trnavský hlas, 1983

Zdroj: Kultúra
a život Trnavy, 1981

Zdroj: Trnavský
hlas, 1984



Posledný autobus

Celosvetový trend vyluky dopravy zo stredu mesta neobišiel ani Trnavu. Ulica Februárového výfazu sa začala meniť na pešiu zónu. Posledný autobus mestskej hromadnej dopravy prešiel tadiaľ 11. apríla na pravé popoludnie. Historický okamih zvečnil náš fotoreportér Róbert Selický.



Autobus Karosa ŠM 11 na linke č. 1 pri starej budove trnavskej železničnej stanice v roku 1985. Zdroj: Stanislav Božík

Nastupovať či nenastupovať?

Už niekoľko týždňov jazdia v Trnave autobusy MHD s novým označením na dverách: na predných je nápis LEN VÝSTUP, na stredných a zadných dverách je nápis NÁSTUP. Aj VÝSTUP. Nevieť, či nápad to bol a či sa uskutočnil len v našom meste. V každom prípade (a nebudem sama) ho považujem za nedomyšlený.

V mnohých krajinách na svete je vyhradené, ktoré dvere v prostriedkoch verejnej dopravy slúžia na nastupovanie a ktoré na vystupovanie. Príklady ktoré poznám však majú

všetky niečo spoločné: určité dvere sú LEN na vystupovanie a ďalšie dvere sú LEN na nastupovanie. V nedomyšlení tohoto, hlavného aj vidím nedostatok novinky v trnavskej MHD: keď už teda jednými dverami smieme len vystupovať, tými druhými by sme mali len nastupovať. (V mestách ZSSR sa napríklad nastupuje len cez zadné dvere, prednými dverami nastupujú matky s deťmi a starší ľudia, pričom na vystupovanie slúžia stredné dvere, v Taliansku je situácia podobná: nastupovanie cez predné a

zadné dvere, vystupovanie len cez stredné dvere). Tak sa určite nemôžu vytvárať kocúrkovské scény s dopoly preplnenými a odpoly prázdnyimi autobusmi, kde nikto nemá dôvod postupovať k ďalším dverám, nakoľko o dve-tri zastávky vystúpi kľudne tými istými dverami, ktorými pred chvíľou vošiel.

Bolo by dobre, keby zodpovední pracovníci MHD urobili nápravu v situácii, ktorá vyvoláva nespokojnosť všetkých cestujúcich — miadých aj tých skôr narodených. —ms—



Zdroj: Trnavský hlas, 1986

Nástup cestujúcich do vozidiel Karosa ŠM11 na Ul. SNP (Hospodárska ul.).

Zdroj: Archív fotografií a negatívov Západoslovenského múzea v Trnave

nenie motora do zadnej časti autobusu s prístupom cez otvárateľný kryt na zadnom čele značne zjednodušilo prístup k mnohým funkčným celkom pri údržbe a odstraňovaní porúch v teréne.

Významnou zmenou v histórii trnavskej mestskej autobusovej dopravy bolo presmerovanie všetkých autobusových liniek dovtedy premávajúcich po Ul. Februárového víťazstva (Hlavná ul.) na Ul. SNP (Hospodárska ul.) od 11. apríla 1984 v súvislosti so začatím prestavby centra mesta na pešiu zónu.⁴³ Od 1.7.1986 bola mestska doprava presmerovaná z Leninovej ul. (Ul. A. Žarnova) pri nemocnici na Dohnányho ul.

V prvom polroku 1986 bol nástup do autobusov mestskej dopravy cez predné dvere obmedzený len pre cestujúcich s ťažkým zdravotným postihnutím. Ostatní cestujúci mohli predné dvere využívať len na vystupovanie.

43 Trnavský hlas, 1984.

V roku 1986 bol po dlhom čase (predtým naposledy v roku 1977) opäť vydaný knižný cestovný poriadok⁴⁴ pre cestujúcu verejnosť, podľa ktorého boli trasy liniek mestskej dopravy k 15. 7. 1986 nasledovné:

Linka / Trasa

- 1 **Kopánka, Nám. UT** – Kukučínova ul. – Radlinského ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – **Žel. stanica**

- 2 **Kopánka, SOUE** – Radlinského ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – TAZ I. – TAZ II. – **Hrnčiarovce**

- 3 **Linčianska** – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Radlinského ul. – Zelený kríček – Ul. T. Vansovej – Kamenný mlyn – **Biely Kostol**

- 4 **Modranka** – Bulharská ul. – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Radlinského ul. – Zelený kríček – **Ružindolská ul., JRD**

- 5 **Zátvor, Ul. Kozmonautov** – Kukučínova ul. – Zelený kríček – Radlinského ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Kollárova ul. – Spartakovská ul. – ŽOS – **Vozovka, SPTŠ**

- 6 **Vozovka, SPTŠ** – Bernolákova ul. – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – **Prednádražie**

- 7 **Kopánka, Nám. UT** – Kukučínova ul. – Radlinského ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – TAZ I. – **TAZ II.**

- 8 **Linčianska** – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Radlinského ul. – Zelený kríček – Trstínska cesta – **Vlečka Nemečanka**

- 9 **Hrnčiarovce** – Skloplast – Gorkého ul. – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – **Prednádražie**

- 10 **Kopánka, Nám. UT** – Zelený kríček – Radlinského ul. – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – **Prednádražie**

- 11 **Modranka** – Bulharská ul. – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – **Prednádražie**

- 12 **Vlečka Nemečanka** – Trstínska cesta – Moyzesova ul. – Zelený kríček – Radlinského ul. – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – **Prednádražie**

- 13 **Hrnčiarovce** – Skloplast – Gorkého ul. – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Radlinského ul. – Ružindolská cesta – **Pivovar**

- 14 **Vozovka, SPTŠ** – Spartakovská ul. – Kollárova ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – Botanická ul. – **Ovocná ul.**

- 15 **Linčianska** – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – **Prednádražie**

- 16 **Linčianska** – Dohnányho ul. – železničná stanica – Kollárova ul. – Spartakovská ul. – **Vozovka, SPTŠ**

- 17 **Sídlisko Vodáreň** – Zelený kríček – Radlinského ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Kollárova ul. – ČSAD (Nitrianska ul.) – **Linčianska**

⁴⁴ Cestovný poriadok mestskej dopravy v Trnave s platnosťou od 15. 7. 1986, ČSAD Bratislava – DZ Trnava.

Linka / Trasa

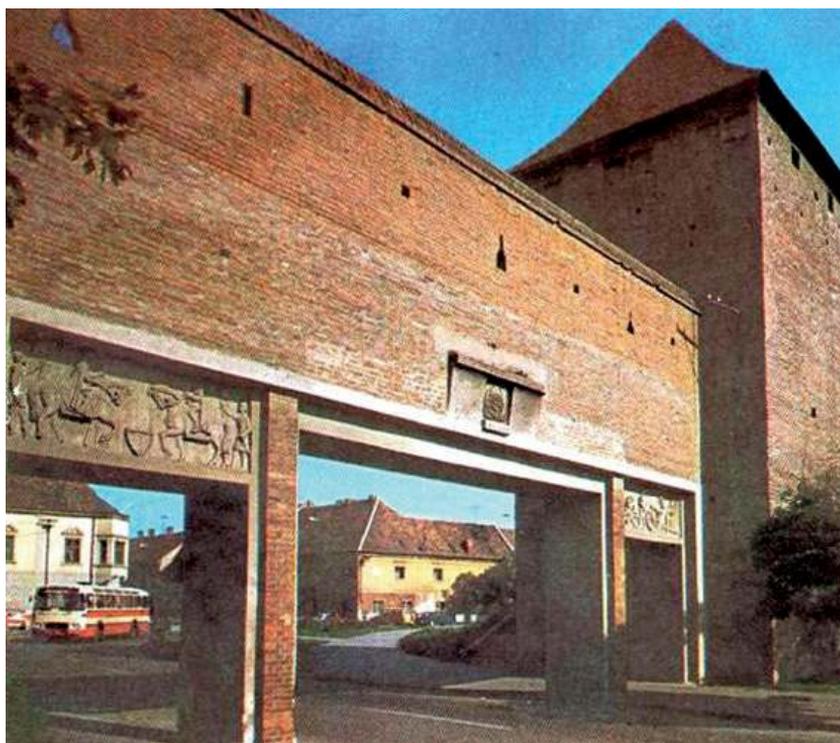
- 18 **Kopánka, Nám. UT** – Kukučínova ul. – Zelený kríček – Radlinského ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – **Linčianska**
- 19 **Sídliisko Družba** – Spartakovská ul. – Kollárova ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Radlinského ul. – Zelený Kríček – Ul. T. Vansovej – Trstínska cesta – **Vlečka Nemečanka**
- 20 **Sídliisko Družba** – Spartakovská ul. – Kollárova ul. – TAZ I. – **TAZ II.**
- 21 **Sídliisko Družba** – Spartakovská ul. – Kollárova ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Gottwaldova ul. (Študentská ul.) – **Prednádražie**

Na sídlisku Prednádražie linky mestskej dopravy premávali okružne z Gottwaldovej ul. (Študentská ul.) cez Ul. M. Uhra (Ul. Gejzu Dusíka), Tajovského ul. a Smetanovu ul. späť na Gottwaldovu ul. (Študentská ul.).

Linka č. 19 sídl. Družba–Vlečka Nemečanka

Sobota a nedeľa

km	ČSAD, n. p., Bratislava	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31
0	od Kamenný Mlýn																
1,2	Nový cintorín	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
1,7	T. Vansovej, žel. pr.	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
	Vlečka Nemečanka	5:50	6:02	7:41													
	Trstínska cesta	5:51	6:07	7:47													
	VUK	5:53	6:58	7:58													
	Moyzavová ul.	5:55	7:00	7:58											20:10	21:50	
2,1	Poligrafické závody	5:56	7:02	10:18	11:36	12:51	13:51	14:56	15:41	16:41	17:41	18:41	19:36	20:34	21:51		
2,7	ul. T. Vansovej, cint.	5:57	7:04	10:43	11:38	12:53	13:53	14:58	15:43	16:43	17:43	18:43	19:38	20:36	21:53		
3,3	Zelený kríček	5:59	7:06	10:45	11:40	12:55	13:55	15:00	15:45	16:45	17:45	18:45	19:40	20:38	21:55		
4,1	Radlinského ul.	6:01	7:09	7:58	10:47	11:42	12:57	13:57	14:52	15:47	16:47	17:47	18:52	20:57	21:56		
4,7	ul. SNP	6:03	7:11	7:59	10:48	11:44	12:59	13:59	14:54	15:49	16:49	17:49	18:54	20:59	21:58	22:55	
5,6	Kollárova ul.	6:05	7:10	8:00	10:51	11:46	12:41	13:41	14:36	15:31	16:31	17:31	18:41	19:36	21:04	22:00	22:59
6,3	Spartakovská ul.	6:07	7:11	8:01	10:52	11:47	12:43	13:43	14:38	15:33	16:33	17:33	18:43	19:38	21:06	22:02	23:01
6,8	Družba, Budovatel	6:09	7:13	8:04	10:55	11:50	12:45	13:45	14:40	15:35	16:35	17:35	18:45	19:40	21:08	22:04	23:03
7,1	pr sídl. Družba, otoč.	6:11	7:15	8:07	10:57	11:52	12:47	13:47	14:42	15:37	16:37	17:37	18:47	19:42	21:10	22:06	23:05



Víkendový cestovný poriadok linky č. 19 platný k 15. 7. 1986.

Zdroj: archív Michala Jajca

Autobus Karosa ŠM 11 prichádza po Radlinského ulici k Bernolákovej bráne.

Zdroj: archív Martina Šturdíka

Popod Bernolákovu bránu a po Jilemnického ulici (Štefánikova ul.) prestali linky mestskej dopravy premávať od 23. mája 1987. Ich trasa bola presunutá cez zvyšnú časť vtedajšej Ul. SNP (Hospodárska ul.) a cez vtedajšie Nám. Duklianskych hrdinov, dnes známe pod ľudovým označením „Zelený kričok“.



V roku 1988 bola v susedstve Trnavských automobilových závodov pre zamestnancov dochádzajúcich autobusmi vybudovaná nová autobusová stanica s nástupišťami pre linky prímestskej dopravy i pre linky trnavskej MHD. Nástupišťá tejto stanice, ktorá od 90. rokov 20. storočia postupne strácala svoj význam až napokon v 21. storočí úplne schádzala, boli vybavené prístreškami typu Slováport.

Zdroj: zbierka Martina Šturdíka

Dňa 2.5.1989 bola na sídlisku Družba otvorená nová poliklinika na Starohájskej ulici. Pre zabezpečenie dostatočnej dopravnej obsluhy tohto zdravotníckeho zariadenia, ktoré dodnes poskytuje služby obyvateľom celého mesta, boli upravené trasy liniek č. 14, 17 a 19 a neskôr zavedené aj špeciálne doplnkové linky s upravenou trasou a označením 2x, 3x, 5x, 17x, 19x, 20x a 21x⁴⁵. Nedostatok kĺbových autobusov v podnikoch ČSAD bol v tomto období okrem nákupu nových vozidiel vyriešený aj zakúpením ojazdených vozidiel typu Ikarus 280.00 s automatickou prevodovkou Praga 2M70, ktoré pôvodne slúžili v dopravnom podniku BKV v Budapešti. Tri vozidlá tohto typu boli v roku 1989 zaradené aj do vozidlového parku MHD v Trnave. Tieto vozidlá v Trnave jazdili v pôvodnom laku budapeštianskeho dopravcu v kombinácii modrej a sivej farby.

⁴⁵ Ročný rozbor výsledkov hospodárskej činnosti za rok 1989, Mestský národný výbor v Trnave, 3/1990.

5. Vývoj mestskej dopravy po delimitácii prevádzky do podniku ČSAD (1960–1990)



Vzácná snímka autobusu Ikarus 280.00 – ŠPZ: TTA 21-61, ktorý bol zakúpený ako ojazdený z Budapešti. Vozidlo je zvečnené na linke č. 21x na Ul. SNP (Hospodárska ul.).
Foto: Ing. Jan Horník



Autobus Karosa B732.20 – ŠPZ: TTA 11-56 prestávkuje v Bielom Kostole po svižnej jazde na linke č. 3. Foto: Mgr. Michal Jajčaj

6. Nerealizovaný projekt zavedenia trolejbusovej dopravy v Trnave

Obdobie 60. a prvej polovice 70. rokov 20. storočia nebolo pre rozvoj trolejbusovej dopravy na území bývalého Československa priaznivé. V kontexte vtedajších skúseností z miest, ktoré trolejbusovú dopravu prevádzkovali, vrátane Bratislavy, bol tento druh dopravy vnímaný odborníkmi i verejnosťou ako neefektívny, pomalý a nepružný. Vysoká poruchovosť trolejbusov i napájacích systémov trolejbusov spôsobovala značnú nespoľahlivosť mestskej hromadnej dopravy. Vtedajšie plány rozvoja MHD preto počítali s postupným útlmom tohto druhu dopravy, ktorý mal byť, najmä v menších mestách, nahradený autobusmi. S trolejbusovou dopravou sa uvažovalo len výnimočne, nanajvýš v kopcovitých oblastiach.⁴⁶

V druhej polovici 70. rokov 20. storočia sa však vnímanie tohto druhu dopravy začalo postupne meniť. Rastúce ceny sovietskej ropy v dôsledku svetovej ropnej krízy československú vládu prinútili zaoberať sa racionálnejším využívaním energií.⁴⁷ Československá vláda preto začiatkom 80. rokov 20. storočia stanovila pre ďalšie obdobie úlohu ekologizácie verejnej hromadnej dopravy, a to železničnej ako aj mestskej hromadnej dopravy.

Realizácia tejto úlohy predpokladala zabezpečiť projekty, stavebné kapacity, výrobu a dodávku vozidiel, výrobu a dodávku technológie pre meniarne, výrobu káblov, stožiarov trakčného vedenia a pod. Základným podkladom, ktorý definoval rozsah prác a dodávok, bola štúdia Výskumného ústavu dopravného v Prahe, ktorá pre Slovensko v segmente MHD navrhovala realizovať rozvoj električkovej dopravy v Bratislave a Košiciach a rozvoj trolejbusovej dopravy vo forme výstavby a jej zavedenia v mestách Banská Bystrica, Žilina, Nitra, Trnava, Trenčín, Martin, Vysoké Tatry a v Bardejovských kúpeľoch. Napriek tomu, že by prvotné

46 Kavacký, M. a kol.: Trolejbusy v Bratislave (1909–2019), TechTrend, s. r. o., Bratislava, 2019, str. 71–72.

47 Kavacký, M. a kol.: Trolejbusy v Bratislave (1909–2019), TechTrend, s. r. o., Bratislava, 2019, str. 109.

48 Martinko, P.: Trnava trolejbusová? Pred tridsiatimi rokmi sme od nej nemali ďaleko in Novinky z radnice, 7–8/2021.

náklady na výstavbu takéhoto typu dopravy boli vysoké, výrazne by to prispelo k lacnejšej prevádzke a väčšej ekologizácii.⁴⁸

Návrh rozvoja trolejbusovej dopravy vo vybraných mestách ČSSR z roku 1982 zaradil Trnavu do skupiny miest s podmienenou pripravenosťou na zavedenie trolejbusovej dopravy, čo znamenalo, že pred zavedením trolejbusov bude potrebné vynaložiť značné investície do modernizácie a prestavby komunikačnej siete mesta. Predbežný návrh uvažoval s vybudovaním základnej siete mestských trolejbusov v nasledovnom rozsahu:

