

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Pozemní komunikace	82
Příloha B – Technické parametry vozidel	87
Příloha C – Analýza vozidel a dalších technických parametrů	110
Příloha D – Analýza tlačítek pro cestující	136
Příloha E – Zastávky na znamení v Pardubicích	146
Příloha F – Inspirace z jiných provozů	153
Příloha G – Informace o vozech	180
Příloha H – Tlačítka řidiče a cestujících	243
Příloha I – Druhy tlačítek řidiče k ovládní a uvolnění dveří vozidel	448
Příloha J – Analýza kamerového systému v dveřním prostoru vozidel	457
Příloha K – Analýza stanovišť zastávek v Pardubicích a okolí	470
Příloha L – Analýza jízdenkových automatů	531
Příloha M – Zastávky na znamení v jiných městech	547

PŘÍLOHA A – POZEMNÍ KOMUNIKACE

Tabulka A-1 – Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR

Úsek	Začátek sčítacího úseku	Konec sčítacího úseku	2000	→	2005	2010	2016	→	2020
5-2150	Staré Čivice, zaús.32228	zaús.do 37	15856	↑	18185	↓	13174	↑	15179
5-0181	Pardubice, z.z.	zaús.37 a vyús.32224	9202	↑	16044	↓	12268	↑	12853
5-0182	zaús.37 a vyús.32224	vyús.37	23057	↑	24757	↓	22078	↑	31074
5-0183	vyús.37	ul.kapitána Bartoše	14559	↑	16270	↓	13240	↓	12893
5-0195	ul.kapitána Bartoše	ul.Palackého pokrač.	17744	↑	17870	↑	20238	↓	18466
5-0215	ul.Palackého pokrač.	rameno k ul.Anenské	12731	↑	20090	↓	13451	↓	11048
5-0213	rameno k ul.Anenské	zaús.355, ul.Dašická	19279	↓	14430	↑	19587	↓	18476
5-0212	zaús.355, ul.Dašická	MK (ul.Husova)	14775	↓	13493	↑	14366	↓	12783
5-0211	MK (ul.Husova)	Pardubice, k.z.					11273	↓	10820
5-6600	vyús.z 36	nájezd na 2	22613	↑	26359	↓	21352	↑	33330
5-6606	nájezd na 2	x s 324	9328	↑	11936	↑	12940	↑	18040
5-2156	vyús.z 37	zaús.ul.Pražská-Milheimova	13186	↑	17426	↓	14174	↑	18001
5-2152	zaús.ul.Pražská-Milheimova	x s MK ul.Lexova	10761	↑	11271	↑	15341	↑	15518
5-2157	x s MK ul.Lexova	zaús.do 324					11085	↑	13584
5-3272	Pardubice, vyús.34026	Pardubice, zaús.do 355	5414	↑	5961	↓	5648	↑	6869
5-3271	Pardubice, vyús.z 355	Pardubice k.z.	5172	↑	5232	↑	7573	↑	8596
5-2036	Pardubice, začátek spr.území	zaús.32224	5451	↑	7288	↓	6751	↓	6146
5-0190	zaús.32224	zaús.Sukovy třídy	25164	↑	26854	↓	25539	↑	26772
5-0191	zaús.Sukovy třídy	zaús. třídy Míru	17932	↑	19579	↓	11791	↓	10283
5-0192	zaús. třídy Míru	zaús.ul.Na spravedlnosti	16309	↓	16307	↓	15437	↓	14582
5-0197	zaús.ul.Na spravedlnosti	zaús.2 - ul.Teplého	-		14279	↑	14896	↑	18235
5-0193	zaús.2 - ul.Teplého	x s 37	9600	↑	10079	↑	11448	↑	15708
5-0203	zaús.322, Pardub.z.z.	vyús.322	2656	↑	5310	↓	1439	↓	1246
5-0214	vyús.322	zaús.do 36	9087	↑	11004	↑	11448	↓	10030
5-0186	vyús.z 36	zaús.0362	11534	↑	16908	↓	15677	↑	17803
5-0180	zaús.0362	zaús.do 324	12750	↑	14126	↑	16074	↑	16138
5-0194	vyús.z rameno 36-ul.Anenská	ul.Pichlova	15696	↓	13258	↑	18328	↓	16544
5-0196	vyús.z 324	zaús. Do 36	10038	↑	12869	↓	10875	↓	9791
5-0202	vyús.z ul.Štrossovy	zaús. 355 - Pardubice	4164	↑	6876	↑	7182	↓	6748
5-0204	vyús.z ul.Karla IV.	zaús. ul.Štrossovy	21185	↑	24611	↓	18098	↓	15265
5-0205	vyús.z 324	zaús. ul.Míru	19629	↑	20250	↓	19824	↓	17233
5-0217	vyús.z ul.Jahnovy	MUK x s 36	13751	↑	14012	↓	13004	↓	9811
5-2141	vyús.z ul.Jahnovy	zaús. do 36	4675	↑	7878	↓	7150	↓	6833
5-2153	vyús.z 32224,ul.Poděbradská	zaús. do ul.Okrajová	3924	↑	4861	↑	8014	↓	6854
5-2154	zaús. do ul.J. Potucka	zaús. do 36	9751	↓	9450	↑	10367	↓	9276
5-2155	vyús.ze 2 a 324	x s ul.S.K. Neumana	8524	↑	9303	↓	7810	↑	8852
5-2791	vyús.z ul.Dašická	zaús. 322 - Pardubice	8645	↑	9478	↑	9637	↓	5136
5-0184	x s 36	zaús. do ul.Rybítevská					6740	↑	9040
5-0185	x s 324	x s MK ul.Kpt. Bartoše					10510	↑	12068
5-2162	vyús.ze 322	zaús. do ul.kpt. Nálepky					13174	↓	5198
			424142		493904		519001		533122

Zdroj: Autor s využitím (25)

SEVEROZÁPAD – DOUBRAVICE

Problematickým místem je oblast „doubravického nadjezdu“, kde se protínají silnice I/37 od severněji položeného krajského města Hradce Králové, vzdáleného 17 km, vedoucí ve směru na Chrudim, od se silnicí II/211 ze západu od obce Lázně Bohdaneč do samotného centra města. Jelikož v tomto směru následují čtyři okružní křižovatky, typické pro Pardubice, (případně pět pro jízdu do obchodní zóny Fáblovka), není bohužel dostatečně reflektována jejich nižší propustnost. A to je jedna z příčin vzniku dopravních kongescí v této severozápadní části Pardubic.

Křižovatka styková (ve tvaru „T“), nedaleko zmiňovaného nadjezdu, řízená SSZ, neposkytuje dostatečný prostor jízdního pruhu pro objíždění vozidla odbočujícího vlevo nebo odbočovací pruh pro vozidla ze Semtína do Doubravic. Ve špičce circa každé 4 minuty dochází ke zdržení až 1,5 minuty v tomto směru. Řidiči nemohou umožnit svým najetím ke středové dělicí čáře průběžného pruhu, projetí vozidel ze směru od Semtína k nadjezdu. I přes rekonstrukci této křižovatky v roce 2017 a dosazením SSZ bylo zlepšeno napojení na silnici II/211 od Doubravic, ale směr Semtín-Doubravice byl nejspíše opomenut. Především odpoledne (zpravidla po 14. hodině, po konci směny zaměstnanců firem v Semtíně) spoje linek MHD nabírají podle situace a odbočujících aut až 10 minut zpoždění do centra.

Po zmiňovaném roce se dočkal i doubravický nadjezd změny, kdy bylo vyústění směru z Hradce Králové ve směru ke Globusu upraveno, aby neprotínalo směr Globus-Semtín a připojení tak bylo pro řidiče pohodlnější. Bohužel odbočení od Globusu směrem na Chrudim na silnici I/37 protíná směr od Semtína ke Globusu a obrácený směr totožně, jen zrcadlově. To znamená, že vozidla jedoucí od Semtína ve směru Hradec Králové na silnici I/37 protínají směr od Globusu do Semtína. Protože odbočovací pruhy jsou krátké a z obou stran je nutné křížit silnici II/211, dopravní kongesce je tak volně prodlužována a doprava houstne.

Značnou nevýhodou je málo prostoru v okolí této lokality, jelikož souběžně se silnicí I/37 vede železniční trať č. 031 spojující Pardubice přes Stéblovou, Čeperku a Opatovice nad Labem s Hradcem Králové, která bude v následujících letech zdvojkolejněna.

Zklidnění a zlepšení dopravní situace nelze očekávat. Nedaleko zmiňovaného místa doubravického nadjezdu východně odsud bude přivedena vyšší intenzita dopravy vlivem vyústění „obchvatu“ z Dubiny do Trnové na okružní křižovatce zvané „U Kalvodů“.

Obchvat by měl klást za úkol nespojit Dubinu s Trnovou, nýbrž „vyvést“ zejména tranzit na silnici I/37, protože na silnici III/32224 (ulice Poděbradská) je vinou vysoké četnosti okružních křižovatek již nyní velmi nízká rychlost 10-15 km·h⁻¹ těmito úseky, což má významný vliv na projíždějící linky MHD tímto úsekem.

Čtyřkilometrový obchvat je navržen jako silnice I/36 z Trnové přes Fáblovku na Dubinu v kategorii „MS 4d 19,0/50“ (místní komunikace, silnice, o 4 jízdnicích pruzích s šířkou silnice 19,0 m mezi vnitřními stranami svodidel s maximální rychlostí 50 km·h⁻¹) v prvních 1,5 km ke křižovatce průsečné s ulicí Hradeckou na silnici II/324. Ve zbytku plánované trasy k okružní křižovatce na Dubině v kategorii „MS 4d 19,0/70“ (jako v předchozím případě jen s maximální rychlostí 70 km·h⁻¹) (26).

Mezi okružními křižovatkami „U Kalvodů“ a „Globus“ bude zachován provoz o dvou jízdnicích pruzích (1+1). To zapříčiní nepřehlédnutelné zhoršení průjezdnosti úsekem. V roce 2000 zde jelo za den 11 534 vozidel, o pět let později 16 908, to je nárůst o 46,59 %. V roce 2016 počet klesl o 7,28 % (srovnání s rokem 2005) na 15 677, ale v roce 2020 vzrostl na 17 803 vozidel, což narostlo o 54,35 % (ve srovnání s rokem 2000) (25). Právě tyto důvody jsou vnímány negativně, protože se hustota silničního provozu přiblíží v této části Pardubic křižovatce PARAMO u dostihového závodiště.

Řidiči IAD vyhledávají alternativní trasy, aby se vyhnuli ulici Poděbradské od okružní křižovatky „U Kalvodů“ přes ulice Jiřího Potůčka – Okrajová nebo Karla Šípka – Kosmonautů, dále do centra ulicemi Bělehradskou nebo Kpt. Bartoše. Tím uvádějí do praxe Braessův paradox. Příkladně zastávkový úsek Trnová – Poděbradská – Stavařov dlouhý 1,7 km je pojížděn ve špičkách 5-6 minut, tedy stejně dlouho jako delšími alternativními trasami ulicemi Jiřího Potůčka – Okrajová (2,8 km) nebo Karla Šípka – Kosmonautů (2,3 km). V prvním případě se jedná o 1,1 km delší úsek a ve druhém o 0,6 km.

Nejen spirálovitou okružní křižovatkou „Globus“ však řidiči motorových vozidel dnes a denně nesprávně využívají i přes zřetelné a logické dopravní značení. Byla jednou z prvních okružních křižovatek v Pardubicích, postavená v roce 1998 společně s výstavbou obchodního centra Globus. Slouží zároveň jako trolejbusová smyčka.

Trolejbusy ze zastávky „Semtín, zastávka“ (DC) do zastávky „Globus“ (DC) jsou nuceny jet výrazně sníženou rychlostí (10 km·h⁻¹), protože projíždějí po nevýhodné dráze vůči trakčnímu trolejovému vedení (TTV). Oblouk tedy značně „podjíždějí“.

JIHOZÁPAD – PARAMO

Jak již bylo naznačeno, podobným kritickým místem je okolí u dostihového závodiště, kde se nachází čtyřpraprsková mimoúrovňová křižovatka s křižovatkovou větví v jednom kvadrantu, tedy dvě křižovatky – styková a okružní. Z jihu vede silnice I/37 z Chrudimi ve směru na Hradec Králové a ze západu silnice I/2 z Přelouče vedoucí na Duklu dále jako II/322. V posledních deseti letech se místo proměnilo, ale dopravní kongesce ve špičkách přetrvávají. A nyní jaké jsou tedy příčiny?

Řidiči využívají 12 velmi využívaných směrů, jako v případě Doubravic. Vznikly zde tři tzv. „Bypassy“, jež umožnily rychlé spojení směrů: PARAMO–Chrudim, Dukla–PARAMO a Chrudim–Závodiště. Ale ostatních devět směrů to dokonale nevyřešilo. Spojovací větve ze silnice I/37 na I/2, případně II/322 poskytují pro odbočování vozidel, především kategorií N3 a M3 pouhé 3 m široký jízdní pruh. Ta musí pro bezpečný průjezd výrazně snížit rychlost. Kongesce ve zdejší lokalitě má vliv na celý jih Pardubic. Potvrzuje se zmiňovaný problém okružních křižovatek, který v praxi nemusí být optimálním řešením. Vozidla jedoucí ve směru Chrudim – PARAMO – Hradec Králové musí vždy jet skrz okružní křižovatku. Směry z PARAMO na Duklu (II/322) a na Závodiště (I/2) jsou též velmi frekventované. Zmiňovaný směr z Chrudimi to tedy v propustnosti zpomaluje.

Tyto Autorem napsané teze potvrzují i výsledky „Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR“ zveřejněné státní příspěvkovou organizací Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Tímto úsekem (5-6600, viz tabulka A-1) ve srovnání s předchozími daty v roce 2000 projelo 22 613 vozidel za den. O pět let později intenzita narostla o 16,57 % na 26 359. K roku 2010 nejsou data dostupná, tudíž v roce 2016 intenzita provozu klesla na 21 352 vozidel, tedy o 19 %. Poslední data jsou čerpána v průběhu let 2020/2021, kdy zmiňovaným úsekem projelo 33 330 vozidel. Bude-li uvažováno srovnání dvou posledních údajů, jedná se o nejvytíženější úsek v katastru Pardubic, kde nárůst činí 56,10 %, čili průměrně každý rok hustota provozu zde stoupala o 11,22 % (25).

Situaci i v této části Pardubic by mohla napravit vystavovaná dálnice D35 (27), jež by pomohla odvésti tranzit z východu (ze silnice I/35 od Vysokého Mýta a silnice I/17 přes obce Ostrov, Čankovice, Hrochův Týnec, Kočí) a naopak. Je třeba neopomenout na kvalitní a rychlé spojení okolí Pardubic nejen západu s východem, nýbrž severu s jihem, což je právě případ silnice I/37, která by mohla být přínosem jako D37.

JIHOVÝCHOD – U KAPLE SVATÉ ANNY

Na jihozápadní část Pardubic navazuje jihovýchodní, která na tom není o mnoho lépe. Řidiči využívající během jízdy mobilních aplikací, informujících o aktuální dopravní situaci na trase (např. Waze), upravují operativně svůj příjezd ve směru od Chrudimi ze silnice I/37.

Prvním rozhodnutím je, zda bude vozidlo čekat v kongesci ve směru k okružní křižovatce u PARAMO, nebo opustí silnici I/37 a přejeде přes okružní křižovatku nedaleko Dražkovic na silnici II/324. Dále je možné využít alternativu přes Nemošice. Ze silnice II/324 na křižovatce řízené SSZ vybere ze tří možností jízdy z Chrudimské ulice do ulic Demokratické mládeže, Pod Břízkami nebo Jana Palacha.

Největší komplikace v současnosti vznikají v oblasti u tzv. „Annenského podjezdu“ především ve směru „do centra“. To má neblahý vliv na zpoždování projíždějících linek č. 6, 20 a 25. U linky č. 6 v odpoledních špičkách 10-15 minut. Kvůli prostorovým poměrům průsečná křižovatka „Stanislava Kostky Neumanna“ ústící do ulice „Anenská“ s ulicí „Hlaváčova“, na niž navazuje „Kpt. Jaroše“ (silnice I/36), je de facto rozdělena do dvou křižovatek stykových. Nachází se zde nejen mimoúrovňové křížení I. a III. tranzitního železničního koridoru a kaple svaté Anny, ale i mnoho nemovitých objektů. Nedaleko odsud protéká řeka Chrudimka, proto zahloubení by zřejmě narazilo na problém s podzemní vodou.

Propustnosti v současnosti by velmi pomohlo vytvoření druhého jízdního pruhu sloužícího jako „Bypass“ z ulice „S. K. Neumanna“ ve směru k silnici I/36. Jednalo by se však o velmi nákladnou investici i s ohledem na zmiňovanou kapli. Intenzitu dopravy v této zmiňované lokalitě by mohla příznivě ovlivnit stavba nejen tzv. „Jihozápadního obchvatu Pardubic“ silnice I/2 ze Starých Čivic k Dražkovicím (28), ale zejména „Jihovýchodního obchvatu Pardubic“ od mimoúrovňové křižovatky Dražkovice do Pardubiček jako pokračování silnice I/2 (29), s navazujícím úsekem z Pardubiček k obchvatu Sezemic na silnici I/36 (30). Lze tedy očekávat, že dojde k přenesení současné intenzity dopravy především tranzitní dopravy z východu na západ a obráceně právě na obchvat, což by výrazně zlepšilo průjezdnost tímto zmiňovaným úsekem.

