

KT8D5 a její následné modernizace, Historie brněnské MHD

KT8D5 a její následné modernizace

Málokterý dopravní prostředek v rámci městské hromadné dopravy má natolik ikonické postavení jako tramvaj nesoucí označení Tatra KT8D5. A právě na ní se v tomto videu podíváme, stejně tak jako na její další modernizace, které v průběhu následujících let přicházely. Každý z nás, kdo se často přepravuje tramvají, nebo v ní alespoň někdy jel, pravděpodobně tento vůz zná, třebaže se nevyzná v sériových označeních a zatím netuší, o které konkrétní tramvaji je řeč. Možná pomůže, když napovíme, že se jí lidově říká kachna nebo také kačena. Už víte? Narazit na ní můžete či jste alespoň někdy mohli v celé řadě českých měst, a to v Praze, Brně, Ostravě, ale třeba i v Plzni, Litvínově nebo Mostě. K vidění je pak také i na Slovensku, a to v Košicích. Pro úplnost, původně se měly objevit třeba také v Chomutově, Jirkově či Olomouci, ale k tomu nakonec z různých důvodů nedošlo.

Jak již bylo řečeno, existuje více typů této tramvaje, avšak všechny mají hodně společného. My však začneme tím úplně prvním modelem, který se objevil již v roce 1986. Zmíňme však, že prototypy existovaly již trochu dříve, a to v roce 1984. První dva z nich, nesoucí označení 0018 a 0019 vznikly zhruba dva roky poté, co byl na podzim roku 1982 odklepnut projekt umožňující jejich realizaci a mohlo se tak začít s výstavbou. Samotné parametry byly k dispozici nicméně už o rok dříve, přičemž autorem designu tramvaje byl architekt Ivan Linhart. V roce 1986 už existovalo hned deset kusů, které ovšem sloužily čistě jako ověřovací série, a samotná sériová produkce započala až rokem 1989. Nutno podotknout, že zkoušky to byly velice náročné. Už proto, že spolykaly spoustu času, a to celé čtyři roky, což je dost možná nejvíce v historii tuzemské hromadné dopravy. Mimochodem první z prototypů dodnes slouží městské dopravě ve Volgogradu, zatímco ten druhý, avšak už zmodernizovaný, můžete potkat v Ostravě.

Ted' už se ale na kachnu či kačenu podíváme blíže:

Tatra KT8D5 je tříčlankovou tramvají, kterou svého času vyráběla Tatra Smíchov spadající pod podnik ČKD, který založili již na začátku sedmdesátých let devatenáctého století Emil Kolben s Čenkem Daňkem. Výroba původního typu tramvaje pak probíhala mezi roky 1986 a 1993. Konkrétně se pak jednalo o téměř dvě stě vyrobených kusů takových tramvají, přičemž drtivá většina z nich našla využití na tratích spadajících pod československé, potažmo české dopravní podniky. Abychom si řekli, proč se vlastně začaly vyrábět, musíme si ale trochu odskočit, takže se vrátíme o kousek dál do minulosti, a to do roku 1977, kdy byla v ČKD ukončena výroba tehdejších vozů Tatra T3 a kloubových K2, které byly do té doby běžné. Důvod k zrušení výroby byl především ten, že se již počítalo s nástupem nové generace tramvají, třebaže se stále vyráběly modely T3 pro export, a sice hlavně do Sovětského svazu. Podobně jako poté i typy Tatra KT4 a T5CS, které se na tuzemské koleje vůbec nedostaly. Naopak, základem nové tramvaje pro československou dopravu se měl stát nový tříčlankový osminápravový vůz, který měl také sloužit jako kostra pro další modernizace, se kterými se již tehdy počítalo. A tak se na světlo světa dostala Tatra KT8D5. Velkokapacitní vozidlo, které se uplatní i na rychlodrahách, ale zároveň je určeno pouze pro rozchod kolejí nižší než čtrnáct set třicet pět milimetrů.