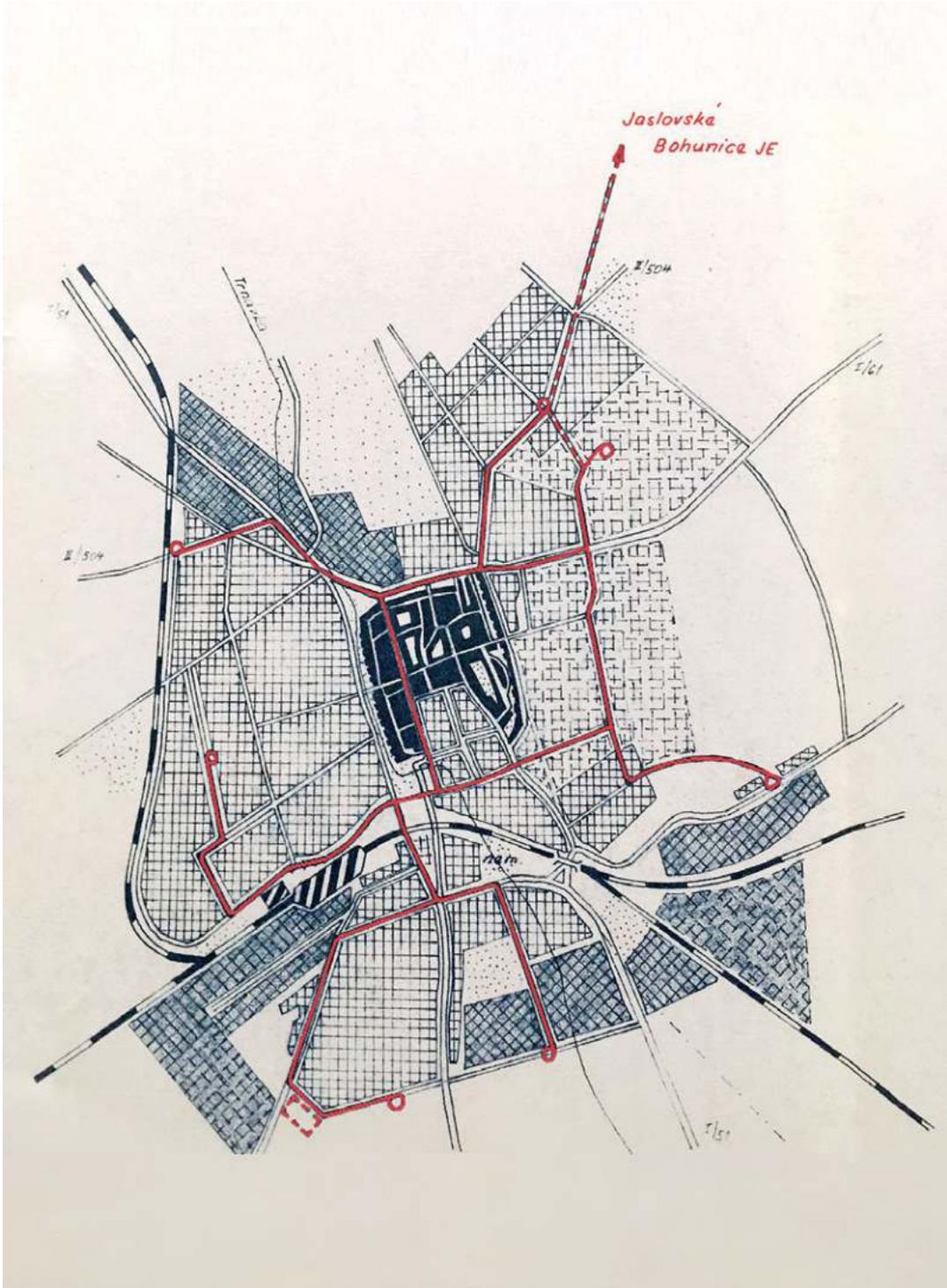
Linka / Trasa	Dĺžka	Interval počas dopravnej špičky	Počet vozidiel počas dopravnej špičky (Škoda 14Tr)
1 Pedagogická fakulta UK ⁴⁹ – železničná stanica – Ul. Februárového víťazstva (Hlavná ul.) – Ul. Československej brigády (Rybničková ul.) – Kopánka	5 200 m	6 – 7 min.	6
2 Tulipán – Dohnányho ul. – Kollárova ul. – Družba – Vodáreň – Zátvor	5 800 m	5 min.	8
3 Šmeralova ul. (Bulharská ul.) – Dohnányho ul. – Ul. Februárového víťazstva (Hlavná ul.) – Výskumný ústav kukurice ⁵⁰ – Biely Kostol	4 300 m	6 min.	5
4 Stredná poľnohospodárska technická škola ⁵¹ – Sasinkova ul. – Kollárova ul. – Ul. Februárového víťazstva (Hlavná ul.) – Ul. Československej brigády (Rybničková ul.) – Vodáreň – Zátvor	5 700 m	10 min.	4
Spolu	21 000 m		23

Návrh základnej siete mestských trolejbusov bol plánovaný na obdobie 9. päťročnice (roky 1990–1995), nakoľko skoršia realizácia vzhľadom na potrebné úpravy komunikácií nebola možná. Navrhované bolo variantné trasovanie trolejbusových liniek cez centrum mesta, pričom preferovaný variant ich vedenia priamo cez historické centrum (po Hlavnej

49 Pedagogická fakulta UK v predmetnom období sídlila v budove dnešnej Materiálovotechnologickej fakulty STU na Ul. arm. gen. L. Svobodu (Ul. J. Bottu). Konečná zastávka trolejbusovej linky sa však podľa schémy uvedenej v štúdiu z roku 1982 mala nachádzať na Botanickej ul., t.j. na opačnej strane areálu Pedagogickej fakulty UK.

50 Výskumný ústav kukurice sídlil v priestore dnešného nákupného centra pri križovatke Ružindolskej ul. a Trstínskej cesty.

51 dnes Stredná odborná škola poľnohospodárstva a služieb na vidieku so sídlom na Zavorskej ul.



Návrh siete trolejbusov v Trnave podľa štúdie z roku 1982. Prerušovanou čiarou je označená medzimestská trať do JE Jaslovské Bohunice.
Zdroj: Archív Výskumného ústavu dopravného v Žiline

ulici) bolo možné nahradit ich trasovaním po dnešnej Hospodárskej ulici, prípadne po uliciach Halenárska a Hollého. Pre vnútromestskú prevádzku siete trolejbusov v dĺžke 17 km sa uvažovalo s využitím 30 kusov vozidiel štandardnej dĺžky. Predbežné finančné náklady na zavedenie trolejbusov boli vyčíslené v hodnote 114 miliónov Kčs.

Veľmi zaujímavou skutočnosťou tiež je, že návrh z roku 1982 zahŕňal aj výstavbu medzimestskej trolejbusovej trate v úseku Trnava – Špačince – Jaslovské Bohunice, ktorá mala slúžiť na prepravu 2500 zamestnancov atómovej elektrárne medzi Trnavou, blokmi elektrárne V1, V2 a Výskumným ústavom jadrových elektrární.⁵² Medzimestská trať s dĺžkou približne 13 kilometrov mala byť obsluhovaná dvoma linkami, jednou zo sídliska Družba cez Zátvor a druhou zo sídliska Prednádražie cez centrum mesta. Sprevádzkovaná mala byť už v 8. päťročnici (roky 1986–1990), teda ešte pred sprevádzkovaním mestskej trolejbusovej siete. Obsluhovať ju malo 20 kusov kĺbových trolejbusov, z ktorých časť sa mohla mimo dopravnej špičky využívať aj na mestskej trolejbusovej sieti. Uvažovalo sa tiež s využitím trolejbusov na vnútroodnikovú dopravu v areáli samotnej elektrárne. Zaujímavosťou bolo tiež odporúčané zväznenie použitia alternatívneho dvojsystémového trolejbusu (napájanie vozidla z trolejového vedenia a prostredníctvom dieselového motora alebo batérií)⁵³ s cieľom úspory finančných nákladov pre budovanie 13 km dlhej trate a príslušného množstva meniarní. Predbežné finančné náklady na zavedenie medzimestskej trolejbusovej trate Trnava – Jaslovské Bohunice boli vyčíslené v hodnote 85 miliónov Kčs. Pokiaľ ide o prevádzkovateľa trolejbusovej dopravy, predpokladalo sa založenie samostatného dopravného podniku, ktorý by bol spoločný pre mesto Trnava a mesto Piešťany, kde sa tiež plánovalo zavedenie trolejbusovej dopravy s dvoma linkami po roku 1995.⁵⁴

Reálnym krokom vedúcim k výstavbe trolejbusovej siete v Trnave bolo vypracovanie projektovej dokumentácie, ktoré zabezpečoval rezort vnútra prostredníctvom príslušného projektového ústavu, ktorým bol Dopravoprojekt Bratislava. Príprava výstavby trolejbusovej siete v Trnave spočívala v spracovaní dopravno-inžinierskej dokumentácie a v spracovaní štúdie súboru stavieb. V rámci dopravno-inžinierskej dokumentácie sa realizoval dopravno-sociologický prieskum, teda prieskum vtedajšej osobnej a nákladnej dopravy, hromadnej dopravy, nemotorickej dopravy. Zisťovali a analyzovali sa zdroje, teda obývané časti a ciele (podniky, závody, školy, nemocnice) denných ciest obyvateľov mesta, počty obyvateľov ako potenciálnych cestujúcich, kvalita a stav komunikačného

52 v súčasnosti nesie názov Výskumný ústav jadrovej energetiky (VÚJE).

53 v danom období sa vozidlá tohto druhu v Československu nevyrábali, avšak boli už vo vývoji.

54 Martinko, P.: Trolejbusom z Trnavy do Jaslovských Bohuníc? Vízia 1982 in Novinky z radnice, 7/2022.

systému a jeho vhodnosti pre vedenie trolejbusov ako aj polohy zastávok. Výstupom bol návrh nových trás autobusov a trolejbusov, pričom tie, ktoré predpokladali najvyššie počty prepravených cestujúcich, boli navrhnuté na prevádzkovanie trolejbusovou dopravou ako nosný systém MHD. Ostatné trasy boli navrhnuté pre obsluhu autobusmi, ktoré mali tvoriť doplnkovú formu mestskej dopravy.⁵⁵

Linkové vedenie bolo navrhnuté tak, aby zostávalo nezmenené aj pri postupnom dobudovávaní trolejbusového systému. Vtedajší trnavský závod podniku ČSAD Bratislava, ako prevádzkovateľ MHD v Trnave, mal zmeniť vedenie autobusových liniek podľa odsúhlasenej koncepcie cieľového riešenia s tým, že po vybudovaní zariadení pre prevádzkovanie trolejbusov v jednotlivých etapách by boli autobusy postupne nahradené trolejbusmi.⁵⁶

Návrhy riešenia vyplývajúce z tejto dokumentácie bolo potrebné premietnuť aj do iných súvisiacich dokumentácií, a to hlavne do Generálneho dopravného plánu sídelného útvaru Trnava a nadväzného Smerného územného plánu sídelného útvaru Trnava. Podnetom pre vypracovanie týchto dokumentov bola veľmi zlá dopravná situácia v meste v druhej polovici 80. rokov 20. storočia. Obyvatelia sa sťažovali na vysokú nutnosť prestupovania, nedostatočné spojenie pri cestách do a zo zamestnania, na nesúlad cestovného poriadku MHD s grafikonom železničnej dopravy, nedostatočné spojenie obytných štvrtí s novou poliklinikou na Starohájskej ulici, sústavné meškania spojov a pod. Ambíciou mesta bolo zvýšenie počtu osôb prepravených MHD o 14 % a najazdených kilometrov vozidlami MHD o 19 %, zníženie počtu liniek z 26 na 12 ako aj skrátenie času a zvýšenie kultúry cestovania zavedením pravidelných a kratších intervalov medzi spojmi. Okamžitou pomocou pri riešení situácie v mestskej hromadnej doprave mal byť začiatkom 90. rokov 20. storočia návrh okamžitých opatrení MHD v Trnave. Do roku 1993 mala byť aplikovaná nová koncepcia autobusovej dopravy so zoptimalizovanými traťami a zastávkami, pričom v roku 1996 sa mali v trnavských uliciach objaviť prvé trolejbusy, ktoré ako súčasť trnavskej dopravy boli navrhované vo všetkých vtedy spracovávaných materiáloch.⁵⁷

Na základe prerokovanej dopravno-inžinierskej dokumentácie bol návrh Dopravoprojektom Bratislava ďalej rozpracovaný do Štúdie súboru stavieb. Cieľom tejto štúdie bolo navrhnuť stavebné riešenie a etapizáciu postupného uvádzania trolejbusovej siete do prevádzky. Štúdia sa zaoberala problematikou trolejového vedenia, napájania meniarní i trakčného ve-

55 Martinko, P.: Trnava trolejbusová? Pred tridsiatimi rokmi sme od nej nemali ďaleko in Novinky z radnice, 7–8/2021.

56 Martinko, P.: Trnava trolejbusová? Pred tridsiatimi rokmi sme od nej nemali ďaleko in Novinky z radnice, 7–8/2021.

57 Martinko, P.: Trnava trolejbusová? Pred tridsiatimi rokmi sme od nej nemali ďaleko in Novinky z radnice, 7–8/2021

denia (návrh napájacích úsekov), dispozičným a stavebným riešením meniarňí, umiestnením zastávok a sociálnych zariadení pre vodičov na konečných zastávkach, atď. Medzi dôležité aspekty patrilo aj technologické riešenie meniarňí na prevod striedavého prúdu 22 kV na jednosmerný prúd 750 V, umiestnenie a vybavenie vozovne trolejbusov, nároky kladené na vozidlový park (počet trolejbusov potrebných na prevádzku navrhnutých liniek vrátane prevádzkovej rezervy) ako aj odhad nákladov na jednotlivé stavby.⁵⁸

Vypracovaná dokumentácia predpokladala výstavbu siete trolejbusových tratí v dvoch etapách nasledovne:

1. etapa (začiatok výstavby: 1993, uvedenie do prevádzky: 1996)

Linka / Trasa	Dĺžka	Interval spojov
1 Prednádražie – Tajovského – Bedřicha Smetanu – Jána Bottu – Študentská – Hospodárska – Rybníková – Špačinská – Okružná – Veterná – Zátvor (SOŠ energetická)	5 900 m	6 min.
2 TAZ ⁵⁹ – Bratislavská – Nerudova – generála Goliana – Zelenečská – Dohnányho – železničná stanica – Kollárova – Spartakovská – Vladimíra Clementisa – Veterná – Zátvor (SOŠ energetická)	7 900 m 6 400 m	6 min. 12 min.
3 Prednádražie – Tajovského – Bedřicha Smetanu – Jána Bottu – Študentská – Andreja Hlinku – Dohnányho – Zelenečská – generála Goliana – Nerudova – Bratislavská – TAZ		
4 TAZ – Bratislavská – Nerudova – generála Goliana – Zelenečská – Dohnányho – železničná stanica – Kollárova – Spartakovská – Vladimíra Clementisa – Bučianska – Rybníková – Hospodárska – Študentská – Jána Bottu – Bedřicha Smetanu – Tajovského – Prednádražie	10 000 m	6 min.

Prevádzka navrhovaných liniek vyžadovala vybudovať v rámci prvej stavby celkom 12 754 m dvojstopového trolejového vedenia, 2 162 m jednostopového vedenia v areáli vozovne a 1 197 m v očkách trate na konci liniek. Súčasťou stavby bol návrh vybudovania napájacieho systému, pričom na základe energetických výpočtov boli meniarne situované v lokalitách ulíc Dohnányho a Veterná. Na každej konečnej linky boli navrhované pre vodičov sociálne zariadenia.

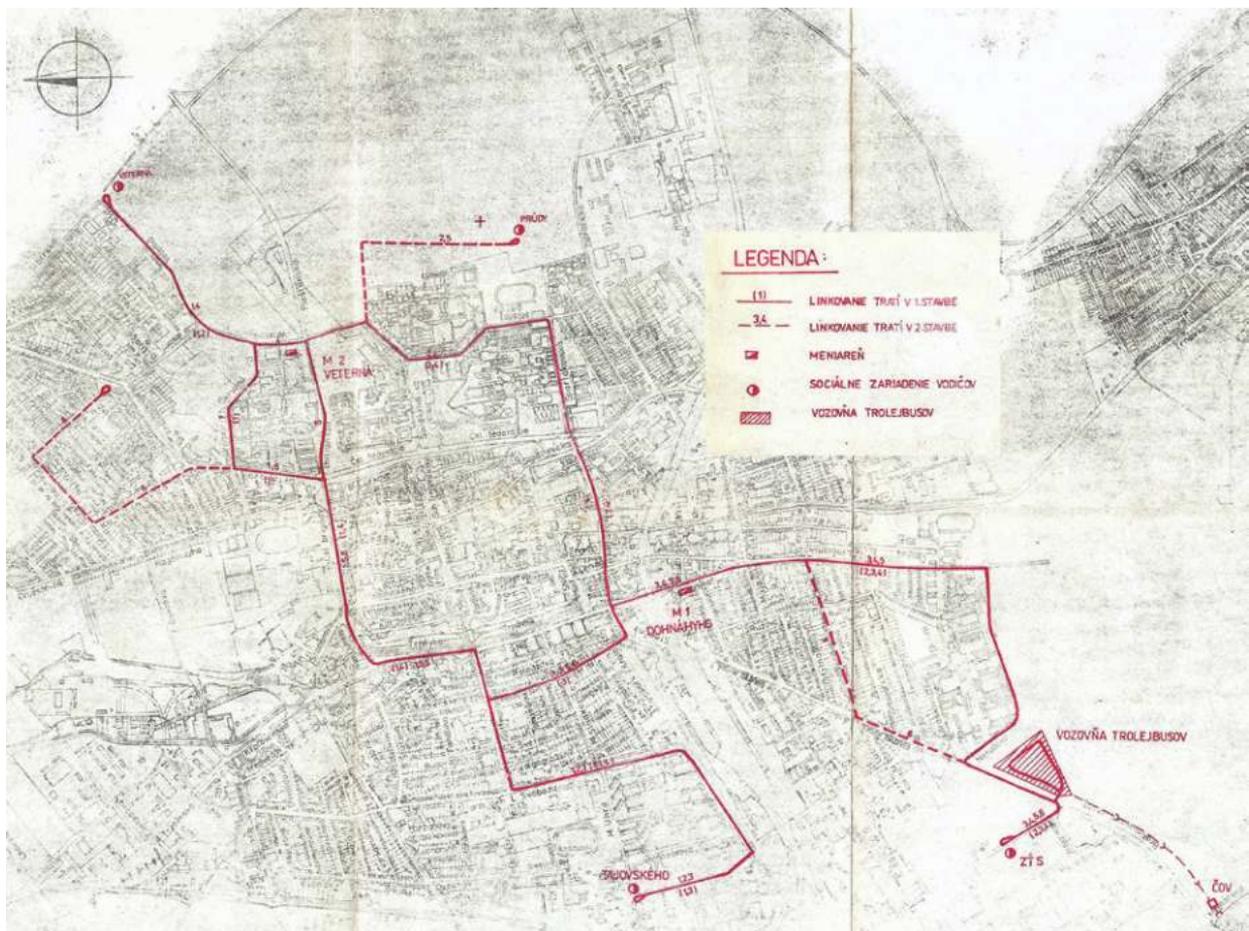
V druhej etape bolo navrhované dobudovať celkom 2 949 m dvojstopového trolejového vedenia a 521 m jednostopového vedenia v obrátkach

58 Martinko, P.: Trnava trolejbusová? Pred tridsiatimi rokmi sme od nej nemali ďaleko in Novinky z radnice, 7–8/2021

59 Trnavské automobilové závody; v dokumentácii označované ako ŽTS.

2. etapa (realizácia do roku 2010)

Linka / Trasa	Dĺžka
5 TAZ – Bratislavská – Nerudova – generála Goliana – Zelenečská – Dohnányho – železničná stanica – Andreja Hlinku – Študentská – Hospodárska – Rybníková – Bučianska – Vladimíra Clementisa – Družba (Teodora Tekela)	7 400 m
6 TAZ – Bratislavská – Gorkého – Zelenečská – Dohnányho – železničná stanica – Andreja Hlinku – Študentská – Hospodárska – Rybníková – Špačinská – Kukučínova – Slnečná – Jana Hlubíka – Kopánka (Nám. SUT)	7 800 m



Smerové a linkové vedenie trolejbusov – výsledný variant. Zadanie stavby. Plná čiara – trasy trolejbusov v I. stavbe. Prerušovaná čiara – trasy trolejbusov v II. stavbe.

Zdroj: Archív Dopravoprojekt Bratislava (Ing. Ivan Kačo)

na konci liniek. Po dokončení tejto etapy mala byť trnavská MHD obsluhovaná 6 trolejbusovými a 4 autobusovými linkami.⁶⁰

Štúdia súboru stavieb pôvodne navrhovala vedenie liniek cez centrálnu mestskú zónu. Stavoprojekt Trnava však v nadväznosti na vypracovanie nového územného plánu centrálnej mestskej zóny pripomienkami upozornil na možné problémy riešenia priestoru centrálnej pešej zóny, smerové pomery komunikácií, problémy s možným rozptyľovaním peších do námestia, ale aj na komplikáciu pri organizácii dopravy v centre mesta pri rekonštrukcii historických objektov. Navrhované trolejové vedenie v uliciach Radlinského a Štefánikova by narušilo urbanistické a individuálne hodnoty historického interiéru a koncept pešej zóny v rámci centrálnej mestskej zóny. Z toho dôvodu sa zvolila alternatíva vedenia trolejbusovej dopravy po tangentách tvoriacich vnútorný mestský okruh, teda bez prejazdu centrom mesta. Tiež pôvodne uvažované vedenie trate ulicami Halenárska – Dolné Bašty – Andreja Žarnova bolo po prerokovaní štúdie zmenené vedením po Kollárovej ulici.⁶¹

Pri výbere lokality vhodnej na umiestnenie vozovne trolejbusov bolo potrebné čo najviac rešpektovať návrhy vedenia liniek trolejbusovej dopravy tak, aby tzv. jalové kilometre⁶², ktoré musia trolejbusy najazdiť, boli čo najkratšie. Dispozičné a stavebné riešenie objektov vozovne a ich technologické vybavenie muselo zabezpečiť kapacity pre pravidelné prehliadky a opravy vozidiel, adekvátne počty garážových a vonkajších stojísk, umýváreň vozidiel, trafostanicu ako aj priestory potrebné pre riadenie prevádzky a sociálne zázemie zamestnancov. V spolupráci s mestom bola na umiestnenie vozovne vytipovaná lokalita v tvare trojuholníka na ploche veľkosti 48 510 m², vymedzená zo severovýchodnej strany ulicou Nerudova, zo severozápadnej strany ulicou Bratislavská a z východnej strany záhradkárskou osadou.

