

# tláčeni

občasník pro nové starosti při cestování městskou dopravou

cca leden 2005

12 Kč / 40 min \*

## V TOMTO ČÍSLE NAJDETE

|                         |           |
|-------------------------|-----------|
| úvodník                 | str. 1    |
| aktualita               | str. 2, 4 |
| seriál o vozovém parku  | str. 2    |
| pojďte s námi           | str. 3    |
| zajímavost ze zahraničí | str. 3    |
| plus / minus            | str. 3    |
| tiráž                   | str. 4    |



### úvodník

*Substráte,*

*únor pomalu tluče na dveře, tak doufáme, že už nebudeš vylízat z baráku za povánočními slevami. Věž, že o nějakých posilách si můžeš nechat opět jen zdát. Konečně se ale dovíš, jak se efektivně hospodaří s penězi za účelem maximálního využití kapacity vozidla. Také se dovíš, jak dopadla příhoda pana Šedého a jestli u Semilassa skutečně tekla krev.*

*V příštím čísle se těš na článek o tom, jak DPMB zeštíhluje svůj vozový park a problematické linky nabízí soukromým dopravcům. Výběrové řízení na nejproblematictější linky vyhrál osvědčený dopravce JUDr. Hofmann, GmbH.*

*Jako obvykle bychom tě rádi upozornili, že tohle je náš časopis, takže svoje názory si můžeš strčit za klobouk.*



\* prodej u řidiče 15 Kč / 40 min

## Nové zastávkové stojany

Na zastávce Přístaviště byl zkušebně osazen prototyp nového typu zastávkových stojanů, který byl vyvinut v našem útvaru Úspor a škrťů. Tento elegantní "sloupek" má tu výhodu, že jej lze bez dodatečných úprav použít pro každou zastávku. Odpadají totiž náročné práce s doplňováním názvu zastávky, čísel linek, nevzhledné vylepování jízdních řádů a další činnosti, které náš podnik ročně stojí nemalé peníze, které lze lépe investovat např. do nákupu nového nábytku do pracoven generálního ředitele.

Další nezanedbatelné úspory přináší fakt, že sloupek je prakticky bezúdržbový. Podle výrobce jej postačí na začátku jeho 110 leté plánované životnosti pouze jednou natřít. Pro majitele černobílého vydání našeho občasníku doplňujeme, že sloupek je natřen do firemní šedé barvy. O tento typ sloupku již také projevíli vážný zájem zástupci dopravních podniků z jiných měst i ze zahraničí (Mongolsko, Uganda a další).



**DP  
revizor**

**DP revizor je naše bezplatná služba pro vaši neklidnou cestu.**

Zajistíme kontrolu cestujícího během cestování prostředky městské dopravy, a to z výchozí až do cílové zastávky cesty včetně přestupování. Náš revizor poskytuje osobní kontrolu při nastupování, pohybu ve vozidle i při vystupování, ale také při vyhledání nejlepšího spoje.

**Službu si můžete objednat osobně i telefonicky u každého dopravního podniku.**



## seriál o vozovém parku



V rámci již několikrát zmiňovaného rozšiřování IDS k 1. červenci 2005 se Dopravní podnik rozhodl investovat další peníze na obnovu vozového parku. Nejstarší vozy 14Tr budou nabídnuty k prodeji do Bulharska a Rumunska, a místo nich DP konečně nakoupí velkokapacitní trolejbusy. Minulý měsíc se totiž vedení dohodlo s dopravním podnikem nejmenovaného ruského města o vzájemné výměně. Do Ruska poputují nízkokapacitní vozy Škoda 21Tr, u kterých byla v poslední době pozorována řada nedostatků, zejména rychle postupující koroze. Namísto nich se v ulicích objeví staronové spolehlivé stroje Ikarus 280 s elektrickou výzbrojí, na kterých se duch času ani po tolika letech nepodepsal a vypadají pořád stejně.



Foto: <http://trolibusz.budapest.hu> (se zveřejněním snímků by jistě rádi souhlasili...)

**Předchozí děj:**

Pan Šedý se se rozhodl jet tramvají. Přichází na zastávku Semilasso směr hlavní nádraží, a v tom zjistí, že nemá jízdenku. Přemýšlí, jak vyřeší svůj problém. Tramvaj již přijíždí a v tom dostane spásný nápad:



Podle posledních zpráv je pan Šedý již mimo ohrožení života...

**zajímavost ze zahraničí**

V minulých dnech byl do vozovny Komín zapůjčen prototyp kloubového trolejbusu 15Tr ASY-K13/6M, který Škoda Brno vyvinula na zakázku pro asijský trh. Protože vůz byl v Brně v provozu celých 24 hodin, obdržel evidenční číslo 3509, aby si ho některý z pracovníků nespletl s ostatními trolejbusy, které se liší jen v mírně větších rozměrech.



Na levém snímku je zachycen asijský prototyp trolejbusu v pozadí s evropským trolejbusem. Na pravém snímku je prototyp již při předváděcích jízdách v Hanoji.