Zaměřme se nyní na technické specifikace tohoto vozu. Jak jsme si již řekli, KT8D5 je osminápravový motorový vůz, a to obousměrný. Všech osm náprav je v jejím případě určených k pohonu. Dále disponuje třemi články, jenž jsou navzájem propojeny klouby a krycími měchy, přičemž právě zmíněné mechy v zatáčkách mnohdy působí jako harmonika, který se roztáhne, aby se na rovině opět

smrskla k sobě. Patří k tomu i ten typický skřípavý zvuk, který věříme, že všichni znáte. Standardní KT8D5 má dále dva vnitřní podvozky, které se nachází v prostoru pod klouby. Střední článek tudíž není nadnesený, nýbrž posazený na podvozcích. Samotná kostra tramvaje je pak svařena z ocelových profilů, a to tak, že je z vnější strany oplechovaná, zatímco interiér je obložen dřevovláknitými deskami. Podlaha je vyrobená z vodovzdorné překližky, která je ještě k tomu zaizolovaná protiskluzovou gumou. Každý vůz potom disponuje pěticí skládacích dveří, přičemž krajní jsou trojkřídlé, zatímco ty zbylé čtyřkřídlé.

Pakliže se zaměříme na rozložení sedaček a dalšího prostoru v exteriéru tramvaje, uvedme si, že jsou rozmístěny na bázi systému dva plus jedna, v předních částech vozu pak dva plus dva. Místo pro kočárky, případně vozičkáře, se pak nachází v samotném středu.

To, čím je KT8D5 dále charakteristická, je to, že na obou jejích koncích se nachází kabina pro řidiče, nicméně pouze jedna z nich disponuje pojistkami, jističem a uzemňovačem. Nezapomeňme ani na typickou kostku s číselným označením linky, na které tramvaj působí. Tu najdeme nad čelem vozidla, díky čemuž také okamžitě bezpečně poznáme, že se na zastávku řítí právě Tatra KT8D5. Měli bychom si ještě říct, že vozy jsou vybaveny elektrickou výzbrojí typu TV3 s tyristorovou regulací výkonu, kterou dodávalo ČKD. Každý ze čtyř podvozků poté disponuje dvěma kolejnicovými a stejným počtem kotoučových brzd. Díky rozdělení výzbroje na čtyři totožné části, z nichž každá náleží jednomu z podvozků, je možný i nouzový dojezd tramvaje i na jediné dva podvozky.

To by bylo k původnímu typu kachen asi všechno, dále se tedy zaměříme na její modernizace a rekonstrukce. Ty probíhaly především mezi lety 2002 až 2014, ale ještě předtím, na konci devadesátých let, přišla ČKD s inovací, kdy sedmičku vozů vybavila elektrickou výzbrojí TV14, namísto stávající TV3. Tyto vozy byly následně dodány do Brna a nesly označení KT8D5N. Na počátku století pak přišly již zmíněné modernizace, které se projeví hlavně vkládáním nového středního nízkopodlažního článku inspirované vzorem předchozích inovací od ČKD.

K dalším modernizacím se dostaneme za pochodu, během toho, kdy budeme procházet města, se kterými má legendární Ká té dé co dočinění. Začneme Prahou, třebaže v současnosti se tu s tímto vozem už nesetkáte, jelikož v roce 2013 ukončily svůj provoz poslední dva z celkových sedmačtyřiceti, a to během slavnostního rozloučení pořádaného tamními dopravními podniky. První pražská KT8D5 byla zmodernizována na částečně nízkopodlažní typ s označením Tatra KT8D5R.N2P na přelomu let 2004 a 2005. Později se rekonstruovaly i další vozy, než zůstaly poslední čtyři původní kusy, z čehož se dva odebraly do dílny až v roce 2013.

V Brně se první tramvaje KT8D5 objevily v roce 1986, přičemž sem byly zařazeny i dva vozy z původní testovací série, které po dalších zkouškách zamířily do ostrého provozu. Na přelomu osmdesátých a devadesátých let poté přibýlo dalších jednadvacet kusů. Pět Ká té dé získalo Brno i v roce 1993 a vůbec poslední zásilka těchto strojů znamenala poslední tři kusy mezi roky 2002 a 2003, přičemž ty původně fungovaly v Košicích. Jeden z nich bylo zapotřebí kompletně opravit, zatímco zbylé dva prošly modernizací na typ s označením KT8D5R.N2. Ostatní stávající vozy od roku 1997 prodělávaly spíše menší vylepšení, než přišla celková větší modernizace na typ Tatra KT8D5R, která byla zajištěna vložením středního nízkopodlažního článku. Poslední původní tramvaj pak jezdila v Brně do roku 2013.

