

PRAHOU BEZPEČNĚ tramvají a autobusem

ČESKÁ STÁTNÍ POJIŠŤOVNA, OBLASTNÍ ZÁVODY PRO HLAVNÍ MĚSTO PRAHU A STŘEDOČESKÝ KRAJ
DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, ELEKTRICKÉ DRÁHY, K. P.
DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, AUTOBUSY, K. P.



PRAŽANŮM I NÁVŠTĚVNÍKŮM PRAHY

Dostáváte do ruky leták, jehož posláním je přispět k zvýšení bezpečnosti cestování v autobusech i tramvajích. Navazuje na obdobnou tiskovinu o cestování v pražském metru, která vyšla v roce 1980. Vydává jej oblastní závod České státní pojišťovny pro hlavní město Prahu v rámci svého podílu na zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Na přípravě tohoto letáku se významnou měrou podíleli pracovníci koncernových podniků Elektrické dráhy a Autobusy.

I když v roce 1981 došlo v povrchové městské hromadné dopravě k poklesu počtu nehod, jejich počet — víc než 3000 — je stále značně vysoký. 8 mrtvých a 781 zraněných osob v jediném roce vybízí k zvýšení opatrnosti a kázně.

Leták je určen cestujícím v tramvajích a autobusech, řidičům individuální automobilové dopravy i chodcům. Na dopravních nehodách s účastí tramvají i autobusů se totiž vedle pracovníků Dopravních podniků podílejí nejen cestující, ale i řidiči ostatních motorových vozidel a chodci. Proto leták obsahuje nejen rady pro bezpečnou jízdu prostředky městské hromadné dopravy včetně nastupování a vystupování, ale

i zásady správného vztahu mezi řidiči individuální a hromadné dopravy.

Do Prahy přijíždějí její návštěvníci, motorizovaní a nemotorizovaní, nejčastěji z měst a obcí Středočeského kraje. Zkušenosti ukazují, že mimopražští občané se velmi často dopouštějí omylů, zejména proto, že si nevědí rady, že neznají zásady pražského přepravního řádu. Leták patří i jim. Proto se na jeho vydání podílí také oblastní závod České státní pojišťovny pro Středočeský kraj. Navíc zásady pražské dopravy je v mnohém možné aplikovat na podmínky ve větších městech kraje.

Leták má jediný konkrétní cíl — přispět k zvýšení informovanosti nás Pražanů i návštěvníků Prahy o pražské povrchové hromadné dopravě. Většina z nás jezdí tramvají či autobusem denně. Přiznejme si však, činíme tak často zcela automaticky bez potřebných a nutných znalostí. Často se dopouštíme činů, které jsou v rozporu s městským přepravním řádem. Jistě proto, že jeho ustanovení neznáme, že o možných následcích ani nevíme. Neměli bychom se jich dopouštět ani v dopravní špičce, kdy jezdí autobusy přeplněné a tramvaje též. Sto-

jíme na schůdkách, opíráme se o dveře. A právě i to, jak se dočtete, je nebezpečné.

Bez tramvají a autobusů se v Praze neobejdeme, i když metro už značnou část dopravní kapacity převzalo. Někdy se na městskou dopravu zlobíme i oprávněně. Věřte, že převážná většina pracovníků Dopravních podniků hlavního města Prahy svou činností usiluje, aby se nám cestovalo co nejlépe, aby nedostatků bylo co nejméně.

V každodenním shonu si ani neuvědomujeme, jak náročná a složitá je pražská hromadná doprava, o jak velký kolos jde, kolik úsilí je třeba k tomu, aby přepravila nás všechny tam, kam potřebujeme.

Měli bychom všichni svou kázní a vzájemnou ohleduplností i dodržováním pravidel silničního provozu a městského přepravního řádu přispívat k bezpečné jízdě tramvají i autobusů, af jako cestující v nich nebo jako řidiči jiných vozidel či chodci. K tomu jistě přispěje, když si každý z nás znovu základní zásady přečtením stránek tohoto letáku připomeneme. Pro bezpečné jízdy pražskými tramvají i autobusy.

ZE STATISTIKY NEHOD

Rok 1981

	tramvaje	autobusy	celkem
počet nehod	1596	1470	3066
počet mrtvých	5	4	9
počet těžce zraněných	77	20	97
počet lehce zraněných	308	376	684
hmotné škody DP v tis. Kčs	6116	1566	7682
zavinění v počtu nehod:			
● pracovník a zařízení DP	382	432	814
● řidič jiného vozidla	1014	778	1792
● chodec	148	21	169
● cestující	52	231	283



VÍTE, ŽE ...

○ tramvajích

- na 26 linkách dlouhých 367 kilometrů jezdí 787 tramvají, které vytvářejí 421 vlaků
- prázdná tramvaj váží 16 tun, plně obsazená cestujícími až 27,5 tun, což představuje hmotu asi 25 osobních automobilů
- šířka tramvaje je 2,5 m, délka dvou spřažených vozů 30 m
- brzdná dráha prázdné tramvaje je při nouzovém brzdění na suché koleji při rychlosti 40 km/hod. až 27 metrů a s obsazením vozidla se značně prodlužuje; při takovém způsobu brzdění dochází často k úrazům cestujících uvnitř tramvají.



○ autobusech

- na 180 linkách (z toho 139 denních, 11 nočních a 30 denních obsluhovaných ČSAD) dlouhých 1611 kilometrů vyjíždí 917 autobusů DP a 63 autobusů ČSAD
- autobusy ČSAD zabezpečují provoz na linkách městské hromadné dopravy především v okrajových částech Prahy, linkové označení i tarifní podmínky jsou shodné s autobusy DP
- autobus ŠM je 11 metrů dlouhý, 2,5 metru široký a 3 metry vysoký, autobus IKARUS je dlouhý 16,5 metru, 3,40 vysoký a 2,55 m široký
- ve všední den najezdí autobusy po Praze víc než 202 000 km.



STALO SE V PRAZE

- Osobní automobil jedoucí souběžně s tramvají po Sokolovské třídě směrem z centra vjel náhle v křižovatce Sokolovská — Karlínské náměstí na koleje. Tramvaj automobil značně poškodila. Doprava byla přerušena na 10 minut.
- Ve večerních hodinách při pouličním osvětlení přijížděl řidič autobusu na pravidelné lince k autobusové zastávce, v níž nezastavoval. Jeho zastávka je o několik desítek metrů dál. V zastávce, kterou míjel mírnou plynulou jízdou, stál právě autobus. V okamžiku, kdy jedoucí vozidlo bylo na úrovni zádi stojícího vozidla, vyběhl za autobusem muž rovnou k jedou-