Na SSZ z Anenské ulice východním směrem na silnici I/36 (Kpt. Jaroše) v současnosti je signál „Volno“ v době, kdy na přímém směru z ulice Hlaváčova ještě nesvítí signál „Stůj“. Jedná se o bezpečnostní riziko, které by mohlo vésti k dopravní kolizi vozidel.

PŘÍLOHA B – TECHNICKÉ PARAMETRY VOZIDEL

Technickými parametry vozidel se rozumí informace především o délce, šířce, výšce nebo hmotnosti. Předpis, jež stanovuje omezující podmínky pro vozidla provozovaná v České republice se opírají o vyhlášku č. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel ve znění pozdějších předpisů (31). Tyto omezující podmínky jsou nesmírně důležité pro průjezdní profil vozidel na pozemních komunikacích.

Evropské právo však je nadřazeno vnitrostátnímu českému předpisu, jak uvádí (32):

„Podle zásady nadřazenosti má evropské právo vyšší váhu než vnitrostátní právní předpisy členských států. Zásada nadřazenosti platí závazně pro všechny evropské akty. Členské státy tak nesmějí uplatňovat vnitrostátní pravidlo, které je v rozporu s evropským právem.“ (32)

Na základě těchto slov lze tedy jednoznačně konstatovat, že zmíněné české vyhlášce je nadřazena: „Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz ve znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES, Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719.

Jelikož se jedná o právní akt Evropské Unie v tzv. „sekundárním právu“, kdy směrnice jest právním aktem, stanovující cíl, jež musí splnit všechny země EU. Čili to znamená, že musí být začleněna do vnitrostátního práva (tedy do české legislativy) do dvou let od vydání směrnice v Úředním věstníku Evropské unie.

Proto tato evropská směrnice t. č. odpovídala ve znění uvedeném pro začlenění do vnitrostátního práva. V současnosti se jedná pouze o konsolidované znění z roku 2015. Ta v nejnovějším konsolidovaném znění byla dvakrát aktualizována v roce 2019 (33). Lze tedy očekávat v následujících letech její aktualizování.

DÉLKA VOZIDEL

Délka vozidel musí být v souladu s:

1. čl. 1 odst. 1 až 3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz ve znění Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES, Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719, Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/984 a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 v nejnovějším konsolidovaném znění (33),
2. § 7 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel ve znění pozdějších předpisů (31).
(Tento předpis je totožný jak pro autobusy, tak trolejbusy v ČR jako drážní vozidla.)

Tabulka B-1 představuje rozdělení vozidel a jejich pojmenování jednotlivých kategorií, jejichž rozhodujícím parametrem je délka podle standardů PID.

Tabulka B-1 – Délka vozidel: Kategorie podle standardů PID

Kategorie vozidla	Značení varianty		Délka vozu				Počet					
			(*1)		(*2)	(*3)	Dveří		Sedadel		Článků	Náprav
	Vysoko- podlažní	Nízko- podlažní	Min [m]	Max [m]	Max [m]	Max [m]	Min [ks]	Max [ks]	Min [ks]	Max [ks]	Max [ks]	Max [ks]
Minibus	Mn	MnN	-	8,00	12,00	12,00	1	2	10	20	1	2
Midibus	Md	MdN	8,01	10,00	12,00	12,00	2	2	18	28	1	2
Midibus+	Md+	MdN+	10,01	11,00	12,00	12,00	3	3	25	30	1	2
Standard	Sd	SdN	11,01	14,00	13,50	13,50	3	4	25	35	1	2
Standard+	Sd+	SdN+	14,01	17,00	15,00	15,00	3	4	35	45	1	3
(Jedno)Kloubový	Kb	KbN	17,01	19,00	18,75	18,75	4	5	35	45	2	3
(Jedno)Kloubový+	Kb+	KbN+	19,01	22,00	18,75	18,75	4	5	40	55	2	4
Dvoukloubový	2Kb	2KbN	22,01	25,00	22,00	-	4	5	-	-	3	4

Zdroj: Autor s využitím (31), (33), (34)

Poznámky k tabulce:

*1 – délka vozu – podle (34);

*2 – délka vozu – podle (31) § 7 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 209/2018 Sb. ve znění pozdějších předpisů;

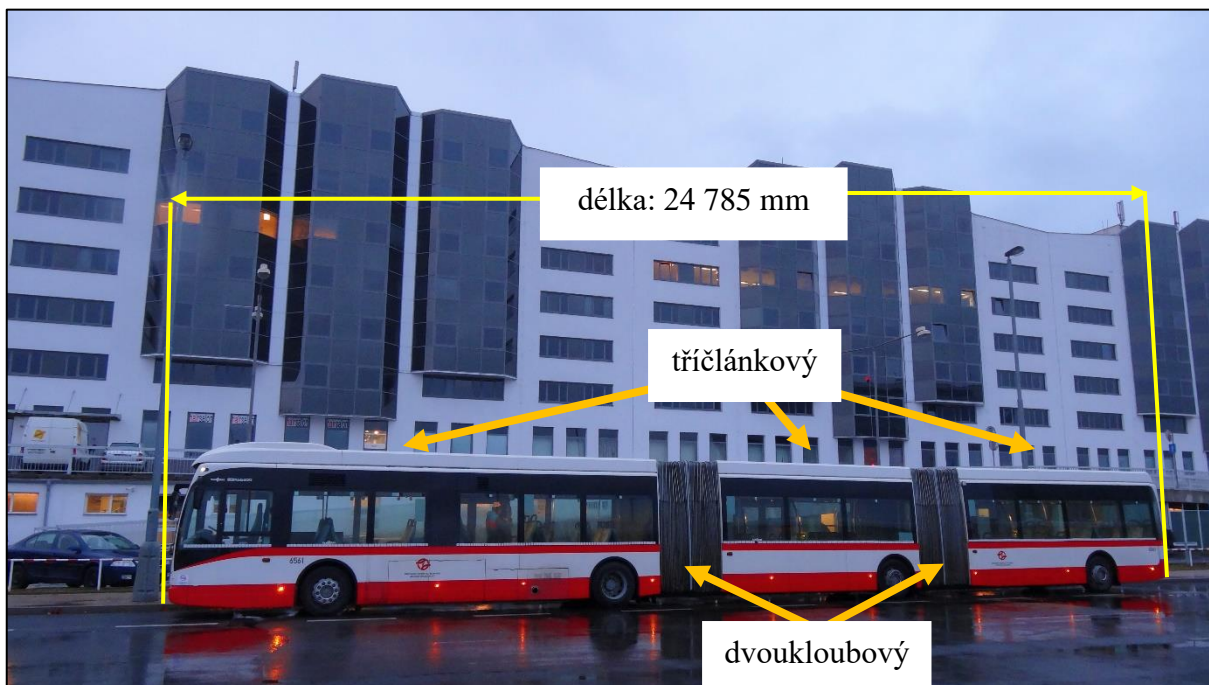
*3 – délka vozu – podle (33).

Oranžově podbarvená buňka – (délka vozu – dvoukloubového) – podle čl. 1, odst. 3 (33):

„Tato směrnice se nevztahuje na kloubové autobusy s více než jednou kloubovou částí.“ (33)

Každá členská země EU může omezit s využitím vnitřních předpisů maximální délku těchto „2Kb“ vozidel zejména kvůli odlišným průjezdním profilům. Vozy delší než 18,75 m byly provozovány v německém Hamburku, testovány např. v Solnohradu a v Praze. V současnosti jsou využívány v Linci, Curychu, Lucernu a v dalších městech.

Obrázek B-1 znázorňuje v Praze autobus kategorie „2Kb“, tedy delší než 18,75 m.



Obrázek B-1 – Délka vozidla: „2Kb“ – autobus VanHool AGG 300

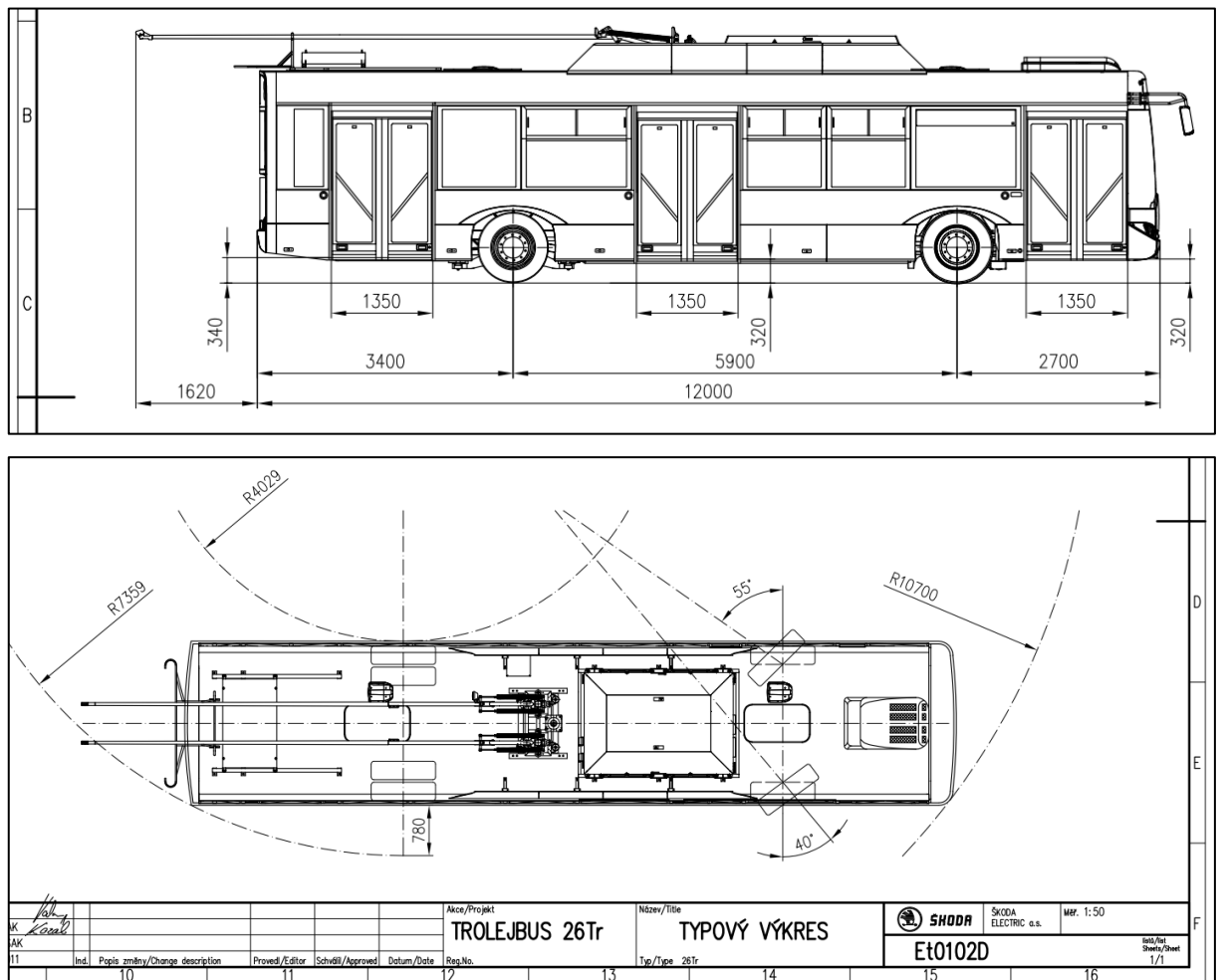
Zdroj: Autor

Standardní délka („Sd“)

Vozidla kratších délek v Pardubicích se v pravidelném provozu nevyskytují. Za vozy tzv. „standardní délky“, případně v Evropských zemích značených jako „Solo“ jsou obdobně vozy i v souladu se standardy Pražské integrované dopravy tedy v délce přibližně 12 metrů. Takto dlouhé vozy jsou považovány za jednu z nejrozšířenějších kategorií co se délky vozu týče. Dalšími jsou jednokloubová, respektive dvoučláňková vozidla.

Dříve vyráběná vozidla, například trolejbusy Škoda 7 Tr a 8 Tr jsou dlouhé necelých 11 m, čímž by podle současných standardů Pražské integrované dopravy spadaly do délkové kategorie Midibus+ („Md+“).

Obrázek B-2 představuje současně vyráběná vozidla v délce 12 m.



Obrázek B-2 – Délka vozidla: „Sd“ – typový výkres trolejbusu Škoda 26 Tr Solaris

Zdroj: (20), úprava Autor

Obrázky B-3 a B-4 nemají sice představovat odbočení trolejbusu mimo svoji dráhu trakčního trolejového vedení, ale právě trolejbus Škoda 30 Tr Sor dlouhý 12,18 m v této situaci vyobrazuje kolik prostoru je v praxi potřeba pro odbočení a zároveň dochází tím k omezení protijedoucího směru. Při srovnání s vozidly „Sd+“ zadní část vybočuje přibližně 0,5 m, což je circa o metr méně.



Obrázek B-3 – Délka vozidla: „Sd“ – trolejbus Škoda 30 Tr Sor

Zdroj: Autor

Obrázek B-4 zachycuje zadní pohled na trolejbus během své jízdy mimo TTV. Řidič trolejbusu se musí důkladně přesvědčit a odhadnout profil vozidla, zda je možné bezpečně odbočit. Jestliže by se na zpomalovacím prahu vyskytovalo jiné vozidlo, musí jej řidič trolejbusu pustit, aby bylo možno bezpečně odbočit.



Obrázek B-4 – Délka vozidla: „Sd“ – trolejbus Škoda 30 Tr Sor

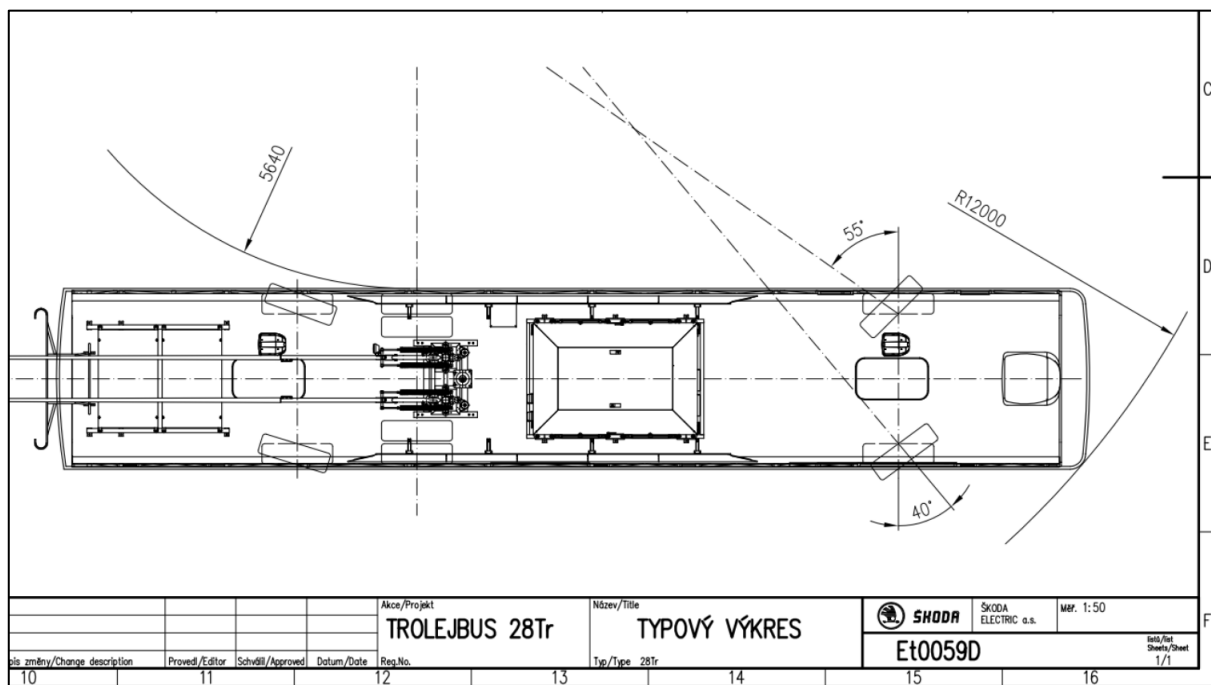
Zdroj: Autor

Standardní délka plus („Sd+“)

Dopravci nejen v Pardubicích, ale i jinde v Evropě mají snahu posílit kapacitu linek delšími vozidly. Bohužel v některých případech se rozhodnou nesprávně. Třinápravová (nečláňková, nekloubová) vozidla vyráběná v délce 14,5-15 m se zdají být z hlediska poptávky cestujících a nabídky dopravce výborným kompromisem. Nechce-li volit nasazení článkových vozů.

Praxe je však taková, že pro řidiče okolních vozidel motorových i nemotorových (jízdni kola a jejich ekvivalenty), jedoucích především vedle tohoto vozu, je takto dlouhý autobus či trolejbus nebezpečný svým vybočováním zadní části zhruba o 1,4 m v tzv. úzkých hrdlech pozemních komunikací nebo při odbočování na křižovatkách. Těmto vozům je zapotřebí umožnit větší manévrovací prostor, jelikož na mnohých místech nejsou pozemní komunikace vozům této kategorie přizpůsobeny.

Obrázek B-5 znázorňuje typový výkres 14,5metrového trolejbusu Škoda 28 Tr Solaris, kategorie „Sd+“ ve vozovém parku Dopravního podniku města Pardubic, a. s., jehož karoserie vychází z autobusu Solaris Urbino 15.