Vychádzajúc z obdobia vzniku vypracovaných dokumentácií, resp. plánovaného času zavedenia trolejbusovej dopravy v Trnave je možné predpokladať, že vozidlový park trolejbusov by v čase uvedenia trolejbusovej siete do prevádzky tvorilo približne 30 trolejbusov typu Škoda 14Tr (štandardný, tzv. sólo trolejbus), resp. Škoda 15Tr (kľbový trolejbus) vyrobených spoločnosťou Škoda z Ostrova nad Ohří. Odhadované náklady na výstavbu trolejbusovej dopravy v tom období predstavovali sumu

60 Martinko, P.: Trnava trolejbusová? Pred tridsiatimi rokmi sme od nej nemali ďaleko in Novinky z radnice, 7-8/2021.

61 Martinko, P.: Trnava trolejbusová? Pred tridsiatimi rokmi sme od nej nemali ďaleko in Novinky z radnice, 7-8/2021

62 Pojem „jalové kilometre“ sa v rámci ekonomiky dopravy a spojov používa na označenie vzdialenosti, ktorú vozidlo (verejnej hromadnej dopravy) najazdí bez cestujúcich, mimo pravidelných spojov podľa cestovného poriadku, t. j. počas výjazdu alebo dojazdu do/z vozovne, resp. garáže, počas manipulačných presunov medzi trasami jednotlivých liniek a pod.



300 miliónov Kčs, resp. 500 miliónov Kčs vrátane vyvolaných investícií (úprava komunikácií, vybudovanie zastávok a pod.).⁶³

Mesto Trnava však i napriek značne vynaloženému úsiliu napokon nedostalo od Ministerstva financií SR prísľub finančných dotácií na tento projekt zo štátnych fondov. Keďže mesto nebolo schopné z vlastných zdrojov kryť tak rozsiahlu výstavbu, navrhlo v auguste 1991 po ukončení projektových prác na zadaní I. stavby ďalšie práce prechodne (na určitú dobu, do zlepšenia finančnej situácie) pozastaviť.⁶⁴

**Trolejbus
Škoda 14Tr08/6
prevádzkovaný
v bratislavskom
dopravnom podniku
(ilustračné foto).**

Foto: Ing. Jan Horník

63 Martinko, P.: Trnava trolejbusová? Pred tridsiatimi rokmi sme od nej nemali ďaleko in Novinky z radnice, 7-8/2021.

64 Trnavský hlas, 1991.

7. Mestská doprava v Trnave po roku 1989

Zmena spoločenských pomerov v roku 1989 priniesla so sebou aj akútnu potrebu optimalizácie verejných výdavkov. V oblasti verejnej dopravy sa to prejavilo najmä výraznou redukciou výkonov na linkách pravidelnej dopravy, ktorá sa vo väčšej či menšej miere uskutočnila prakticky vo všetkých mestách bývalého Československa. Z uvedeného dôvodu sa od 18. 8. 1990 pristúpilo ku kompletnej zmene linkového vedenia, po ktorej v meste premávalo už len 12 liniek MHD s nasledovnými trasami:

Linky mestskej autobusovej dopravy v Trnave prevádzkované od augusta 1990:

Linka / Trasa
1 Kopánka, Nám. UT – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Dohnányho ul. – TAZ I – TAZ II
2 Hrnčiarovce – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Kopánka, Nám. UT – Agrochemický podnik
3 Žel. stanica – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Kamenný mlyn – Biely Kostol – Kočíské
4 Nemečanka – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Modranka – Správa diaľnic
5 Prednádražie – Botanická ul. – Kollárova ul. – Bernolákova ul./Spartakovská ul. – Vozovka – Prílohy
6 Viktoríniho nám. – Ul. Českosl. parašutistov – SOUE – Veterná ul. – Okružná ul. – Špačinská cesta – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Ul. J. Bottu – Tajovského – Prednádražie
7 TAZ II – Linčianska – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Ul. J. Bottu – Tajovského – Prednádražie
8 Linčianska – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Ul. Š. Moyzesa – Pivovar
9 Skloplast – Linčianska – Dohnányho ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Viktoríniho nám.
10 TAZ II – Linčianska – Leninova ul. (Ul. A. Žarnova) – Kollárova ul. – Spartakovská ul. – Družba – Kopánka, Nám. UT
11 Družba – Spartakovská ul. – Kollárova ul. – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Ul. J. Bottu – Tajovského – Prednádražie
12 TAZ II – Linčianska – Ul. SNP (Hospodárska ul.) – Ul. Š. Moyzesa – JRD

Zánik niektorých priamych spojení bol na nových linkách kompenzovaný prispôbením trasy mnohých spojov prepravným potrebám žiakov ako aj pracovníkov väčších závodov. Úpravy smerovania jednotlivých spojov vyznačené početnými poznámkami v cestovných poriadkoch síce zlepšovali dopravné spojenia pre miestnych obyvateľov, zároveň však komplikovali orientáciu cestujúcich, najmä návštevníkov mesta, ktorí nepozna-

li miestne pomery. Z množstva špecifických úprav vedenia jednotlivých spojov možno spomenúť napríklad variabilitu vedenia trasy linky č.2 po Gorkého ul. a Stromovej ul., linky č.5 po Bernolákovej ul. a Spartakovskej ul., kombinovanie trás liniek č. 1+3, 2+5 či 4+11 v časoch striedania zmien či začiatkov a koncov pracovnej doby a vyučovania v snahe zabezpečiť priame spojenia medzi Bielym Kostolom a priemyselnou zónou pri TAZ, Kopánky s Vozovkou, Družby s Nemečankou, atď.



Po zmene linkového vedenia zaniklo i priame spojenie medzi sídliskom Linčianska a Kamenným mlynom – lokalitou, ktorá je v letnej sezóne intenzívne navštevovaná nielen záhradkármi z tamojšej záhradkárskej osady, ale i návštevníkmi letného kúpaliska. Toto spojenie sa na začiatku 90. rokov 20. storočia pokúsil cestujúcim nahradiť súkromník, ktorý v tejto trase prevádzkoval mimoriadnu linku mestskej autobusovej dopravy vozidlom typu Karosa ŠL 11. Autobus zastavoval na bežných zastávkach mestskej dopravy, na ktorých boli umiestnené aj vývesky s cestovným poriadkom vyhotovené v rovnakom formáte ako vývesky dopravcu ČSAD. Linka tohto dopravcu však príliš úspešná nebola a udržala sa len počas jednej letnej sezóny.

Ikarus 280.08/A – ŠPZ: TTA 24-52 odstavený počas prestávky po vykonaní spoja linky č. 11 na bývalom obratisku autobusov na sídlisku Prednádražie, ktoré bolo v roku 2006 zrušené v súvislosti s výstavbou nového obytného domu.

Foto: Mgr. Michal Jajčaj

Rastúce straty na tržbách z cestovného spôsobené cestovaním bez platného cestovného lístka v júli 1990 dopravcu prinútili k opätovnému návratu k predaju cestovných lístkov u vodiča a nástupom cestujúcich do vozidiel výhradne prednými dverami. Spočiatku vodič vydával cestovné lístky, na ktorých kliešťami vyznačil dátum platnosti podobne, ako tomu bolo do roku 1978. Neskôr boli cestovné lístky tvarovo



„Podnikavý“ šofér

Podnikavosť v dnešných dňoch dostala zelenú. Má však mnoho tvárne podoby. Mimoriadne podnikavý je zrejme šofér ČSAD z trnavskej mestskej hromadnej dopravy, z autobusa číslo 7, ŠPZ TTA 16—12. Pre peniaze si namontoval schránku z plexiskla. Do nej padajú korunové mince. Keď som cestoval 29. septembra okolo 17. hodiny z SNP-čky na Prednádražie, vhodil som do určeného priestoru päť korún. Iné som nemal. Listok mi vodič podal, ale 4 koruny nie. Ani po opätovnom upozornení na konečnej. S pránim rýchleho zbohatnutia som autobus opustil ... J. Kralčák

Zdroj:
Trnavský hlas, 1990

Drobné musia byť!

V 41. čísle Trnavského hlasu sme uverejňali príspevok nášho čitateľa pod názvom Podnikavý šofér. V týchto dňoch nám do redakcie prišlo k nastolenému problému stanovisko z ČSAD od Ing. Evy Langovej, vedúcej odbornotechnickej prevádzky.

V zmysle vyhlášky 127/64 § 12 a jej doplnku Po 4/5/65 Zb. je cestujúci pred nástupom do samoobslužného autobusa MHD povinný pripraviť si odpočítané peniaze vo výške ces-

sy MHD menej než 50-percentnú cestovnú rýchlosť než v porovnateľných mestách. Preto vodiči skutočne nemajú čas zaoberať sa vydávaním drobných mincí. Novopripravované pokladne im to ani neumožnia.

Aj keď naša odpoveď čitateľa pravdepodobne neuspokojí, predsa si len bude musieť pred najbližším cestovaním pripraviť drobné mince.



tovného. Na túto povinnosť upozorňujeme výveskami vo vozidlách. Presvedčili sme sa, že i na autobuse TTA 16—12 letáčik tohto znenia bol. Vodiči MHD nie sú vybavení tzv. zmenným tek, ako vodiči ostatnej pravidelnej dopravy.

Nejde tu o byrokraciu a schovávanie sa za predpisy. V mimoriadne ťažkých dopravno-prevádzkových podmienkach v Trnave, dosahujú autobu-

zhodné s lístkami používanými pri bezhotovostnom styku. Tieto si cestujúci po ich zakúpení u vodiča znehodnotili v pôvodných mechanických označovačoch, ktoré sa opätovne nainštalovali do prednej časti vozidiel. V prvej polovici 90. rokov 20. storočia začala postupne rásť aj výška cestovného.

Na historických fotografiách autobusov Škoda 706 RTO zo 60. a 70. rokov 20. storočia je badateľný pomerne jednoduchý spôsob označovania vozidiel mestskej dopravy malými tabuľkami obdĺžnikového tvaru s číselným označením linky umiestnenými za čelným sklom autobusu, pravdepodobne v kombinácii čierneho alebo červeného textu na bielom podklade. Od druhej polovice 80. rokov 20. storočia sa na označovanie vozidiel používali v mnohých väčších mestách jednotne zavádzané smerové tabule s čiernym textom na žltom podklade.

Na výrobu týchto tabúľ sa v Trnave od 80. rokov 20. storočia používal spravidla materiál vyťažžený z vyradených autobusov – sololit a neskôr umakart používaný na obloženie stropu a bočníc v interiéri, prípadne iný obdobný materiál ako napr. plexisklo, na ktorý sa po natretí podkladovou žltou farbou aplikovali nápisy čiernej farby písmomaliarskou technikou, častejšie však nástrekom pomocou šablón s niekoľkými charakteristickými rezmi písma.

Špecifickým prvkom označovania trnavských autobusov bolo používanie doplnkovej tabule s číslom linky (zhodnej s tabuľou používanou za zadným sklom) a malých smerových tabuliek zobrazujúcich cieľovú zastávku (napr. Družba, Prednádražie, TAZ II), prípadne aj úpravu trasy konkrétneho spoja (cez žel. stanicu, po Zel. Kríčov a pod.) za predným sklom autobusu uchytených pomocou plastových prísaviek. Používanie týchto doplnkových tabuliek na prelome tisícročí postupne slablo, až prakticky zaniklo.

Z úsporných dôvodov, ako aj z dôvodu častých presunov vozidiel medzi linkami počas dňa, sa na tabule aplikovali označenia vždy pre kombináciu dvoch rôznych liniek (zvolenú zväčša na základe v praxi zavedených presunov vozidiel medzi linkami), pričom za aktuálne platné sa vždy považovalo iba označenie viditeľné z vonkajšej strany vozidla. Cestujúci si na túto skutočnosť postupne zvykli, niektorí až natoľko, že im prípadná snaha vodiča o poskytnutie aktuálnej informácie o linke aj v interiéri autobusu (pomocou ďalšej tabule, ktorou neaktuálny text prekryl) neraz spôsobila neistotu v tom, či naozaj nastúpili do správneho autobusu.

Na kĺbových autobusoch typu Ikarus 280, ktoré boli zvyčajne vypravované stabilne na tie isté linky, boli spočiatku na označovanie využívané prevažne pôvodné držiaky na uchytenie väčších smerových tabúľ dodávaných priamo výrobcom, na ktoré sa označenie čísla linky a trasy aplikovalo štandardným spôsobom, pomocou šablón.



Zastávky mestskej hromadnej dopravy v Trnave boli niekoľko desaťročí vybavené charakteristickými červenými označikmi s logom dopravcu a nápisom „Mestská doprava“.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj



Ukážka tabúl
označujúcich
vozidlá mestskej
dopravy v Trnave
od 80. rokov
20. storočia.

Zdroj: archív
Mgr. Michala Jajcája

Začiatkom roka 1992 boli dodané dva nové veľkokapacitné kľbové autobusy Karosa B741 s automatickou prevodovkou. Obnova vozidlového parku MHD sa však následne od prvej polovice 90. rokov 20. storočia z ekonomických dôvodov výrazne spomalila. Staršie vozidlá značky Karosa a Ikarus sa tak stali charakteristickými typmi vozidiel v meste na niekoľko desaťročí a po generálnych opravách vo vozidlovom parku mestskej dopravy dominovali ešte aj na začiatku 21. storočia.



Karosa B 741.1908
– ŠPZ: TTA 36-80
jazdila prevažne
na linke č. 4
medzi Modrankou
a Nemečankou.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj

Zdroj: Novinky
z radnice, 1994

Plošina už slúži

Ešte v minulom roku zakúpilo mesto zdvíhaciu plošinu invalidných vozíkov v cene 133 750 Sk a dalo ju zamontovať do autobusu mestskej hromadnej dopravy. Mal to byť vianočný darček pre postihnutých občanov nášho mesta, odkázaných na invalidný vozík. Vyskytli sa však komplikácie s obsluhou plošiny, keďže v našom meste vodič MHD zabezpečuje predaj cestovných lístkov, a tak nemôže plošinu obsluhovať on. Po tom, ako zlyhali iné riešenia, opäť sa chopilo iniciatívy mesto a dohodou so Združením zdravotne postihnutých rozhodlo finančne zabezpečiť výlohy spojené so vznikom pracovného miesta

pre vojaka v náhradnej vojenskej službe, ktorý bude poverený touto prácou.

A tak, hoci občania nášho mesta už niekoľko mesiacov videli nefunkčnú plošinu premávať v našom autobuse, môžeme s radosťou konštatovať, že čo sa nepodarilo ako vianočný darček, predsa prišlo — aspoň ako veľkonočný darček. Od 6. apríla t. r. konečne slúži svojmu cieľu! Autobus s plošinou premáva na linke číslo 10 (keďže táto spája tri sídliská, centrum mesta a dve nemocnice) a obsluha je zabezpečená v pracovných dňoch v dopoludňajších hodinách. Pre informáciu uvádzame cestovný poriadok autobusu s plošinou a zabezpečenou obsluhou:

Linčianska	↓ 8:25	↑ 9:12	↓ 10:25	↑ 11:12
Kopánka	↓ 8:45	↑ 8:50	↓ 10:45	↑ 10:50

Podľa využitia plošiny bude možné uvažovať o prípadnom ďalšom rozšírení tejto služby

v prospech telesne postihnutých občanov.

Po rozdelení Československa v roku 1993 došlo na Slovensku k oddeľovaniu prevádzky nákladnej automobilovej a osobnej autobusovej dopravy prevádzkovanou podnikmi ČSAD. Na základe rozhodnutia ministra dopravy, spojov a verejných prác SR č. 85/93 zo dňa 8. decembra 1993 boli s účinnosťou od 1.1.1994 vytvorené samostatné podniky s názvom „Slovenská autobusová doprava, š. p.“ (SAD) a „Nákladná automobilová doprava, š. p.“ (NAD). Závod prevádzkujúci autobusovú dopravu v Trnave bol organizačne začlenený do podniku SAD Bratislava, š. p.⁶⁵



Autobus Karosa B 732.20 – ŠPZ: TTA 11-31 vyrobený v roku 1987 bol od roku 1993 vybavený zdvíhacou plošinou na nakladanie invalidných vozíkov.
Foto: Mgr. Michal Jajčaj

V roku 1993 bola experimentálne zakúpená plošina na nakladanie a vykladanie vozíkov pre osoby s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá bola nainštalovaná do priestoru prostredných dverí autobusu Karosa B732.20 – ŠPZ: TTA 11-31. Na uvedenom autobuse bola zároveň vykonaná aj úprava interiéru pozostávajúca zo zníženia počtu miest na sedenie a inštalácie úchyty na upevnenie invalidných vozíkov. Po vyriešení organizačných opatrení súvisiacich so zabezpečením jej obsluhy (prostredníctvom pracovníka vykonávajúceho civilnú vojenskú službu) začala plošina slúžiť svojmu účelu od 6.4.1994 na vybraných spojoch linky č.10 v dopoludňajších hodinách, na ktoré bol autobus pravidelne nasadzovaný. Po niekoľkých rokoch prevádzky sa od používania plošiny postupne upustilo a v roku 2001 bola z autobusu demontovaná.

V prvej polovici 90. rokov 20. storočia bolo linkové vedenie autobusov MHD relatívne stabilné, pričom sa vykonávali len mierne úpravy trás jednotlivých liniek. Doprava na sídlisku Družba bola posilnená predĺže-

⁶⁵ Kratochvíl, L.: 50 rokov verejnej autobusovej dopravy v regióne západného Slovenska (1949–1999), Združenie verejných autobusových dopravcov, 1999.

ním linky č. 3 zo železničnej stanice po Kollárovej ul. a Spartakovskej ul. na Ul. V. Clementisa. Naopak, zrušená bola premávka mestskej dopravy po Ul. A. Hlinku presmerovaním linky č. 5 na Hospodársku ul. Do roku 1994 bola zrušená aj premávka linky č. 10 po Ul. A. Žarnova (okolo areálu nemocnice) jej presmerovaním na Dohnányho ul.

V tomto období vznikla aj nová linka č. 13 premávajúca po trase Šrobárova ul. – Hospodárska ul. – Kollárova ul. – Starohájska ul. – Ul. V. Clementisa – Spartakovská ul. – Kollárova ul. – Hospodárska ul. – Zelený kríček. Táto linka mala charakter doplnkovej linky premávajúcej iba v pracovných dňoch s nízkym počtom spojov v dopoludňajších hodinách, ktorej hlavným cieľom bolo zabezpečenie obsluhy polikliniky na Starohájskej ul. Trasa tejto linky sa v ďalších rokoch veľmi často menila v snahe zabezpečiť priame spojenie k poliklinike aj zo železničnej stanice, z Modranky či ďalších častí mesta.