- címu vozu. Nehodě se nedalo zabránit. Chodec zraněn podlehl.
- Na křižovatce Bělohorská—8. listopadu v Břevnově dostalo na neposypané zledovatělé vozovce smyk osobní auto a narazilo do protijedoucí tramvaje. Řidič i spolujezdec v autě byli těžce zraněni, na tramvaji došlo k poškození karosérie.
- Při projíždění ulicí pod svahem podél zaparkovaných automobilů ucítil řidič autobusu náraz do zadní části vozidla. Zastavil, aby se přesvědčil, co se stalo. Za autobusem leželo malé dítě těžce zraněné. Přes okamžitý odvoz do nemocnice dítě zemřelo. Vyšetřováním se zjistilo, že v místě nárazu ústí do ulice

- park, kde sáňkovaly děti. Jedno z nich přešlo příkop i chodník a vjelo přímo pod přijíždějící autobus.
- Při výjezdu tramvaje z konečné zastávky Divoká Šárka vstoupil chodec do prostoru mezi vozy tramvajové soupravy v okamžiku, než se tramvaj dala do pohybu. Druhý vůz soupravy chodce srazil na kolejisti, přešel a vlekl 120 metrů.
- V okamžiku, kdy projížděl autobus kolem Národního divadla, vkročila náhle do jeho jízdní dráhy před něj starší žena. Přes prudké zabrzdění se řidiči autobusu nepodařilo zabránit dopravní nehodě, při níž chodkyně utrpěla vážné zranění.



PTALI JSME SE TECHNIKŮ
KONCERNOVÝCH PODNIKŮ
ELEKTRICKÉ DRÁHY
A AUTOBUSY

PROČ? CO? JAK???

Otázka: Na zastávkách autobusů a tramvají dochází někdy k vážným úrazům. V kterých případech?

Odpověď: Hlavní příčinou, kromě úrazů při přecházení na zastávku a z ní, je strkání při příjezdu autobusu. Někteří lidé ve snaze dostat se ke dveřím ostatní odstrkují. Snadno se může stát, že dítě, ale i dospělý, se dostane pod autobus, aniž by to kdokoliv upozoroval, a že se mu nepodaří se včas vyprostit. Ještě vážnější situace vzniká při náledí, kdy ke sklouznutí pod autobus stačí opravdu málo. U tramvají vznikají kolizní situace v zastávkách bez nástupního ostrůvku, když cestující vstoupí do vozovky už v okamžiku, kdy ještě tramvaj nestojí.

Otázka: Najdou se i takoví kaskadéři, kteří ve snaze dostat se na zastávku nebo z ní co nejrychleji přelézají spojovací háky a procházejí mezi dvěma vozy téže tramvajové soupravy. To je jistě velmi nebezpečné. Proč?

Odpověď: Přelézají, jak se odborně říká, spráhlo. Ani sebevětší spěch nemůže toto velice riskantní počínání omluvit. Nikdo, kdo tak činí, totiž nemůže vědět, kdy se tramvaj dá do pohybu a kdy vznikne zcela jednoznačně kritická situace, která téměř vždy skončí velice vážným, často i smrtelným úrazem. Ale i když se dostane přes spráhlo na druhou stranu vozu, může se dostat pod tramvaj jedoucí v protisměru. I taková situace je krajně nebezpečná. Nemusí ovšem jít jen o prolézání mezi vozy téže soupravy. Riskantní je i přecházení za tramvají, kdy rovněž nevidíme, co jede v protisměru. U autobusů dochází k úrazům například při přecházení za stojícím vozem také proto, že další příjezdící vůz do zastávky nedokáže včas zastavit, například na kluzké vozovce. Vždy je nejlepší nechat autobus i tramvaj odjet ze zastávky, pak teprve přecházet.

Otázka: Městský přepravní řád zakazuje nastupovat do tramvají a autobusů a také z nich vystupovat, jakmile řidič uvede do provozu zvukovou a světelnou signalizaci NENASTUPOJTE, NEVYSTUPOJTE, i když dveře jsou ještě otevřené a nastupovat i vystupovat by se tedy mohlo. Proč?

Odpověď: V okamžiku, kdy zazní signál, je vozidlo připraveno k odjezdu a dveře se po několika sekundách zavrou. Při zavírání dveří by mohlo dojít ke zranění cestujícího. Ještě nebezpečnější by bylo, kdyby dveře cestujícího jen přivřely a vůz by ho vlekl. Takže v okamžiku, kdy zazní signál, se opravdu nesmí ani nastupovat, ani vystupovat. Bylo by to skutečně riskantní.

Otázka: Co dělat v okamžiku, když zjistíme, že jsme nastoupili do tramvaje či autobusu nesprávné linky a moc spěcháme?

Odpověď: Nedá se nic dělat, než jednu zastávku jet a pak se vrátit. Krajně nesprávné a velmi nebezpečné je násilné otevírání dveří, to pro cestující i ostatní účastníky silničního provozu.

Otázka: Mohou se dveře autobusu či tramvaje otevřít za jízdy samy od sebe?

Odpověď: Ne. Jedině tehdy, když se o ně lidé, kteří stojí na schůdkách, intenzivně opírají, když je tedy vozidlo obsazeno a další cestující ještě nastoupí, do vozidla se vtlačí. Proto přepravní řád zakazuje nastupovat do obsazených vozidel. Je tedy nesprávné stát na schůdkách a přidržovat se madel dveří.

Otázka: Někdy zastaví tramvaj i mimo zastávku, například při přestavování výhybky. Někteří cestující toho využijí a vystoupí. Je to správné počínání?

Odpověď: Ne. Mimo zastávku se může vystupovat jen tehdy, jestliže k tomu řidič cestující vyzve. To je obvykle tehdy, když zjistí, že pro překážku v silničním provozu bude stát déle než tři minuty. V těchto mimořádných případech musí pracovník DP zabezpečit bezpečně vystoupení cestujících. V žádném jiném případě se vystupovat nesmí, i když jsou dveře otevřeny. Ti, kteří takto vystupují, ohrožují sebe, protože se mohou snadno ocitnout před jedoucím automobilem. Tím ale ohrožují i jiné účastníky městského provozu.

Otázka: Přepravní řád také ukládá cestujícím uvolnit vyhrazená místa nemocným osobám, invalidům a těhotným ženám. V každém vozidle jsou místa pro tyto osoby označena všeobecně známým symbolem. Proč taková opatření? Týká se jen označených míst?

Odpověď: Jde o opatření sledující ochranu invalidních a nemocných občanů, kteří by mohli vzhledem ke svému zdravotnímu stavu a pohybu vozidla mnohem snáze upadnout, zranit se a ohrozit i jiné. Povinnost uvolnit místo se nevztahuje jen na označená sedadla. Jsou-li obsazena, je třeba uvolnit další místo. Osobám těžce invalidním, slepčům apod. je třeba uvolnit vždy nejbližší sedadlo u vstupu, jímž nastoupí.

Otázka: Přepravní řád zakazuje vyklánět se z oken tramvají a autobusů. Je takový zákaz v právní normě nutný?