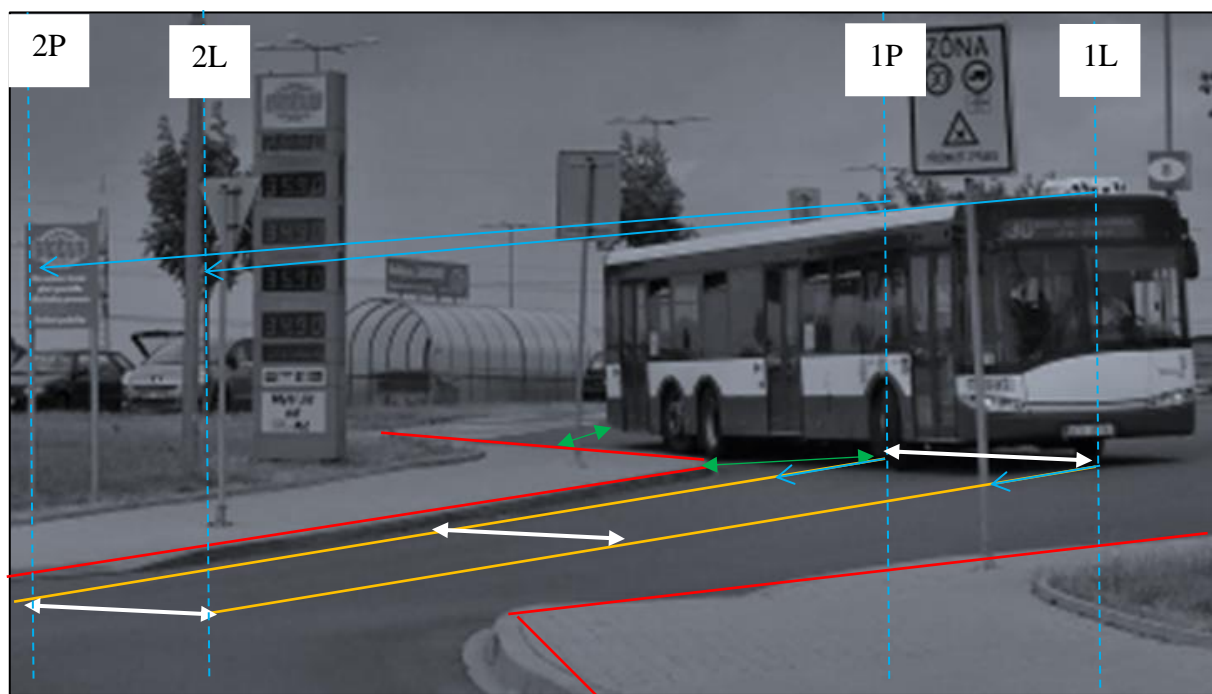
Obrázek B-5 – Délka vozidla: „Sd+“ – typový výkres trolejbusu Škoda 28 Tr Solaris

Zdroj: (20), úprava Autor

Obrázek B-6 představuje zmiňovaný problém vybočování zadní části vozu a bezesporu nutnosti širší vozovky pro provozování vozidel v délce 14,5-15 m kategorie „Sd+“. Čáry červené barvy zvýrazňují hrany vozovky, od kterých vozidlo musí držet bezpečný odstup. Oranžová barva naznačuje trajektorii přední nápravy, po níž autobus pojede. Její šířku, tedy rozchod přední nápravy, vykresluje obousměrná čárová šipka bílé barvy. Prerušovaná modrá barva naznačuje osu souměrnosti (střed) kola, naznačující modrými šipkami její posun po zmiňované oranžové trajektorii ve směru jízdy. Pro přehlednost levé kolo přední nápravy se posune z bodu „1L“ do bodu „2L“ a stejně tak pravé kolo z „1P“ do „2P“. Přičemž karoserie vozidla je širší než právě naznačovaná osa souměrnosti kol.

Zelené šipky umístěné u zadní části vozu u třetích dveří a taktéž mezi hranou vozovky a přední nápravou naznačují vychýlení a vzdálenost vozu od obrubníku.

Úhel, který je svírán mezi hranou vozovky a přední nápravou zapříčiní, že o totožný úhel bude zadní část vozu vyrovnávána, aby byla rovnoběžná s červeně zvýrazněnou (z pohledu fotky levou) hranou vozovky.



Obrázek B-6 – Délka vozidla: „Sd+“ – autobus Solaris Urbino 15

Zdroj: Autor

V první příloze „Pokyny pro řidiče trolejbusů“ v interním dokumentu DPMP: „B01 Pravidla pro výkon služby řidiče DPMP, a. s.“ je věnována podkapitola tomuto typu trolejbusů Škoda 28 Tr Solaris, jenž se od ostatních vozů odlišuje svojí délkou:

Tento trolejbus je vybaven dvěma zadními nápravami. Předposlední náprava, vybavená dvojitou montáží kol, je pevná a hnací. Poslední náprava je vlečená, přičemž se její kola v obloucích při jízdě vpřed samočinně natáčejí do požadovaného směru.

Uvedený vůz měří téměř 15 m a jeho zadní převis za hnací nápravou je mimořádně dlouhý – přes 5 m. Pokud tento trolejbus začne odbočovat, jeho zadní část se může vychýlit do opačného směru až o 1,4 m. Hrozí tedy střet se souběžně jedoucími vozidly, s pevnými překážkami (stromy, sloupy, dopravní značky ...), s chodníkovou hranou i s chodci.

Řidič trolejbusu Škoda 28Tr Solaris proto musí pečlivě sledovat také provoz za sebou a vedle sebe.

K nebezpečnému vychýlení zádi vozu dochází zejména v první fázi odbočování. Místa, kde může snadno dojít ke střetům, jsou nejen všechny zastávky v zálivech, ale i odbočení na některých křižovatkách při jízdě v souběžných jízdních pružích (např. Teplého – Lexova, Blahoutova – J. Janáčka, Palackého – Hradecká, J. Palacha – Teplého, J. Palacha – Demokratické mládeže, Palackého – terminál u hl. nádraží, Hradecká – Sukova, Hradecká – Bělehradská aj.).

K nebezpečným situacím může dále docházet také při objíždění překážek.

Při odjíždění od nástupní hrany v prudkém levém odbočení sice nehrozí, že by zadní vlečená náprava zachytila o obrubník, ale záď vozu může atakovat nejen chodník.

Aby zadní část karosérie v takovém případě nezavadila o chodník, je vhodné na potřebnou dobu přizvednout celý podvozek a nerozjíždět se příliš prudce, aby se záď vlivem akcelerace nezhoupla směrem dolů.

Před rozjezdem trolejbusu Škoda 28Tr na kluzké či zasněžené vozovce je vhodné odlehčit třetí nápravu pomocí příslušného tlačítka. Dalším doporučeným opatřením je vyřadit z provozu systém ASR (např. po zastavení trolejbusu Škoda 28Tr v hlubším sněhu).

Při couvání trolejbusu 28Tr dojde k samočinnému odlehčení poslední nápravy, přičemž je zablokováno její natáčení. (19)

Obrázek B-7 naznačuje první část odjezdu trolejbusu Škoda 28 Tr Solaris ze zastávky „Ohrazenice, točna“, kde červenou barvou jsou zvýrazněny nástupní hrany stanoviště. Nutno podotknout, že v případě výskytu bezbariérového, nebo též kasselského obrubníku v této zastávce by při odbočování došlo k odření zadní části trolejbusu. Ovšem u jiných zastávek pardubické MHD toto riziko hrozí.



Obrázek B-7 – Délka vozidla: „Sd+“ – trolejbus: Škoda 28 Tr – odjezd ze zastávky – 1. část

Zdroj: Autor

Obrázek B-8 v druhé části fotodokumentace postupného odjezdu trolejbusu naznačuje bílými šipkami rozchod zadní nápravy, jejichž posun naznačují žluté šipky. Červená barva označuje obrubník nástupní hrany stanoviště, přičemž zelená barva znázorňuje vychýlení zadní části vozu. Na tomto příkladu lze demonstrovat vybočování vozidla, která v praxi při odbočování na křižovatkách nebezpečně zasahují do jiného jízdního pruhu.



Obrázek B-8 – Délka vozidla: „Sd+“ – trolejbus: Škoda 28 Tr – odjezd ze zastávky – 2. část

Zdroj: Autor

Vzorec pro výpočet optimální a bezpečné šířky vozovky potřebné pro bezproblémové a především bezpečné odbočení vozidla typové kategorie „Sd+“:

$$\check{s}_C = \check{s}_{V(BZ)} + \check{s}_{PZ} + \check{s}_{LZ} + \check{s}_{VV} \quad [m] \quad (\text{B-3})$$

kde:

$$\check{s}_C \quad - \text{šířka vozovky celková} \quad [m]$$

$$\check{s}_{V(BZ)} \quad - \text{šířka vozidla maximální (bez zrcátek)} \quad 2,55 \quad [m]$$

$$\check{s}_{PZ} \quad - \text{šířka pravého zrcátka vozidla} \quad 0,20 \quad [m]$$

$$\check{s}_{LZ} \quad - \text{šířka levého zrcátka vozidla} \quad 0,20 \quad [m]$$

$$\check{s}_{VV} \quad - \text{šířka vybočení vozidla} \quad 1,40 \quad [m]$$

Výpočet podle vzorce B-1

$$\check{s}_C = \check{s}_{V(BZ)} + \check{s}_{PZ} + \check{s}_{LZ} + \check{s}_{VV} \quad [m]$$

$$\check{s}_C = 2,55 + 0,20 + 0,20 + 1,40 \quad [m]$$

$$\underline{\underline{\check{s}_C = 4,35 \text{ m}}}$$

Téměř patnáctimetrové vozidlo kategorie „Sd+“ potřebuje pro odbočení bez problémů či jakéhokoliv bezpečnostního rizika nejlépe 4,35 m vozovky.

Jednokloubový, dvoučlánekový („Kb“)

Další kategorií jsou jednokloubová nebo dvoučláneková vozidla. Dříve byla omezena maximální délkou 18,00 m, dnes však je posunuta jejich omezující hranice na 18,75 m. Oproti předchozí kategorii „Sd+“ mají tyto vozy lepší manévrovatelnost, jelikož se „mohou zlomit“. Délka vozidla je tak „rozdělena na dvě části“.

Obrázek B-9 znázorňuje kloubový trolejbus Solaris Trollino 18 MS v Solnohradu na náměstí Herberta von Karajana při pravotočivém odbočení. I přesto, že zdejší křižovatka je v dopravních špičkách řízena světelným signalizačním zařízením, na pozemní komunikaci v obráceném směru, je na silnici umístěna vodorovná dopravní značka „příčná čára souvislá“, která je posunuta dál od hrany křižovatky, poněvadž trolejbus je nucen svojí délkou mírně omezit protijedoucí vozidla ve směru, kde je vyfotografován, avšak nedochází k tak výraznému vybočování zadního článku, respektive zadní části vozidla jako je tomu u kategorie „Sd+“. Řidiči okolních automobilů u těchto vozů při spatření „kloubu“ „psychologicky chápou“, že si vůz potřebuje tzv. „nadjet“, přičemž u kategorie „Sd+“ tomu tak bohužel není.



Obrázek B-9 – Délka vozidla: „Kb“ – trolejbus: Solaris Trollino 18 MS

Zdroj: Autor

Obrázek B-10 znázorňuje boční pohled na kloubový trolejbus Solaris Trolino 18 MS, v levotočivém (nahore) a v pravotočivém (dole) zatáčení. Pravotočivé odbočení znázorňuje nutnost menšího nadjetí a omezení protijedoucího směru, ale ve srovnání s vozy délkové kategorie Sd+ se nejedná o tak výrazné omezení.



Obrázek B-10 – Délka vozidla: „Kb“ – trolejbus: Solaris Trolino 18 MS – odbočování

Zdroj: Autor

Obrázek B-11 tentýž typ trolejbusu znázorňuje při průjezdu okružní křižovatkou. V prvním případě se jedná o čelní pohled nedaleko mimoúrovňové křižovatky na dálnici A1 na 296. exitu u obce Walserfeld u Solnohradu. Na druhém – zadním pohledu na náměstí Maxe Otta v centru Solnohradu je rovněž jako v předchozím případě mnohem lepší průjezdnost okružní křižovatkou svým velkým průměrem.



Obrázek B-11 – Délka vozidla: „Kb“ – trolejbus: Solaris Trolino 18 MS – okružní křižovatka

Zdroj: Autor

Obrázek B-12 znázorňuje plynulý průjezd trolejbusovou smyčkou „Solnohrad, jih“ (Salzburg, Süg). Kloubové vozy ve srovnání s vozy délkové kategorie „Sd+“ umožňují plynulejší projetí. Profilové parametry smyčky rovněž disponují patřičným prostorem pro snadné otočení.



Obrázek B-12 – Délka vozidla: „Kb“ – smyčka Solnohrad, jih

Zdroj: Autor

Obrázek B-13 znázorňuje posun trolejbusu z přímého směru a při odbočování vlevo. Je patrné, že zadní část článku nebude vychýlena do vedlejšího jízdního pruhu či opačného směru. Druhý článek vozu „opisuje“ pomyslnou trajektorii, po které jel první článek.



Obrázek B-13 – Délka vozidla: „Kb“ – smyčka Solnohrad, jih

Zdroj: Autor

Jednokloubový, dvoučlankový plus („Kb+“)

Obrázek B-14 znázorňuje jízdní profil autobusu Mercedes-Benz Citaro CapaCity o délce 21 metrů. Poslední čtvrtá náprava autobusu je vlečená, kdy dochází k natažení do požadovaného směru jako u vozů délky „Sd+“. Vybočování zadní části činí circa 1,2-1,5 m.



Obrázek B-14 – Délka vozidla: „Kb+“ – autobus: Mercedes-Benz Citaro CapaCity

Zdroj: Autor

ŠÍŘKA VOZIDEL

Šířka vozidel, jež plynule navazuje na problematiku délky, ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, ... (33) zmiňuje v souladu s čl. 1 odst. 1 této směrnice odkaz do Přílohy I, kde je v odst. 1.2 – „Maximální šířka“ písm. a) uvedeno:

„všechna vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni b) – 2,55 m“. (33)

Jak již bylo uvedeno, v České republice je tento předpis konkrétně k šířce vozidel implementován do § 7 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel ve znění pozdějších předpisů.

Bohužel však tyto dvě směrnice neuvádí, zda jsou dané parametry uvažované se započtením zpětných zrcátek vozidel. Většina výrobců autobusů uvádí maximální šířku shodně s legislativou až na jediného, kterým je Mercedes-Benz. Ten jako jediný uvádí šířku vozidla (Fahrzeugbreite), ale i šířku vozidla včetně zpětných zrcátek (Fahrzeugbreite inklusive Spiegel).

Obrázek B-15 představuje výřez informací z technické brožury autobusů Mercedesu.

	CapaCity	CapaCity L
Fahrzeuglänge	19.725 mm	20.995 mm
Fahrzeugbreite	2.550 mm	2.550 mm
Fahrzeugbreite (inkl. Spiegel)	2.950 mm	2.950 mm
Fahrzeughöhe (inkl. Heckdachlüfter)	3.095 mm	3.095 mm
Fahrzeughöhe (inkl. Klimaanlage)	3.120 mm	3.120 mm

Obrázek B-15 – Šířka vozidla: Mercedes-Benz brožura

Zdroj: (35), (36)

Tyto parametry vedly k Autora ke kladení následující otázky: „Maximální šířka vozidel 2 550 mm, resp. 2,55 m je uvažována se zpětnými zrcátky či nikoliv?“

Rakouský federální zákon č. 267/1967 z 23. června 1967 o motorových vozidlech (orig. Kraftfahrzeuggesetz (KFG)) v konsolidovaném znění ve čl. 2 § 4 odst. 6 věty druhé uvádí:

„Rozměry motorových vozidel a přípojných vozidel nesmějí přesahovat šířku pro všechna ostatní motorová vozidla a přívěsy 2,55 m.“ (37), (38)

Ve Spolkové republice Německo „Předpisy pro provoz na pozemních komunikacích ze dne 26. dubna 2012“ (orig. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)) ve čl. 2 § 32 odst. 1 věta první zmiňuje:

„U motorových vozidel a přívěsů, včetně případných převážených nástaveb nákladu (§ 42 odst. 3), nesmí největší přípustná celková šířka – s výjimkou na odklizení sněhu a vozidel zimní údržby – přesáhnout tyto rozměry: 2,55 m.“ (39), (40)

Jelikož ani zde není tato problematika podrobnější, bylo přistoupeno k měření šířky vozidel včetně zpětných zrcátek čtyř náhodně vybraných vozidel DPMP v autobusových obratištích a trolejbusových smyčkách, kde byly zjištěny následující výsledky:

1. Trolejbus Škoda 30 Tr Sor (II. série) je široký 2,95 m;
2. Trolejbus Škoda 28 Tr Solaris (I. série) je široký 2,96 m;
3. Autobus Irisbus Citybus 2071 12M (I. série) je široký 2,95 m;
4. Autobus Irisbus Citelis 12M CNG PS09DD je široký 2,95 m.

Pro průjezdné profily vozidel na pozemních komunikacích je třeba uvažovat šířku minimálně 3,05 m. Přičemž k této šíři je nutné připočítat dostatečný manévrovací prostor. V Pardubicích, ale nejen zde, nastávají situace, kdy vozidla jedou souběžně vedle sebe, a proto nelze počítat pouze se šířkou jejich karoserie o 2,55 m.

Obrázek B-16 znázorňuje trolejbus Škoda 30 Tr široký 2,95 m včetně zrcátek.