Na základe rozhodnutia ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií č. 30/95 z 18. mája 1995 došlo k rozdeleniu krajských štátnych podnikov SAD a ich závodov na 52 samostatných podnikov SAD. K 1. januáru 1996 vznikol podnik s názvom „Slovenská autobusová doprava Trnava, š. p.“, ktorého hlavnou činnosťou bolo zabezpečovanie verejnej autobusovej dopravy, a teda aj MHD v Trnave.

Zaujímavým spestrením vozidlového parku boli dva autobusy značky Novoplan C-12 slovenskej výroby (S.A.O. Lučenec, s. r. o.) vyrobené v roku 1998, ktoré boli ako prvé v Trnave vybavené elektronickým informačným systémom (v tomto prípade od firmy BUSE Blansko) ako aj modernejším interiérom so sedadlami s textilným poťahom.



Autobus Novoplan C-12 slovenskej výroby na Hospodárskej ulici dňa 12. 12. 1998.
Foto: Mgr. Michal Jajcaj

V roku 1999 pribudlo do vozidlového parku mestskej dopravy jedno vozidlo značky Karosa B 932, ktoré sa napokon stalo jediným zástupcom tohto typového radu v rámci trnavskej MHD. Vozidlá tohto typu boli nástupcom predchádzajúcej generácie vozidiel značky Karosa, ktoré sa od predchádzajúceho typu s označením B 732 už na prvý pohľad líšili inovovaným dizajnom predného i zadného čela.



**Autobus Karosa
B 932.1678
vypravený
na linku č. 11
zastavil na zastávke
Spartakovská
na sídlisku Družba.
Foto: Mgr. Michal Jajčaj**

Dňa 1. júla 1999 bol v mestskej doprave zavedený elektronický systém predaja cestovných lístkov prostredníctvom nových elektronických pokladní EM 216 s čítačkou a tlačiarňou EM 326 od firmy EMtest, ktoré vodičom zjednodušili účtovnú uzávierku a umožnili aj zavedenie bezhotovostného predaja cestovných lístkov vo vozidle prostredníctvom čipových kariet. Predaj elektronických dopravných kariet bol v kancelárii predpredaja cestovných lístkov realizovaný od 28. júna 1999. Cestujúci pri nástupe do vozidla priložil čipovú kartu k čítaciemu zariadeniu umiestnenému pri prvých dverách autobusu. Odpočítanie kreditu z čipovej karty ako aj vytlačenie cestovného lístka prebehlo automaticky. Dobíjanie kreditu na čipových kartách okrem predajnej kancelárie SAD zabezpečili aj vodiči autobusov. Predaj klasických časových predplatných lístkov bol ukončený v septembri 1999. Po zvýšení cien cestovného od 1.10.1999 z pôvodných 7 Sk (obyčajný cestovný lístok), resp. 3 Sk (zľavnený cestovný lístok) na 10 Sk, resp. 5 Sk získali cestujúci využívajúci dopravnú kartu výhodu v podobe lacnejšieho cestovného (8 Sk, resp. 4 Sk) a zároveň aj zľavy pri prestupovaní. Pri nástupe do vozidla MHD v čase najviac 25 min. od predchádzajúceho nástupu zariadenie EMtest

cestujúcemu automaticky vydalo cestovný lístok za polovičnú cenu. Motiváciou pre zakúpenie dopravných kariet bola tiež nižšia cena cestovného v porovnaní s platbou za cestovné lístky v hotovosti.

V septembri 1999 boli spoje linky č. 5 premávajúce po Spartakovskej ulici pre lepšiu orientáciu cestujúcich administratívne vyčlenené do samostatnej linky označenej č. 14.



Približne od polovice 90. rokov 20. storočia predávali vodiči MHD cestovné lístky (obrázok vľavo), ktoré bolo potrebné ihneď po zakúpení označiť v mechanických označovačoch umiestnených v prednej časti vozidla. Od júla 1999 bol predaj cestovných lístkov (obrázok vpravo) zabezpečený prostredníctvom elektronických pokladničných značiek EMtest.

Zdroj: zbierka Mgr. Michala Jajcaja



Linka č. 5 alebo č. 14? Pri častých zmenách obsluhovanej linky počas jednej služby sa vodičom neraz prihodil aj takýto „faux pas“. Foto: Mgr. Michal Jajcaj



Prvú celoplošnú reklamu na vozidle trnavskej MHD nosil na karosérii autobus Karosa B 731.1653 – EČV: TT-289AZ (ex. TTA 31-08). Foto: Mgr. Michal Jajčaj



Karosa B 732.40 – EČV: TT-301AZ na linke určenej pre zákazníkov hypermarketu pred odchodom na železničnú stanicu. Foto: Mgr. Michal Jajčaj

Prvá celoplošná reklama sa na vozidle mestskej dopravy v Trnave objavila v letných mesiacoch roku 2000, a to na vozidle Karosa B 731.1653 – ŠPZ: TTA 31-08, ktoré bolo prelakované do žltej farby s propagáciou Európskej databanky.

Od 11. novembra 2000 premával v uliciach mesta ďalší, netradične sfarbený autobus. V súvislosti s otvorením nového hypermarketu TESCO pri sídlisku Vodáreň. Na jeho obsluhu bola zavedená nová bezplatná linka premávajúca z autobusovej stanice cez Zelený kríček až k hypermarketu (v neskoršom období administratívne označená ako linka č. 29). Na prevádzku tejto linky bol vyčlenený autobus Karosa B 732.40 – EČV: TT-301AZ nesúci na karosérii reklamu obchodného reťazca TESCO. Okrem bezplatnej linky dopravu do hypermarketu zabezpečili aj predĺžené vybrané spoje liniek č. 1 a 11 z Kopánky a Družby, predovšetkým však spoje linky č. 10, na ktorej bola zavedená zachádzka na novú zastávku pri tomto hypermarkete.



Začiatkom 21. storočia sa pri výrobe linkových tabuliek začína uplatňovať výpočtová technika. Nové tabuľky zhotovené na fóliou pokrytom papieri, neskôr na pevnejšom a odolnejšom plaste, postupne nahrádzajú staršie sololitové a umakartové tabule, pričom sa spolu s nimi používali súčasne. Na fotografii autobus značky Karosa s novším typom tabuľky pre linku č. 5. Foto: Mgr. Michal Jajcaj

8. Mestská doprava v Trnave v 21. storočí

Súčasťou nového cestovného poriadku linky č. 2 platného od 15. 12. 2002 bolo aj niekoľko nových spojov premávajúcich iba v dňoch školského vyučovania v úseku Špačinská cesta, Nám. SUT – Veľký dvor⁶⁶. Zvláštnosťou bolo najmä to, že na spoje vedené v základnej trase linky nové spoje priamo nenadväzovali a nemali s nimi spoločnú ani žiadnu zastávku.

Po zmene podniku SAD Trnava, š. p. na akciovú spoločnosť k 15. 12. 2002 a následnom zavedení nového loga dopravnej spoločnosti sa v roku 2004 začala meniť aj farebná kombinácia laku autobusov. Pôvodná červeno-biela kombinácia farieb bola na autobusoch po generálnych opravách a neskôr i na nových vozidlách nahradená kombináciou červenej a modrej, neskôr žltej a červenej farby. Samolepky s novým logom postupne prekryli, resp. nahradili označenie s pôvodným logom dopravcu ČSAD, resp. SAD aj na autobusových zastávkach.



Vozidlo Karosa
B 732.1652 – EČV:
TT-786CB
(ex. TTA 27-97)
bolo po oprave
prelakované do novej
farebnej schémy
SAD Trnava, a. s.

Foto: Mgr. Michal Jajčaj

Za zmienku stojí aj spôsob využívania veľkokapacitných kĺbových autobusov v mestskej hromadnej doprave na prelome tisícročí. Kĺbové vozidlá boli vo vozidlovom parku trnavskej MHD v tomto období zastúpené dlhodobo v počte 6 ks (4 ks typu Ikarus 280.08/A, 2 ks typu Karosa B 741.1908). Nasadzované boli prevažne na vybraných spojoch veľmi vyťažených liniek

66 lokalita pri ŠM Veľký Dvor, ktorá predtým nebola mestskou hromadnou dopravou obsluhovaná

č. 2, 4 a 11 (na linke č.2 dve vozidlá značky Ikarus, na zvyšných dvoch linkách po jednom vozidle z každej značky). Do turnusov týchto vozidiel však boli zaradené aj spoje niektorých ďalších liniek, napr. 1, 6 a 13. Aby boli výkony vodičov pridelených na tieto vozidlá vyrovnané, vozidlá sa v rámci dvojíc pridelených na linky č. 4 a 11 po týždni vzájomne striedali.



Kĺbový Ikarus 280.08/A – ŠPZ: TTA 24-51 na konečnej Kopánka, Nám. SUT pred ďalšou jazdou do Hrnčiaroviec na svojej domácej linke č. 2.
Foto: Mgr. Michal Jajčaj

V roku 2004 vznikla potreba zabezpečiť dopravu k novému areálu automobilky PSA Peugeot ležiaceho čiastočne v katastri obce Zavar. Vybrané spoje linky č.5 boli preto opätovne predĺžené cez Prílohy až k tomuto areálu.



Autobus Karosa B 741.1908 – EČV: TT-740CB (ex. TTA 36-79) z roku 1991 na Ul. Vladimíra Clementisa (sídliisko Družba). *Foto: Mgr. Michal Jajčaj*

MHD Trnava, a. s.				29. Okt 2003			
TURNUSOVÝ PRÍKAZ V OD - MED				turnus číslo: 6255 2/3 C			
Linky: 11, 4, 6, 2				-7-			
číslo linky	manip spo	od chod pred	čas miesto	príchod čas miesto	manip po jazdy	H O D I N Y	kilometre
							cazan estat obsad spolu
DODK							0:10
zistavny	0	5:10	garaz	5:20	Druzba	0:10	3.5
11 6	5	5:25	Druzba	5:44	Prednadravie	1 0:19 0:06	5.5 5.5
11 3	5	5:50	Prednadravie	6:11	Druzba	5 0:21 0:10 0:04	5.5 5.5
11 12	5	6:25	Druzba	6:34	Hospodarska I.	0:09 0:05	2.7 2.7
smernova tabula na linku o.4							
4 14	0	6:34	Hospodarska I.	6:44	Nemescanka	6 0:10 0:06	3.0 3.0
prejazd	0	6:50	Nemescanka	7:00	Druzba	0:10	1.4
11 14	0	7:00	Druzba	7:18	Prednadravie	2 0:18 0:02	5.5 5.5
6 12	5	7:25	Prednadravie	7:50	Sibirska	5 0:25 0:10	6.2 6.2
po Spacinskej							
prejazd	0	7:55	Sibirska	8:05	Druzba	0:10	1.6
11 20	5	8:25	Druzba	8:43	Prednadravie	7 0:18 0:12	5.5 5.5
11 15	5	8:55	Prednadravie	9:05	Hospodarska I.	0:10 0:05	2.8 2.8
zistavny	0	9:05	Hospodarska I.	9:10	garaz	0:05	2:30 2.7
prestavka na jedlo 0:30 hod odovzdavanie trzieb							0:15
zistavny	0	12:25	garaz	12:30	Srobarova	0:05	3.5
2 32	5	12:35	Srobarova	12:53	Hrncliarovce	0:18 0:05	6.6 6.6
2 35	2	12:55	Hrncliarovce	13:23	Kopanka Nam.SUT	2 0:28 0:04	9.1 9.1
2 38	5	13:30	Kopanka Nam.SUT	13:57	Hrncliarovce	5 0:27 0:10 0:08	9.1 9.1
2 45	5	14:15	Hrncliarovce	14:45	Kopanka Nam.SUT	5 0:30 0:10	9.1 9.1
bespecnostna prestavka							0:30
2 48	5	15:25	Kopanka Nam.SUT	15:52	Hrncliarovce	5 0:27 0:10	9.1 9.1
2 57	6	16:03	Hrncliarovce	16:35	Kopanka Nam.SUT	5 0:32 0:11	10.0 10.0
ces NU							
zistavny	0	16:40	Kopanka Nam.SUT	16:50	garaz	0:10	5.0
DODE							0:20
SUDENY: SoMe: 0:00 Noc: 1:00 Spriev: 6:38				5:42 1:46 2:57 1:15 89.7 109.4			
VYKON SPOLU: 8:43 [vedenie: 6:50 do lizitur 8:43]				[Saph: 5 %pre: 30.0 diety: 70]			

Ukážka dobového turnusového príkazu z roku 2003 pre turnusovú službu s označením 2/3 C s rozpisom spojov, ktoré v danom období pravidelne zabezpečoval Ikarus 280.08/A – ŠPZ: TTA 24-51. Zdroj: zbierka Mgr. Michala Jajcaja

Platnosť pôvodných štátnych poznávacích značiek (ŠPZ) československého vzoru, ktoré boli vozidlám na Slovensku pridelené do konca marca 1997, bola k 31.12.2004 ukončená. V uvedenej súvislosti boli v priebehu roka 2004 vymenené všetky pôvodné ŠPZ starších vozidiel za nové slovenské evidenčné čísla vozidiel (EČV) aj na vozidlách prevádzkovaných v rámci MHD v Trnave.

Jeden z posledných prevádzkovaných autobusov značky Ikarus dožíva po zakúpení ojazdených autobusov Karosa B 741 na linke č. 5, na ktorú kľbové autobusy predtým bežne neboli vypravované.
Foto: Mgr. Michal Jajcaj



V roku 2005 boli z prevádzky vyradené posledné kĺbové vozidlá typu Ikarus 280.08/A. Prevádzka týchto legendárnych vozidiel bola na linkách trnavskej MHD postupne ukončená po zakúpení 4 ks kĺbových autobusov typu Karosa B 741, pôvodne prevádzkovaných Dopravným podnikom hlavného mesta Prahy.



Ustavične odkladaný nákup nových vozidiel, spojený so snahou jednotlivých výrobcov o propagáciu a predvedenie svojich autobusov, ako aj záujem SAD o ich odkúšanie v podmienkach trnavskej MHD, sa začiatkom nového tisícročia niesol v znamení skúšobnej prevádzky mnohých predvádzacích vozidiel, ktoré sa na linkách trnavskej MHD, resp. na linke hypermarketu TESCO objavovali vždy iba niekoľko dní, resp. týždňov. Cestujúca verejnosť si mala možnosť počas niekoľkých rokov postupne vyskúšať autobusy Karosa – Renault Citybus 12M, MAN Lion's City, SOR BN 12, SOR NB 12 CITY, SOR NB 18 CITY a ďalšie, niektoré z nich aj opakovane.

Zmeny vo financovaní dopravy vo verejnom záujme vedenie mesta donútili prehodnotiť prístup k linkám smerujúcim do samostatných obcí Biely Kostol a Hrnčiarovce nad Parnou. Na úsekoch týchto liniek za hranicou mesta bola od 20. 4. 2005 zavedená 2. tarifná zóna s odlišnou cenou cestovného. Pre cestujúcich v 1. tarifnej zóne (na území mesta Trnava) platila i naďalej dovtedajšia tarifa, naposledy zvýšená v roku 2004 na 12 Sk (obyčajné cestovné), resp. 6 Sk (zľavnené cestovné) v prípade platby v hotovosti a 11 Sk, resp. 5,50 Sk v prípade platby čipovou kartou. Nové dopravné spojenie areálu logistického parku a automobilky PSA Peugeot ležiace v katastrálnom území obce Zavar s mestom Trnava od júna 2006 zabezpečili linky č. 15 (Zavar, Logistický park – Zavar, PSA Peugeot – Nitrianska cesta – Linčianska) a č. 16 (Zavar, Logistický park – Zavar, PSA Peugeot – Vozovka – Družba – Okružná – Kukučínova – Kopánka, Nám. SUT).

Vozidlo Karosa B 741.1916 s ev. č. 6037 pôvodne prepravovalo cestujúcich na linkách mestskej dopravy v Prahe. SAD Trnava ho zakúpila v roku 2004 ako náhradu za starší kĺbový autobus typu Ikarus 280.08/A. Vozidlo na fotografii križuje na železničnom prejazde na Ul. T. Vansovej trať ŽSR č. 116 Kúty – Trnava, pričom smeruje do obce Biely Kostol.
Foto: Mgr. Michal Jajčaj



Prototyp autobusu SOR BN 12 odstavený na obratisku Nemečanka počas skúšobnej prevádzky na linke č. 4.

Foto: Mgr. Michal Jajčaj



Autobus Karosa B 732.1654 – EČV: TT-752 CB bol v rámci generálnej opravy nalakovaný do červeno-žltého korporátneho laku spoločnosti SAD Trnava, a. s.

Foto: Mgr. Michal Jajčaj

Automatické prevodovky Praga 2M70, ktorými boli vybavené autobusy typu Karosa B 731 vyrobené do roku 1991, boli vďaka svojej nespoľahlivosti a poruchovosti v prevádzkovaných vozidlách tohto typu postupne nahrádzané prevodovkami manuálnymi (aké sa používali vo vozidlách typu Karosa B 732). Ako posledné bolo pôvodnou prevodovkou vybavené vozidlo Karosa B 731.1653 – EČV: TT-758CB.

Upozornenie pre cestujúcich
na linkách MHD
Trnava – Hrnčiarovce
Trnava – Biely Kostol

Od 20.apríla 2005 sa vytvárajú na uvedených linkách 2 zóny:
Zóna 1. – Pre cestujúcich v meste Trnava – platí doterajšia cena a spôsob zakúpenia cestovného lístka .

Zóna 2. – Pre cestujúcich z Trnavy do Bieleho Kostola a Hrnčiaroviec a späť – platí cenník:

druh cestovného	u vodiča	z dopravnej karty
obyčajné cestovné	14,- Sk	13,- Sk
zľavnené cestovné	8,- Sk	7,50 Sk
batožina	8,- Sk	8,- Sk
pes / bez schránky/ detský kočík	14,- Sk	13,- Sk
občania nad 70 rokov veku	8,- Sk	8,- Sk
občania nad 70 rokov veku	4,- Sk	4,- Sk
ťažko zdravotne postihnuté osoby, ktoré sú držiteľmi preukazu ŤZP a ŤZP-S	4,- Sk	4,- Sk
cena obyčajného cestovného lístka pri prestupe do 25 min.		5,50 Sk
cena zľavneného cestovného lístka pri prestupe do 25 min.		2,50 Sk

Cestujúci vlastníci dopravnú kartu si najprv stlačí tlačidlo **zmena zóny a následne priloží kartu k čítaciemu zariadeniu.**

Cestujúci platiaci v hotovosti je povinný **zahlásiť vodičovi cieľovú zastávku: **Hrnčiarovce alebo Biely Kostol**, aby mu bol vydaný správny cestovný lístok.**

Cestujúci vo vnútri obcí Hrnčiarovce a Biely Kostol:
Platba v hotovosti u vodiča : 2,- Sk
Z dopravnej karty: Priložiť kartu k čítaciemu zariadeniu – vytlačiť lístok v hodnote 2,- Sk.

SAD Trnava, a.s.

Oznam
pre cestujúcich
o zavedení 2. tarifnej
zóny na linkách
MHD smerujúcich
do samostatných
obcí Hrnčiarovce
a Biely Kostol.
Zdroj: zbierka
Mgr. Michala Jajcaja

Po dlhšom období stagnácie obnovy vozidiel MHD, počas ktorého bolo do Trnavy dodaných len niekoľko ojazdených autobusov z Českej republiky, prípadne z iných prevádzkarní SAD Trnava, a.s. bol v roku 2006 do prevádzky zaradený prvý nízkopodlažný autobus značky SOR BN 12. Následne bolo do roku 2008 do vozidlového parku MHD v Trnave zakúpených spolu 15 ks vozidiel tohto typu v niekoľkých sériách, ktoré sa vzájomne líšili vyhotovením karosérie (dvojdverová a trojdverová verzia) ako aj použitým druhom prevodovky (automatická alebo manuálna).