Odpověď: Rozhodně. Cestující, zejména děti a mladí lidé, si někdy nebezpečí, které vykloněním z okna nebo jen vysunutím ruky vzniká, neuvědomují. Vozidla hromadné městské dopravy se mijejí vzájemně, ale i s jinými vozidly silničního provozu, zejména s nákladními auty, často v těsné blízkosti. Jezdí také těsně kolem stavebních ohrad, sloupů či jiných překážek. Někdy tak těsně, že při vykloněním z okna i vysunutí ruky by mohlo dojít k úrazu.

Otázka: Proč přepravní řád přísně zakazuje zneužívat znamení dávaná řidiči signalizující nebezpečí přerušovaným tisknutím tlačítka „Znamení k řidiči“?

Odpověď: V okamžiku, kdy řidič uslyší opakovaně přerušovaný signál, je povinen ihned vozidlo zastavit a učinit příslušná opatření. Zastavit zejména tramvaj mimo zastávku znamená vždy narušení jízdního řádu v daném úseku, mnohdy i celé dopravy. U autobusu by mohlo dojít k zastavení v nepřehledném úseku komunikací a k případné dopravní nehodě. Vždy jde o mimořádnou událost. Proto se zneužití signálu trestá peněžitou pokutou.

Otázka: Proč vjíždí občas tramvaj (a někdy i autobus) do křižovatky na červenou?

Odpověď: Provoz tramvají a autobusů jedoucích po kolejích a zastavujících v tramvajových zastávkách je řízen světelnou signalizací pro tramvaje, jejíž pokyny jsou často rozdílné od pokynů světelné signalizace pro ostatní dopravu.

JEZDÍME TRAMVAJÍ I AUTOBUSEM

Bezpečná jízda začíná už příchodem na nástupní ostrůvek a nastupováním. Proto naše informace vychází nejen ze zásad městského přepravního řádu, ale i vyhlášky č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu i z obecných zkušeností.

NA ZASTÁVCE

Tramvaje a dnes i mnohé autobusy zastavují v zastávkách s nástupním ostrůvkem. Při přecházení z vozovky na ostrůvek dbáme nejvyšší opatrnosti. Totéž platí při vystupování z tramvaje či autobusu a při přecházení z ostrůvku na chodník. Tam, kde je vyznačený přechod pro chodce, přecházíme vždy po něm a dbáme při tom příkazů světelných signálů. Vždy se důkladně rozhlédneme, zda nepřijíždějí ve vozovce motorová vozidla. Na nástupním ostrůvku se chováme vždy ukázněně, zavazadla nepokládáme na jeho okraj. Sami také na hraně ostrůvku nestojíme, zejména autobus by nás mohl zachytit.

To platí i tam, kde autobus zastavuje u okraje chodníku. V zastávce tramvaje bez nástupního ostrůvku vstupujeme do vozovky, až když vlak elektrické dráhy zastaví. Věnujeme pozornost motorovým vozidlům, která přijíždějí ve stejném směru jako tramvaj.

Při nastupování či vystupování z tramvaje i autobusu nikdy nepřebíháme vozovku těsně před či za stojícím vozidlem. Velmi často tak dochází k dopravní nehodě s účastí chodce. Vždy počkáme až autobus či tramvaj odjedou ze zastávky, pak teprve přecházíme na druhou stranu vozovky. Přijíždě-li do zastávky další vozidlo, počkáme až zastaví, nikdy nevstupujeme do jeho jízdní dráhy, pokud jede.

KDO A CO DO TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ NEPATŘÍ

Z přepravy mohou být vyloučeny osoby v podnapilém stavu, také ti, kteří jiným způsobem ohrožují bezpečnost provozu a rovněž každý, kdo přes upozornění oprávněného pracovníka (řidiče, dispečera apod.) porušuje ustanovení městského přepravního řádu.

Přepravovat se nesmějí předměty, které by mohly ohrozit bezpečnost přepravy i cestujících, dále věci, které by mohly nevhodným způsobem balení nebo i jinak poškodit nebo znečistit cestující nebo vozidlo. Nepřepravují se také předměty o větším rozměru než 50×60×80 cm (například jízdní kolo), ale i předměty, jejichž jediný rozměr přesahuje uvedené údaje, také předměty ve tvaru válce, který je delší než 300 cm, nebo jehož průměr je větší než 20 cm, desky, jestliže jsou větší než 10×100×150 cm. Není také dovoleno přepravovat zavazadlo, jehož hmotnost přesahuje 50 kg, nebo zavazadla, jejichž celková hmotnost je větší než 50 kg.

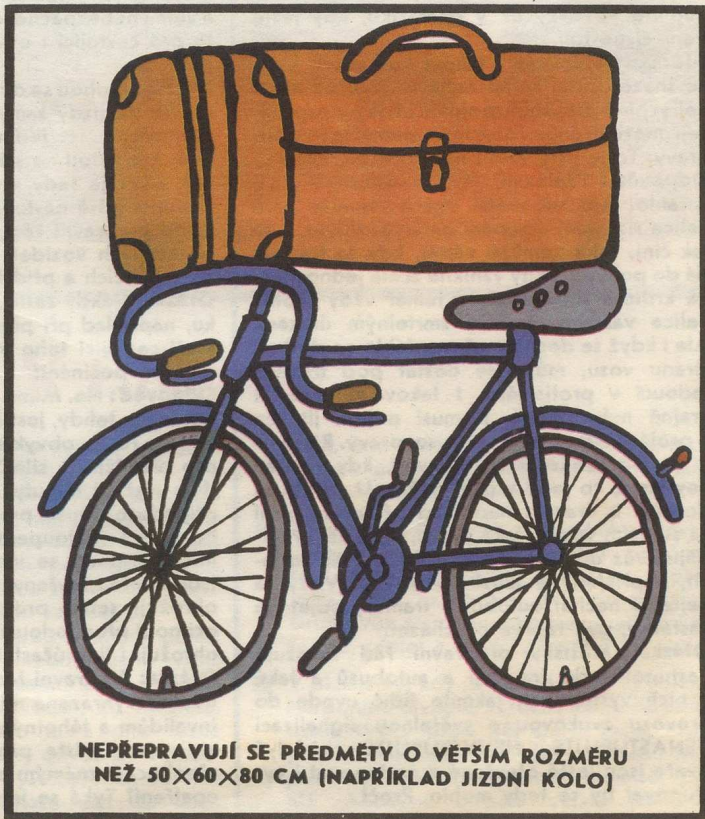
Vždy také musíme mít platný jízdní doklad, tedy jízdenku, kterou jsme povinni si opatřit před nastoupením do tramvaje či autobusu, nebo časovou či volnou jízdenku. Osoba bez platného jízdního dokladu, která nesplní povinnost zaplatit jízdné, přepravné, popřípadě přírážku, může být z přepravy vyloučena.