Obrázek B-16 – Šířka vozidla: trolejbus: Škoda 30 Tr Sor

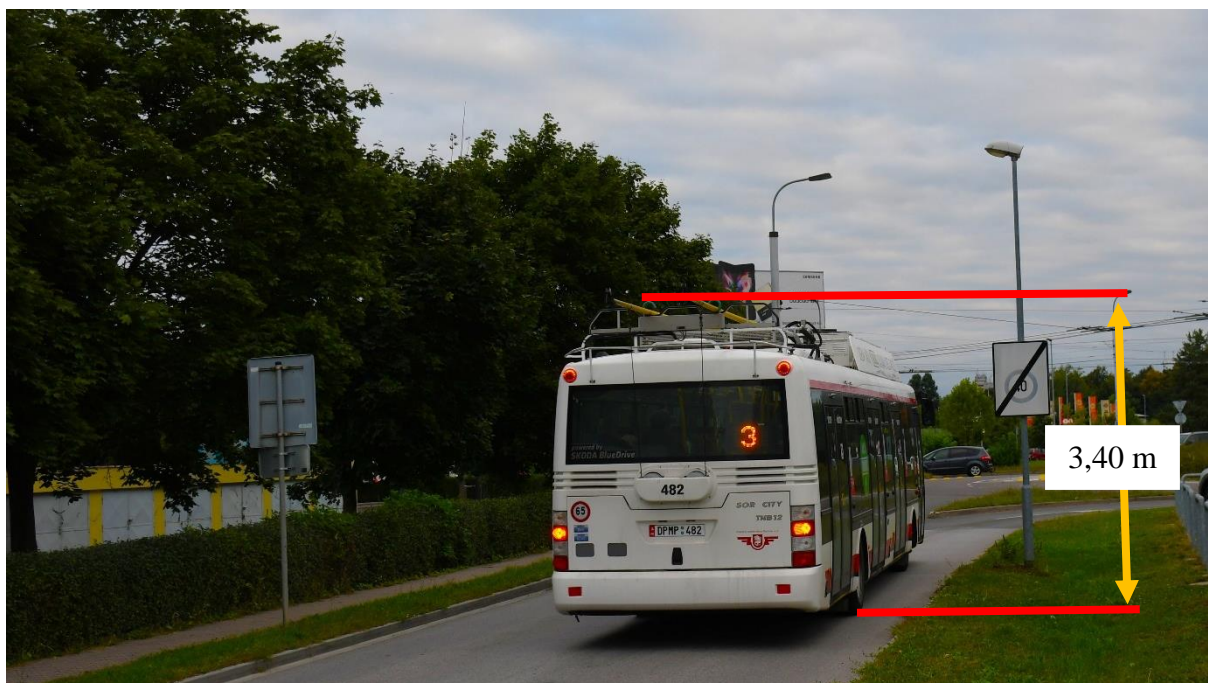
Zdroj: Autor

VÝŠKA VOZIDEL

Výška vozu v případě trolejbusů je uvažovaná se staženými tyčovými sběrači proudu se sběracími hlavicemi („botkami“), jež jsou připevněny na otočné izolované základně. Maximální výška i pro autobusy je stanovena § 7 odst. 1 písm. b) větou první vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel ve znění pozdějších předpisů.

„Rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a jejich hodnoty jsou výška, která činí u vozidel, včetně sběračů tramvají a trolejbusů v nejnižší pracovní poloze 4,00 m.“ (31)

Obrázek B-17 zachycuje parciální (dvousilový) trolejbus Škoda 30 Tr Sor během jízdy využívající bateriový pohon akumulátorů. Výška trolejbusu činí 3,40 m. Sběrače trolejbusu jsou zabezpečeny („zaháknuty“) pneumaticky. Ty oproti jednosilovým trolejbusům lze ovládat dálkově z kabiny řidiče v případě, kdy na trakčním trolejovém vedení jsou naváděcí stříšky s návěstí „zvedni sběrače“. V opačném případě musí být nasazovány na TTV řidičem ručně.



Obrázek B-17 – Výška vozidla: trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (bat.) – nejnižší poloha sběračů

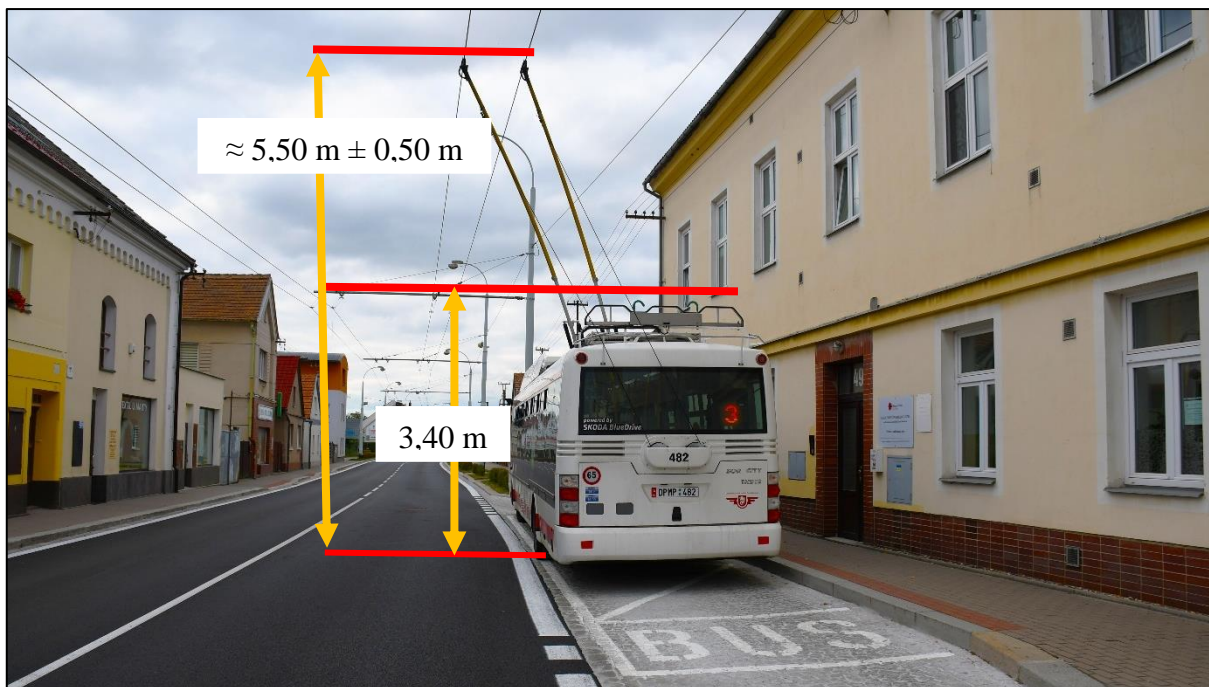
Zdroj: Autor

Obrázek B-18 znázorňuje tentýž vůz se sběrači v jejich nejvyšší pracovní poloze, kdy jízda je závislá na elektrickém proudu, kterak je čerpána z trakčního trolejového vedení, umožňující zároveň dobíjet akumulátory baterií.

TTV se vyskytuje průměrně ve výšce 5,5 m nad pozemní komunikací, kde povolená tolerance činí 0,5 m, tj. v intervalu od 5–6 m. Vzdálenost mezi živými částmi trolejového vedení od projíždějícího jiného vozidla nebo převáženého nákladu, musí být bezpodmínečně vzdálena nejméně o 0,5 m.

V Pardubicích je limitována i výška autobusů, jelikož se zde vyskytují místa se sníženou výškou trolejového vedení, kterými jsou:

1. 3,30 m – Podjezd pod železniční tratí č. 010 (mezi ul. „Jana Palacha“ a „17. listopadu“);
2. 4,00 m – Areál Dopravního podniku města Pardubic, a. s.;
3. 4,20 m – Most přes Chrudimku u zastávky „Krajský úřad“ ve směru DC („Sakařova“);
4. 4,30 m – Lávka pro pěší u zastávky „Palackého“ ve směru ZC („Autobusové nádraží“).



Obrázek B-18 – Výška vozidla: trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (bat.) – nejvyšší poloha sběračů

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA C – ANALÝZA VOZIDEL

A DALŠÍCH TECHNICKÝCH PARAMETRŮ

Ke srovnání jednotlivých typů vozů jsou uvedeny vlastnosti a jejich vybavení nízkopodlažním prostorem, plošinou pro invalidní vozík, klimatizací, kamerovým systémem snímající prostor v oblasti dveří nebo druh a uspořádání přístrojové palubní desky řidiče.

Zeleně podbarvená buňka je hodnocena kladně, červená negativně a oranžová neutrálně. Oranžová je doplněna o poznámku pod tabulkami.

V následujících tabulkách ve sloupci „Obsazenost-sezení“ může být uveden údaj i sklopných sedaček v oblasti místa vyhrazeného pro kočárky či invalidní vozík. Takový údaj se nachází u trolejbusů Škoda 30 Tr Sor, „+2“ značí, že daný typ disponuje dvěma sklopnými sedačkami. Sloupeček „Obsazenost-stání“ je uvažována bez přítomnosti kočárku nebo inv. vozíku. Pro případ opaku je třeba odečíst na jeden vozík nebo kočárek čtyři až šest cestujících, jež nesedí na sedačkách ve vozidle.

Pardubický dopravní podnik mimo autobusů a trolejbusů samozřejmě je vlastníkem pracovních, respektive služebních vozidel, sloužících například k odtažení porouchaných vozů či vozidel určené k práci ve výškách, pro kontroly a opravy trolejového vedení, zájezdovými autobusy, vozy spadající pod středisko autoškoly k účelu výcviku budoucích řidičů či osobními automobily určených pro dispečink nebo opravy vozidel na trati. Vozy pro analyzování lze rozdělit do čtyř kategorií:

1. trolejbusy určené k pravidelnému provozu,
2. autobusy určené k pravidelnému provozu,
3. historické a služební trolejbusy,
4. historické autobusy.

TROLEJBUSY URČENÉ K PRAVIDELNÉMU PROVOZU

Tabulka C-1 představuje první část technických parametrů pardubických trolejbusů.

Tabulka C-1 – Trolejbusy: technické parametry – I. část

Výrobce a typ vozu	Délka	Šířka	Výška přes sběrače	Rozvor náprav	Emisní norma	Obsazenost		Nízká podlaha	Plošina pro vozík	Klima -tízace	Kame- rový systém
	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	Euro	Sezení	Stání				
Škoda 14 TrR	11 340	2 500	3 410	5 420	-	28	55	NE	NE	NE	NE
Škoda 21 Tr (II. série)	11 760	2 500	3 365	5 700	-	26	60	*1	NE	NE	NE
Škoda 24 Tr Citelis (I. série)	11 990	2 500	3 500	6 120	-	30	69	ANO	NE	NE	NE
Škoda 24 Tr Citelis (II. série)	11 990	2 500	3 500	6 120	-	30	69	ANO	NE	NE	NE
Škoda 26 Tr Solaris (I. série)	12 000	2 550	3 450	5 900	-	34	68	ANO	NE	NE	NE
Škoda 26 Tr Solaris (II. série)	12 000	2 550	3 450	5 900	-	34	68	ANO	NE	NE	NE
Škoda 28 Tr Solaris (I. série)	14 590	2 550	3 450	6 800 1 690	-	43	92	ANO	NE	NE	*2
Škoda 28 Tr Solaris (II. série)	14 590	2 550	3 450	6 800 1 690	-	43	92	ANO	NE	NE	*2
Škoda 30 Tr Sor (I. série)	12 180	2 550	3 400	6 180	-	30+2	54	ANO	ANO	ANO	ANO
Škoda 30 Tr Sor (II. série)	12 180	2 550	3 400	6 180	-	28+2	57	ANO	ANO	ANO	ANO
Škoda 30 Tr Sor (bateriový)	12 180	2 550	3 400	6 180	-	28	52	ANO	ANO	ANO	ANO
Škoda 32 Tr Sor	12 000	2 550	3 370	5 900	-	31	61	ANO	ANO	ANO	ANO

Zdroj: Autor s využitím (41)-(59)

Poznámky k tabulce:

*1 – **nízká podlaha** – nízkou podlahou nedisponují třetí (poslední) dveře trolejbusu typu Škoda 21 Tr,

*2 – **kamerový systém** – kamerový systém byl trolejbusů typu Škoda 28 Tr Solaris přidáván dodatečně na přelomu desátých a dvacátých let jednadvacátého století.

Tabulka C-2 představuje druhou část technických parametrů pardubických trolejbusů. Zde je číselně označeno uspořádání dveří, přičemž jednotlivá čísla mají následující význam:

1. číslo „1“ značí tzv. jednokřídlé dveře,
2. číslo „2“ dvoukřídlé dveře,
3. číslo „3“ uvažuje dvoukřídlé dveře, z toho jedno křídlo dveří je sklápěno na polovinu,
4. číslo „4“ označuje dvoukřídlé dveře, přičemž každé křídlo dveří se sklápí na polovinu.

Dále tabulka poskytuje informace o nástupní výšce a šířce dveří. Buňka tabulky s červeným podbarvením informuje, že dané dveře nedisponují sníženou výškou podlahy. Zelené podbarvení značí nízkopodlažní dveřní prostor a šedé – daným zkoumaným parametrem nedisponuje. Údaj uvedený v závorce tak znamená výšku od vozovky k poslednímu schodu.

Tabulka C-2 – Trolejbusy: technické parametry – II. část

Výrobce a typ vozu	Uspořádání dveří	Nástupní výška				Šířka dveří			
		1	2	3	4	1	2	3	4
		[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]
Škoda 14 TrR	2-2-2	310 (730)	310 (730)	310 (730)	-	1 150	1 150	1 150	-
Škoda 21 Tr (II. série)	2-2-2	340	360	360 (560)	-	1 360	1 360	1 360	-
Škoda 24 Tr Citelis (I. série)	2-2-2	320	320	320	-	1 200	1 200	1 200	-
Škoda 24 Tr Citelis (II. série)	2-2-2	320	320	320	-	1 200	1 200	1 200	-
Škoda 26 Tr Solaris (I. série)	2-2-2	320	320	320	-	1 200	1 200	1 200	-
Škoda 26 Tr Solaris (II. série)	2-2-2	320	320	320	-	1 200	1 200	1 200	-
Škoda 28 Tr Solaris (I. série)	2-2-2	320	320	320	-	1 200	1 200	1 200	-
Škoda 28 Tr Solaris (II. série)	2-2-2	320	320	320	-	1 200	1 200	1 200	-
Škoda 30 Tr Sor (I. série)	2-2-2-2	325	325	325	325	860	1 200	1 200	1 200
Škoda 30 Tr Sor (II. série)	2-2-2-2	325	325	325	325	860	1 200	1 200	1 200
Škoda 30 Tr Sor (bateriový)	2-2-2-2	325	325	325	325	860	1 200	1 200	1 200
Škoda 32 Tr Sor	2-2-2	340	340	340	-	1 200	1 200	1 200	-

Zdroj: Autor s využitím (41)-(59)

Od roku 2008 počínaje nákupem trolejbusů Škoda 28 Tr Solaris bylo přistoupeno k pojmenovávání trolejbusů podle vítězných končí Velké Pardubické.

Vozový park trolejbusů lze tedy rozdělit na jednosilové trolejbusy a dvousilové. Druhé zmiňované jsou v počtu čtyř kusů a jedná se o trolejbusy typu Škoda 30 Tr Sor (bat.)

Tabulka C-3 představuje přehled současně provozovaných trolejbusů.

Tabulka C-3 – Trolejbusy: přehled provozovaných vozidel

Výrobce a typ vozu	Číslo	Rok zařazení	Jméno vozu po vítězných koních Velké Pardubické	Číslo	Rok zařazení	Jméno vozu po vítězných koních Velké Pardubické	Počet vozů		
							2020	Změna	2021
Škoda 14 TrR	343	1991*	-	345	1991*	-	3	-2	1
	347	1991*	-						
Škoda 21 Tr (II. série)	392	2003	-	395	2003	-	4	-4	0
	397	2004	-	399	2004	-			
Škoda 24 Tr Citelis (I. série)	317	2006	-	318	2006	-	3	0	3
	319	2006	-						
Škoda 24 Tr Citelis (II. série)	320	2007	-	321	2007	-	3	0	3
	322	2007	-						
Škoda 26 Tr Solaris (I. série)	323	2012	Baldur	324	2012	Landgraf II	2	0	2
Škoda 26 Tr Solaris (II. série)	325	2013	Herero	326	2013	All Right II	8	0	8
	327	2013	Forum	328	2013	Vogler			
	329	2014	Pohanka	330	2014	Remus			
	331	2014	Wahne	332	2014	Herold			
Škoda 28 Tr Solaris (I. série)	400	2008	Fantome	401	2008	Brigand	6	0	6
	402	2008	Rudi	403	2008	Good Morning			
	404	2009	Parisis	405	2009	Alphabet			
Škoda 28 Tr Solaris (I. série)	406	2011	Gelnmorgan	407	2011	Jamagata	4	0	4
	408	2012	Dick Turpin	409	2012	Periwig			
Škoda 30 Tr Sor (I. série)	333	2016	Salvátor	334	2016	Hurain	3	0	3
	335	2016	Jonathan						
Škoda 30 Tr Sor (II. série)	410	2018	Grifel	411	2018	Gaboj	15	0	15
	412	2018	Koran	413	2018	Priboj			
	414	2018	Mocná	415	2018	Nestor			
	416	2018	Dresděn	417	2018	Korok			
	418	2018	Vezna II	419	2018	Stephen's Society			
	420	2018	Mor	421	2018	Limit			
	422	2018	Václav	423	2018	Lancaster			
	424	2018	Legenda						
Škoda 30 Tr Sor (bateriový)	480	2018	Simon	481	2018	Sagar	4	0	4
	482	2018	Erot	483	2018	Festival			
Škoda 32 Tr Sor	425	2019	Chalco	426	2019	Maskul	5	0	5
	427	2019	Registana	428	2019	Decent Fellow			
	429	2019	Sixteen						
Celkem:							60	-6	54

Zdroj: Autor s využitím (41)-(59)

Poznámky k tabulce:

* – rok zařazení do provozu – vozy evidenčních čísel 343 a 347 (společně s dnes již vyřazenými vozy čísel 340, 342, 346 a 348) byly v letech 1999-2000 rekonstruovány v dílnách Dopravního podniku města Pardubic, a. s., kde vozy obdržely například digitální zobrazovače (transparenty) od firmy BUSE Blansko namísto původního označování linek a cílů tzv. „cedulemi“. Čelní i boční transparenty umožňují tak pomocí zadání kódů či služby do palubního počítače zobrazovat číslo linky s konečnou zastávkou. Pro zobrazování a čitelnost transparentů v nočních hodinách byly vozy podsvíceny zářivkou. Vozy dále prodělaly komplexní opravu interiéru, zahrnující dosazení nového typu sedaček či implementování nové podlahy a bočního obložení. Nově byly instalovány na zádi vozu stahovák Railtech. V letech 2006-2007 ve společnosti Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. byla provedena generální oprava a celková modernizace vozů evidenčních čísel 340-343 a 345-348, přestože vozy 341 a 345 první modernizací v dílnách Dopravního podniku města Pardubic, a. s. neprošly. Zajímavostí je, že vozy evidenčních čísel 340 a 348 byly vybaveny po rekonstrukci v Plzni pouze zářivkovými zobrazovači, nikoliv vybavenými LED diodami.