V polovici júna 2006 bol uvoľnený priestor obratiska autobusov na Prednádraží pre novú výstavbu. Linky č. 6, 7 a 11 boli preto dočasne skrátene a linky č. 5 a 14 naopak predĺžené po zastávku na Tajovského uli-

ci. V septembri 2006 bola trasa liniek č. 6, 7 a 11 upravená prejazdom z Ul. B. Smetanu na Tajovského ul. cez Lomonosovovu ul. a trasa liniek č. 5 a 14 skrátená po Botanickú ul., kde bolo zriadené otáčanie a prestávkovanie autobusov v uličkách okolo bytového domu.

**Jeden z prvých
nízkopodlažných
autobusov SOR BN 12
prechádza na linke
č. 10 križovatkou
ulíc Hospodárska,
Kollárova
a Dohnányho.**
Foto: Mgr. Michal Jajcaj

V roku 2006 vozidlový park mestskej dopravy na prechodný čas doplnili aj tri nízkopodlažné autobusy značky TEDOM Kronos 123D s naftovým pohonom, ktoré mal dopravca skúšobne prenajaté od ich českého výrobcu z Třebíče. Uvažované zakúpenie týchto prezentačných vozidiel od výrobcu sa napokon nezrealizovalo, pričom vozidlá boli v roku 2007 výrobcovi vrátené.



**Autobus TEDOM
Kronos 123D
zapožičaný
od výrobcu mal dňa
9.12.2006 kuriózne
využitie – poslúžil
ako služobné vozidlo
pre čatu pracovníkov
zabezpečujúcich
výmenu cestovných
poriadkov
na zastávkach
pred začiatkom
platnosti nového
grafikonu.
Na fotografii je
zachytený počas
údržby zastávky
pri železničnej
stanici.**

Foto: Mgr. Michal Jajcaj





Obmedzené možnosti financovania autobusovej dopravy zo strany obce Biely Kostol viedli k dočasnému zániku mestskej dopravy v tejto obci od 10.12.2006. Trasa spojov linky č.3 bola preto upravená ich presmerovaním do Kočiského priamo po Rekreačnej ulici (prejazdom cez obec Biely Kostol bez zastávky), resp. ich skrátením po Kamenný mlyn. Zánik mestskej dopravy bol kompenzovaný novou prímestskou linkou v úseku Trnava – Biely Kostol. Situácia sa opäť zmenila v prvých mesiacoch roka 2007, kedy bola po vyčlenení potrebných finančných prostriedkov v Bielom Kostole vytvorená nová zastávka na Rekreačnej ulici a zároveň bolo opätovne zavedených aj niekoľko spojov prechádzajúcich obcou v pôvodnej trase.

Obe podoby novej farebnej schémy spoločnosti SAD Trnava, a. s. približuje stretnutie autobusu Karosa B 732.20 po generálnej oprave a nového nízkopodlažného autobusu SOR BN 12 na zastávke Hospodárska I.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj

V máji 2008 bol autobus Karosa B 932.1678 – EČV: TT-932AM natrvalo zaradený na bezplatnú linku č. 29 obsluhujúcu hypermarket TESCO, čím nahradil starší, na tejto linke doposiaľ prevádzkovaný autobus typu Karosa B 732.

V roku 2009 boli pri prechode na novú menu (Euro) pôvodné strojčky EMtest vo vozidlách nahradené novým typom EM 126i MIJOLA s novou čítačkou EM 316i a tlačiarňou EM 316ip rovnakého výrobcu.

Prímestský autobus Karosa C 934.1351 na linkách MHD dočasne nahradzal autobusy zapožičané do Přerova.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj



Linky mestskej autobusovej dopravy v Trnave v roku 2009:**Linka / Trasa**

1	Kopánka, Nám. SUT – Hospodárska ul. – TAZ I – TAZ II
2	Hrnčiarovce – Hospodárska ul. – Kopánka, Nám. UT – <i>Letisko/Velký dvor</i>
3	Družba – Hospodárska ul. – Kamenný mlyn – Biely Kostol – <i>Kočiské</i> (počas víkendov časť spojov zo sídliska Linčianska)
4	Nemečanka – Hospodárska ul. – Modranka – <i>Správa diaľnic</i>
5	Prednádražie, Botanická ul. – Bernoláková ul. – Vozovka – <i>PSA Peugeot</i>
6	Sibírska – Veterná ul. – Okružná ul. – Hospodárska ul. – Ul. J. Bottu – Prednádražie, Tajovského ul.
7	TAZ II – Linčianska – Dohnányho ul. – Hospodárska ul. – Ul. J. Bottu – Prednádražie, Tajovského ul.
8	Linčianska – Hospodárska ul. – Ul. Š. Moyzesa – Pivovar (počas víkendov premáva z Bieleho Kostola, resp. len po Ul. Š. Moyzesa)
9	<i>Skloplast</i> – Linčianska – Dohnányho ul. – Hospodárska ul. – Viktorínho nám.
10	TAZ II – Linčianska – Kollárova ul. – Družba – Kopánka, Nám. SUT
11	Družba – Kollárova ul. – Hospodárska ul. – Ul. J. Bottu – Prednádražie, Tajovského ul.
12	Linčianska – Hospodárska ul. – Ul. Š. Moyzesa – Polnohospodárske družstvo
13	Modranka – Dohnányho ul. – Hospodárska ul. – Poliklinika Starohájska
14	Prednádražie, Botanická ul. – Spartakovská ul. – Vozovka – <i>PSA Peugeot</i>
15	PSA Peugeot – Nitrianska ul. – Linčianska
16	Kopánka, Nám. SUT – Družba – Vozovka – PSA Peugeot
29	Autobusová stanica – Zelený Kríček / Šrobárova ul. – hypermarket TESCO

Dopravná spoločnosť SAD Trnava, a.s. v roku 2009 vyhrala výberové konanie na prevádzkovateľa MHD v českom meste Přešov s termínom začatia prevádzky od januára 2010. Na zabezpečenie prevádzky boli do času zakúpenia nových autobusov do Přešova na niekoľko mesiacov zapožičané aj niektoré vozidlá z vozidlového parku MHD v Trnave (2 vozidlá Karosa B 741, 7 vozidiel SOR BN 12). Tieto vozidlá boli v Trnave dočasne nahradené niekoľkými prímestskými autobusmi typu Karosa C 934.1351(E) dočasne presunutými z jednotlivých stredísk SAD Trnava, ako aj dvomi predvádzacími vozidlami Iveco Crossway LE a jedným autobusom SOR CN 12, ktoré si dopravca zapožičal od ich výrobcov.

Významná obnova vozidlového parku sa uskutočnila v apríli 2011. SAD Trnava, a.s. dňa 14.4.2011 na Trojičnom námestí slávnostne predstavila a následne uviedla do prevádzky nové autobusy značky Irisbus Cite-lis s pohonom na stlačený zemný plyn (CNG) v počte 19 ks (z toho 14 ks s dĺžkou 12 metrov a 5 ks s dĺžkou 10,5 metra). Do prevádzky bola zároveň uvedená aj nová čerpacia stanica CNG vybudovaná na Trstínskej



Náhradou za vozidlá zapožičané do Přerova bol aj tento autobus Iveco Crossway LE 12M zapožičaný od výrobcu. Foto: Ing. Lukáš Straka



Vozidlo Iveco Citelis 12M CNG – EČV: TT-146EK s pohonom na stlačený zemný plyn prichádza 14. 4. 2011 do centra mesta na verejnú prezentáciu nových vozidiel MHD. Foto: Mgr. Michal Jajčaj

ceste. Nákup vozidiel ako aj vybudovanie čerpacej stanice sa realizovali s finančnou podporou Európskeho fondu pre regionálny rozvoj v rámci Operačného programu Životné prostredie. Po tejto obnove vozidlového parku boli z prevádzky vyradené posledné prevádzkované autobusy značky Karosa typového radu 700, vrátane posledného kĺbového autobusu Karosa B 741.

Od 11.12.2011 boli v súvislosti s každoročnou zmenou cestovných poriadkov linky č.5 a 14 opäťovne zlúčené do jednej linky označenej č.5. Zároveň boli zmenené, resp. aktualizované názvy 22 zastávok mestskej dopravy v záujme lepšej orientácie cestujúcich.

Vozidlo Iveco Citelis 10,5M CNG – EČV: TT-371EK s pohonom na stlačený zemný plyn zvečnil jeho vodič na nočnej fotografii pri osvetlenej dominante východnej časti mesta – vodojeme, ktorý v roku 1941 navrhol významný slovenský architekt prof. Ing. arch. Emil Belluš. Foto: Ing. Lukáš Straka



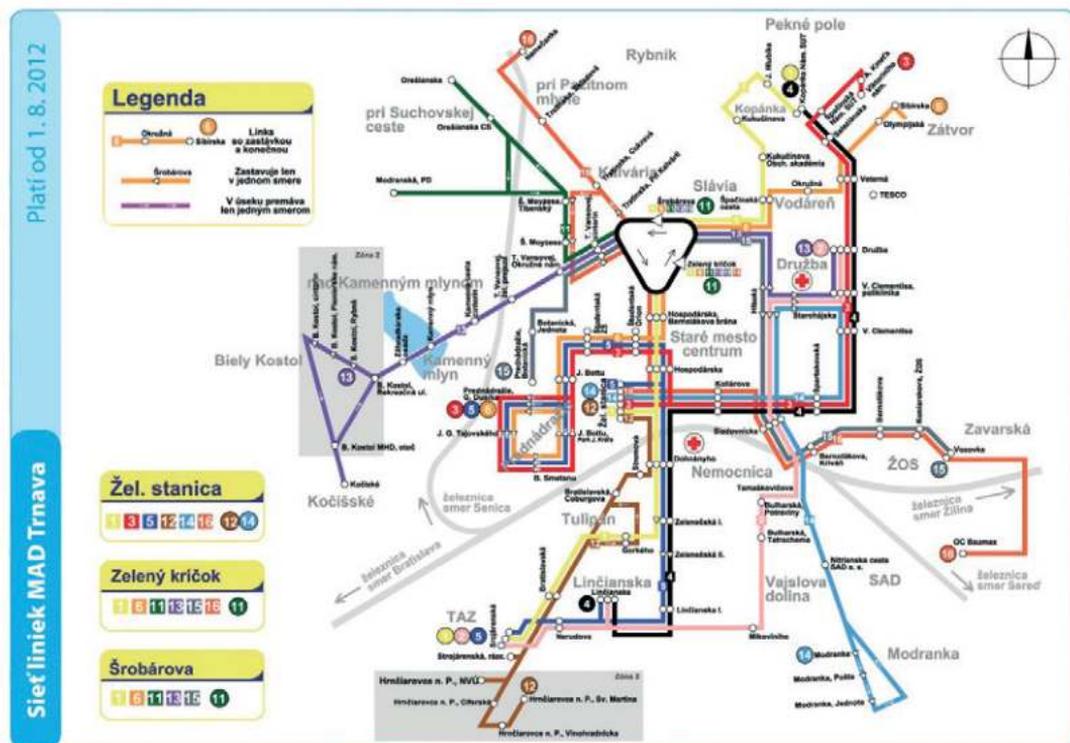
9. Mestská doprava v Trnave po optimalizácii (od roku 2012)

Koncepcia mestskej hromadnej dopravy v Trnave, zavedená do praxe pri poslednej komplexnejšej zmene v organizácii linkového vedenia v roku 1990, čelila dlhodobu kritike zo strany odbornej a často i laickej verejnosti. Príčinou bolo predovšetkým zložité a komplikované trasovanie spojov na jednotlivých linkách charakteristické množstvom nepravidelností, ktoré boli v cestovných poriadkoch zadefinované formou poznámok ako aj nepravidelné a neprímerane dlhé intervaly medzi spojmi či nevyhnutnosť nástupu do vozidiel výhradne prednými dverami.

Mesto Trnava s cieľom racionalizácie celého systému mestskej dopravy, zvýšenia jeho spoľahlivosti, lepšej pravidelnosti spojov i zrýchlenia prepravy a tarifného odbavenia cestujúcich uzatvorilo zmluvu so spoločnosťou DIC Bratislava, s. r. o., ktorá po digitalizácii komunikačnej siete mesta a vyhodnotení štatistických údajov získaných z palubných počítačov autobusov pripravila návrh nového linkového vedenia vrátane nových cestovných poriadkov a turnusov pre jednotlivé vozidlá. Do procesu optimalizácie linkového vedenia mestskej dopravy sa mohli formou pripomienkovania navrhnutej koncepcie zapojiť aj obyvatelia mesta.

Výsledkom projektu, ktorý sa začal pripravovať už v roku 2009, bolo vytvorenie šiestich nosných liniek (č.1–6) vedených po najvyťaženejších trasách s navrhovaným pravidelným intervalom 20 minút a šiestich liniek doplnkových (č.11–16) s pravidelným intervalom 40 minút v špičkách pracovných dní. Pôvodný návrh optimalizovaného vedenia liniek bol na základe doručených pripomienok odborníkov i cestujúcej verejnosti upravený, čím boli odstránené mnohé nedostatky (prehodnotenie navrhovaných trás doplnkových liniek, zriadenie nových zastávok na úsekoch, po ktorých pred optimalizáciou linky MHD neboli vedené, napríklad na Hlbokej a Sladovníckej ulici). V pôvodnom variante sa uvažovalo aj so zavedením špeciálnej linky č.101 obsluhovanej menšími vozidlami a vedenej priamo centrom mesta po trase: Prednádražie – Študentská – Bernoláková brána – Trojičné nám. – Hviezdoslavova – Halenárska – Spartakovská – Družba. Návrh, ktorý mal zlepšiť dostupnosť centra mesta a polikliniky na Starohájskej ulici pre hendikepovaných občanov, sa však napokon nezrealizoval.

Zavedenie zmien do praxe bolo z rôznych dôvodov opakovane odkladané a uskutočnilo sa až k 1. augustu 2012.



Trasy liniek mestskej dopravy v Trnave po optimalizácii (stav k 1. 8. 2012)

Zdroj: <http://www.sadtrnava.sk>

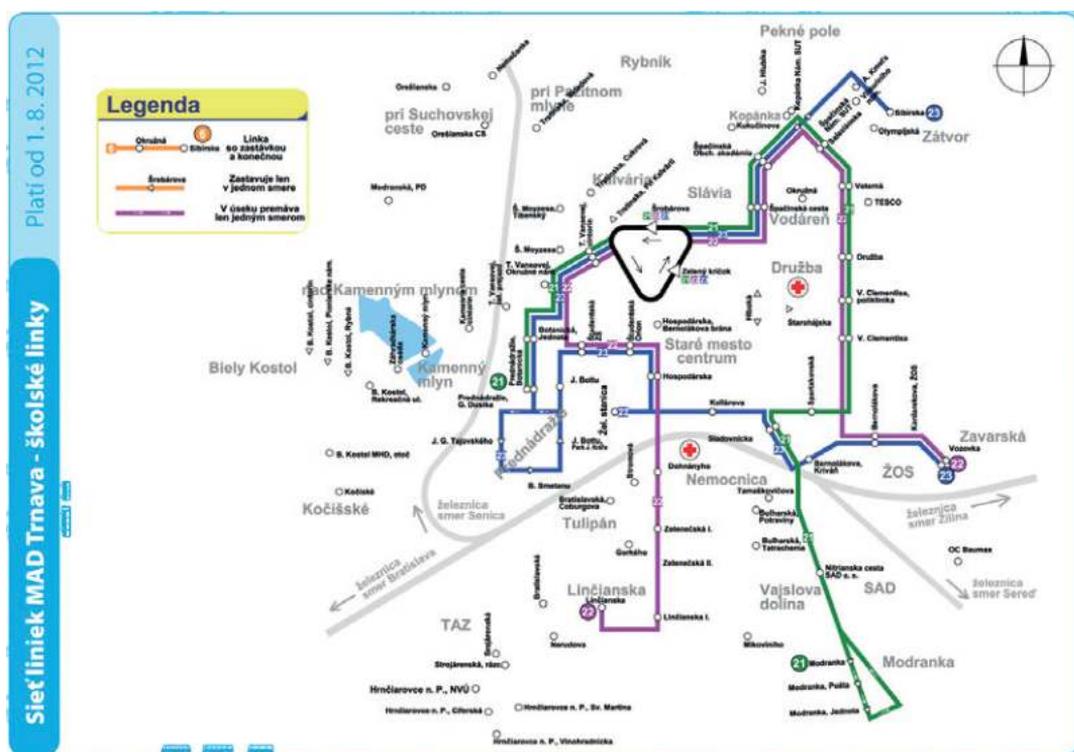
Novinkou v zmenenom systéme organizácie MHD bolo zavedenie nástupu do vozidiel aj cez stredné dvere pre cestujúcich s čipovými kartami či zavedenie bezplatného prestupu na inú linku v časovom limite do 50 minút. V rámci optimalizácie mestskej dopravy bolo zvýšené aj cestovné, ktoré bolo zároveň drahšie v prípade cestovania do priľahlých obcí Biely Kostol a Hrnčiarovce nad Parnou (tarifná zóna č. 2 pre zastávky ležiace v týchto obciach).

Skúsenosti s prevádzkou optimalizovanej siete liniek MHD si vyžiadali vykonanie ďalších úprav a zmien, a to už v najbližších týždňoch. Od 27. 8. 2012 bola okrem úprav jazdných dôb v cestovných poriadkoch zmenená trasa linky č. 14, ktorá po novom viedla z Modranky na sídlisko Družba cez Tamaškovičovu, Dohnányho, Kollárovu, Hlbokú a Starohájsku ulicu. Trasa linky č. 11 bola od 10. 9. 2012 predĺžená zo Zeleného krička cez Špačinskú cestu na Letisko a Veľký dvor, čím sa obnovila obsluha týchto lokalít MHD.

Od 3. 9. 2012 (začiatok školského roka) doplnili nové linkové vedenie aj tri školské linky č. 21–23, z ktorých každá v rozsahu jedného páru spojov zabezpečovala najmä dopravu žiakov a študentov.