O PŘEPRAVĚ HOŘLAVIN A ZVÍŘAT

Omezena je také přeprava nebezpečných věcí podle těchto zásad:

- V jednom vozidle tramvaje či autobusu je dovoleno přepravovat nejvýše dvě láhve s kapalným plynem o celkové hmotnosti nejvýše 10 kg nebo nejvýše dvě nádoby s naftou o celkovém obsahu maximálně 20 litrů. Stejně tak není dovoleno přepravovat oba druhy paliv současně. V jednom vozidle smějí být nejvýše dvě bombičky s chladicím médiem.
- Chceme-li s uvedenými láhvemi či nádobami nastoupit, musíme si předem vyžádat souhlas řidiče, současně musíme řidiče uvědomit, na které zastávce hodláme vystoupit; nastoupit musíme určenými dveřmi.
- Láhve a nádoby se přepravují v tramvaji v prostoru u předních dveří vždy v prvním voze spřažené soupravy tramvaje; v autobusu u předních dveří, v autobusech ŠM 11 a Ikarus v prostoru středních dveří.
- Láhve a nádoby se zásadně nepřepravují na téže plošině, kde je dětský kočárek nebo pes bez schránky.

V tramvajích a autobusech je dovoleno přepravovat zvířata pouze ve schránkách za předpokladu, že nejsou cestujícím na obtíž. Bez schránky je dovoleno přepravovat v autobuse či tramvaji pouze psa (nikoliv však v metru). Psi bez schránky se přepravují po souhlasu řidiče v tramvaji na přední plošině, ve spřažené soupravě jen v prvním voze, v autobusu u předních dveří, v autobusech ŠM 11 a Ikarus v prostoru středních dveří.



JAK S DĚTSKÝMI KOČÁRKY

Kočárek s dítětem je možné přepravovat kdykoliv, jestliže to obsazení vozidla dovoluje. Prázdný kočárek jen mimo dopravní špičku.

Do tramvaje a autobusu smíme s kočárkem nastoupit a také vystoupit jen se souhlasem řidiče. O souhlas žádáme zdviženou rukou. Skutečnost, že máme s kočárkem nastoupit do druhého vozu spřažené soupravy tramvaje, sdělí řidič zdvižením dvou prstů pravé ruky. Svůj souhlas může řidič dát i pomocí rozhlasového zařízení.

S kočárkem musíme nastoupit určenými dveřmi, u nichž se kočárek přepravuje. Jsou to v tramvaji zadní plošina, v autobusech prostor zadních dveří, v autobusech Ikarus prostor u druhých dveří, u jednodveřových autobusů v prostoru u dveří. Pokud to situace dovoluje, může řidič povolit přepravu i druhého kočárku. Projíždět s kočárkem tramvají či autobusem je zakázáno.

Před zastávkou, v níž chceme vystoupit, uvědomíme o tom řidiče dvojným stisknutím tlačítka ZNAMENÍ K ŘIDIČI.

NASTUPUJEME A VYSTUPUJEME

Při nastupování do tramvaje i autobusu necháme vždy nejdříve cestující vystoupit, při tom ponecháme před dveřmi volný prostor. Do tramvaje nastupujeme všemi dveřmi, do autobusů ŠM a Ikarus není dovoleno nastupovat prvními dveřmi (u řidiče). Mohou

jimi nastupovat pouze tělesně postižené osoby vlastníci příslušný průkaz (TP a ZTP).

Jakmile zazní zvukové a světelné znamení **NENASTUPOJTE, NEVYSTUPOJTE**, nesmíme nastupovat ani vystupovat, postoupíme co nejrychleji do vozu. Zcela volný musí být zejména prostor u předních dveří, jinak bychom bránili řidiči ve výhledu a ohrožovali bychom bezpečnost jízdy.

Nikdy nenaskakujeme do zavírajících se dveří a nezůstáváme stát na schůdkách.

Každý, kdo nastupuje v zastávce, kde autobus zastavuje jen na znamení, ví, že musí dát zvednutím ruky znamení, že chce nastoupit. Někdy si však neuvědomujeme, že chceme-li v takové zastávce vystoupit, musíme také uvědomit řidiče. To jedním stisknutím tlačítka **ZNAMENÍ K ŘIDIČI**.

VE VOZIDLE

Zásada, že ihned po nastoupení do autobusu či tramvaje je třeba postoupit od dveří dovnitř vozidla, se často v Praze nedodrzuje. Dochází pak k riskantním situacím při vystupování a nastupování, mnozí lidé se do vozidla nedostanou, i když by tam ještě místo bylo. Vznikají zbytečné tlačence.

Jestliže stojíme, jsme za jízdy povinni se držet zadržovacích tyčí. Naši povinnosti také je okamžitě uvolnit místo pro osoby nemocné, tělesně postižené (držitele průkazů TP, ZTP, ZTP-P) a budoucím maminkám. To nejen místa označená, ale v případě potřeby i další sedadla.

Při jízdě je zejména zakázáno zdržovat se v prostoru pro řidiče a mluvit na řidiče za jízdy. Nesmíme také kouřit, odkládat věci a živá zvířata na sedadla, pískat, chovat se hlučně, pouštět tranzistorová rádia, magnetofony apod. Děti nesmějí klečet na sedadlech.

Zavazadla stavíme na podlahu, a to tak, aby nepřekážela cestujícím při nastupování, postupu ve vozidle a při vystupování, tedy ke stěnám, k sedadlům apod. a zabezpečíme je proti posunu. Nikdy je nepokládáme na sedadla, stejně tak tam nepatří ani jiné předměty.

PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH

Při jízdě tramvají či v autobusu může někdy dojít k situaci, kdy je třeba nouzově zastavit. Může jí být například okamžitá nevolnost, přivření osob nebo věcí křídly dveří, výtržnost ve vozidle apod. V takových, ale samozřejmě i jiných mimořádných situacích upozorníme řidiče několikerým přerušovaným stisknutím tlačítka **ZNAMENÍ K ŘIDIČI**.

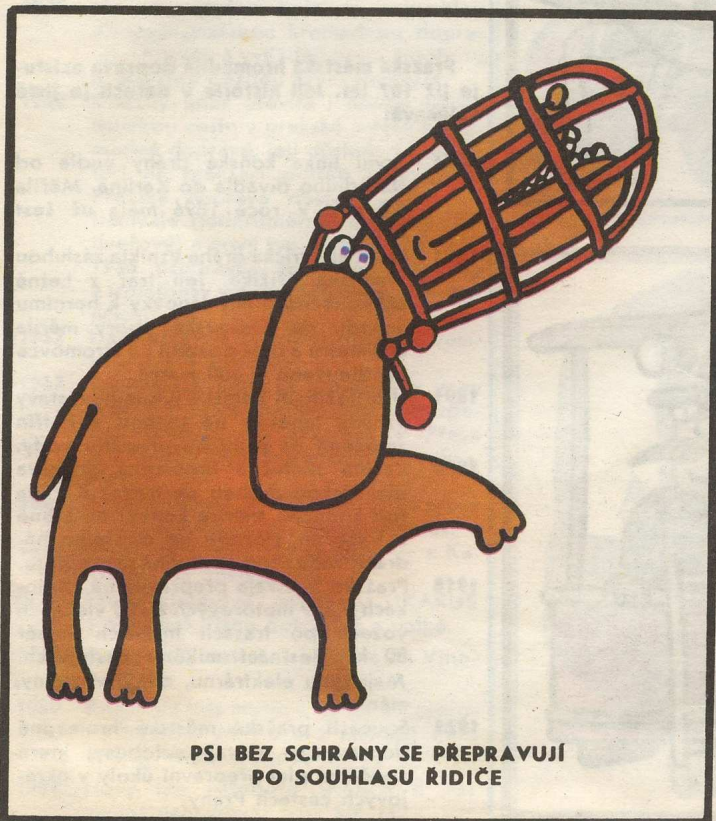
V tramvaji je tlačítka **ZÁCHRANNÁ BRZDA**. To je dovoleno použít v případě, kdy jde o bezprostřední ohrožení zdraví či života lidí.