Oranžově zvýrazněný vůz typu Škoda 14 TrR evidenčního čísla 347 je vystaven nedaleko železniční stanice „Pardubice-Rosice nad Labem“ u muzea spolku: „Pardubický spolek historie železniční dopravy“.

Červeně zvýrazněné vozy typů Škoda 14 TrR evidenčního čísla 343 a Škoda 21 Tr evidenčních čísel 392, 395, 397 byly z pravidelného provozu vyřazeny. Vůz ev. č. 392, po prodeji jiné právnické či fyzické osobě, byl sešrotován. Vozy 395 a 397 jsou odstaveny definitivně a do provozu se nenavráť.

Oranžově zvýrazněný vůz typu Škoda 21 Tr evidenčního čísla 399 byl vyřazen z pravidelného provozu a je uvažovaným budoucím historickým vozidlem tohoto typu, avšak za podmínky, bude-li provedena rekonstrukce vozu.

Lze předvídat, že z vozů čísel 395 a 397 budou nejspíše vytěženy součástky a náhradní díly pro zprovoznění vozu 399.

AUTOBUSY URČENÉ K PRAVIDELNÉMU PROVOZU

Tabulka C-4 představuje první část technických parametrů pardubických autobusů.

Tabulka C-4 – Autobusy: technické parametry – I. část

Výrobce a typ vozu	Délka	Šířka	Výška	Rozvor náprav	Emisní norma	Obsazenost		Nízká podlaha	Plošina pro vozík	Klima -tízace	Kame- rový systém
	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	Euro	Sezení	Stání				
Karosa B951E	11 320	2 500	3 165	5 600	3	31	68	NE	NE	NE	NE
Renault Citybus 12M 2070	11 990	2 500	2 924	6 120	3	26	69	*1	NE	NE	NE
Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série)	11 990	2 500	2 979	6 170	3	30	69	ANO	ANO	NE	NE
Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série)	11 990	2 500	2 979	6 170	3	30	69	ANO	ANO	NE	NE
Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série)	11 990	2 500	2 979	6 170	3	30	69	ANO	ANO	NE	NE
Irisbus Citelis 12M PS09D1	11 990	2 500	2 979	6 120	4	30	58	ANO	ANO	NE	NE
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série)	11 990	2 500	3 301	6 120	-	30	58	ANO	ANO	NE	NE
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (II. série)	11 990	2 500	3 301	6 120	-	30	58	ANO	ANO	NE	NE
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série)	11 990	2 500	3 301	6 120	-	30	58	ANO	ANO	NE	NE
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (IV. série)	11 990	2 500	3 301	6 120	-	30	58	ANO	ANO	NE	NE
Iveco Crossway 12M	12 050	2 550	3 230	6 030	6	31	65	*1	ANO	ANO	ANO
Iveco Urbanway 12M (I. série)	12 000	2 500	3 066	6 120	6	27	80	ANO	ANO	ANO	ANO
Iveco Urbanway 12M (II. série)	12 000	2 500	3 066	6 120	6	27	80	ANO	ANO	ANO	ANO
Iveco Urbanway 12M (III. série)	12 000	2 500	3 066	6 120	6	27	80	ANO	ANO	ANO	ANO
Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)	12 000	2 500	3 299	6 120	-	27+2	51	ANO	ANO	ANO	ANO
Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)	12 000	2 500	3 299	6 120	-	27	80	ANO	ANO	ANO	ANO

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (60)-(74)

Poznámky k tabulce:

***1 – nízká podlaha** – nízkou podlahou nedisponují třetí dveře autobusů vyznačených v tabulce.

V pardubickém autobusovém vozovém parku jsou zastoupena vozidla s naftovým pohonem i pohonem stlačeného zemního plynu (CNG).

Tabulka C-5 představuje druhou část technických parametrů pardubických autobusů.

Tabulka C-5 – Autobusy: technické parametry – II. část

Výrobce a typ vozu	Uspořádání dveří	Nástupní výška				Šířka dveří			
		1	2	3	4	1	2	3	4
		[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]
Karosa B951E	2-2-2	355 (750)	355 (750)	355 (890)	-	1 250	1 250	1 250	-
Renault Citybus 12M 2070	2-2-2	320	320	330 (550)	-	1 200	1 200	1 200	-
Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série)	2-2-2	320	320	330	-	1 200	1 200	1 200	-
Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série)	2-2-2	320	320	330	-	1 200	1 200	1 200	-
Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série)	2-2-2	320	320	330	-	1 200	1 200	1 200	-
Irisbus Citelis 12M PS09D1	2-2-2	320	330	330	-	1 200	1 200	1 200	-
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série)	2-2-2	320	330	330	-	1 200	1 200	1 200	-
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (II. série)	2-2-2	320	330	330	-	1 200	1 200	1 200	-
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série)	2-2-2	320	330	330	-	1 200	1 200	1 200	-
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (IV. série)	2-2-2	320	330	330	-	1 200	1 200	1 200	-
Iveco Crossway 12M	2-2-2	320	330	330 (850)	-	1 200	1 200	800	-
Iveco Urbanway 12M (I. série)	2-2-2	320	330	340	-	1 200	1 200	1 200	-
Iveco Urbanway 12M (II. série)	2-2-2	320	330	340	-	1 200	1 200	1 200	-
Iveco Urbanway 12M (III. série)	2-2-2	320	330	340	-	1 200	1 200	1 200	-
Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)	2-2-2	320	330	340	-	1 200	1 200	1 200	-
Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)	2-2-2	320	330	340	-	1 200	1 200	1 200	-

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (60)-(74)

Poznámky k tabulce:

Červeně zvýrazněný text vyobrazuje dveře bez snížené podlahy. Opakem jsou zelené texty.

Tabulka C-6 představuje přehled současně provozovaných autobusů.

Tabulka C-6 – Autobusy: přehled provozovaných vozidel

Výrobce a typ vozu	Číslo	Rok zařazení	Jméno vozu po vítězných koních Velké Pardubické	Číslo	Rok zařazení	Jméno vozu po vítězných koních Velké Pardubické	Počet vozů		
							2020	Změna	2021
Karosa B951E	53	2006	-	54	2006	-	10	-3	7
	55	2006	-	56	2006	-			
	57	2006	-	58	2006	-			
	59	2007	-	60	2007	-			
	61	2007	-	62	2007	-			
Renault Citybus 12M 2070	149	1998	-	160	2000	-	5	-1	4
	161	2000	-	163	2000	-			
	167	2001	-						
Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série)	168	2003	-	169	2003	-	4	0	4
	171	2003	-	173	2003	-			
Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série)	175	2004	-	176	2004	-	2	0	2
Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série)	178	2005	-	179	2005	-	4	0	4
	180	2005	-	181	2005	-			
Irisbus Citelis 12M PS09D1	183	2007	-	184	2007	-	4	0	4
	185	2008	-	186	2008	-			
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série)	200	2009	Victoria	201	2009	Per Dampf	5	0	5
	202	2009	Jessica	203	2009	Abracadabra			
	204	2009	Hanno	205	2009	Woodman			
	206	2009	Et Caetera						
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série)	207	2010	Lady Anne	208	2010	Hadnagy	7	0	7
	209	2010	Galamb II	210	2010	Magyarád			
	211	2010	Handy Andy	212	2010	Sláva			
	213	2010	Chorazy						
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série)	214	2011	Jour Fix	215	2011	Dennis	6	0	6
	216	2011	Scotch Moor	217	2011	Tigra			
	218	2011	Kourgan	219	2011	Paul Heston			
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (IV. série)	220	2014	Ben Hur	221	2014	Gyi Lovam!	2	0	2
Iveco Crossway 12M	63	2015	Norma	64	2015	Titan	5	0	5
	65	2015	Rayon de Lune	66	2015	Var			
	67	2015	Učeň						
Iveco Urbanway 12M (I. série)	187	2016	Vítěz	188	2016	Junák	6	0	6
	189	2017	Unkas	190	2017	19/51 Furioso XIV			
	191	2017	Letec	192	2017	Epigraf			
Iveco Urbanway 12M (II. série)	100	2019	Železník	101	2019	Valencio	10	0	10
	102	2019	Libentina	103	2019	Quirinus			
	104	2019	Rigoletto	105	2019	Erudit			
	106	2019	It's a Snip	107	2019	Cipísek			
	108	2019	Vronsky	109	2019	Peruán			
Iveco Urbanway 12M (III. série)	110	2021	Orphee des Blins	111	2021	Ribelino	0	+5	5
	112	2021	Charme Look	113	2021	No Time To Lose			
	114	2021	Tzigane Du Berlais						
Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)	222	2020	Tiumen				1	0	1
Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)	223	2021	Theophilus	224	2021	Hegnus	0	+3	3
	225	2021	Talent						
Celkem:							73	+2	75

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (60)-(74)

Poznámky k tabulce:

Červeně zvýrazněné autobusy podbarvením představují vyřazené kusy v průběhu let 2020-2021. Jedná se o typy Karosa B 951 E ev. č. 53, 54 a 62 a dále o autobusy Iveco Citelis 12 CNG PS09D5 (I. série) evidenčních čísel 200 a 204.

Autobusy typu Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série) ev. č. 200 a 204 jsou uvedeny v tabulce záměrně, ačkoliv jsou vyřazené, aby byla posloupnost jmen po vítězných koních Velké Pardubické, jelikož v období tvorby přehledné tabulky, nebyly pojmenovány vybrané nově příchozí vozy typů Iveco Urbanway 12M (III. série) a Iveco Urbanway 12M CNG (II. série).

Zeleně zvýrazněný text autobusové tabulky u konkrétních typů Iveco Urbanway 12M (III. série) evidenčních čísel 110–114 a Iveco Urbanway 12M CNG (II. série) evidenčních čísel 223–225 značí nově příchozí autobusy zařazené do vozového parku autobusů v roce 2021.

V tabulce nelze nalézt již dříve vyřazené autobusy Renault Citybus 12M 2070 ev. č. 147, 148, 150–159, 162, 164–166 ; Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série) ev. č. 170 a 172; Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série) ev. č. 174; Irisbus Citybus 12M 2071 (III. série) ev. č. 177; Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série) ev. č. 182.

Samostatný vůz označený jako III. série typu Irisbus Citybus 12M 2071 ev. č. 177 byl určen původně pro jiného dopravce, a tudíž jeho výbava byla odlišná. Vůz disponoval od ostatních kusů provozovaných v Pardubicích například automatickou „převodovkou“ (převodovou skříní) s možností volit nejen ze tří možností jízdy: „D“ (drive, jízda dopředu), „N“ (neutral, vyřazení převodovky z činnosti), „R“ (reverse, jízda vzad, „zpátečka“), ale i manuálním navolením rychlostních stupňů „1“, „2“, „3“ užívaných ve městech s kopcovitým terénem. Při určitém promile stoupání se automatická převodovka „nemůže rozhodnout“ pro optimální převodový stupeň a neustále přerazuje z jednoho na druhý. Vždy při manuálním přerazování rychlostních stupňů je nutné kombinovat s neutrálem. Odlišností bylo i vybavení interiéru velkými otevíracími okny netypickými pro Pardubice

Takto atypickým vozem je v současnosti i I. série Iveco Urbanway 12M CNG. Ten jako zmiňovaný vůz ev. č. 177 disponuje tímto typem ovládání převodové skříně.

Vůz evidenčního čísla 164 byl prodán jinému dopravci, a vozy 172, 182 a 204 byly na následky požáru vyřazené.

HISTORICKÉ A SLUŽEBNÍ TROLEJBUSY

Dopravní podnik v pardubické vozovně disponuje bohatým spektrem historických trolejbusů. První byly jako historické vedeny již od roku 1998. Jsou k dispozici dva vozy Škoda 9 Tr šestadvacáté a osmadvacáté série. Jsou zde uvažovány vozy nejen DPMP, ale i Pardubického spolku historie železniční dopravy, jenž jsou ve vozovně deponovány.

Na druhé straně tato část vozového parku nevlastní trolejbusy typů Škoda 7 Tr a Tatra T86, též svého času provozovanými na linkách v Pardubicích. Druhý zmiňovaný typ se vyskytoval v tomto městě mezi roky 1956-1957, původně z DP Most, z nedostatku počtu trolejbusů. V roce 2003 přibyly na půdě vozovny vozy Škoda S 200 Tr Sanos a Škoda 14 Tr. V budoucnosti by následující tři tabulky uvedeny včetně typu Škoda 21 Tr.

Na přelomu roků 2014 a 2015 trolejbusy Škoda 14 TrM, ev. č. 375 a 376 byly převedeny jako pracovní (služební) vozidla eliminující výskyt námrazy na TTV, pomocí jejichž mazání nemrznoucí směsí. Přičemž v roce 2018 druhý zmiňovaný vůz zasáhl i do běžného provozu, jelikož byly trolejbusové tratě rozšířeny do Ohrazenice a k Zámečku. To svědčí o efektivitě využívání vozového parku pardubického DP.

Tabulka C-7 představuje první část technických parametrů historických a služebních trolejbusů.

Tabulka C-7 – Historické a služební trolejbusy: technické parametry – I. část

Výrobce a typ vozu	Délka	Šířka	Výška přes sběrače	Rozvor náprav	Emisní norma	Obsazenost		Nízká podlaha	Plošina pro vozík	Klima -tízace	Kame- rový systém
	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	Euro	Sezení	Stání				
Škoda 8 Tr 9	10 700	2 500	3 300	5 200	-	20	47	NE	NE	NE	NE
Škoda 9 TrHT26	11 000	2 500	3 240	5 400	-	24	48	NE	NE	NE	NE
Škoda 9 TrHT28	11 000	2 500	3 240	5 400	-	27	46	NE	NE	NE	NE
Škoda S 200 Tr Sanos	18 000	2 500	3 540	5 600 6 550	-	41	143	NE	NE	NE	NE
Škoda 14 Tr	11 340	2 500	3 410	5 420	-	28	55	NE	NE	NE	NE
Škoda 14 TrM	11 340	2 500	3 410	5 420	-	28	55	NE	NE	NE	NE

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (53), (75)-(78)

Tabulka C-8 představuje druhou část technických parametrů historických a služebních trolejbusů.

Tabulka C-8 – Historické a služební trolejbusy: technické parametry – II. část

Výrobce a typ vozu	Uspořádání dveří	Nástupní výška				Šířka dveří			
		1	2	3	4	1	2	3	4
		[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]
Škoda 8 Tr 9	4-4-4	750	750	750	-	1 000	1 000	1 400	-
Škoda 9 TrHT26	4-4-4	750	750	750	-				-
Škoda 9 TrHT28	4-4-4	750	750	750	-				-
Škoda S 200 Tr Sanos	4-4-4-4	875	875	875	675				
Škoda 14 Tr	2-2-2	310 (730)	310 (730)	310 (730)	-	1 150	1 150	1 150	-
Škoda 14 TrM	2-2-2	310 (730)	310 (730)	310 (730)	-	1 150	1 150	1 150	-

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (53), (75)-(78)

Tabulka C-9 představuje přehled současných historických a služebních trolejbusů umístěných v Dopravním podniku města Pardubic.