Co se týče Ostravy, ta získala podobně jako Brno jeden z původních prototypů, který zařadila do provozu poprvé v roce 1989, přičemž v tom samém roce se ve městě objevilo ještě dalších patnáct vozů. A v plánu byly i další, nicméně problémy s dodávkami jednotlivých částí stroje, způsobily, že k tomu již nedošlo. Když se zaměříme na ostravské modernizace, ty započaly rokem 2003, kdy byla zmodernizována první souprava a vznikl tak vůz s označením Tatra KT8D5R.N1. Hlavní úpravou bylo v tomto případě dosazení nového středního článku. Podobnou obnovou si postupem času prošly i

další vozy, až nakonec poslední z nich ukončil svůj provoz dvaadvacátého prosince 2008, kdy přepravil poslední pasažéry.

Z Ostravy se nyní přesuneme do Plzně. V Západočeské metropoli je tato tramvaj neodmyslitelně spjata s linkou číslo čtyři, která prakticky protíná město na dvě poloviny. Poprvé jste se tu s ní mohli setkat v roce 1990, kdy bylo do provozu zařazeno prvních dvanáct strojů. Po přelomu tisíciletí dostaly vozy nový městský lak, ale třeba i elektronické informační panely nebo poptávkové otvírání dveří. Poslední z původních Ká té dé v Plzni dojezdila v říjnu roku 2009. Záhy se poroučela do dílny, kde byla přeměněna na Tatra KT8D5R.N2P, tudíž podobně jako v Praze. Následovnici jsou dosud využívány v drtivé většině na stejné trati, přičemž se mnohdy chlubí zajímavým designem. Můžete tak narazit na tramvaj v barvách plzeňských hokejistů či fotbalistů nebo kupříkladu s motivy plzeňského pivovaru, ale i další zajímavých historických obrazů z dějin města.

Abychom byli kompletní, zastavíme se ještě na chvíli v Mostě a Litvínově. Tam během let jezdilo celkem osm vozů, přičemž dva z nich patřily do první ověřovací série. Nicméně kvůli úbytku cestujících nakonec došlo k jejich odprodeji do Maďarska. V roce 1997 se tudíž z vozových parků těchto dvou severočeských měst vytratily. Musíme zmínit ale i fakt, že Ká té dé se neproháněly pouze v Česku a na Slovensku, nýbrž i v Německu, Severní Korei či ve zmiňovaném Maďarsku nebo Rusku. Některé kusy se zatoulaly dokonce až do Sarajeva.

A to by bylo ke slavným tramvajím ze série Tatra KT8D5, chcete-li kačenám, kachnám nebo i Ká té dé, asi všechno. Doufáme, že se vám video líbilo, a že pro vás bylo zajímavé. Třeba na vás příště, až nastoupíte do jednoho z jejich mladších sourozenců, dýchne ta historie a tradice, kterou tyto vozy nesou i v současné době.

Historie brněnské MHD

Městská hromadná doprava je fenomén, který je tady s námi již déle než sto padesát let. A právě ta brněnská, na kterou se v tomto videu zaměříme, patří k těm s tou absolutně nejzajímavější historií. V současné době se po Brně můžeme cestovat autobusy, trolejbusy i tramvajemi, nehledě na to, že musíme zmínit také možnosti přepravy lodí, ale samozřejmě tomu tak nebylo vždy. Proto se podíváme na celou historii brněnské městské hromadné dopravy, abychom si zmapovali, co všechno se muselo odehrát během toho, než se zdejší doprava ustálila ve své nynější podobě, kdy dokáže přepravit až milion lidí denně.

Pro Brno je z pohledu dopravy velice důležité jedno datum, a sice 17. srpna 1869, protože právě tehdy byla zprovozněna vůbec první koněspřežná dráha na našem území a tento fakt tudíž můžeme považovat za prapočátek dopravy ve městě. Pro představu, Praha počátky své hromadné dopravy spojuje až s rokem 1875. A třeba Plzeň dokonce až s devadesátými léty devatenáctého století.