K mimořádné situaci může dojít i v silničním provozu v důsledku závady na vozidle a v jiných podobných případech. Jestliže řidič vyzve cestující, aby vystoupili, jsou povinni tak učinit. Chtějí-li pokračovat v cestě, mohou nastoupit až na výzvu řidiče. Obdobně může postupovat i jiný oprávněný pracovník DP.

V tramvaji a autobusu se chováme vždy ukázněně, dodržujeme zásady městského přepravního řádu, respektujeme pokyny řidičů i ostatních odpovědných pracovníků Dopravních podniků. Za jízdy s řidičem nehovoříme. Uvědomujeme si, že odpovídá za bezpečnost cestujících i za řízení vozidla v složitém městském provozu.

KUDY? KAM?

Na vaše otázky o městské hromadné dopravě odpoví pracovníci oddělení dopravních informací Dopravních podniků hlavního města Prahy na tel. číslo 22 92 52, které má své pracoviště v odbavovací hale Hlavního nádraží.



TRAMVAJE - AUTOBUSY

A OSTATNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU

Statistika dopravních nehod prostředků hromadné dopravy dokazuje, že k převážné většině z nich dochází při střetu s jiným vozidlem či chodcem. Proto je namístě informace o hlavních příčinách těchto nehod.

TRAMVAJ A CHODCI

Nejriskantnější situace vznikají v okamžiku, když přecházíme koleje. Vždy se důkladně rozhlédneme, zda se neblíží souprava elektrické dráhy. Uvědomujeme si, že tramvaj se zastavuje mnohem obtížněji než osobní auto, že prudké zabrzdění může způsobit úraz cestujícím ve vozech.

Nikdy nepřecházíme před tramvají vyjíždějící ze zastávky nebo do zastávky dojíždějící, to ani na začátku nástupního ostrůvku. Může se stát, že tramvaj, která přijíždí k čelu zastávky, a o níž předpokládáme, že zastaví, již stála jako druhá a již nezastaví. Za stojící tramvají nikdy nepřecházíme. Mohla by nás srazit protijedoucí souprava. Vždy raději počkáme.

AUTOBUSY A CHODCI

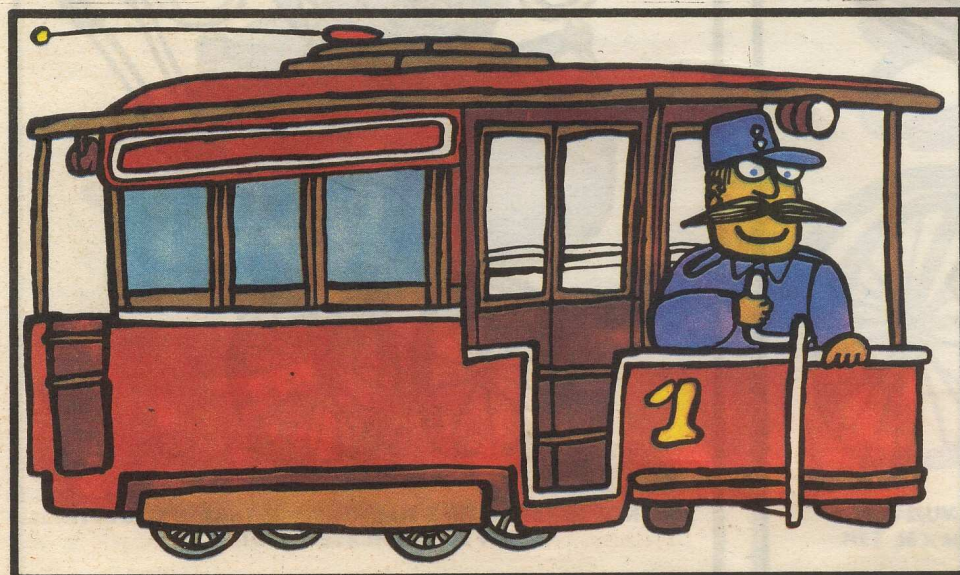
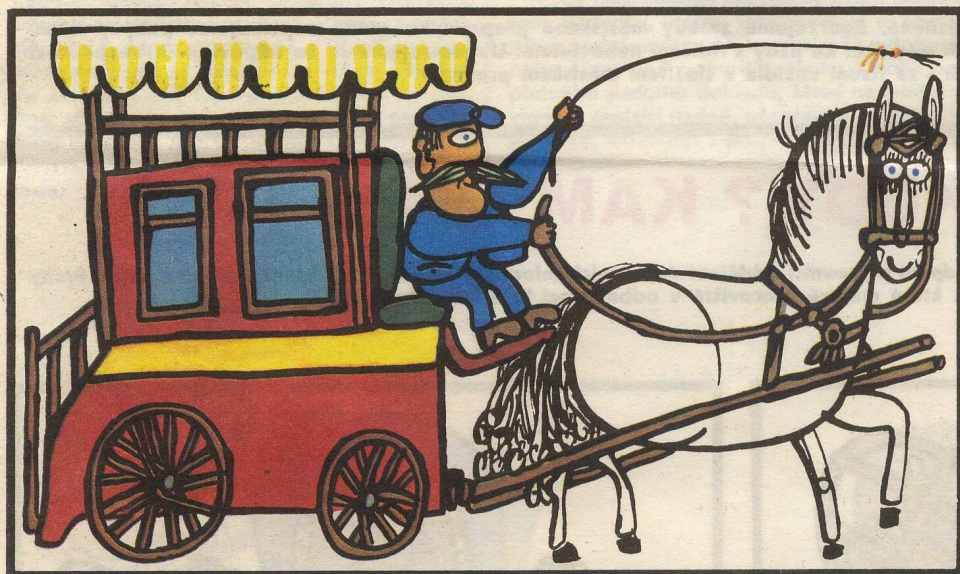
Mnohé z toho, co jsme napsali v předchozí části, platí i pro autobusy. Opravdu nebezpečné je přecházení vozovky za, ale zejména před autobusem, který stojí v zastávce. Vždyť jej objíždějí nebo míjejí jiná motorová vozidla, na úzkých vozovkách i ve značné blízkosti. K vážným úrazům při přecházení za autobusem stojícím v zastávce dochází také proto, že řidič dalšího autobusu, který do zastávky vjíždí, nás včas nezpozoruje, a i když zpozoruje, nedokáže zvláště v zimě včas zastavit. Dochází tak k sevření chodce mezi dvě vozidla s velmi vážnými zraněními.