Tabulka C-9 – Historické a služební trolejbusy: přehled provozovaných vozidel

Výrobce a typ vozu	Číslo	Rok zařazení	Jméno vozu po vítězných koních Velké Pardubické	Číslo	Rok zařazení	Jméno vozu po vítězných koních Velké Pardubické	Počet vozů		
							2020	Změna	2021
Škoda 8 Tr 9	136	2016	-				1	0	1
Škoda 9 TrHT26	353	1979	-				1	0	1
Škoda 9 TrHT28	358	1980	-				1	0	1
Škoda S 200 Tr Sanos	329	2003	-				1	0	1
Škoda 14 Tr	311	1997	-				1	0	1
Škoda 14 TrM	375	1997	-	376	1997	-	2	0	2
Celkem:							7	0	7

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (53), (75)-(78)

HISTORICKÉ AUTOBUSY

Vozový park historických autobusů v Pardubicích pod hlavičkou společnosti Dopravní podnik města Pardubic, a. s. je v současnosti tvořen pouze jedním exponátem typu Škoda 706 RTO MTZ. V průběhu následujících let jej nejspíše „obohatí“ typ Renault Citybus 12M 2070 ev. č. 149.

Tabulka C-10 představuje první část technických parametrů historického autobusového vozového parku.

Tabulka C-10 – Historické autobusy: technické parametry – I. část

Výrobce a typ vozu	Délka	Šířka	Výška	Rozvor náprav	Emisní norma	Obsazenost		Nízká podlaha	Plošina pro vozík	Klima -tízace	Kame- rový systém
	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	Euro	Sezení	Stání				
Škoda RTO 706 MTZ	10 810	2 500	2 900	5 450	0	23	40	NE	NE	NE	NE

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (79)

Tabulka C-11 představuje druhou část technických parametrů historického autobusového vozového parku.

Tabulka C-11 – Historické autobusy: technické parametry – II. část

Výrobce a typ vozu	Uspořádání dveří	Nástupní výška				Šířka dveří			
		1	2	3	4	1	2	3	4
		[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]
Škoda RTO 706 MTZ	2-2	890	890	-	-			-	-

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (79)

Tabulka C-12 představuje přehled současně provozovaných historických autobusů.

Tabulka C-12 – Historické autobusy: přehled provozovaných vozidel

Výrobce a typ vozu	Číslo	Rok zařazení	Jméno vozu po vítězných koních Velké Pardubické	Číslo	Rok zařazení	Jméno vozu po vítězných koních Velké Pardubické	Počet vozů		
							2020	Změna	2021
Škoda RTO 706 MTZ	28	-	-				1	0	1
Celkem:							1	0	1

Zdroj: Autor s využitím (41)-(43), (79)

PŘÍSTROJOVÉ DESKY


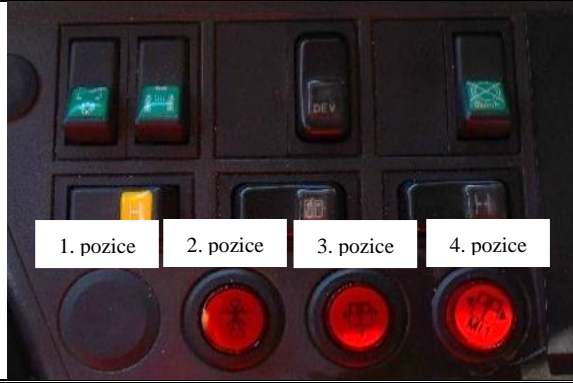




Přístrojové palubní desky je možné dělit podle umístění panelu ovládání dveří, kdy trolejbus Škoda 14 Tr a Iveco Crossway 12M LE jí mají vlevo a zbytek flotily vpravo. „Přístrojovky“ se dále dělí na atypické a standardizované, ty jsou znázorněny v tabulce C-14. Druhé zmiňované disponují čtyřmi typy kombinací. To představuje Tabulka C-13.

Tabulka C-13 – Přístrojové desky: standardizované s kombinacemi ovládání dveří a atypické

ovládání	STANDARDIZOVANÁ						ATIPICKÁ		
	I. kombinace		II. kombinace	III. kombinace	Atypické		Atypické		
Varianta A	Varianta B								
1. pozice	zvuková signalizace dveří	-neobsazeno-	ovládání 1. dveří	zvuková signalizace dveří					
2. pozice	ovládání 1. dveří	zvuková signalizace dveří	ovládání 2., 3. dveří	ovládání všech dveří					
3. pozice	ovládání 2., 3. dveří	ovládání 1. dveří	ovládání všech dveří	ovládání 1. dveří					
4. pozice	-neobsazeno-	ovládání 2., 3. dveří	zvuková signalizace dveří	ovládání 2., 3. dveří					
Trolej-busy	STANDARDIZOVANÁ						ATIPICKÁ		
	53x; 98,15 %						1x	1,85 %	
	I. kombinace		II. kombinace		III. kombinace		Atypické		
	6x Škoda 24 Tr		22x Škoda 30 Tr				Atypické		
	10x Škoda 26 Tr		5x Škoda 32 Tr				1x Škoda 14 Tr		
	10x Škoda 28 Tr								
	26x	48,15 %	27x	50,00 %	0x	0,00 %	0x	0,00 %	1x
Auto-busy	STANDARDIZOVANÁ						ATIPICKÁ		
	55; 73,33 %						20	26,67 %	
	I. kombinace		II. kombinace		III. kombinace		Atypické		
	6x Renault Citybus (II., IV. série)				21x Iveco Urbanway		1x Iveco Urbanway CNG (I. série)		
	4x Citelis				3x Iveco Urbanway CNG (II. série)				
	20x Citelis CNG								
30	40,00 %	0	0,00 %	24	32,00 %	1	1,33 %	20	26,67 %
Vozový park	STANDARDIZOVANÁ						ATIPICKÁ		
	108; 83,72 %						21	16,28 %	
	I. kombinace		II. kombinace		III. kombinace		Atypické		
56		27		24		1		21	16,28 %

Zdroj: Autor

Tabulka C-14 – Přístrojové desky: standardizované s kombinacemi ovládání dveří a atypické

STANDARDIZOVANÁ – I. kombinace – Varianta A		STANDARDIZOVANÁ – I. kombinace – Varianta B	
1. pozice	zvuková signalizace dveří	1. pozice	-neobsazeno-
2. pozice	ovládání 1. dveří	2. pozice	zvuková signalizace dveří
3. pozice	ovládání 2., 3. dveří	3. pozice	ovládání 1. dveří
4. pozice	-neobsazeno-	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří
			
STANDARDIZOVANÁ – II. kombinace		STANDARDIZOVANÁ – III. kombinace	
1. pozice	ovládání 1. dveří	1. pozice	zvuková signalizace dveří
2. pozice	ovládání 2., 3. dveří	2. pozice	ovládání všech dveří
3. pozice	ovládání všech dveří	3. pozice	ovládání 1. dveří
4. pozice	zvuková signalizace dveří	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří
			
STANDARDIZOVANÁ – Atypická kombinace (příklad)		ATYPICKÁ – Atypické kombinace	
1. pozice	ovládání 1. dveří	Bez určení pozic a kombinací	
2. pozice	ovládání 2., 3. dveří		
3. pozice	-neobsazeno-		
4. pozice	zvuková signalizace dveří		
			

Zdroj: Autor

Přístrojové desky trolejbusů

Škoda 14 Tr je jediným typem trolejbusu, který má panel ovládání dveří vlevo. Společně s trolejbusy Škoda 21 Tr disponují atypickým typem palubní desky.

Tabulka C-15 představuje uspořádání tlačítek ovládání dveří na palubní desce. Škoda 26 Tr a 28 Tr ovládací tlačítka mají uspořádány podle požadavků řidičů těchto přidělených vozů. Jejich posloupnost zleva doprava je neměnná, ale existují případy, kdy Škoda 26 Tr I. série má uspořádání jako II. série nebo 28 Tr I. série podle II. série.

Tabulka C-15 – Tlačítka řidiče: Palubní desky trolejbusů

Výrobce a typ vozu	Umístění panelu ovládání dveří	Typ palubní desky	Kombinace ovládání dveří	1. pozice tlačítka	2. pozice tlačítka	3. pozice tlačítka	4. pozice tlačítka
Škoda 14 TrR	←Vlevo	Atypická	Atypická		ovládání 1. dveří	zvuková signalizace 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří
Škoda 21 Tr	Vpravo →	Atypická	Atypická				
Škoda 24 Tr Citelis (I. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří
Škoda 24 Tr Citelis (II. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří
Škoda 26 Tr Solaris (I. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří	-
Škoda 26 Tr Solaris (II. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří
Škoda 28 Tr Solaris (I. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří
Škoda 28 Tr Solaris (II. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří	-
Škoda 30 Tr Sor (I. série)	Vpravo →	Standardizovaná	II. kombinace	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3., 4. dveří	ovládání všech dveří	zvuková signalizace dveří
Škoda 30 Tr Sor (II. série)	Vpravo →	Standardizovaná	II. kombinace	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3., 4. dveří	ovládání všech dveří	zvuková signalizace dveří
Škoda 30 Tr Sor (bateriový)	Vpravo →	Standardizovaná	II. kombinace	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3., 4. dveří	ovládání všech dveří	zvuková signalizace dveří
Škoda 32 Tr Sor	Vpravo →	Standardizovaná	II. kombinace	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3., 4. dveří	ovládání všech dveří	zvuková signalizace dveří

Zdroj: Autor

Přístrojové desky autobusů

Tabulka C-16 představuje uspořádání tlačítek na palubní desce typů autobusů.

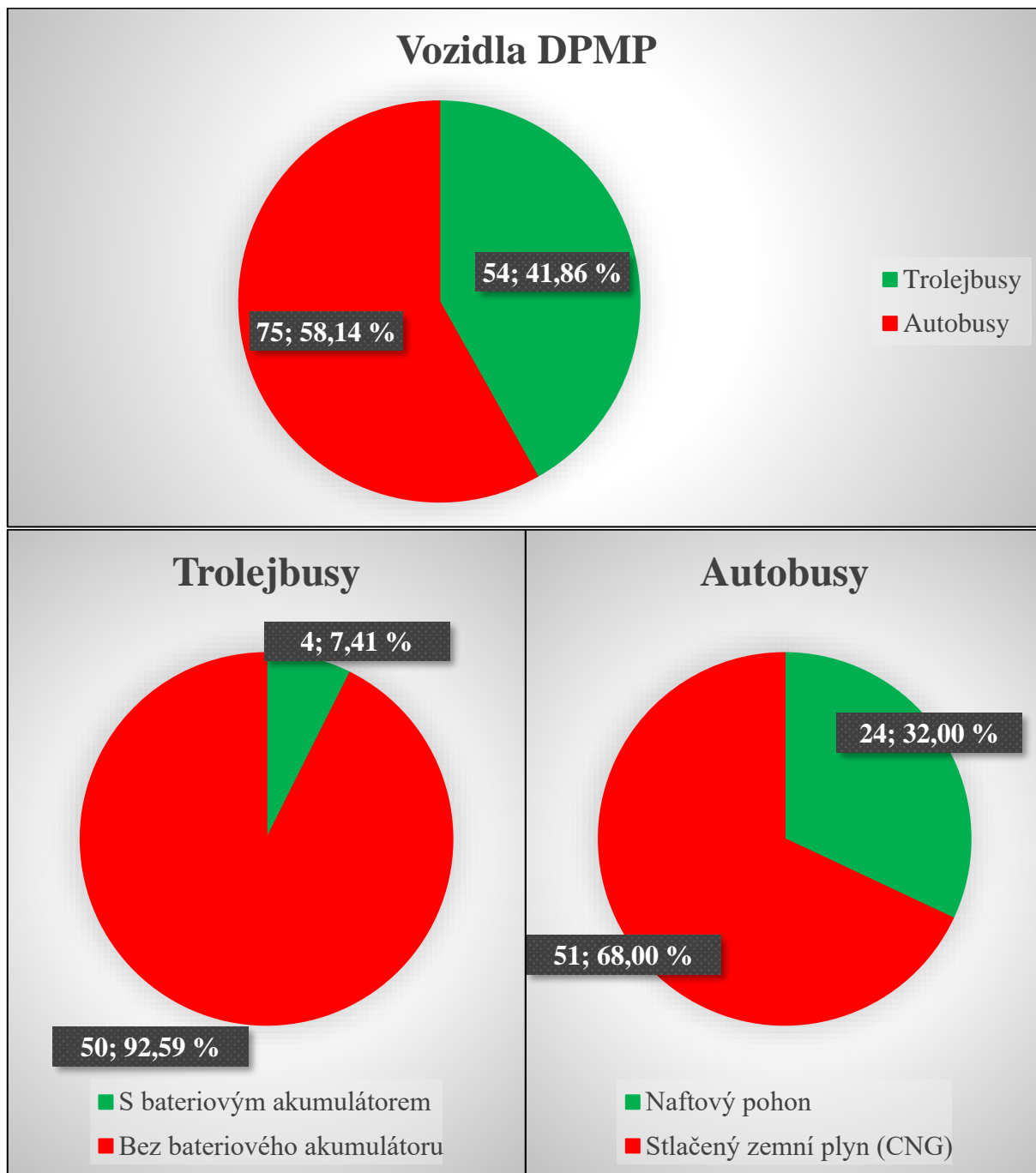
Tabulka C-16 – Tlačítka řidiče: Palubní desky autobusů

Výrobce a typ vozu	Umístění panelu ovládání dveří	Typ palubní desky	Kombinace ovládání dveří	1. pozice tlačítka	2. pozice tlačítka	3. pozice tlačítka	4. pozice tlačítka				
Karosa B951E	Vpravo →	Atypická	Atypická	SPODC uvolnění dveří	-	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří				
Renault Citybus 12M 2070	Vpravo →	Atypická	Atypická								
Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série)	Vpravo →	Atypická	Atypická								
Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace					-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří
Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří				
Irisbus Citelis 12M PS09D1	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří	-				
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří				
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (II. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří				
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří				
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (IV. série)	Vpravo →	Standardizovaná	I. kombinace	-	zvuková signalizace dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří				
Iveco Crossway 12M	← Vlevo	Atypická	Atypická								
Iveco Urbanway 12M (I. série)	Vpravo →	Standardizovaná	III. kombinace					zvuková signalizace dveří	ovládání všech dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří
Iveco Urbanway 12M (II. série)	Vpravo →	Standardizovaná	III. kombinace					zvuková signalizace dveří	ovládání všech dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří
Iveco Urbanway 12M (III. série)	Vpravo →	Standardizovaná	III. kombinace	zvuková signalizace dveří	ovládání všech dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří				
Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)	Vpravo →	Standardizovaná	Atypická	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří	„H“	zvuková signalizace dveří				
Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)	Vpravo →	Standardizovaná	III. kombinace	zvuková signalizace dveří	ovládání všech dveří	ovládání 1. dveří	ovládání 2., 3. dveří				

Zdroj: Autor

RESUMÉ

Obrázek C-1 představuje poměr autobusů a trolejbusů včetně jejich pohonů.

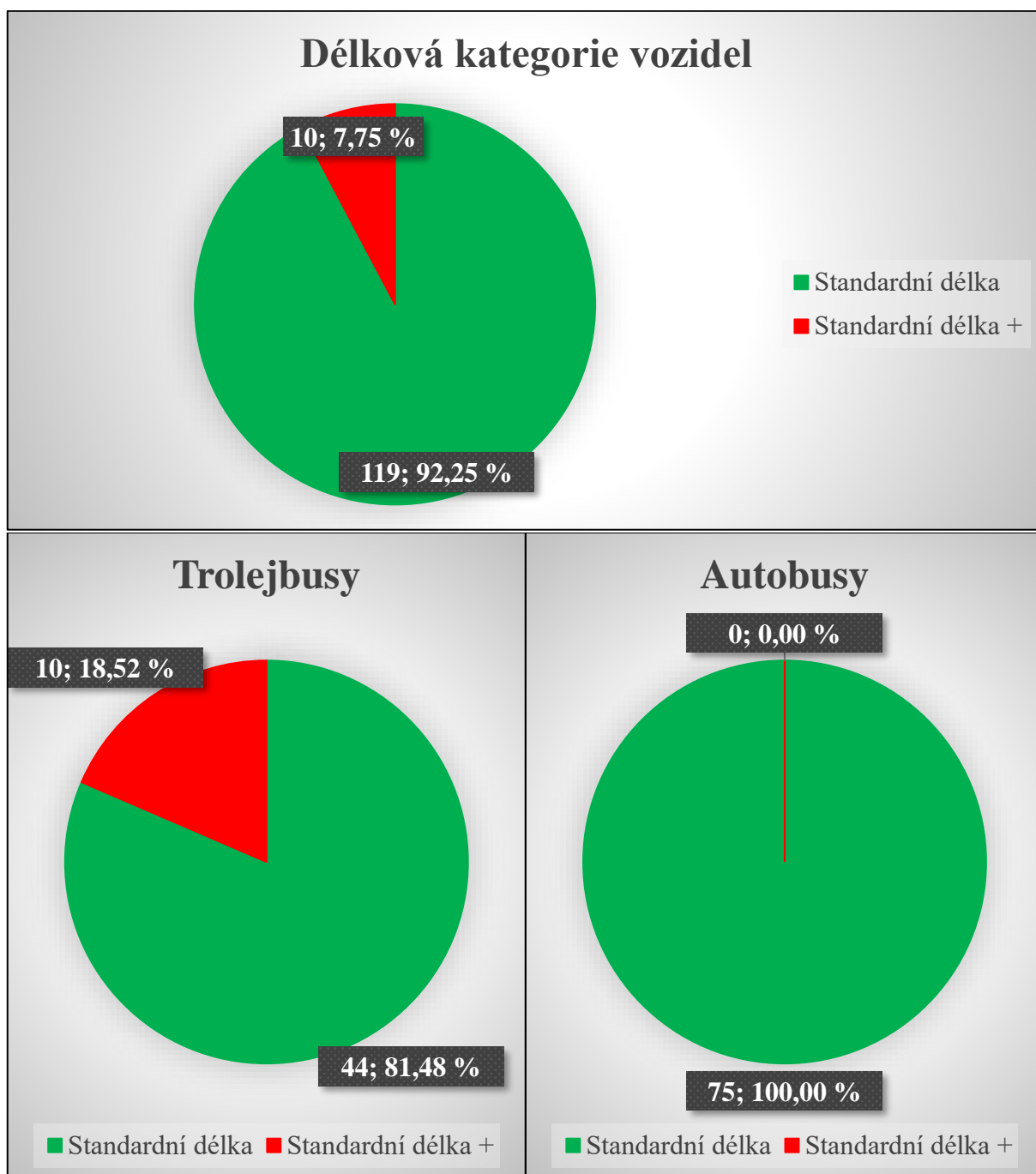


Obrázek C-1 – Graf: Vozidla DPMP

Zdroj: Autor

Délková kategorie vozidel

Obrázek C-2 představuje výšečovými grafy poměry délkové kategorie vozidel.