Stejně tak bychom se ale mohli podívat ještě hlouběji do historie, a to až do roku 1708, kdy jistý Andreas Eberhard Girod získal od brněnského magistrátu právo k provozu městské dopravy, třebaže se jednalo o službu pomocí nosítek. Jedno takové přenesení v okruhu městských hradeb pak vyšlo na osm krejcarů, a to bez ohledu na to, o jakou vzdálenost se vlastně jednalo. Dražší už byly cesty za město, které se vyšplhaly mnohdy až na sedmáct krejcarů. Zánik podobného způsobu dopravy přišel pak někdy ve dvacátých letech devatenáctého století, kdy lidskou sílu nahradila ta koňská. Objevily se drožky a fiakry, přičemž míst, kde stávaly, byste v tehdejší Brně našli hned několik. Třeba na náměstí Svobody, za kostelem sv. Jakuba nebo u nádraží. Nicméně ani to nebyla stále ještě hromadná doprava, jak ji dnes chápeme. Ta se začala rýsovat až kolem roku 1863, kdy se objevily povozy, známé také jako omnibusy. Ty mohly odvézt už více lidí než drožky nebo fiakry, nehledě na to, že byly díky tomu také levnější a tím pádem dostupnější.

Vraťme se ale k již zmíněnému roku 1869 a první koněspřežné dráze na našem území. Mimochodem ta byla také teprve třetí, která se v rámci tehdejší rakousko-uherské monarchie objevila. Hned po Vídní a Budapešti. Tato první trať spojovala Moravské náměstí a Královo pole, přičemž o chod se staralo šest vozů, jež jezdily v patnáctiminutových intervalech. Dodejme, že provoz dráhy zajišťovala Brněnská dopravní společnost pro osobní a nákladní dopravu.

Už v následujícím roce 1870 se moravskou metropolí prohánělo hned sedmapadesát vozů, jež fungovaly na čtyřech tratích určených pro přepravu osob, ale také jedné, která sloužila pro nakládací vlečku. V rámci této sítě fungovaly také tři vozovny, a to v Pisárkách, Králově Poli a v Raduitově ulici. Ovšem provoz byl už mezi lety 1875 a 1876 kvůli nerentabilitě pozastaven, aby byl poté v roce 1881 definitivně zrušen. To nicméně zase tolik nevadilo, protože už v té době se do popředí začínaly dostávat parní stroje, a to se pochopitelně nevyhnulo také hromadné dopravě. Proto byla už v roce 1884 založena akciová společnost Brněnská parní tramvaj, která už na jaře téhož roku zahájila provoz parní pouliční dráhy, jež spojovala Pisárky a Královo pole. Později téhož roku vnikla další trať, a sice v úseku Václavská - Ústřední hřbitov. Do provozu se postupně zapojilo celkem patnáct lokomotiv a třicet jedna vleček. Mimochodem poslední z lokomotiv, známá pod jménem Caroline, jezdila až do roku 1926, přičemž dnes si ji můžete prohlédnout jako exponát v technickém muzeu v Brně. Dodejme k tomu, že po svém odklonění byla přesunuta do služeb tehdejších československých státních drah, kde sloužila jako vlečka brněnské zbrojovky.

V roce 1886 poté vznikla další nová firma, tentokrát Brněnská místní železniční společnost. Parní provoz pokračoval i po zavedení elektrifikace, jen se počet parních lokomotiv smrškl na čtyři, přičemž sloužily hlavně nákladní vlečkové dopravě a pro přepravu osob se využívaly jen v nutných případech způsobených výpadky elektrické sítě, případně při různých oslavách či svátcích, kdy bylo potřeba zvládnout větší počet cestujících. Třebaže cena jízdného nebyla vskutku malá. Podle statistik se průměrný občan do konce devatenáctého století svezl zhruba jedenáctkrát ročně, s tím, že ho jedna cesta vyšla třeba až na třetinu jeho měsíčního dělnického platu.

Na přelomu století působila v Brně rakouská společnost, která se vrhla do stavby pouliční dráhy s elektrickým pohonem, přičemž využívala také přestavbu někdejších tratí pro parní vozidla. 21. června 1900 byl pak nový provoz oficiálně spuštěn. V tom samém roce vznikla ještě také Společnost brněnských elektrických pouličních drah, která je vlastně přímým předchůdcem dnešních dopravních podniků.