Stejně nebezpečné je nedodržování obecných zásad pro chodce v městském provozu, zvláště přecházení mimo vyznačené přechody (jsou-li nablízku), nerespektování příkazů

světelné signalizace, náhlé vstoupení do vozovky apod. Opravdu složité a někdy neřešitelné situace vyvolávají maminky s kočárky, které vstupují do vozovky za překážkou, aniž by se důkladně přesvědčily, že mohou bezpečně přejít. A také děti, zejména tehdy, jsou-li byt jen na chvíli ponechány na ulici bez dozoru, třeba před obchodem, když maminka nakupuje. Pro autobusy platí stejně jako pro tramvaje, že zabrzdit je náhle je velice složité a riskantní, dochází obvykle nejen k dopravní nehodě a zranění chodce, ale i k úrazům cestujících ve voze.

TRAMVAJ A MOTOROVÁ VOZIDLA

Připomínáme vlastně jen obecně známé zásady, které by měl každý řidič dobře znát:



OD KOŇSKÉ DRÁHY K DNEŠKU

Pražská městská hromadná doprava existuje již 107 let. Její historie v datech je jistě zajímavá:

- 1875 První linka koňské dráhy vedla od Národního divadla do Karlína. Měřila 3,5 km. V roce 1896 měla už šest linek.
- 1891 První elektrická dráha vznikla zásluhou Františka Křižíka. Její trať z Letné od konečné dráhy lanovky k hornímu vchodu do Královské obory měřila 800 metrů a byla později ve Stromovce prodloužena o 600 metrů.
- 1891 U příležitosti Zemské jubilejní výstavy vznikly lanovky na Letnou a Petřín založené na principu přeplavu vody.
- 1896 Začíná skutečná hromadná doprava elektrickou dráhou na trati z Karlína (od konečné stanice koňky) do Libně a Vysočan, později od dnešního nádraží Praha střed. Postupně se rozšiřuje.
- 1918 Pražské tramvaje přepravily na 14 linkách v 359 motorových a 203 vlečných vozech po trasách měřících téměř 80 km šestnáct miliónů cestujících. Mají svou elektrárnu, dílny, vozovny, měnírny.
- 1925 Součástí pražské městské hromadné dopravy se stávají autobusy, které zpočátku plní přepravní úkoly v okrajových částech Prahy.

podél tramvajového tělesa jezdíme vždy opatrně, při odbočování vlevo na tramvajové těleso se vždy přesvědčíme, zda z žádného směru nepříjždí souprava elektrické dráhy a vždy dáme tramvajím v obou směrech přednost. Víme, že tramvaj odbočující vpravo, která dává znamení o změně směru jízdy, má vždy přednost. Ale nejen v křižovatkách, také když zajíždí do konečné zastávky či do vozovny.

Ani v hustém provozu nevjíždíme na koleje a nejedeme po nich, pokud neobjíždíme překážku. Musíme-li vjet na koleje, vždy se přesvědčíme, zda souběžně nejede tramvaj, abychom ji neomezili v jízdě nebo nezpůsobili kolizní situaci.

Při jízdě podél tramvajového tělesa v místech, kde koleje odbočují nebo tvoří oblouk, musíme mít na paměti, že se karosérie vozu vychyluje z osy koleje, že se zvětšuje její jízdní profil.

Podél nástupního ostrůvku tramvaje (obdobně i autobusu) jedeme co nejopatrněji, nebezpečí, že některý z chodců, který právě vystoupil z tramvaje, vstoupí náhle do vozovky, je až příliš pravděpodobné.

Přijíždíme-li k zastávce bez nástupního ostrůvku, jedeme co nejopatrněji. Sledujeme dopravní značky. Značka D 29 b ZASTÁVKA TRAMVAJE nás včas na tuto skutečnost upozorňuje. Nikdy se nesnažíme tramvaj v okam-

žiku, kdy už zastavuje, předjet. Musíme počítat s tím, že někteří cestující vstoupí do vozovky dřív, než tramvaj zastaví. Jsme si vědomi toho, že vyhláška č. 100/1975 Sb. o pravidlech silničního provozu přikazuje zastavit za tramvaj, která zastavila v zastávce bez nástupního ostrůvku, jsou-li v zastávce tramvaje dvě, za druhým vlakem. Pokračovat v jízdě můžeme teprve tehdy, neohrozíme-li nastupující nebo vystupující cestující.

AUTOBUS A JINÍ ŘIDIČI

Úseků, kde autobus jede ve vyhrazeném jízdním pruhu pro BUS nebo kde autobusy jezdí po tramvajovém tělese, přibývá. Do tohoto jízdního pruhu smíme vjet v podélném směru jen tehdy, vyžadují-li to zvláštní okolnosti zejména při objíždění, předjíždění, odbočování nebo vjíždění na silnici. Toto ustanovení pravidel silničního provozu musíme důsledně za všech okolností dodržovat.

Většinou však jezdí autobusy po nevyznačených komunikacích, tedy v běžném silničním provozu. Pohybují se tedy převážně mezi ostatními motorovými vozidly. Neměli bychom nikdy zapomínat, že řidiči autobusů řídí vozidla, v nichž je značné množství lidí.

Respektujeme je, pomáháme jim. Umožňujeme jim ohleduplným chováním bezpečný provoz. Nevjíždíme do křižovatek, když jimi nemůžeme projet, abychom nevytvořili

kolizní situace tím, že bráníme provozu v příčném směru.

Umožňujeme řidičům autobusů, kteří jedou ve vyhrazeném jízdním pruhu, zajíždět k právému okraji vozovky do zastávky.

Dodržujeme důsledně pravidla silničního provozu a umožňujeme autobusům zařadit se při výjezdu z vyhrazeného jízdního pruhu do proudu ostatních vozidel, to snížením rychlosti jízdy, případně i zastavením.

Pamatujeme také, že vždy jsme povinni umožnit řidičům autobusů městské hromadné dopravy vyjet ze zastávky tím, že snížíme rychlost jízdy, popřípadě zastavíme vozidlo. Řidiči autobusů jsou povinni při vyjíždění ze zastávky dávat znamení o změně směru jízdy a nesmějí ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.