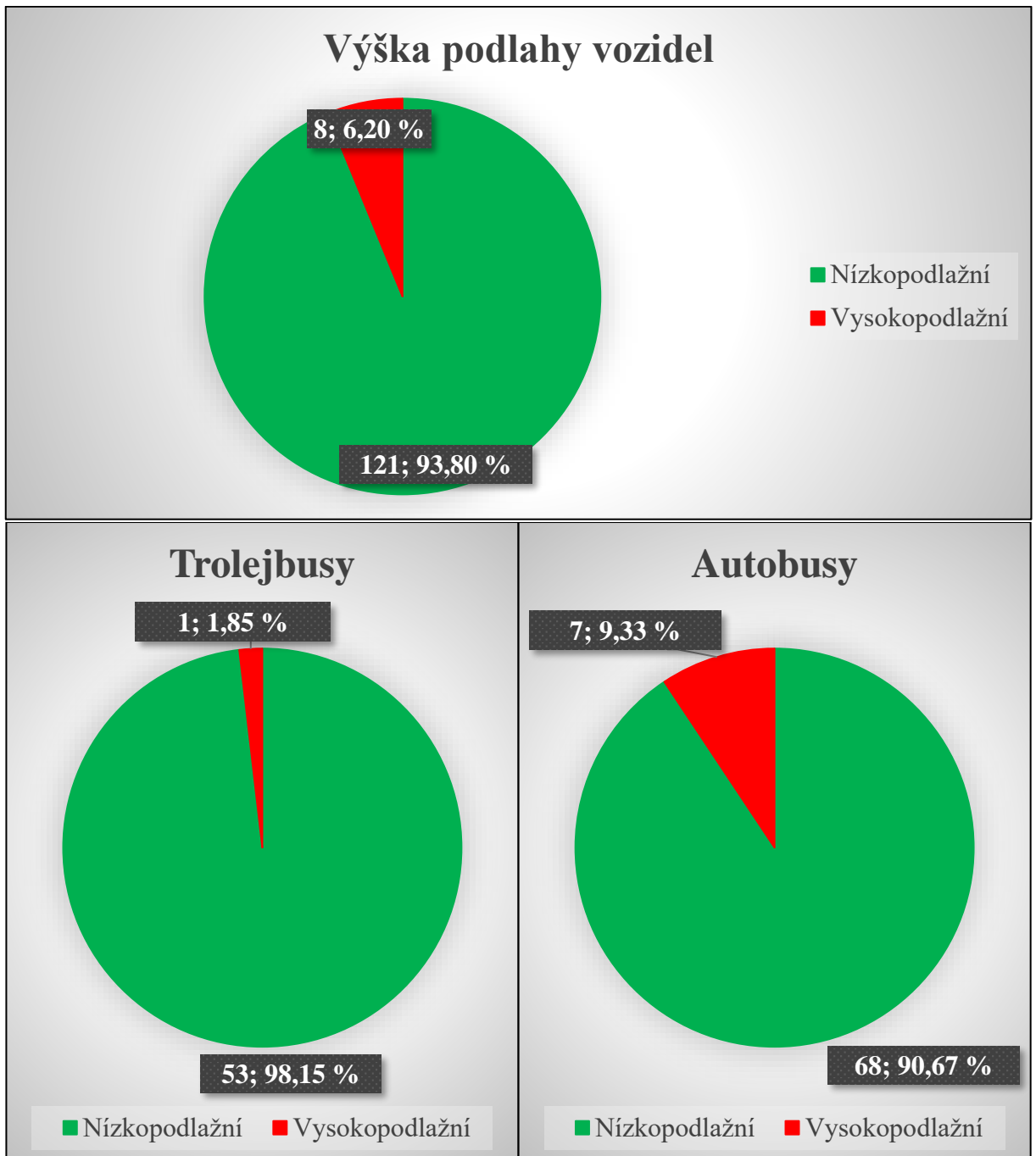


Obrázek C-2 – Graf: Délková kategorie vozidel

Zdroj: Autor

Výška podlahy vozidel

Obrázek C-3 znázorňuje výsečovými grafy poměry výšky podlahy vozidel.

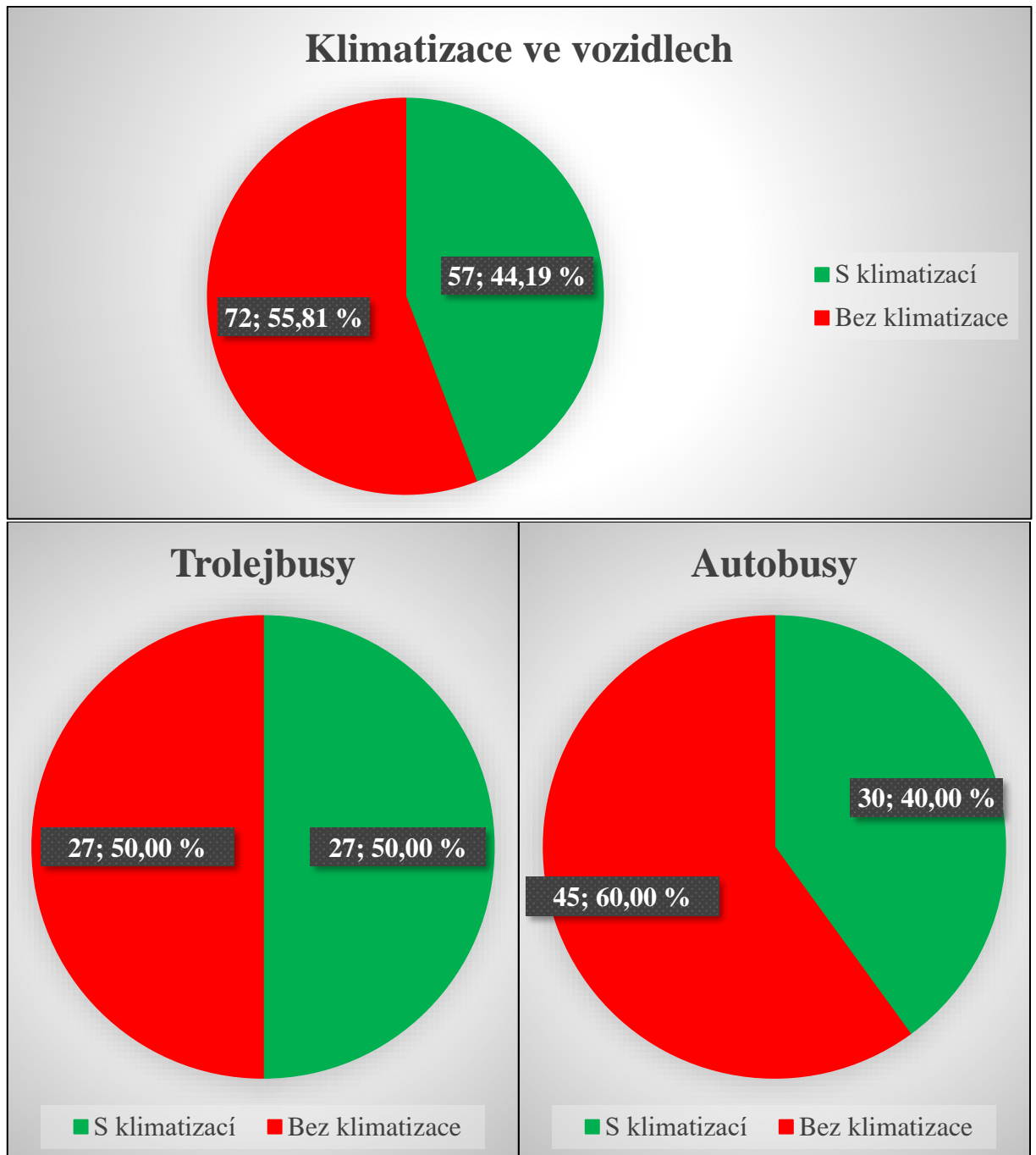


Obrázek C-3 – Graf: Výška podlahy vozidel

Zdroj: Autor

Klimatizace ve vozidlech

Obrázek C-4 vyobrazuje poměry vybavení vozidel klimatizací.

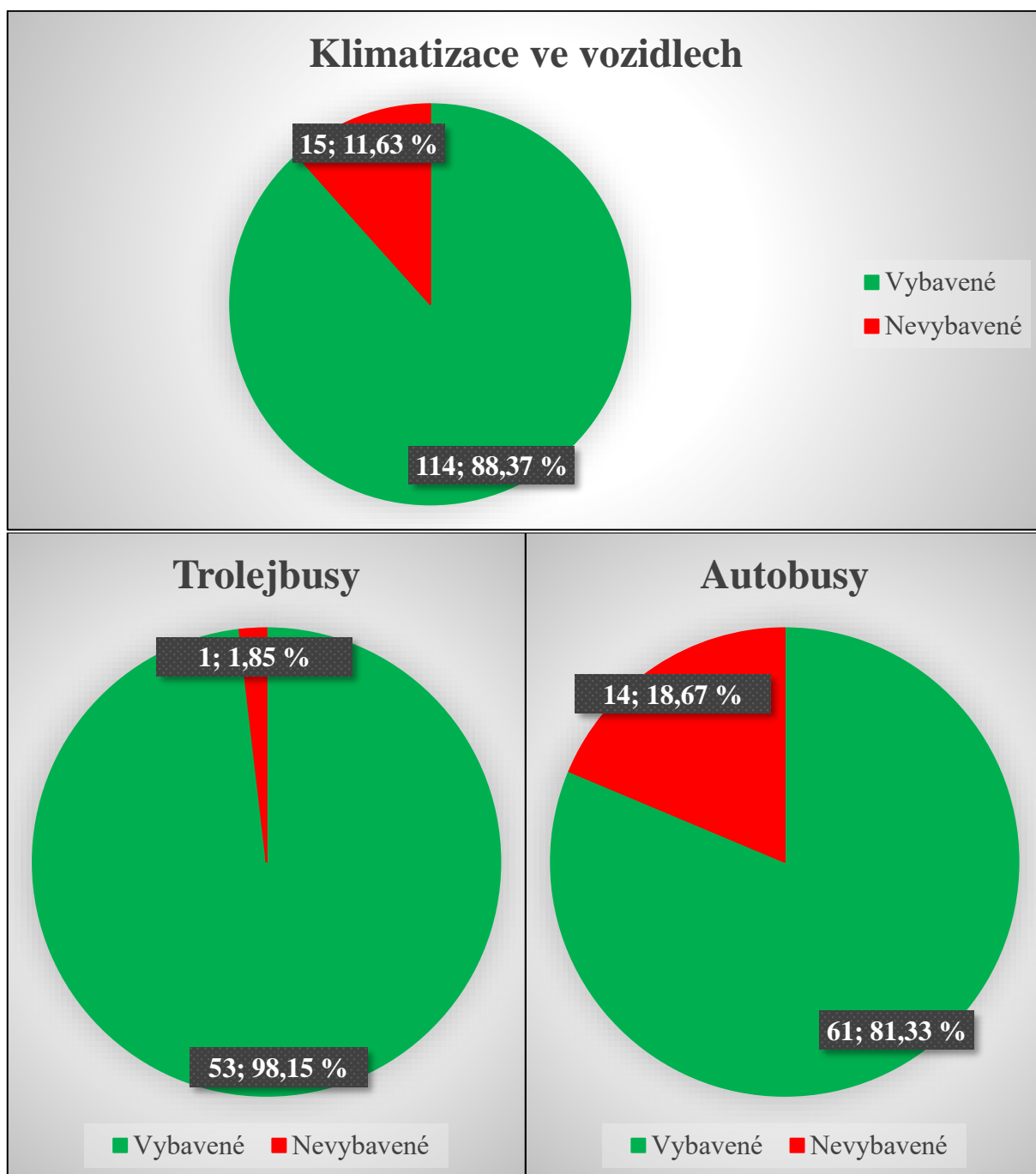


Obrázek C-4 – Graf: Klimatizace vozidel

Zdroj: Autor

Samoobslužné otevírání dveří cestujícími

Obrázek C-5 znázorňuje počty a podíly vybavení vozidel SPODC.

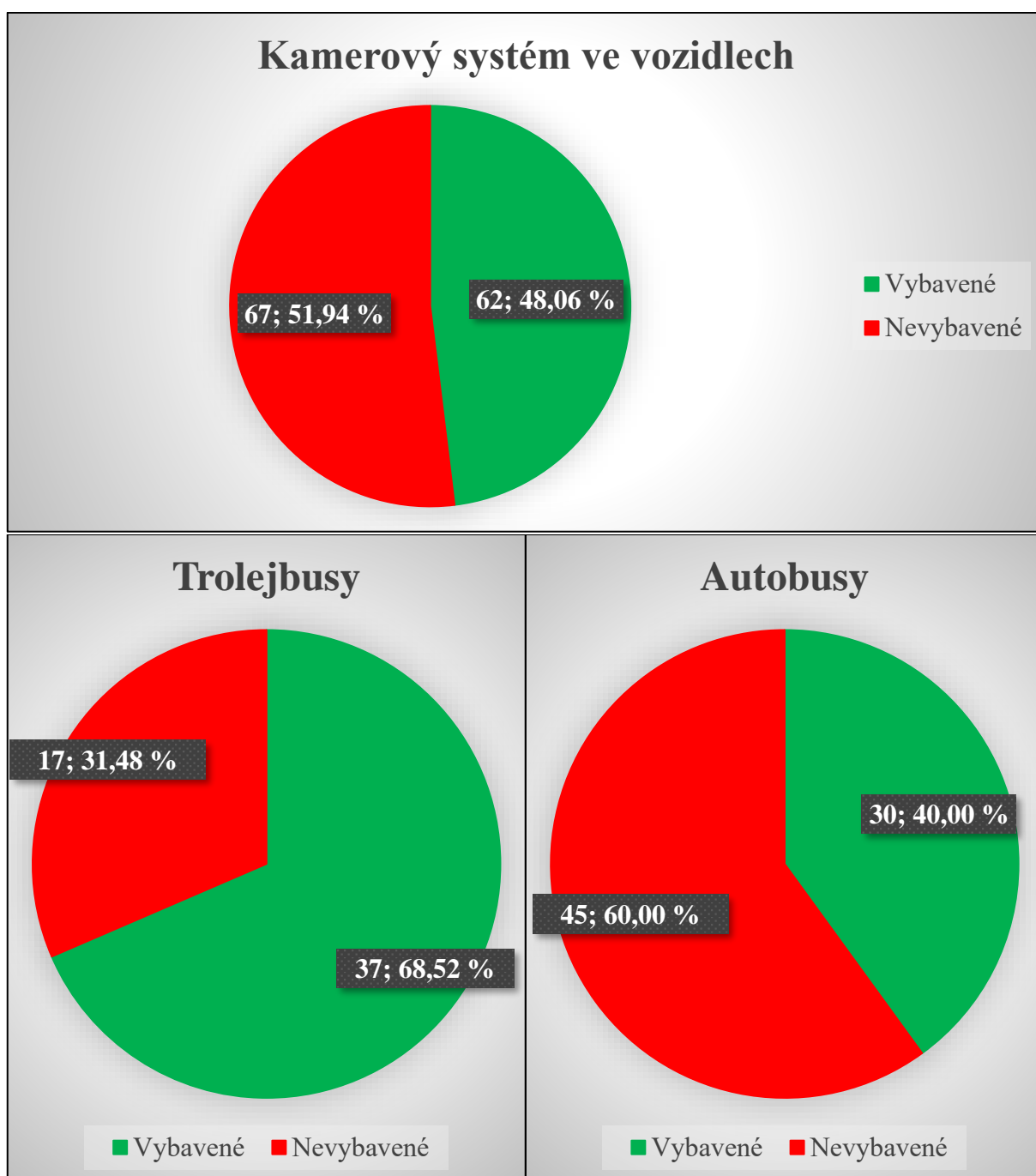


Obrázek C-5 – Graf: Klimatizace vozidel

Zdroj: Autor

Kamerový systém snímající prostory dveří v interiéru vozidel

Obrázek C-6 představuje vybavení vozidel kamerovým systémem.