První tramvaje začaly jezdily nejprve po trati z náměstí svobody do Zábrdovic, přičemž v roce 1903 existovalo již pět tratí, které obsluhovalo celkem čtyřicet jedna motorových vozů a dvanáct vlečných, s tím, že postupem času se dostalo do provozu dalších dvacet devět vozů z předchozích období koňské a parní dráhy. Nebyly však značené jako dnes, nýbrž tehdy se k jejich odlišení využívalo barevných terčů. Tento způsob vydržel celých deset let, a to až do roku 1913, kdy se přešlo na značení pomocí jednotlivých čísel, jako to známe dnes.

Většina z dosavadních vozů byla vyrobena v rakouském Štýrském Hradci, ale už mezi lety 1903 a 1904 se do provozu dostalo také sedm vozů, jež byly od firmy Lederer-Porges, která sídlila v Brně, třebaže známější je spíše její pozdější název, a sice Královopolská strojírna. Prvních pět vozů se od štýrských nijak zvlášť nelišilo. Vypadaly podobně a odchylkou bylo pouze poněkud jiné provedení pojezdu. V té době také došlo k přebudování staré vozovny v Pisárkách, která začala sloužit elektrickému provozu a vybudování nové - v Králově poli, zatímco v síti pouličních drah došlo do počátku první světové války jen ke kosmetickým obměnám.

Válečné události počínající rokem 1914 pak přinesly celkový úpadek dopravy, protože se celá řada vozů i tratí po jejím skončení nacházela v takřka katastrofálním stavu. Bylo je tudíž nutné modernizovat. O nápravu se postaraly tehdejší nové správní orgány, které této činnosti zasvětili hned

dva roky práce, kterou poté roku 1920 dokončily. A tím vlastně předznamenal počátek bouřlivého rozvoje městské dopravy ve dvacátých a třicátých letech. Právě tehdy nastal největší boom co se týče rozvoje kolejové elektrické dráhy, k čemuž patřily také změny v rámci jednotlivých tramvajových linek, které se hojně prodlužovaly do brněnských předměstí jako Maloměřice, Řečkovice či Juliánov. Pro představu, trať do Maloměřic byla zprovozněna již pět měsíců po zahájení prací. V roce 1923 se objevil také první kropicí vůz, který se rychle osvědčil, tudíž jej záhy následoval další. Stejně tak se do provozu spustil také vůz, který se specializoval na čištění kolejnic.

Jelikož se městská infrastruktura zvětšovala, bylo také zapotřebí zapojit do provozu více nových vozů. Proto v roce 1926 vznikla další vozovna, tentokrát v Husovicích. Pochopitelně rostly také nároky na trakční napájecí síť, díky čemuž byla ve stejném roce spuštěna nová měnárna s plně automatizovaným provozem v Táboru, a za další dva roky další v Křížové. Doplnily tak stávající městskou elektrárnu na Radlase, která do té doby trolejové vedení napájela především. Aby se provozu alespoň částečně ulehčilo, vznikly také smyčky na konečných zastávkách, načež teď bylo podstatně jednodušší soupravy otáčet. Na některých místech vznikaly už i veřejné čekárny, které často disponovaly také menším obchodem nebo toaletami.

V roce 1930 se v Brně objevily už také autobusy, třebaže v počátcích sloužily spíše jako doplněk ke stávající tramvajové dopravě, protože nároky na přepravu se neustále zvyšovaly. Provozovala je pak stále Společnost brněnských pouličních drah a to na sedmi linkách, které se oproti tramvajím značeným čísly, značily za pomoci písmen. Vozový park byste pak našli v Grmelově ulici, kde se v té době nacházely na tehdejší dobu velice moderní garáže. Během osmi let vzniklo celkem jedenáct autobusových linek. Co se týče tramvají, ve třicátých letech vzniklo vůbec první místo, kde se sbíhaly dvě linky zároveň.