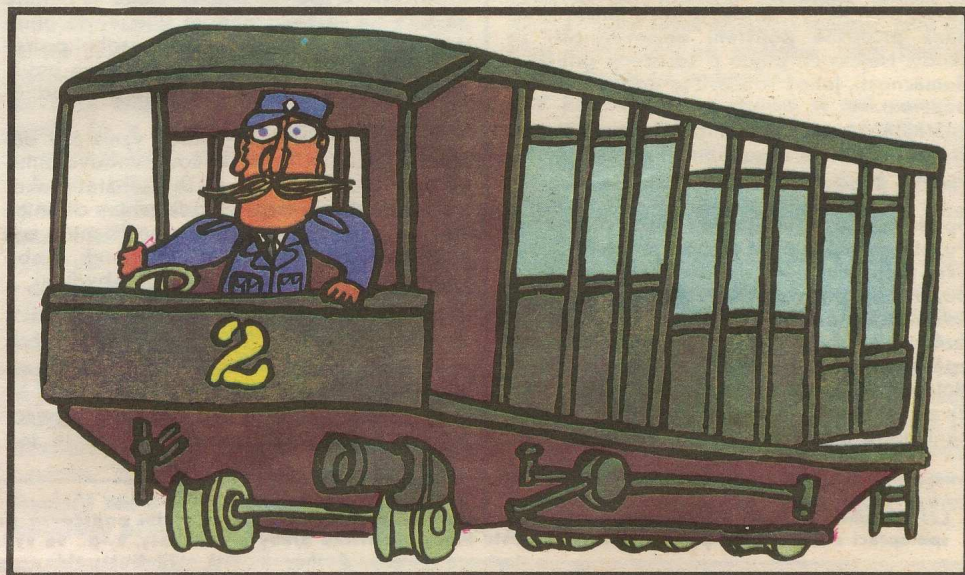
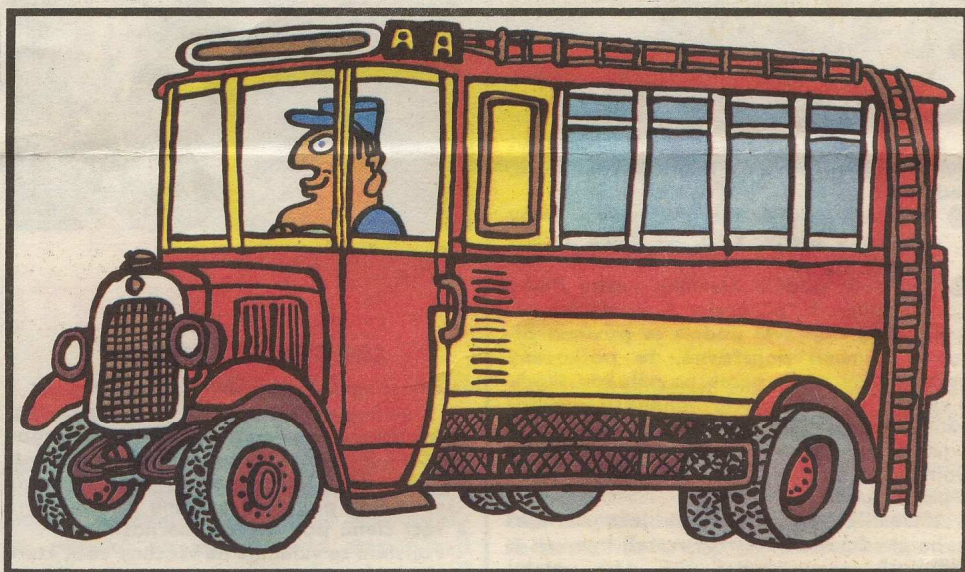
V ulicích, jimiž projíždějí autobusy, zastavujeme vždy tak, abychom neomezovali jejich průjezd. Nesmíme zapomenout, že jsou širší. Velmi nebezpečné je vozidlo zaparkované tak, že je musí chodci obcházet ve vozovce, v níž jezdí autobusy. Nikdy tak neparkujeme.

Zvlášť opatrní musíme být v chvíli, kdy míjíme autobus stojící v zastávce, nebo když jej objíždíme. Vždy musíme počítat s tím, že do vozovky může náhle vstoupit chodec.

Od autobusů dodržujeme vždy dostatečný boční odstup. Zejména pak od kloubových autobusů IKARUS, který vybočuje svou zadní částí při odbočování vlevo doprava a naopak.

Jedině vzájemnou ohleduplností, pozorností a spolehlivostí všech účastníků silničního provozu je možné zvyšovat bezpečnost silničního provozu.

- 1926 V pražských ulicích se objevuje nový typ tramvají. Sloužily Pražanům téměř 50 let.
- 1927 Autobusy začínají jezdit i v centru města ze Smíchova k Olšanským hřbitovům. Objevují se vyhlídkové autobusy.
- 1936 Provoz zahajuje první trolejbusová linka ze Střešovic do Dejvic.
- 1938 Pražské tramvaje přepravily na 23 linkách v 610 motorových a 749 vlečných vozech po linkách o délce 133 km přes 280 milionů cestujících.
- 1945 Hlavním úkolem bylo co nejrychleji obnovit pražskou hromadnou dopravu. 14. května vyjíždějí první autobusy, o dva dny později první tramvaje.
- 1948 Vítězný únor otevírá i novou socialistickou cestu v pražské městské hromadné dopravě, její důslednou orientaci na realizaci potřeb pracujících. Pražská doprava dostává nový typ tramvaje (jednosměrný, dvousý, tří-dveřový) a nový typ autobusu. V roce 1948 přepravily tramvaje, autobusy a trolejbusy víc než 530 milionů cestujících.
- 1952 Na pražských ulicích se objevily tramvaje T 1 z Taťovky.
- 1962 Tramvajový park se rozšiřuje o vozy typu T 3, které dodnes plně zabezpečují tramvajovou dopravu v Praze a v mnoha dalších městech i v zahraničí.
- 1965 Také autobusy ŠKODA ŠM 11 z Karosy Vysoké Mýto slouží dobře dodnes.
- 1974 První trasa pražského metra — z Kačerova na Sokolovskou.
- 1977 První kloubové autobusy IKARUS z Maďarska jsou pohodlné a velké.
- 1978 Další trasa metra — z Dejvic na Vinohrady.
- 1980 Rozšíření tras metra o úseky z Kačerova na Jižní Město a z náměstí Míru k Olšanským hřbitovům.
- 1981 Nový typ autobusu ŠKODA B 731 začíná nahrazovat typy ŠM 11.



TRAMVAJE, AUTOBUSY

A POJIŠTĚNÍ

Z hlediska nás cestujících v městské hromadné dopravě mohou vzniknout ve vztahu k pojištění tyto situace:

1. Sami utrpíme škodu zaviněnou provozem tramvaje nebo autobusu.
2. Způsobíme škodu svým počínáním Dopravním podnikům hl. m. Prahy — koncernovým podnikům Autobusy a Elektrické dráhy nebo jiným cestujícím.
3. Nám způsobí škodu jiný cestující.
4. Způsobíme škodu, zejména úraz, sami sobě.

Ve všech těchto případech může za určitých podmínek pomoci Česká státní pojišťovna. Naše informace je ovšem pouze orientační a nemůže postihnout všechna ustanovení pojistných podmínek.