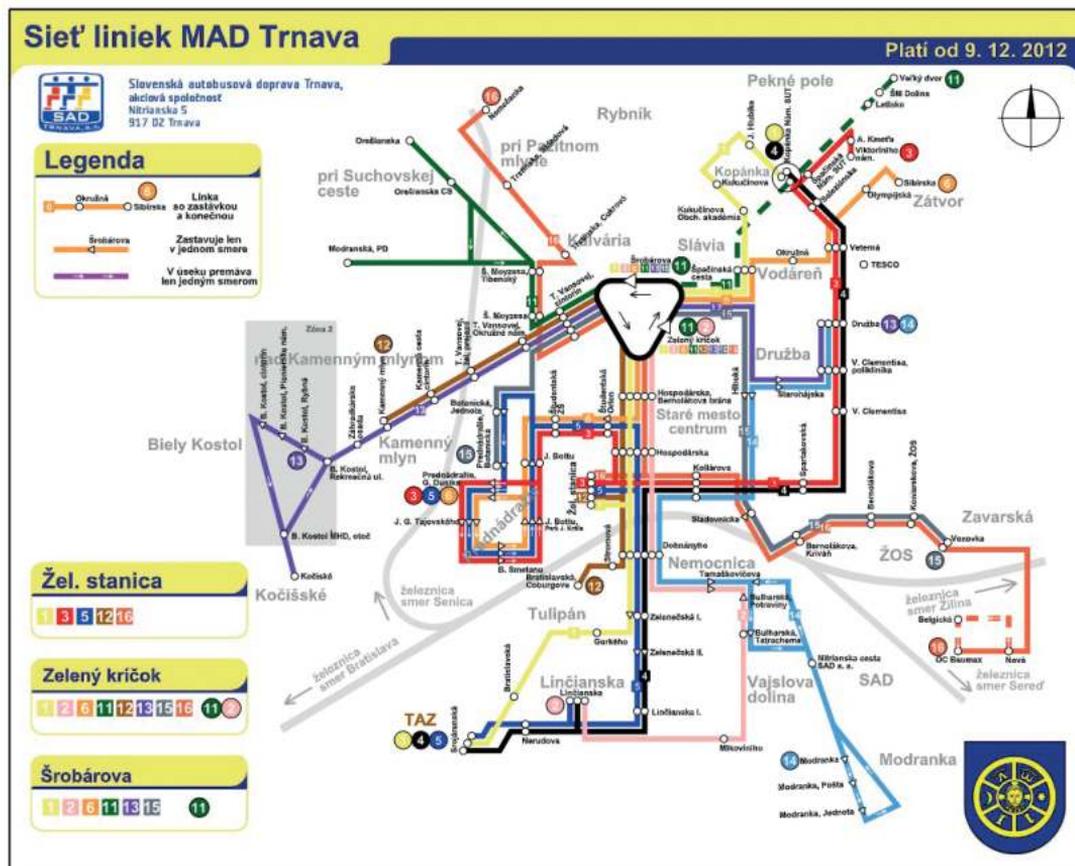
Výňatok z tarifných podmienok platných od 1. 8. 2012:

Druh cestovného lístka	platba v hotovosti			platba dopravnou kartou		
	Zóna 1	Zóna 2	Zóna 1+2	Zóna 1	Zóna 2	Zóna 1+2
Obyčajný	0,70 €	0,07 €	0,77 €	0,50 €	0,07 €	0,57 €
Obyčajný, pri prestupe do 50 min.	-	-	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Zľavnený (osoby mladšie ako 15 rokov, žiaci a študenti)	0,40 €	0,07 €	0,47 €	0,30 €	0,07 €	0,37 €
Zľavnený, pri prestupe do 50 min. (osoby mladšie ako 15 rokov, žiaci a študenti)	-	-	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Evidenčný (dôchodcovia nad 70 rokov, držiteľia preukazu ZŤP a ZŤP-S)	0,10 €	0,07 €	0,17 €	0,07 €	0,07 €	0,14 €



Trasy školských liniek po optimalizácii MHD. Zdroj: <http://www.sadtrnava.sk>

Trasa linky č. 2 sa zmenila od 26. 9. 2012, pričom po novom viedla z Linčianskej cez Bulharskú, Dohnányho a Hospodársku na Zelený Krížček. Zároveň bola zrušená zachádzka linky č. 1 na železničnú stanicu, zachádzka vybraných spojov linky č. 12 k nápravno-údržovnému ústavu a linka č. 16



Trasy liniek mestskej dopravy v Trnave (stav k 9.12.2012). Zdroj: <http://www.sadtrnava.sk>

presmerovaná na ulicu Š. Moyzeša aj v smere na Nemečanku. Namiesto linky č. 2 bola na Strojárskej ul. predĺžená linka č. 4 a zmenili sa i trasy školských liniek č. 21 a 22.

Od 9.12.2012 bola na základe rozhodnutia zastupiteľstva obce (z dôvodu úsporných opatrení) ukončená prevádzka linky č. 12 do Hrnčiaroviec nad Parnou. Keďže obec bola zároveň obsluhovaná aj prímestskou dopravou, optimalizovaná trasa linky MHD vedená len po železničnú stanicu pre obyvateľov obce nemala veľké opodstatnenie. Linka č. 12 bola od uvedeného termínu presmerovaná na novú trasu vedúcu z Coburgovej ul. cez Hospodársku ul. a Ul. T. Vansovej do Kamenného mlyna. Drobné úpravy boli vykonané aj na ďalších linkách.

Dňa 11.3.2013 bola zrušená bezplatná linka č. 29 k hypermarketu TESCO. Obsluhu tohto nákupného centra následne zabezpečili linky č. 13 a 14 (predĺžené z pôvodnej konečnej Družba).

V roku 2015 medzinárodná dopravná spoločnosť Arriva odkúpila 60,5% vlastnícky podiel v spoločnosti SAD Trnava, a.s. od jej predchádzajúceho

väčšinového vlastníka, spoločnosti Bus Partners Services, s. r. o.⁶⁷ V uvedenej súvislosti bol dňa 4. 12. 2015 zmenený obchodný názov prevádzkovateľa trnavskej MHD na Arriva Trnava, a. s.



Od júla 2014 pribudol do vozidlového parku mestskej dopravy autobus Karosa B 952.1712 odkúpený od dopravnej spoločnosti DLS Přeřov. V Trnave bolo toto vozidlo najčastejšie využívané na školskej linke č. 22, ale v prípade potreby bolo príležitostne nasadené aj na základné či doplnkové linky MHD. Foto: Ing. Lukáš Straka

V roku 2019 Mesto Trnava vypísalo verejné obstarávanie na dopravcu, ktorý zabezpečí prevádzku liniek MHD v meste v období od 1. januára 2020 do 31. decembra 2030. Pretože sa žiadny záujemca do súťaže neprihlásil, skončilo toto obstarávanie neúspešne. Po ďalších priesťahoch spojených s opakovaním súťaže sa napokon víťazom stala spoločnosť Arriva Trnava, a. s., ktorá by na základe úspechu v súťaži mala prevádzku MHD zabezpečiť do 30. 6. 2031.

Od roku 2018 bol na linky MHD nasadzovaný aj autobus SOR BNG 12 s pohonom na stlačený zemný plyn, ktorý bol ako ojazdený získaný od spoločnosti DLS Přeřov. Foto: Ing. Lukáš Straka





**Vozidlo Iveco Citelis
12M CNG – EČV:
TT-143EK na linke č. 6.**
Foto: Mgr. Michal Jajčaj

Od marca 2020 boli v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 spôsobe-
ného novým koronavírusom, podobne, ako v iných mestách na Slovensku,
postupne prijímané preventívne opatrenia v záujme zmierniť šírenie tohto
ochorenia. V súvislosti s poklesom cestujúcich (online vyučovanie a práca
vykonávaná v domácom prostredí) premávali vozidlá MHD až do odvola-
nia bezplatne v režime víkendových cestovných poriadkov aj v pracovných
dňoch, neskôr podľa cestovných poriadkov platných pre školské prázdniny.
Do vozidiel bolo možné nastupovať iba strednými a zadnými dverami, pri-
čom bolo pri cestovaní potrebné používať ochranu horných dýchacích ciest
prostredníctvom rúška alebo šatky, neskôr prostredníctvom respirátora.

Záväzkom dopravcu Arriva Trnava, a. s. v novej zmluve s mestom Trnava
bola aj obnova vozidlového parku. V tejto súvislosti bolo v júli 2021 do pre-
vádzky uvedených 17 nových nízkopodlažných autobusov typu SOR NB 12
CITY, ktorými dopravca nahradil všetky staršie autobusy typu SOR BN 12.
Nové autobusy boli zakúpené v trojdverovej úprave s naftovým motorom
spĺňajúcim emisnú normu Euro 6. Interiér týchto vozidiel je zabezpeče-
ný kamerovým systémom. Farebná schéma karosérie týchto autobusov
v svetlomodrej farbe zodpovedá štandardnému korporátnemu laku spo-
ločnosti Arriva.

Zaujímavosťou bolo zakúpenie týchto vozidiel bez klimatizácie priestoru pre
cestujúcich, pretože mesto Trnava takúto výbavu v zmluve s dopravcom ne-
požadovalo. Na základe následného tlaku odbornej i laickej verejnosti boli
tieto vozidlá klimatizačným systémom vybavené dodatočne v roku 2022.

67 Spoločnosť Bus Partners Services, s. r. o. uvedený vlastnícky podiel nadobudla
v rámci procesu privatizácie podniku SAD Trnava v rokoch 2002 a 2005; zvyšných
39,5% vlastní Fond národného majetku SR

Tri vozidlá typu
SOR NB 12 CITY
zachytené krátko
po ich dodaní
do areálu dopravcu.
Foto: Ing. Lukáš Straka



Nový autobus typu
SOR NB 12 CITY
smeruje na linke
č. 5 na Sídliisko
Linčianska.
Foto: Ing. Lukáš Straka



Kolektív pracovníkov skrášluje okolie prevádzkovej budovy spoločnosti Arriva Trnava, a. s.
Foto: archív Mariána Pluhára



**Súčasní aj bývalí
vodiči MHD v Trnave
na spomienkovom
stretnutí dňa**

3. 6. 2023.

*Foto: archív
Mariána Pluhára*

Nateraz posledné výraznejšie zmeny v prevádzke a organizácii liniek MHD vstúpili do platnosti od 31.7.2023. Najväčšou zmenou bolo zvýšenie počtu spojov na jednotlivých linkách a zavedenie pravidelnejších odchodov v ľahšie zapamätateľných časoch. Zároveň došlo k menším úpravám v trasovaní liniek č.1 (skrátene trasy na oboch jej koncoch po zastávky Linčianska, resp. Letisko), č.2 (predĺženie vybraných spojov na konečnú Kočišské, zavedenie zachádzky na zastávku Železničná stanica), č.4 (predĺženie trasy na zastávku Strojársená, BOGE a zavedenie zachádzky na zastávku Železničná stanica) a č.5 (skrátene trasy po zastávku Strojársená, SACHS) ako aj k úplnému zrušeniu linky č.13. Odchody spojov boli prispôsobené odchodom a príchodom vlakov na, resp. zo železničnej stanice Trnava ako aj s ohľadom na umožnenie prestupov medzi jednotlivými linkami bez väčších čakacích časov. Po týchto zmenách sa pre mestskú autobusovú dopravu v Trnave zaviedlo nové označenie „MESTSKÝ BUS“ sprevádzané novým logom s heslom „spojenie, ktoré funguje“. Verme preto, že MHD v tomto krajskom meste bude i naďalej fungovať a Trnavčanom i návštevníkom mesta spoľahlivo slúžiť aj v ďalších desaťročiach.

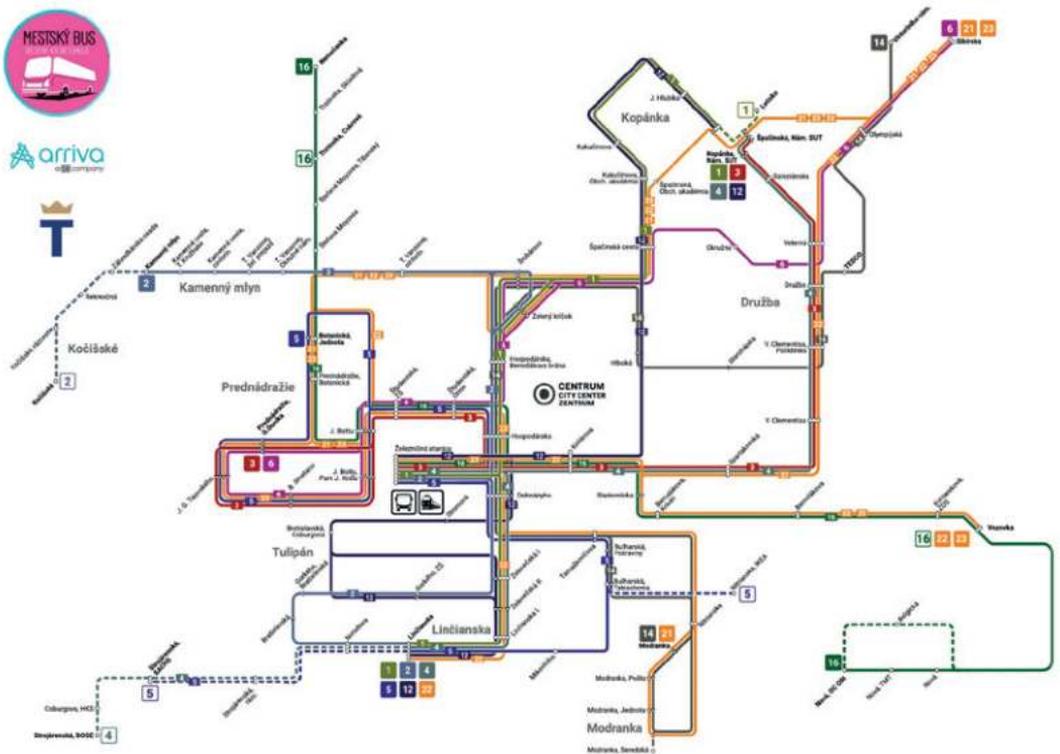


Schéma liniek mestskej dopravy v Trnave po zmenách platných od 31. 7. 2023

Zdroj: <http://www.trnava.sk>

10. Prehľad vozidiel používaných na linkách MHD v Trnave

Nasledujúca tabuľka obsahuje informácie o všetkých autobusoch, ktoré boli na základe dostupných údajov preukázateľne prevádzkované na linkách mestskej hromadnej dopravy v Trnave. Autor pri spracovaní tohto prehľadu vychádzal najmä z vlastných pozorovaní prevádzky MHD v Trnave, informácií z verejne dostupných zdrojov ako aj z informácií získaných od ostatných pamätníkov a prispievateľov. I napriek snahe doplniť tento prehľad prostredníctvom archívnych prameňov aj o vozidlá prevádzkované vo vzdialenejšej minulosti, nemožno ho považovať za úplný, najmä z dôvodu nedostupnosti spoľahlivých údajov o väčšine vozidiel mestskej dopravy prevádzkovaných v období 60.–80. rokov 20. storočia.

Prehľad zároveň neobsahuje vozidlá, ktoré boli na linky trnavskej mestskej dopravy nasadené len mimoriadne, resp. jednorazovo, napr. z núdzových dôvodov (nedostatok prevádzkyschopných vozidiel a pod.) alebo boli dopravcovi zapožičané krátkodobo na testovacie alebo predvážacie účely. Vozidlá prevádzkované na linkách mestskej dopravy dočasne, avšak dlhodobejšie, sú uvedené v samostatnej tabuľke.

Autobusy trvalo zaradené v MHD

Evidenčné č. (RZ/ŠPZ/EČV)	Typ vozidla	Rok výroby	Výrobné č. (VIN)	Zaradenie	Vyradenie	Poznámka
Eliáš Mikulka (do roku 1950)						
S-15.806	Austro-Fiat AFN	1927		1931	1950	výr. č. mot. 60977
ČSAD (1951–1952)						
?	Praga RND	?		1951	1952	
?	Ikarus 30	?		1952	1952	
DKMT (1951–1953), DPMT (1953–1957)						
S-TA 981	?			1951	1954 (?)	
?	Citroën P 38	1942		195x	195x	
?	Magirus	?		195x	195x	
A-33 349	Mercedes-Benz Lo 3500/3750	1938	30/6433260	1952	195x	
?	Praga RN	1944		195x	195x	
?	Praga RN	1944		195x	195x	
?	Praga NDO	1939		195x	195x	
DPMT (do 31. 12. 1959), ČSAD (od 1. 1. 1960)						
S-TA xxxx	Škoda 706 R0	1953 (?)		1953 (?)	?	*
S-TA xxxx	Škoda 706 R0	1953 (?)		1953 (?)	?	*
S-TA xxxx	Škoda 706 R0	1953 (?)		1953 (?)	?	*
	Škoda 706 R0	1954 (?)		1954 (?)	?	*
	Škoda 706 R0	1955 (?)		1/1956 (?)	?	*
	Škoda 706 R0	1955 (?)		1/1956 (?)	?	*
	Škoda 706 R0	1956 (?)		1956 (?)	?	*
	Škoda 706 R0	1957 (?)		II/1957 (?)	?	*

Autobusy trvalo zaradené v MHD

Evidenčné č. (RZ/ŠPZ/EČV)	Typ vozidla	Rok výroby	Výrobné č. (VIN)	Zaradenie	Vyradenie	Poznámka
DPMT (do 31.12.1959), ČSAD (od 1.1.1960)						
NR 81-83	Škoda 706 RO	1957 (?)		II/1957 (?)	?	*
BD 02-93 **	Škoda 706 RO	1957 (?)		IV/1957 (?)	?	*
BD 56-63	Škoda 706 RTO-MTZ	1959		1959	?	
BD 56-64	Škoda 706 RTO-MTZ	1959		1959	?	
BD 56-65	Škoda 706 RTO-MTZ	1959		1959	?	

* Údaje o autobusoch Škoda 706 RO (rok výroby, dátum zaradenia) vyplývajú z dobových dokumentov dostupných v citovaných archívnych prameňoch, štátne poznávacie značky jednotlivých vozidiel k nim však s istotou nemožno priradiť. Vyššie uvedený prehľad preto uvádza najpravdepodobnejší variant.

** Alternatívne sa v publikovaných prameňoch uvádza aj poznávacia značka NR 02-93, ktorá v kontexte zistených údajov nie je pravdepodobná.

ČSAD (1960–1993), SAD (1993–2011)						
TT 01-78	Škoda 706 RTO-MTZ	1963 (?)		1963 (?)	?	
TT 01-79	Škoda 706 RTO-MTZ	1963 (?)		1963 (?)	?	
TT 18-26	Škoda 706 RTO-MTZ	1965	71644506	9/1965	?	
TT 18-30	Škoda 706 RTO-MTZ	1965	71699507	9/1965	?	
TT 25-72	Karosa ŠM 11	?		?	?	
?	Karosa B 731.00	1982	3659	12/1982	?	
TT 86-83	Karosa B 731.00	1982	3875	12/1982	?	v 3/1990 ešte v prevádzke
TT 86-85	Karosa B 731.00	1982	3838	12/1982	?	v 1/1991 ešte v prevádzke
TT 86-87	Karosa B 731.00	1982	3856	12/1982	?	
?	Karosa B 731.00	1982	3932	1/1983	?	
TT 87-01	Karosa B 731.00	1982		1/1983	?	v 9/1991 ešte v prevádzke
TT 87-04	Karosa B 731.00	1982	3889	1/1983	?	
TT 87-37	Karosa B 731.00	1982	4029	1983	?	v 3/1995 ešte v prevádzke

Autobusy trvalo zaradené v MHD

TT 87-61		Karosa B 731.00	1983	4151	1983	?		v 9/1995 ešte v prevádzke
TT 87-62		Karosa B 731.00	1983	4161	1983	?		v 3/1990 ešte v prevádzke
TT 87-99		Karosa B 731.00	1983	4492	1983	?		v 1/1991 ešte v prevádzke
TT 89-82		Ikarus 280.08	1983	1349/83	7/1983	?		
TT 93-27		Ikarus 280.08	1984	1112/84	4/1984	?		v 11/1993 ešte v prevádzke
TT 94-05		Karosa B 731.00	1984	8498	5/1984(?)	1998		
TT 94-06		Karosa B 731.00	1984	8489	5/1984(?)	2/2002		manuálna prevodovka
TT 95-35		Karosa B 732.00	1984	9078	8/1984(?)	?		v 3/1993 ešte v prevádzke
TT 99-37		Karosa B 731.00	1985	11907	5/1985(?)	?		v 3/1993 ešte v prevádzke
TT 99-38		Karosa B 731.00	1985	11900	5/1985(?)	?		v 4/1992 ešte v prevádzke
TTA 03-90		Karosa B 731.04	1986	15181	5/1986	1998		
TTA 03-91		Karosa B 731.04	1986	15154	5/1986	?		v 9/1992 ešte v prevádzke
TTA 04-36		Karosa B 731.04	1986	15205	6/1986	2/2002		manuálna prevodovka
TTA 11-28	TT-788CB	Karosa B 732.20	1987	TMKB73220HM019929	11/1987	9/2007		
TTA 11-29		Karosa B 732.20	1987	TMKB73220HM019930	11/1987	2001(?)		TTA 11-29/II.
TTA 11-31	TT-761CB	Karosa B 732.20	1987	TMKB73220HM019941	11/1987	3/2006		plošina pre ZŤP a úprava interiéru (1993)
TTA 11-53	TT-798CB	Karosa B 732.20	1987	TMKB73220HM020191	11/1987	12/2006		
TTA 11-54	TT-792CB	Karosa B 732.20	1987	TMKB73220HM020137	11/1987	1/2005		
TTA 11-55	TT-791CB	Karosa B 732.20	1987	TMKB73220HM020216	11/1987	4/2011		
TTA 11-56	TT-789CB	Karosa B 732.20	1987	TMKB73220HM020174	11/1987	1/2005		
TTA 11-57	TT-781CB	Karosa B 732.20	1987	TMKB73220HM020188	11/1987	9/2007		
TTA 15-54	TT-760CB	Karosa B 732.20	1988	TMKB73220JM022238	7/1988(?)	4/2011		
TTA 15-87	TT-802CB	Ikarus 280.08/A	1988	2826/88	8/1988(?)	3/2006		
TTA 16-12	TT-785CB	Karosa B 731.20	1988	TMKB73120JM022771	9/1988(?)	2005		manuálna prevodovka, TT-785CB/II.