Podobně jako první světová válka, i ta druhá znamenala v rozvoji a funkčnosti dopravy velký problém. A to takový, že se v jednu chvíli v květnu roku 1945 dokonce na měsíc zastavila. Následky bombardování Brna přinesly celou řadu zničených a neméně alespoň poškozených vozů. Újmě neunikly ani jednotlivé trasy. Celková obnova trvala několik měsíců, přičemž si největší práci vyžádala oprava trolejového vedení, které bylo údajně více než z poloviny zdevastováno. Částečně se provoz podařilo obnovit již koncem května, tudíž zhruba měsíc po zastavení, kdy na trať mezi Pisárkami a Václavskou opět vyrazily vozy, třebaže se jednalo o soupravy poháněné parou. Do předválečného stavu se brněnská hromadná doprava definitivně navrátila koncem roku 1945, kdy byl elektrický provoz obnoven v plném rozsahu. K dispozici tak bylo celkem deset linek o celkové vzdálenosti zhruba sedmdesát pět kilometrů. V případě autobusů to ale bylo podstatně složitější, protože s nimi spojená doprava se musela začít budovat od úplného začátku. Proč? Většinu stávajících vozidel totiž zabavila ustupující nacistická armáda. Už samotná okupace přinesla předtím řadu zmatků, jako třeba ten, který ustanovil za jediný možný způsob jízdu vpravo. U tramvají to takový problém nebyl, jelikož byly konstruovány jakožto obousměrné, ale zato takové výhybky musely být urychleně upraveny.

Dalším milníkem v rámci brněnské hromadné dopravy byl pak rok 1946 a konkrétně 5. květen tohoto roku, jelikož byl oficiálně zahájen provoz tamní lodní dopravy, třebaže se již ve třicátých letech hlasitě přemýšlelo nad využitím údolní přehrady řeky Svratky, jež by měla sloužit k rekreační přepravě. A to dokonce dávno předtím, než byla samotná přehrada vůbec dokončena. Nicméně na samotnou realizaci se muselo čekat až do poloviny čtyřicátých let. Provoz v tomto případě zajišťovaly dvě německé lodě, jež byly dodány městu již za války a ke svému provozu využívaly elektrický motor, jenž se nabíjel za pomoci lodních akumulátorů. Takový motor výrazně zvyšuje funkci nádrže a hlavně nezatěžuje životní prostředí. Už tehdy jsme se tudíž mohli setkat s ekologickými dopravními prostředky. V padesátých letech se lodní doprava dále rozšiřovala, a to díky novým plavidlům, která byla vyráběna ve vlastní loděnici. O tom, jak jsou tyto lodě kvalitní, ostatně vypovídá fakt, že v řadě případů spolehlivě slouží i dnes.

Těsně před koncem čtyřicátých let, a to konkrétně v červenci 1949 se Brnem začaly prohánět trolejbusy. To bylo pro městskou dopravu velkou událostí, jelikož se město o jejich zavedení snažilo již v obdobích první republiky, nicméně válečné události tyto snahy na dlouhou dobu zpomalily. Ještě dokonce roku byly zprovozněny tři linky. Vůbec první trolejbusy pak jezdily na trase vedoucí z nádraží do Slatiny. V padesátých letech prodloužením jedné z tratí začala trolejbusová doprava plnit také funkci v rámci integrovaného brněnského regionu, nicméně neexistovalo nic jako jízdní pásmo, tudíž bylo možné za tatáž cenu dojezdit klidně až na druhý konec města. Ale takových změn bylo v tomto období více. Také se zavedlo třeba dálkové ovládání dveří či regulovaný nástup a výstup cestujících. Z historického pohledu je pak důležitý rok 1951, protože se tehdejší původní akciová společnost, jež provozovala městskou hromadnou dopravu, nahradila komunálním podnikem, který se záhy přejmenoval na už dnešní Dopravní podnik města Brna.

V celých padesátých a šedesátých let docházelo k citelnému rozšiřování kolejové dopravy. Především se to projevilo v narůstajícím vozovém parku, počtu tratí a technického zařízení. Zavedly se čtyřnápravové tramvaje řady T, vyrobené v ČKD na základě modelů z amerických vozů PPC a později také vozy článkové. Velkou událostí pak byla také dodávka nových vozidel od Královopolské strojírně v roce 1950. Jednalo se o pětadvacet motorových a třicet vlečných vozů, které zlidověly jako plecháče.