1 Jestliže utrpíme škodu na zdraví nebo majetku způsobenou provozem autobusů nebo tramvají (také metra), uplatníme náš nárok na její náhradu vůči provozovateli dopravy — koncernovým podnikům DP. Základním předpokladem pro vyřízení celé záležitosti je, abychom svůj nárok na náhradu škody uplatnili ihned po nehodě u řidiče Dopravního podniku Elektrické dráhy nebo Autobusy.

Dopravní podniky mají České státní pojišťovny uzavřené pojištění odpovědnosti za škody. Naši záležitost tedy s námi projedná a vyřídí příslušná městská správa oblastního závodu České státní pojišťovny, a to

- škody vzniklé provozem autobusů městská správa pojištění motorových vozidel v Praze 1, Spálená 14,
- škody vzniklé provozem tramvají městská správa pojištění majetku a odpovědnosti za škody na svém pracovišti v Praze 4, Podolí, Nad cihelnou 18.

My se však nemůžeme obracet na pojišťovnu, ale na provozovatele tramvají či autobusů, tedy na

- Dopravní podnik hlavního města Prahy Elektrické dráhy, k. p. — Praha 7, Bubenská 1,
- Dopravní podnik hlavního města Prahy Autobusy, k. p., Praha 1, Haštalská 27.

Příslušný dopravní podnik je povinen písemně oznámit pojišťovně, že poškozený uplatnil vůči němu nárok na náhradu škody a vyjádřit se k výši a odůvodnění požadované náhrady. Písemným oznámením pojistné události současně provozovatel zmocňuje pojišťovnu k projednání všech záležitostí s poškozeným.

2 Jestliže my způsobíme jako cestující nebo chodci škodu provozovateli tramvají či autobusů, provozovatel vůči nám uplatní nárok na náhradu škody, může nám pojišťovna pomoci jen tehdy, jestliže máme sjednané příslušné pojištění odpovědnosti za škody. Nejčastěji půjde o sružené pojištění domácnosti, jehož součástí je odpovědnostní pojištění.

Stejně zásady platí i pro případ škody, kterou způsobíme svou činností jinému cestujícímu.

3 Když nám způsobí škodu jiný cestující, uplatníme nárok na náhradu škody vůči němu. Pojišťovna může opět pomoci jen tehdy, jestliže tento cestující má sjednané příslušné odpovědnostní pojištění nebo pojištění, jehož součástí je odpovědnostní pojištění.

4 V ostatních případech, zejména když způsobíme svou činností sami sobě úraz, když dojde k poškození nebo zničení našich věcí živelní událostí, vodou z vodovodního zařízení nebo k jejich odcizení, záleží na tom,

jaká pojištění vlastníme. V této souvislosti patří k nejdůležitějším sružené pojištění domácnosti a odpovídající úrazové pojištění nebo životní pojištění, jehož součástí je úrazové pojištění.



SDRUŽENÉ POJIŠTĚNÍ DOMÁCNOSTI

Jak jsme už uvedli, je jeho významnou součástí pojištění odpovědnosti za škody (o něm dále). Zabezpečuje však současně všestrannou pojistnou ochranu zařízení bytu a věcí členů pojištěné domácnosti.

Pojištění se vztahuje na všechny věci, které tvoří soubor zařízení domácnosti a slouží k potřebě a spotřebě jejích členů. Vztahuje se také na věci uložené ve sklepech, na půdě a za určitých okolností i na věci osobní potřeby členů pojištěné domácnosti i mimo pojištěný byt na pracovištích, v místě přechodného pobytu apod.

Pojišťovna nahrazuje škody vzniklé v důsledku živelní události, vodou z vodovodního zařízení a odcizením, jestliže pachatel překonal překážky věci před odcizením chránící. Peníze, klenoty a další cennosti musí být odcizeny z uzamčených schránek nebo z uzamčených místností určených k bydlení.

POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODY

Je součástí sruženého pojištění domácnosti, ale také jiných pojištění, lze je též

sjednat samostatně, a to jak pro organizace, tak pro občany.

Pojišťovna z něho nahrazuje škody, které pojištěný způsobí jinému

- na zdraví nebo usmrcením
- poškozením, zničením nebo ztrátou věci.

Z pojištění odpovědnosti za škody se nahrazují škody, které pojištěný způsobí přímým příbuzným nebo osobám s ním žijícím ve společné domácnosti, dále na věcech, které nejsou vlastnictvím pojištěného a které užívá. Náhradu nelze také poskytnout v případě, že škoda byla způsobena úmyslně. Podmínkou pro náhradu je, aby pojištěný za škodu ze zákona odpovídal.

Z odpovědnostního pojištění, jež je součástí sruženého pojištění domácnosti, nahrazuje pojišťovna škody, které kterýkoliv člen pojištěné domácnosti způsobí jinému. Nevztahuje se pouze na škody způsobené úmyslně, při výkonu povolání, provozu motorového vozidla, plavidla a na odpovědnost vyplývající z vlastnictví nemovitostí.

O ÚRAZECH A POJIŠTĚNÍ

Ani při sebevětší opatrnosti nelze všem úrazům předjet. Dochází k nim zejména ve volném čase — v domácnosti, při sportu a turistice, na cestách. Úrazové pojištění v takových situacích, zejména když úraz zanechá trvalé následky, poskytuje významnou pomoc.

Nejvhodnějším je sružené pojištění pracujících, které v jedné pojistné smlouvě zabezpečuje pojistnou ochranu pro případ tělesného poškození úrazem (jeho léčení i trvalých následků), pomáhá pozůstalým při úmrtí pojištěného, ať v důsledku úrazu či z jiné příčiny. Umožňuje také tvorbu částky pro zabezpečení stáří. Pojistné se hradí srážkou z pracovního příjmu.

Jsou i další druhy úrazového pojištění — úrazové pojištění občanů, úrazové pojištění mládeže a jiné. Lze je sjednat buď samostatně nebo ve spojení s některým druhem životního či důchodového pojištění. Poskytují pak plnou a všestrannou pojistnou ochranu.

Bližší informace poskytnou v kterékoliv pobočce České státní pojišťovny.

NA ADRESU MOTORISTŮ

Jestliže my svým motorovým vozidlem způsobíme dopravní nehodu a škodu na tramvaji či autobusu, musíme tuto skutečnost nejpozději do 15 dnů oznámit České státní pojišťovně, odboru odpovědnostních pojistných událostí městské správy pojištění motorových vozidel, který pojistnou událost bude vyřizovat ze zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorového vozidla.

Jestliže nemáme havarijní pojištění a dopravní nehodu způsobí řidič tramvaje nebo autobusu, musíme se obrátit na příslušný dopravní podnik. Pokud nehodu nevyšetřují orgány VB, je nutné, abychom si vyžádali potvrzení řidiče o zavinění.

PRO MIMOPRAŽSKÉ

Vše, co bylo řečeno o pojištění, se samozřejmě vztahuje plně na mimopražské občany. Jen záležitosti spojené s likvidací škody řeší obvykle pobočka v okrese, kde pojištěný a poškozený bydlí.