Autobusy trvalo zaradené v MHD

Evidenčné č. (RZ/ŠPZ/EČV)	Typ vozidla	Rok výroby	Výrobné č. (VIN)	Zaradenie	Vyradenie	Poznámka
ČSAD (1960–1993), SAD (1993–2011)						
TTA 16-13	Karosa B 731.20	1988	TMKB73120JM022755	9/1988 (?)	3/2011	manuálna prevodovka
TTA 20-40	Karosa B 732.20	1989	TMKB73220KM025015	6/1989 (?)	11/2008	
TTA 20-46	Karosa B 732.40	1989	TMKB73240KM024992	6/1989 (?)	9/2007	
TTA 20-83	Ikarus 280.00	1981	2644/81	7/1989	?	ex. BKV, Budapešť (ŠPZ: BU 10-37), v 1/1991 ešte v prevádzke
TTA 20-94	Karosa B 732.40	1989	TMKB73240KM025272	6/1989 (?)	3/2011	
TTA 21-45	Karosa B 732.40	1989	TMKB73240KM025462	6/1989	4/2011	exportná séria s veľkými vetračkami na oknách
TTA 21-47	Ikarus 280.08/A	1989	991/89	6/1989	6/2004	
TTA 21-61	Ikarus 280.00	1981	2635/81	10/1989	?	ex. BKV, Budapešť (ŠPZ: BU 08-92), v 11/1991 ešte v prevádzke
TTA 21-64	Ikarus 280.00	1980	064/80	10/1989	?	ex. BKV, Budapešť (ŠPZ: BU 07-27), v 11/1990 ešte v prevádzke
TTA 24-51	Ikarus 280.08/A	1990	3868/89	1/1990	1/2005	
TTA 24-52	Ikarus 280.08/A	1990	3881/89	1/1990	3/2006	
TTA 27-97	Karosa B732.1652	1990	TMKB73240LM028412	5/1990 (?)	4/2011	
TTA 27-98	Karosa B732.1652	1990	TMKB73240LM028305	5/1990 (?)	4/2011	
TTA 31-07	Karosa B731.1653	1990	TMKB73140LM029699	11/1990 (?)	3/2011	manuálna prevodovka
TTA 31-08	Karosa B731.1653	1990	TMKB73140LM029518	11/1990 (?)	8/2008	manuálna prevodovka
TTA 31-09	Karosa B731.1653	1990	TMKB73140LM029657	11/1990 (?)	9/2007	manuálna prevodovka
TTA 34-32	Karosa B732.1654	1991	TMKB73220MM031112	6/1991	4/2011	

Autobusy trvalo zaradené v MHD

TTA 36-32	TT-756CB	Karosa B731.1653	1991		TMKB73140MM031282	11/1991	4/2011	manuálna prevodovka
TTA 36-41	TT-734CB	Karosa B731.1653	1991		TMKB73140MM031280	11/1991	12/2006	manuálna prevodovka
TTA 36-42	TT-758CB	Karosa B731.1653	1991		TMKB73140MM031286	11/1991	11/2008	manuálna prevodovka
TTA 36-79	TT-740CB	Karosa B741.1908	1991		TMKK11908HM00361	1/1992	8/2008	
TTA 36-80	TT-755CB	Karosa B741.1908	1991		TMKK11908HM00367	1/1992	12/2007	
TTA 45-76	TT-754CB	Karosa B732.1654	1993		TMKB21654PM032795	10/1993 (?)	4/2011	
TTA 45-77	TT-753CB	Karosa B732.1654	1993		TMKB21654PM032790	10/1993 (?)	4/2011	
TTA 45-78	TT-752CB	Karosa B732.1654	1993		TMKB21654PM032799	10/1993 (?)	4/2011	
TTA 61-98	TT-952BJ	Karosa B732.1654	1996		TMKB21654TM035786	10/1996	4/2011	
	TT-120AI	Novoplan C-12	1998		U69V18M01W1NL1001	10/1998	12/2006	pred vyradením krátkodobo používaný na linkách MHD v Senici
	TT-145AI	Novoplan C-12	1998		U69V18M01W1NL1004	12/1998	12/2007	
	TT-932AM	Karosa B932.1678	1998		TMKB21678WM001501	12/1998 (?)	8/2014	
TTA 11-29/II.	TT-795CB	Karosa B732.1654	1992		TMKB21654NM032500	2001	4/2011	ex. DP Praha, ev. č. 5842/II. (GO, TZS Žilina)
	TT-837CB	Karosa B741.1916	1993		TMKK11916PM000534	7/2004	3/2011	ex. DP Praha, ev. č. 6044
	TT-839CB	Karosa B741.1922	1995		TMKK11922SM000651	7/2004	4/2011	ex. DP Praha, ev. č. 6071
BA-796LJ	TT-856CG	Karosa B741.1916	1993		TMKK11916PM000522	12/2004	11/2008	ex. DP Praha, ev. č. 6037
BA-798LJ	TT-889CG	Karosa B741.1922	1995		TMKK11922SM000633	12/2004	11/2008	ex. DP Praha, ev. č. 6077
TTA 31-24	TT-947BX	Karosa B732.1652	1990		TMKB73240LM029751	2005	12/2007	ex. SAD Trnava, str. Hlohovec
	TT-785CB/II.	Karosa B731.1669	1995		TMKB11669SM034724	2005	4/2011	ex. DP Praha, ev. č. 7147 (GO, Zliner)

Autobusy trvalo zaradené v MHD

Evidenčné č. (RZ/ŠPZ/EČV)	Typ vozidla	Rok výroby	Výrobné č. (VIN)	Zaradenie	Vyradenie	Poznámka
SAD Trnava (2006–2015), Arriva Trnava (2015–súčasnosť)						
TT-099CS	SOR BN 12	2006	TK9N2XX536LSL5227	6/2006	odst. 7/2021	trojdvierová karoséria, automatická prevodovka
TT-881CV	SOR BN 12	2006	TK9N2XX536LSL5330	10/2006	odst. 4/2021	trojdvierová karoséria, automatická prevodovka
TT-422CX	SOR BN 12	2006	TK9N2XX536LSL5344	12/2006	odst. 1/2020	trojdvierová karoséria, automatická prevodovka
TT-346DB	SOR BN 12	2007	TK9N2XX477LSL5407	5/2007	3/2014	trojdvierová karoséria, manuálna prevodovka, DLS Přešov (RZ: 5M2 8114)
TT-347DB	SOR BN 12	2007	TK9N2XX477LSL5409	5/2007	odst. 7/2021	trojdvierová karoséria, manuálna prevodovka
TT-348DB	SOR BN 12	2007	TK9N2XX477LSL5411	5/2007	3/2014	trojdvierová karoséria, manuálna prevodovka, DLS Přešov (RZ: 5M2 8115)
TT-351DC	SOR BN 12	2007	TK9N2XX477LSL5433	7/2007	odst. 7/2021	trojdvierová karoséria, manuálna prevodovka
TT-352DC	SOR BN 12	2007	TK9N2XX477LSL5436	7/2007	odst. 7/2021	trojdvierová karoséria, manuálna prevodovka
TT-906DC	SOR BN 12	2007	TK9N2XX477LSL5453	7/2007	10/2015	trojdvierová karoséria, manuálna prevodovka, DLS Přešov (RZ: 5M7 4978)
TT-425DH	SOR BN 12	2008	TK9N2XX478LSL5541	1/2008	odst. 7/2021	trojdvierová karoséria, manuálna prevodovka
TT-426DH	SOR BN 12	2008	TK9N2XX478LSL5542	1/2008	odst. 7/2021	trojdvierová karoséria, manuálna prevodovka
TT-813DK	SOR BN 12	2008	TK9N2XXB78LSL5572	5/2008	odst. 7/2021	dvojdvierová karoséria, automatická prevodovka, SAD Trnava, str. Hlohovec

Autobusy trvalo zaradené v MHD

TT-814DK	SOR BN 12	2008	TK9N2XXB78LSL5574	5/2008	odst. 7/2021	dvojverová karoséria, automatická prevodovka, SAD Trnava, str. Hlohovec
TT-934DN	SOR BN 12	2008	TK9N2XXB78LSL5609	9/2008	odst. 7/2021	dvojverová karoséria, automatická prevodovka v 11/2021 zapožičaný Arriva Mobility Solutions Bratislava
TT-935DN	SOR BN 12	2008	TK9N2XXB78LSL5604	9/2008	odst. 6/2021	dvojverová karoséria, automatická prevodovka
TTA 45-71 TT-562DS	Karosa B 732.1654	1993	TMKB21654PM032775	2/2009	5/2011	ex. SAD Trnava, str. Priešťany
TT-096EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000010	2/2011	2022 (?)	vozidlo bolo v 11/2020 poškodené pri dopravnej nehode a následne definitívne odstavené
TT-097EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000011	2/2011		
TT-098EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000012	2/2011		
TT-099EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000013	2/2011		
TT-141EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000014	2/2011		
TT-142EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000015	2/2011		
TT-143EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000016	2/2011		
TT-144EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000017	2/2011		
TT-145EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000018	2/2011		
TT-146EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000019	2/2011		
TT-147EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000020	2/2011		
TT-367EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000021	2/2011		
TT-369EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000022	2/2011		
TT-370EK	Iveco Citelis 12M CNG	2011	VNEPS09D50M000023	2/2011		

Autobusy trvalo zaradené v MHD

Evidenčné č. (RZ/ŠPZ/EČV)	Typ vozidla	Rok výroby	Výrobné č. (VIN)	Zaradenie	Vyradenie	Poznámka
SAD Trnava (2006–2015), Arriva Trnava (2015–súčasnosť)						
TT-371EK	Iveco Citelis 10,5M CNG	2011	VNEPS09D50M000024	2/2011		
TT-372EK	Iveco Citelis 10,5M CNG	2011	VNEPS09D50M000025	2/2011		
TT-373EK	Iveco Citelis 10,5M CNG	2011	VNEPS09D50M000026	2/2011		
TT-374EK	Iveco Citelis 10,5M CNG	2011	VNEPS09D50M000027	2/2011		
TT-375EK	Iveco Citelis 10,5M CNG	2011	VNEPS09D50M000028	2/2011		
TT-236FR	SOR BN 12	2007	TK9N2XX477LSL5407	7/2014	odst. 7/2021	ex. DLS Přešov (RZ: 5M2 8114)
TT-304FR	Karosa B 952.1712	2002	TMKB217122M005976	7/2014	5/2019	ex. DLS Přešov (RZ: 4M3 1805), vozidlo bolo po vyradení odpredané zberateľovi historických autobusov
TT-583GS	SOR BN 12	2007	TK9N2XX477LSL5453	9/2016	odst. 7/2021	ex. DLS Přešov (RZ: 5M7 4978)
TT-157HI	SOR BNG 12	2008	TK9N2XXC48LSL5559	8/2018		ex. DLS Přešov (RZ: 4M5 1906)
TT-139IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5024	7/2021		
TT-173IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5014	7/2021		
TT-398IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5018	7/2021		
TT-420IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5029	7/2021		
TT-438IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5027	7/2021		
TT-491IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5021	7/2021		
TT-493IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5023	7/2021		
TT-520IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5015	7/2021		
TT-542IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5022	7/2021		

Autobusy trvalo zaradené v MHD

TT-551IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5020	7/2021		
TT-554IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5026	7/2021		
TT-577IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5025	7/2021		
TT-579IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5016	7/2021		
TT-642IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5028	7/2021		
TT-644IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5013	7/2021		
TT-663IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5017	7/2021		
TT-674IP	SOR NB 12 City	2021	TK9F2XXRMM1SL5019	7/2021		
TT-401EG	SOR BN 9,5	2010	TK9N9XXHBALSL5743	1/2023		ex. Arriva Trnava, prev. Senica, záložné vozidlo

Autobusy dočasne prevádzkované v MHD Trnava

V prípade akútneho nedostatku prevádzkyschopných autobusov určených pre linky MHD, ako aj v rámci účelových posilových spojov pre študentov a žiakov v čase dopravnej špičky, boli počas dlhej histórie MHD v Trnave používané aj vozidlá bežne používané v prímestskej, prípadne diaľkovej doprave. Na linky MHD v Trnave sa preto v určitých obdobiach nasadzovali napríklad aj autobusy typu Karosa ŠL11, Ikarus 280.10, Karosa C734, C744, C934 a mnohé ďalšie. Osobitnou kapitolou sú vozidlá používané v mestskej doprave v rámci skúšobnej prevádzky. Nižšie uvedený prehľad zahŕňa aspoň niektoré vozidlá používané na tento účel dlhodobejšie:

Evidenčné č. (RZ/ŠPZ/EČV)	Typ vozidla	Rok výroby	Výrobné č. (VIN)	Zaradenie	Vyradenie	Poznámka
2J5-8441	TEDOM Kronos 123D	2006	ZA9C23FDV6TB09001	2006	2007	zapožičaný od výrobcu
2J5-8442	TEDOM Kronos 123D	2005	ZA9C23FDV5TB09002	2006	2007	zapožičaný od výrobcu
2J6-9791	TEDOM Kronos 123D	2006	ZA9C23FDV6TB09002	2006	2007	zapožičaný od výrobcu
TTA 29-06	Karosa C734.1340	1990	TMKC734440LM028799	9/2008	10/2008	dočasne presunutý z prímestskej dopravy
TTA 32-46	Karosa C734.1340	1991	TMKC734440MM030257	9 2008	10/2008	dočasne presunutý z prímestskej dopravy
PN-298AR	Karosa C934.1351E	2001	TMKC413511M004450	12/2009	4/2011	dočasne presunutý zo SAD Trnava, stredisko Piešťany
TT-019CF	Karosa C934.1351E	2000	TMKC41351YM003389	12/2009	4/2011	dočasne presunutý zo SAD Trnava, stredisko Piešťany
TT-522DO	Karosa C934.1351	1998	TMKC41351WM001478	12/2009	6/2010	dočasne presunutý zo SAD Trnava, stredisko Senica
TT-523DO	Karosa C934.1351	1997	TMKC41351VM000784	12/2009	8/2010	dočasne presunutý zo SAD Trnava, stredisko Senica
3E4-0237	Iveco Crossway LE 12M	2009	VNESFR1610M006347	1/2010	5/2010	zapožičaný od výrobcu
3E6-1467	Iveco Crossway LE 12,8M	2009	VNESFR1620M006398	1/2010	5/2010	zapožičaný od výrobcu
3E9-0171	SOR CN12	2009	TK9N2XXEC9LSL5682	1/2010	5/2010	zapožičaný od výrobcu
TT-645AE	Karosa C934.1351	1997	TMKC41351VM000445	1/2010	8/2010	dočasne presunutý z prímestskej dopravy
TT-847CE	Karosa C934.1351	1997	TMKC41351VM000336	1/2010	4/2011	dočasne presunutý z prímestskej dopravy
TT-675BC						
HC-991AI	Karosa C934.1351E	2001	TMKC413511M004483	1/2010	1/2010	dočasne presunutý zo SAD Trnava, stredisko Hlohovec
TTA 51-67	Karosa C734.1340	1994	TMKC41340RM034333	4/2011	4/2011	dočasne presunutý z prímestskej dopravy

Fotografie vozidiel mestskej hromadnej dopravy



Ikarus 280.08/A – ŠPZ: TTA 24-52 na bývalom obratisku autobusov na sídlisku Družba. V súčasnosti na tomto mieste stojí predajňa obchodného reťazca Lidl.
Foto: Mgr. Michal Jajčaj



Interiér kľbového autobusu Ikarus 280.08/A v poslednom období jeho prevádzky. Vozidlo bolo ešte vybavené už dlhšie nevyužívanými mechanickými označovačmi na označovanie cestovných lístkov. *Foto: Mgr. Michal Jajčaj*



Jeden z autobusov Karosa B732 (EČV: TT-763CB) zaradených do služieb trnavskej MHD pochádzal z exportnej série vozidiel tohto typu charakteristickej väčšími otvárateľnými časťami bočných okien.
Foto: Mgr. Michal Jajčaj



Karosa B731.20 – ŠPZ: TTA 16-13 stúpa Spartakovskou ulicou na sídlisku Družba. Bytový dom v pozadí na Ul. Vladimíra Clementisa, postavený pre trnavské sídliská veľmi charakteristickou licenčnou technológiou Bauring, obývalo mnoho zamestnancov trnavského závodu ČSAD vrátane vodičov mestskej dopravy.
Foto: Mgr. Michal Jajčaj



Počas hromadnej výmeny pôvodných ŠPZ za nové EČV bolo možné niektoré autobusy v uliciach veľmi krátky čas stretnúť aj s provizórnou ŠPZ namaľovanou na kuse kartónu a umiestnenou za čelným sklom. Ikarus 80.08/A – ŠPZ: „TT 15-87“ (správne má byť TTA 15-87) bol takto zvečnený na obrátisku Nemečanka počas služby na linke č. 4.
Foto: Mgr. Michal Jajčaj

Karosa B732.1654 –
ŠPZ: TTA 45-77
pridelená vodičovi
Mariánovi Pluhárovi
jazdila po výmene
poznávacích značiek
s novým EČV:
TT-753CB.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj



Na trnavskej linke
č. 4 si cestujúci mohli
počas niekoľkých dní
vyskúšať aj prototyp
kĺbového autobusu
SOR NB18 CITY.
Tento typ vozidiel
sa však súčasťou
vozidlového parku
nestal, nakoľko
dopravca z dôvodu
nízkej rentability
upustil od nákupu
nových kĺbových
autobusov.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj



Karosa B741.1922 –
EČV: TT-839CB bol
posledným kĺbovým
autobusom doposiaľ
prevádzkovaným
na linkách trnavskej
MHD. Na fotografii
ho autor zachytil dňa
14. 4. 2011 počas jeho
poslednej služby
na linkách trnavskej
MHD.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj





Pred zaradením nových autobusov značky Iveco Citelis (CNG) do prevádzky bol na linkách MHD krátky čas využívaný aj autobus Karosa C734.1340 – EČV: TT-939BJ dočasne presunutý z prímestskej dopravy.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj



SOR BN 12 – EČV: TT-426DH na konečnej zastávke na Nám. SUT v mestskej štvrti Kopánka.

Foto: Mgr. Michal Jajcaj



Prímestský autobus Slovbuss SB 134.00 vyrobený na Slovensku bol mimoriadne nasadený aj na linku určenú pre zákazníkov hypermarketu TESCO.