Foto: Veru Thang Sha

**plus/minus**

*Je mi 89 let a jsem v důchodu. Bydlím na Gajdošově a v létě každý víkend jezdím na Velkou Klajdovku sbírat houby. Vůbec se mi nelíbí, že nyní mohu jezdit přímo. Jsem zvyklý cestovat linkou 58 na Starou osadu, tam si dvakrát oběhnout parčík a pokračovat linkou 78. Po reorganizaci kvůli nějaké debilní výluce ale linka 78 nejezdí přes Velkou Klajdovku a já musím jezdit bez přestupu linkou X58. Přicházím tak o dávku čerstvého vzduchu. Udělte s tím prosím něco nebo mě máte na svědomí!*

Vážený pane, svoje kolečko si můžete dopřávat i nadále. Stačí cestovat libovolnou z linek 58, X58 na Starou osadu, tam si oběhnout (třeba desetkrát) parčík a počkat si na další spoj linky X58. Alternativně můžete cestovat linkou 78 na zastávku Růženin dvůr, odtud přeběhnout k zastávce Vlčova a tam si počkat na spoj linky X58, ze kterého jste na Staré osadě vystoupil.

*Již několikrát se mi stalo, že jsem si při nastupování do nízkopodlažního vozidla neuvědomila, že ta nejsou schody, a hodila držku. Nešlo by nějak předem informovat cestující o tom, že ve vozidle nejsou schody? Sice v některém jízdním*

*řádu je nějaký divný symbol, ale 1) nevím co to je a 2) mě to uruží, neboť nejsem invalida.*

Na základě Vašeho podnětu bylo rozhodnuto zrušit v jízdních řádech poznámky o nízkopodlažním vozidle a v rámci sjednocování vozového parku bude i do nízkopodlažních vozů dodávána stolička, která má za úkol chybějící schody nahradit.

*Chtěla bych se zeptat, proč když nyní jezdí linka č. 8 až na zastávku Mífkova, existuje paralelní spojení tramvají i autobusem. To je přece proti filozofii Kordisu!!!*

Ano, máte pravdu. Naše oddělení úspor a škrťů se tím již zabývalo. S příchodem jarní sezóny budou všechny linky v lokalitě Stará Lišeň nahrazeny linkou X45 v trase Lišeň, hřbitov - Mífkova se závlekiem přes Mariánské údolí. Linka bude v provozu celotýdenně od 5 do 23 hodin v intervalu 20 minut ve špičce a 30 minut mimo špičku a o víkendech. V zastávce Mífkova bude zajištěna návaznost na tramvaj linky č. 8, jejíž interval bude přizpůsoben nové poptávce a bude prodloužen na 30 minut. Ve stanici Jírova pak budou vybudovány odjezdové terminály pro návazné linky.

**aktualita**

**Ověřování obsaditelnosti vozidel**

Protože se v poslední době množí stížnosti občanů na přeplněná vozidla a nedostatečnou kapacitu spojů, rozhodl se DP ve spolupráci s Kordisem důkladně prověřit všechny podklady. Z několikaměsíčního šetření vyšla analýza, která jednoznačně stanovuje nová měřítká obsaditelnosti vozidel MHD. Tak například bylo zjištěno závažné pochybení při stanovení kapacity autobusů značky Karosa řady B730. V původní dokumentaci je uvedena maximální kapacita 94 osob, šetřením však bylo zjištěno, že autobus je schopen pojmout až 237 osob. S platností od 1. března 2005 tak bude na všech linkách, jejichž spoje zajišťují zmíněné autobusy (a že jich není zrovna málo), nadále provozován pouze každý třetí spoj. Tím bude dosaženo maximálního využití volného místa a ušetřené prostředky se dají optimálně využít jinde, třeba jako odměna pro vedení podniku v podobě měsíčního pobytu na Kanárských ostrovech.

Díky šokujícím výsledkům expertízy, která dokázala, že doposud uváděná kapacita se dá překročit o 252 %, byla například stanovena kapacita vozu K3R-N místo původních 279 osob na nově vypočtených 703 osob. To v praxi znamená, že pokud by byla linka č. 1 do budoucna obsazována výhradně těmito vozy, byl by špičkový interval 9 minut.



V naší mini fotoreportáži přinášíme několik snímků z praktického experimentu na lince 53, kdy byl po jedno páteční dopoledne místo dvou kloubových autobusů nasazen pouze jeden krátký ve dvojnásobně prodlouženém intervalu. Praktická zkouška se konala s cestujícími, na kterých závisí naše budoucnost - na nastupující generaci. Z jejich tváří lze vyčíst maximální spokojenost. Věříme, že s podobně kladným ohlasem se setkáme i u cestujících ostatních linek.



*Všechna foto na této stránce: <http://noname.kn.vutbr.cz/majales.php>*

**TLAČÉNICE** - v žádném případě nevydává Dopravní podnik města Brna, ani náhodou. Redakce nesídlí na Mendlově nám. 19, tel./fax není 543 239 127. Šéfredaktorem rozhodně není PhDr. Šárka Hejlová, redakční radu tvoří ing. Bedřich Prokeš, PhDr. Šárka Hejlová, Mgr. Hana Pohanová, Vít Prýgl, Vítězslav Barák ani Marie Květoňová. Redakční uzávěrka tohoto čísla ještě neproběhla. Občasník je prodejný.