V roce 1968 už mělo Brno sedmnáct stálých linek, přičemž jejich dosah umožňoval až téměř sto padesát osm kilometrů. To však znamenalo opět také zvýšené nároky na napájení, což zajišťovalo deset různých měníren. Tramvajová a autobusová doprava byla tehdy zcela dominantní, přičemž ta autobusová se velice rychle stala tmelícím dopravním prostředkem pro nově vzniklá sídliště jako třeba Lesná, což bylo v podstatě první brněnské sídliště. Trolejbusy byly tak na pokraji zániku a diskutovalo se, zda jsou vůbec ve městě zapotřebí. V podstatě se dá říct, že se čekalo, až zchátrají. To se ale nakonec nestalo, jelikož v sedmdesátých letech přišla palivová a zejména ropná krize, která zvedla ceny za pohonné hmoty. Tudíž bylo na místě se poohlížet po levnějších zdrojích, což byla právě elektrina. Trolejbusy tudíž ve městě jezdí dodnes, na rozdíl od mnoha jiných, kde se je rozhodli zrušit, přičemž Praha je nejznámější příklad. Zatímco se tedy trolejbusů jinde zbavovali, Brno se rozhodlo jít opačným směrem a budovalo nové elektrické trolejové vedení, načež postupně zmodernizovalo celý jejich provoz. Brno bylo ostatně výjimkou i později, v sedmdesátých letech, kdy začala celosvětová stagnace elektrických dopravních prostředků, protože zprovoznila novou linku do Žabovřesk. Někdy v té době, a to nejprve u již zmíněných plecháčů, také došlo ke zrušení průvodčích ve vozech, kteří dosud cestujícím prodávali jízdenky. Nahradilo je mechanické odbavování ve formě označování jízdenek při vstupu do vozu, jež si cestující zakupovali v předprodeji ve speciálních automatech. Také se zavedl nový, tentokrát už nepřestupní tarif a jízdné se zvedlo z šedesáti haléřů na rovnou korunu. V sedmdesátkách došlo také k zavádění nových, a to hlavně autobusových linek, které měli vesměs jediný cíl - centrum města. Vznikaly ale i nové tramvajové tratě, které se táhly po samostatných linkách, přičemž ale stále využívaly stávajícího kolejového systému ve středu města.

Porevoluční období a začátek devadesátých let poté přinesl obrovský nárůst individualizovaných způsobů transportu a tím pokles zájmu o hromadnou dopravu. Jak se měnila celková společnost, měnil se i počet motorových vozidel v ulicích měst, Brno nevyjímaje. Dopravní podniky tedy musely přistoupit ke změnám celého provozního systému. Na základě toho bylo přijato rozhodnutí o organizační změně systému hromadné dopravy jako opatření s dočasnou účinností, a to až do doby finálního vyřešení kapacity hlavně tramvajového systému. Dodejme, že k samotné realizaci došlo poté v roce 1995, přičemž byl kladen důraz zejména na maximální využití trolejové a trolejbusové dopravy a omezení autobusových linek, přičemž obzvlášť v případě tramvají se mělo jednat o snížení časového intervalu mezi jednotlivými soupravami, dále na ekologickou situaci v centru města, a případně dalších důležitých lokalitách. I z těchto důvodů došlo k poklesu počtu tramvajových linek z dvaadvaceti na třináct. V té době byl už v platnosti také nový tarif, jehož součástí byl systém

elektronického znehodnocování jízdenek.

Tím už se vlastně dostáváme ke konci našeho putování po historii brněnské městské hromadné dopravy. A že to byla cesta vskutku dlouhá a zajímavá, s tím, že samozřejmě i nadále pokračuje. Na závěr dodejme, že v dnešní době brněnská městská hromadná doprava disponuje vlastním, a to zcela moderním vozovým parkem, ke kterému náleží také nízkopodlažní autobusy, trolejbusy i tramvaje. Jednotlivé dopravní prostředky jsou vybaveny světelnými panely, jenž vyznačují zastávky, ale nechybí ani zvuková upozornění o aktuální či příští zastávce. Plynulost dopravy je pak zajišťována za pomoci technologie GPS. Uvidíme, jakého technického pokroku se dočkáme do budoucna. Třeba se Brno také dočká svého metra, o němž se diskutuje už několik desítek let. Plány k němu již údajně existují.

Vcelku nedávno, v květnu 2019 se také konaly oslavy k příležitosti sto padesátého výročí od vzniku veřejné dopravy ve městě. K této události vznikla i zajímavá kniha s názvem 150 let MHD v Brně, jejímž autorem je samotný dopravní podnik. Publikace velice detailně a přehledně mapuje celou historii MHD na více než tři sta padesáti stránkách doložených bezpočtem dobových fotografií a dalších zajímavostí.