Foto: Ing. Lukáš Straka

Zaujímavosťou bolo aj nasadenie autobusu Karosa C 956.1076 Axer 12,8M ako záložného vozidla na linke mestskej hromadnej dopravy. Fotograf ho takto zvečnil na zastávke Družba.
Foto: Ing. Lukáš Straka



Niektoré dvojverové autobusy SOR BN 12 našli na krátky čas využitie aj po obnove vozidlového parku trnavskej MHD. Na fotografii jej autor zvečnil autobus EČV: TT-934DN krátkodobu zapožičaný dopravcovi Arriva Mobility Solutions na linky regionálnej dopravy v rámci IDS v Bratislavskom kraji spolu s vozidlom EČV: TT-813DK, ktoré v tom čase jazdilo v Hlohovci na linkách prímestskej dopravy.
Foto: Ing. Lukáš Straka



Autobus SOR NB 12 City – EČV: TT-644IP s celovozidlou reklamou Trnavského rádia odchádza zo zastávky Študentská, ZŠ.
Foto: Mgr. Martin Goduš



Záver

Táto vedecko-výskumná práca sa tematicky zamerala na vývoj mestskej autobusovej dopravy v Trnave s osobitným dôrazom na postupný vznik a vývoj liniek spájajúcich jednotlivé časti mesta, premeny vozidlového parku, ktorým bola preprava na linkách zabezpečovaná, vývoj tarifných systémov, súvisiacej infraštruktúry a podobne, a to od jej úplných začiatkov až po súčasnosť. Neopomenula ani pripravované, napokon, žiaľ, nezrealizované projekty zavedenia trolejbusovej trakcie v tomto meste.

Snahou autora pri riešení uvedenej témy bolo predovšetkým zozbierať a zdokumentovať dostupné historické fakty i obrazový materiál o histórii mestskej dopravy vo svojom rodnom meste a sprístupniť ich prostredníctvom tematickej publikácie nielen odbornej verejnosti, ale i početnej a neustále sa rozrastajúcej skupine nadšencov verejnej dopravy na Slovensku.

Zhrnutie

Verejná mestská hromadná doprava v krajskom meste Trnava prešla počas posledných storočí rozmanitým vývojom. Starobylé drožky ťahané koňmi, ktoré ešte koncom 19. storočia zabezpečovali prepravu cestujúcich zo stanice konskej a neskôr parnej železnice do centra mesta, doplnil na prelome storočí aj kapacitnejší omnibus. Od roku 1925 ich však postupne nahradil nový a moderný dopravný prostriedok – autobus poháňaný spaľovacím motorom. Autobusovú dopravu v meste prevádzkovali najprv súkromní podnikatelia – živnostníci, a to až do konca 40. rokov 20. storočia. Ich činnosť ukončilo celoštátne znárodňovanie dopravného podnikania v rokoch 1948–1949, spojené so vznikom národného podniku Československá štátna automobilová doprava (ČSAD). Ten však spočiatku o prevádzkovanie mestskej dopravy v Trnave neprejavoval záujem, preto sa iniciatívy ujalo vedenie mesta, ktoré v roku 1951 prevádzku MHD obnovilo zriadením Dopravného kombinátu mesta Trnavy, neskôr premenovaného na dopravný podnik. Počas jeho desaťročnej existencie boli postupne prekonané počiatočné problémy spojené s nedostatkom autobusov a ich prepravnej kapacity. Do roku 1960 bola postupne vytvorená základná sieť liniek mestskej dopravy, ktorá zabezpečila predovšetkým prepravu pracujúcich a žiakov do výrobných prevádzok, resp. do školských zariadení. Trasy liniek okrem jednotlivých obytných celkov v meste obslúžili aj najbližšie obce, z ktorých niektoré sa časom stali súčasťou mesta. Od 60. rokov 20. storočia v rozvoji mestskej dopravy pokračoval podnik ČSAD. Počet liniek v meste postupne vzrastal s cieľom zabezpečiť obsluhu nových obytných štvrtí – rozľahlých sídlisk vznikajúcich na obode starého mesta. V priebehu desaťročí sa postupne zmenil aj vozidlový park. Najstaršie veľkokapacitné autobusy Škoda 706 RO a Škoda 706 RTO s motorom umiestneným v prednej časti vedľa kabíny vodiča vystriedali od druhej polovice 60. rokov 20. storočia moderné trojdverové vozidlá Karosa ŠM 11 s motorom pod podlahou a s automatickou prevodovkou, ktorá v čoraz intenzívnejšej mestskej premávke významne zjednodušila prácu vodiča. Koncom 70. rokov 20. storočia kapacitu najvyťaženejších liniek posilnili aj kĺbové autobusy maďarskej značky Ikarus 280. Predaj cestovných lístkov prostredníctvom sprievodcov vystriedala najskôr tzv. samoobsluha, v rámci ktorej platbu cestovného kontroloval vodič autobusu, a to až do zavedenia predaja cestovných lístkov v obchodnej sieti, pred nástupom do vozidla. Rozvoj mestskej dopravy sa spomalil po zmene spoločenských pomerov na prelome 80. a 90. rokov 20. storočia. Nedostatok finančných prostriedkov si vyžiadal nielen redukcii výkonov na linkách mestskej dopravy spojenú so zmenou trasovania liniek, ale i zvýšenie cien cestovného a výrazné spomalenie obnovy vozidlového parku. Vozidlá značky Karosa typového radu 700 vyrábané od začiatku 80. rokov 20. storočia preto v uliciach mesta dominovali ešte aj na začiatku 21. storočia. Nepodarilo sa, žiaľ, zrealizovať ani pripravované zavedenie environmentálne vhodnejšej trolejbusovej dopravy

v tomto meste. Nateraz posledné desaťročia prevádzky mestskej dopravy v Trnave so sebou, okrem ďalších väčších či menších zmien vo vedení liniek, priniesli aj nové nízkopodlažné autobusy vybavené moderným informačným systémom, z ktorých časť poháňa stlačený zmený plyn. Transformáciou prešiel aj samotný prevádzkovateľ, Slovenská autobusová doprava Trnava, ktorý sa začlenil do medzinárodného koncernu spoločnosti Arriva.

Summary

Public urban mass transport in the regional city of Trnava has undergone various developments during the last centuries. The ancient horse-drawn carriages, which still at the end of the 19th century provided the transportation of passengers from the station of the horse and later steam railway to the city center, were supplemented at the turn of the century by a larger omnibus. From 1925, however, they were gradually replaced by a new and modern means of transport – a bus powered by an internal combustion engine. Bus transport in the city was first operated by private persons – entrepreneurs, until the end of the 1940s. Their activity was ended by the nationwide nationalisation of the transport business in 1948–1949, associated with the creation of the national enterprise Czechoslovak State Automobile Transport (ČSAD). However, the latter initially showed no interest in running urban transport in Trnava, so the city management took the initiative, which in 1951 restored the operation of public transport by establishing Dopravný kombinát mesta Trnavy (the Transport Association of the City of Trnava), later renamed to Dopravný podnik (the Transport company). During its ten-year existence, the initial problems associated with the lack of buses and their transport capacity were gradually overcome. By 1960, a basic network of urban transport lines was gradually created, which primarily ensured the transportation of workers and pupils to production and school facilities. In addition to individual residential units in the city, the routes of the lines also served the nearest villages, some of which eventually became part of the city. From the 60s of the 20th century, the ČSAD enterprise continued the development of urban transport. The number of lines in the city gradually increased with the aim of providing service to new residential areas – vast housing estates emerging on the perimeter of the old city. Over the decades, the vehicle fleet has also gradually changed. The oldest large-capacity Škoda 706 R0 and Škoda 706 RTO buses with the engine located in the front part next to the driver's cabin have been replaced since the second half of the 1960s by modern three-door vehicles Karosa ŠM 11 with an engine under the floor and an automatic transmission, which in increasingly intensive city traffic significantly simplified the driver's work. At the end of the 1970s, the capacity of the busiest lines was also strengthened by Hungarian Ikarus 280 articulated buses. The sale of travel tickets through tour guides was first replaced by the so-called self-service, in which the bus driver checked

the fare payment, until the introduction of ticket sales in the commercial network, before boarding the vehicle. The development of urban transport slowed down after the change in social conditions at the turn of the 80s and 90s of the 20th century. The lack of funds required not only a reduction in performance on city transport lines associated with a change in route routing, but also an increase in fares and a significant slowdown in the renewal of the vehicle fleet. Therefore, the Karosa 700 series vehicles produced since the beginning of the 1980s dominated the streets of the city even at the beginning of the 21st century. Unfortunately, even the planned introduction of more environmentally friendly trolleybus transport in this city could not be implemented. For now, the last decades of urban transport in Trnava have brought with them, in addition to other major or minor changes in the management of lines, also new low-floor buses equipped with a modern information system, some of which are powered by compressed gas. The operator itself, Slovenská autobusová doprava Trnava, also underwent a transformation, which became part of the international concern of the company Arriva.

Pod'akovanie

Autor by chcel vyjadriť svoje úprimné poďakovanie všetkým kolegom, spolupracovníkom, priateľom i známym, ktorí akoukoľvek pomocou a spoluprácou prispeli k vzniku tohto diela. Menovite medzi nich patrí Martin Šturdík za cenné postrehy a spoluprácu pri vyhľadávaní informácií a článkov v dobovej tlači, PaedDr. Simonne Jurčová zo Západoslovenského múzea v Trnave za poskytnutie historických fotografií, Ing. Ivan Kačo a Peter Martinko za poskytnutie informácií o nerealizovaných projektoch pripravovanej trolejbusovej dopravy, Eduard Bachratý, Peter Balog, Peter Bodiš, Ing. Marko Engler, PhD., Mgr. Martin Goduš, Ing. Jan Horník, Marek Hupko, Marián Pluhár, Bohuslav Slamka, Ing. Lukáš Straka, Ing. Miloš Šturdík a ďalší za zdieľanie svojich spomienok, fotografií a ďalších dobových materiálov. Osobitné poďakovanie patrí tiež Mgr. Petrovi Šimkovi, PhD. z Považského múzea v Žiline za záverečné pripomienky k tejto práci a vypracovanie oponentského posudku ako aj Ivanovi Janitorovi, MSc. za jazykovú korektúru. V neposlednom rade toto poďakovanie patrí i vedeniu Slovenského technického múzea za vytvorenie podmienok, ktoré umožnili vznik tejto publikácie ako i všetkým ostatným, ktorí sa svojou aktivitou na jej vzniku podieľali.

Zoznam skratiek

BKV	Budapesti Közlekedési Vállalat	SNP	Slovenské národné povstanie
CNG	compressed natural gas (stlačený zemný plyn)	SOŠ	stredná odborná škola
ČSAD	Československá štátna automobilová doprava	SOUE	stredné odborné učilište energetické
ČSD	Československé štátne dráhy	SPTŠ	stredná priemyselná a technická škola
ČSSR	Československá socialistická republika	SR	Slovenská republika
DKMT	Dopravný kombinát mesta Trnavy	STM	Slovenské technické múzeum
DLS	Dopravní a logistická spoločnosť	STU	Slovenská technická univerzita
DPMT	Dopravný podnik mesta Trnavy	SUT(UT)	Slovenské učené tovarišstvo
DZ	dopravný závod	š. p.	štátny podnik
EČV	evidenčné číslo vozidla	ŠM	štátny majetok
GO	generálna oprava	ŠPZ	štátna poznávací značka
IDS	integrováný dopravný systém	TAZ	Trnavské automobilové závody
JE	jadrové elektrárne	UK	Univerzita Komenského
JRD	jednotné roľnícke družstvo	VÚJE	Výskumný ústav jadrových elektrární
KNV	krajský národný výbor	ZŤP	zdravotne ťažko postihnutá osoba
KSS	Komunistická strana Slovenska	ZŤP-S	zdravotne ťažko postihnutá osoba so sprievodcom
LIAZ	Liberecké automobilové závody	ZŤS	Závody ťažkého strojárstva
MHD	mestská hromadná doprava	ŽOS	železničné opravovne a strojárne
MNV	Miestny národný výbor	ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
MOC	mechanizované odbavovanie cestujúcich	Kčs	Koruna československá
MsNV	Mestský národný výbor	km	kilometer
NAD	Nákladná automobilová doprava	ks	kus
n. p.	národný podnik	kV	kilovolt
ONV	Okresný národný výbor	m	meter
SAD	Slovenská autobusová doprava	min.	minúta
S. A. O.	Slovenské automobilové opravovne	Sk	Slovenská koruna
		t	tona
		V	volt

Použitá literatúra a zdroje informácií

Archívne pramene:

- Štátny archív v Bratislave, archívny fond „ČSAD, n. p. – Podnikové riaditeľstvo v Bratislave (1948–1972)“
- Štátny archív v Bratislave, archívny fond „Krajský národný výbor v Bratislave – Odbor miestneho hospodárstva a dopravy (1949–1960)“
- Štátny archív v Trnave, archívny fond „Okresný národný výbor Trnava (1945–1960)“
- Štátny archív v Trnave, archívny fond „Živnostenské spoločenstvo pre okres trnavský v Trnave (1921–1940)“

Literatúra:

- ADÁMEK, J. a kol.: Rozvoj Trnavy v rokoch 1981–1985 s vyhodnotením volebného obdobia 1976–1980, MsNV v Trnave, 1981
- ADÁMEK, J. a kol.: Rozvoj Trnavy v rokoch 1986–1990 s vyhodnotením volebného obdobia 1981–1985, MsNV v Trnave, 1987
- HAGARA, J., MATÚŠ, J. a kol.: Rozvoj Trnavy v rokoch 1971–1975, MsNV v Trnave, 1975
- HARÁK, M.: Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů (I), Nakladatelství Corona, s. r. o., Praha, 2005, 1. vydanie, ISBN: 80-86116-30-1
- KAVACKÝ, M. a kol.: Trolejbusy v Bratislave (1909–2019), TechTrend, s. r. o., Bratislava, 2019, ISBN: 978-80-972-9321-5
- KRÁTKY, P. a kol.: 50 rokov verejnej autobusovej dopravy v trnavskom regióne, SAD Trnava, š. p., 1999
- KRATOCHVÍL, L.: 50 rokov verejnej autobusovej dopravy v regióne západného Slovenska (1949–1999), Združenie verejných autobusových dopravcov, 1999
- NEUMANN, J.: Autobus Škoda 706 RO – historie, vývoj, technika, jiné využití, Grada Publishing, a. s., Praha, 2009, ISBN: 978-80-247-2586-4
- SZOJKA, L.: Dejiny železničnej siete na Slovensku, HMH, s. r. o., Bratislava, 1. vydanie, 2019, ISBN: 978-80-969-7256-2
- ŠIMONČIČ, J., WATZKA, J.: Dejiny Trnavy, Obzor Bratislava, 1. vydanie, 1988
- TOMAŠOVIČ, J., JURINA, M. a kol.: Rozvoj Trnavy v rokoch 1964–1971, MsNV v Trnave, 1971

Periodiká:

- Autodopravák ČSAD v Západoslovenskom kraji (1976)
- Kultúra a život Trnavy (1981, 1982, 1984, 1986, 1991)
- Monument revue, 2/2018
- Novinky z radnice (1990, 1994, 7/2012, 6/2021, 7–8/2021, 11/2021, 7/2022)
- Trnava dnes (2006, 2007)

- Trnavské noviny – MY (1994, 1999, 2004, 2006, 2007)
- Trnavsko (2006)
- Trnavský hlas (1971, 1978–1987, 1989–1992, 1994, 1999)

Ostatné pramene:

- Cestovný poriadok Dopravného podniku mesta Trnavy platný od 2. 6. 1957
- Cestovný poriadok miestnej dopravy v Trnave platný od 11. októbra 1964
- Cestovný poriadok mestskej dopravy v Trnave platný od 1. 1. 1977
- Cestovný poriadok mestskej hromadnej dopravy v Trnave platný od 15. 7. 1986, ČSAD Bratislava, n. p., 1986
- Cestovné poriadky SAD Trnava platné od 29. 5. 1994
- Cestovné poriadky SAD Trnava platné od 28. 5. 1995
- Cestovné poriadky mestskej dopravy v Trnave, SAD Trnava, 2001–2015
- Cestovné poriadky mestskej dopravy v Trnave, Arriva Trnava, 2015–2020
- Hromadná doprava osôb (MHD) v mestských aglomeráciách Slovenskej republiky v číslach (1996), Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR
- Hromadná doprava osôb (MHD) v mestských aglomeráciách Slovenskej republiky v číslach (1997), Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR
- Plán sociálneho rozvoja okresu Trnava do roku 1980 s výhľadom do roku 1990, ONV v Trnave – riadiaca komisia ONV pre spracovanie plánu sociálneho rozvoja okresu
- Ročné rozbory výsledkov hospodárskej činnosti na roky 1979–1989, MsNV Trnava, 1980–1990
- Trnava – cestovný informátor 1994–1995 (mestská hromadná doprava s platnosťou od 29. 5. 1994), Turista Piešťany, 1994, 1. vydanie
- Trnava – cestovný informátor 1999–2000 (mestská hromadná doprava s platnosťou od 13. 9. 1999), Turista Piešťany, 1999, 1. vydanie
- Trnava – cestovný informátor 2000–2001 (mestská hromadná doprava s platnosťou od 28. 5. 2000), Turista Piešťany, 2000, 1. vydanie
- Trnava, orientačný plán, Kartografické nakladateľstvo v Bratislave, 1969, 1. vydanie
- Trnava, orientačný plán, Slovenská kartografia, n. p. Bratislava, 1972, 2. vydanie
- Trnava, orientačný plán, Slovenská kartografia, n. p. Bratislava, 1977, 4. vydanie
- Trnava, orientačná mapa, Slovenská kartografia, n. p. Bratislava, 1983, 5. vydanie
- Trnava, orientačná mapa, Slovenská kartografia, n. p. Bratislava, 1988, 6. vydanie
- Trnava. Sprievodca mestom. 1925. Kníhtlačiareň Fr. Urbánka a spol., Trnava, 1925
- Trnava, Prehľad najdôležitejších čísel a údajov o meste k 1. 1. 1972

Elektronické zdroje:

- <http://tt.imhd.sk>
- <http://www.arriva.sk>
- <http://www.evidencia-dopravcov.eu>
- <http://www.mestskadoprava.net>
- <http://www.sadtrnava.sk>
- <http://www.skp.sk>
- <http://www.spvd.cz>
- <http://www.trnava.sk>

V publikácii boli použité fotografie a pohľadnice od nasledovných autorov, resp. z nasledovných zbierok:

- Peter Balog
- Jozef Benka
- Stanislav Božík
- Mgr. Martin Goduš
- Ing. Jan Horník
- Mgr. Michal Jajcaj
- Bohuslav Kráľovič
- Jozef Michalec
- Ing. Lukáš Straka
- Martin Šturdík
- Blažej Vittek
- STM – Múzeum dopravy v Bratislave
- Archív fotografií a negatívov Západoslovenského múzea v Trnave
- Zbierkový fond Západoslovenského múzea v Trnave

História mestskej hromadnej dopravy v Trnave

Autor: Mgr. Michal Jajcaj
Recenzent: Mgr. Peter Šimko, PhD.
**Jazyková korektúra
a preklady:** Ivan Janitor, M.Sc.
Grafika a tlač: BEKI DESIGN, s.r.o.
Online vydanie

ISBN: 978–80–8290–006–7

Vydalo Slovenské technické múzeum, Košice, 2023.

Žiadna časť publikácie, vrátane fotografií, nesmie byť bez predchádzajúceho súhlasu vydavateľa reprodukováaná, zverejňovaná a rozširovaná v tlačenej, elektronickej alebo inej podobe.

Publikácia je výstupom vedeckovýskumnej úlohy "História mestskej hromadnej dopravy v Trnave".

Slovenské technické múzeum je štátnou príspevkovou organizáciou zriadenou Ministerstvom kultúry Slovenskej republiky.

Slovenské technické múzeum

Košice · 2023

ISBN: 978 – 80 – 8290 – 006 – 7