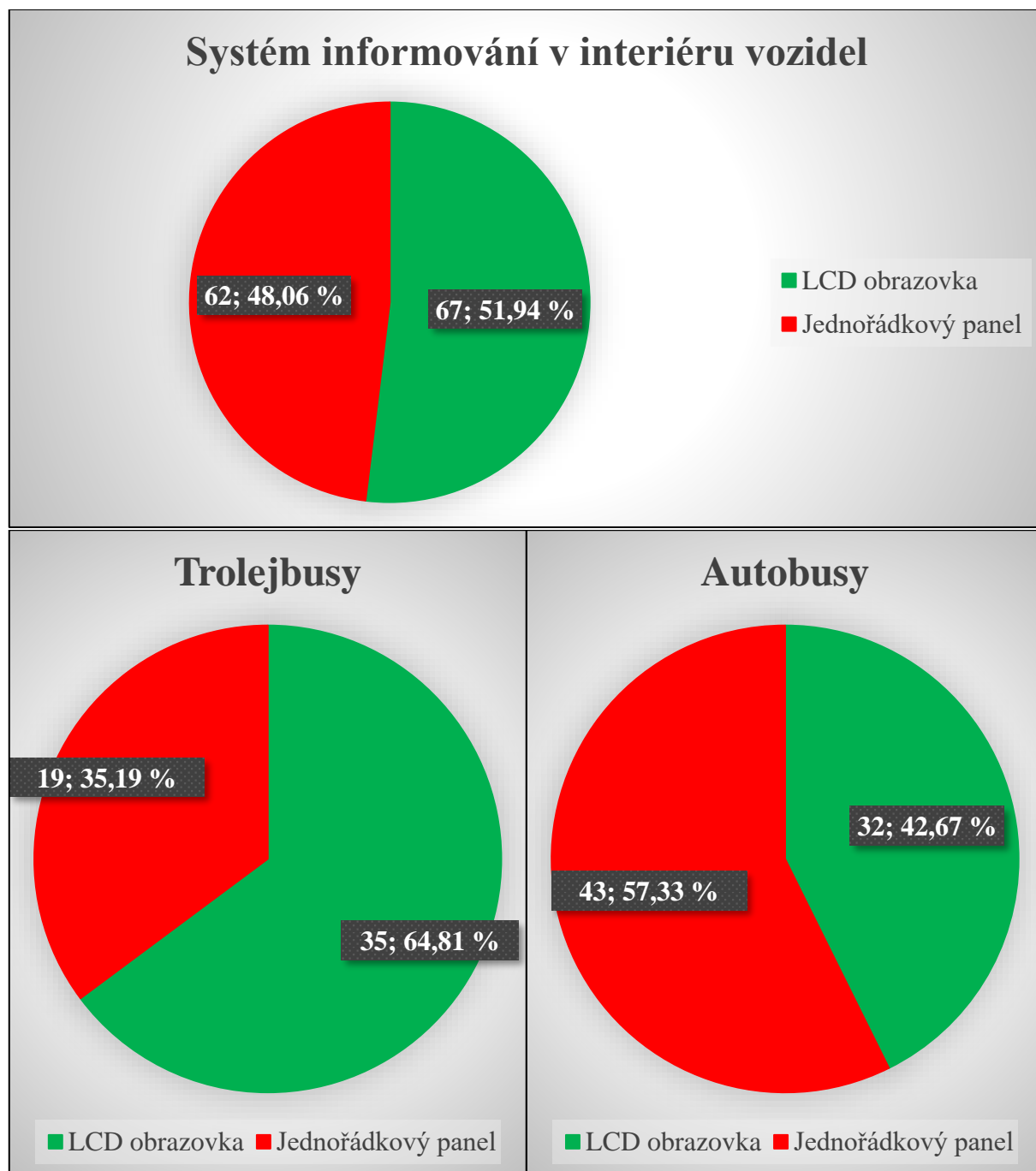


Obrázek C-6 – Graf: Kamerový systém

Zdroj: Autor

System informování v interiéru vozidel

Obrázek C-7 znázorňuje počty a podíly informování cestujících v interiéru LCD obrazovkou nebo jednořádkovým panelem BUSE.

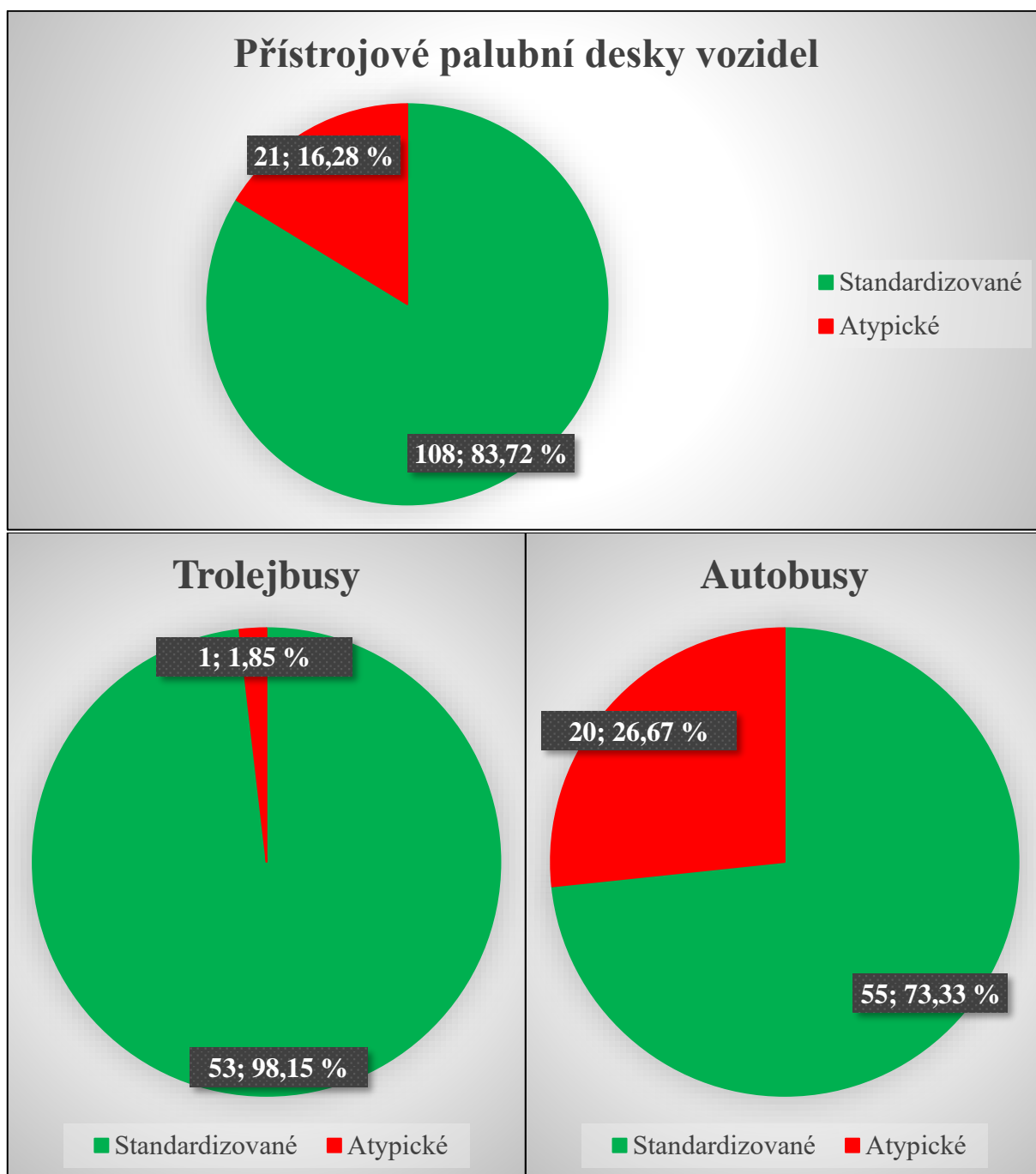


Obrázek C-7 – Graf: Informační systém v interiéru vozidel

Zdroj: Autor

Přístrojové palubní desky vozidel

Obrázek C-8 znázorňuje počty a podíly přístrojových palubních desek vozidel.

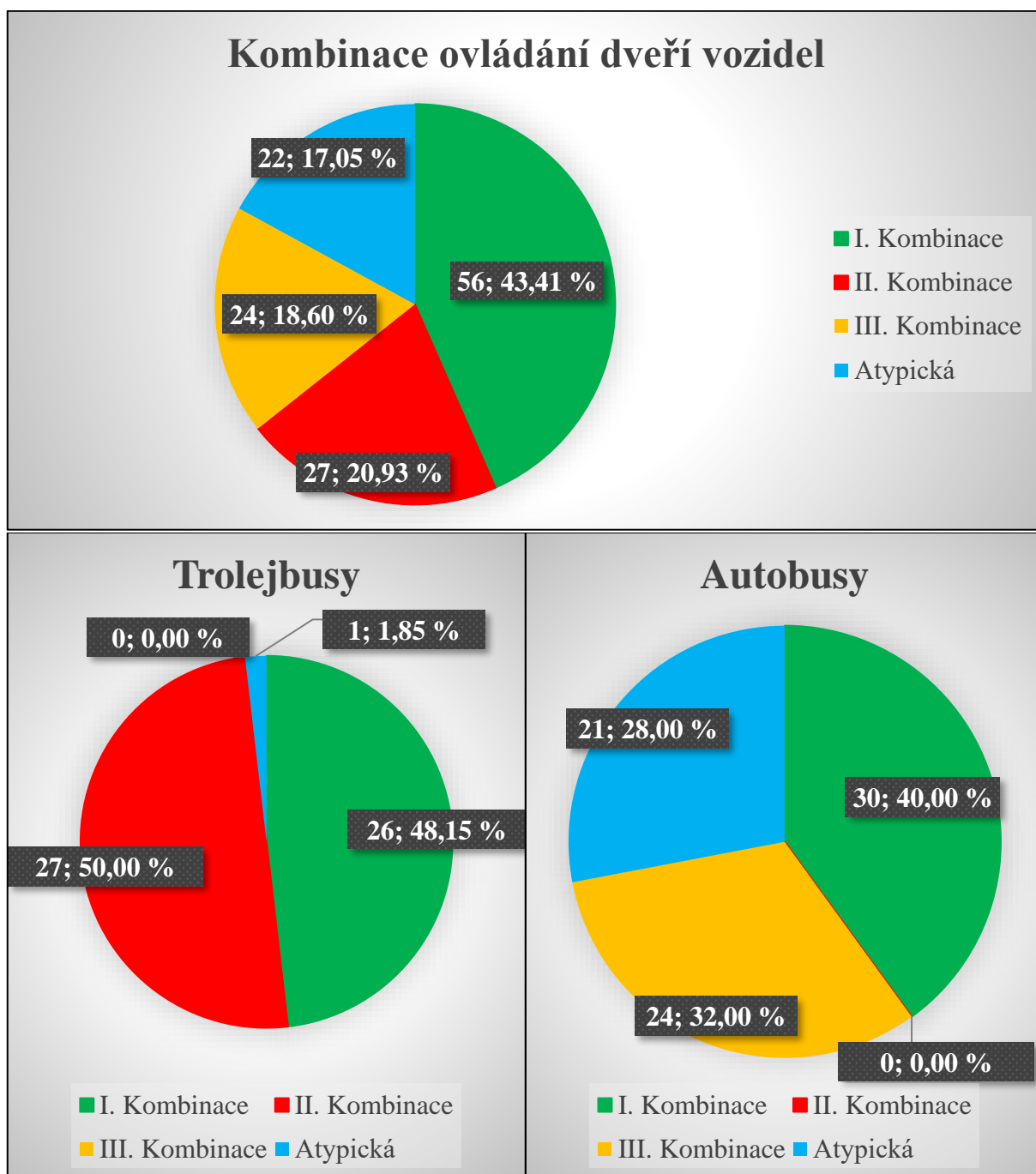


Obrázek C-8 – Graf: Přístrojové palubní desky vozidel

Zdroj: Autor

Kombinace ovládání dveří vozidel

Obrázek C-9 znázorňuje užité kombinace k ovládání dveří vozidel.

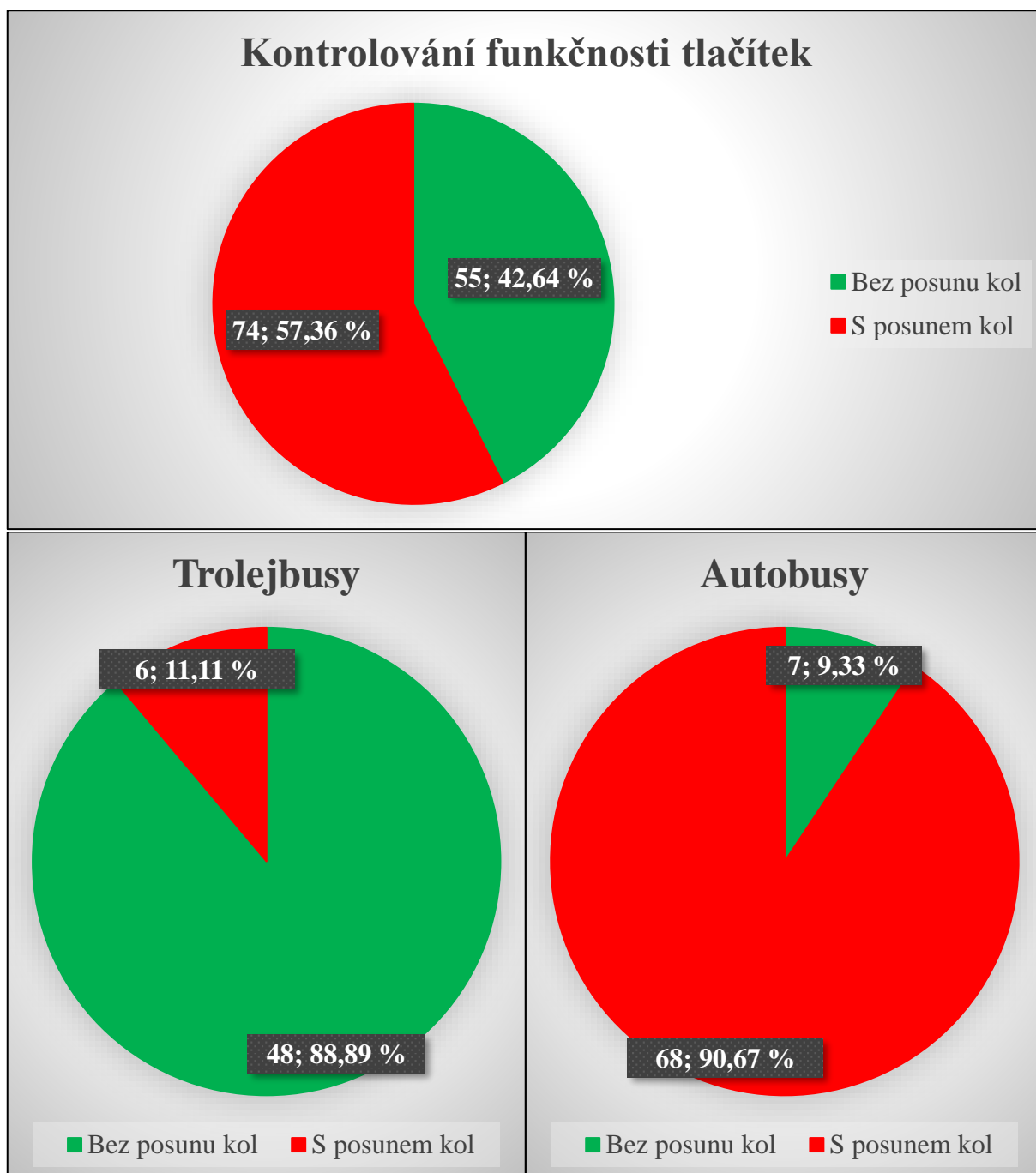


Obrázek C-9 – Graf: Kombinace ovládání dveří vozidel

Zdroj: Autor

Kontrolování funkčnosti tlačítek

Obrázek C-10 informuje o počtech a podílech vozů, které je možné kontrolovat s nutností posunu kol mezi a bez nutnosti posunu. S nutností pohybu kol se jedná o trolejbusy Škoda 24 Tr a autobusy Renault/Irisbus Citybus, Iveco Citelis, Crossway a Urbanway.



Obrázek C-10 – Graf: Kontrolování funkčnosti tlačítek

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA D – ANALÝZA TLAČÍTEK PRO CESTUJÍCÍ

Pardubická vozidla disponují sedmi druhy tlačítek:

1. „DVEŘE“ v exteriéru;
2. „INVALIDNÍ VOZÍK“ v exteriéru;
3. „DVEŘE“ v interiéru;
4. „INVALIDNÍ VOZÍK“ v interiéru;
5. „STOP“ v interiéru;
6. „STOP (OOSPO)“ v interiéru – slouží pro odlišení od vozů, které nedisponují těmito tlačítky, plní funkci jako tlačítko „STOP“;
7. „KOČÁREK“.

Tabulka D-1 představuje 1 234 tlačítek, jimiž disponují trolejbusy a 1 273 autobusy.

Tabulka D-1 – Tlačítka – typy a umístění užívané v pardubické městské hromadné dopravě

Typ tlačítka	DVEŘE	INVALIDNÍ VOZÍK	DVEŘE	INVALIDNÍ VOZÍK	STOP	STOP (OOSPO)	KOČÁREK
Umístění tlačítka	Exteriér	Exteriér	Interiér	Interiér	Interiér	Interiér	Interiér
Trolejbusy	227	53	396	59	352	87	60
Autobusy	236	78	249	75	439	115	57
Celkem	463	131	645	134	791	202	117
Celkem	594		1889				
Celkem	2483						

Zdroj: Autor

Tlačítko „DVEŘE“ – exteriér

Obrázek D-1 představuje tlačítko „DVEŘE“ v exteriéru.



Obrázek D-1 – Tlačítka – „DVEŘE“ – exteriér

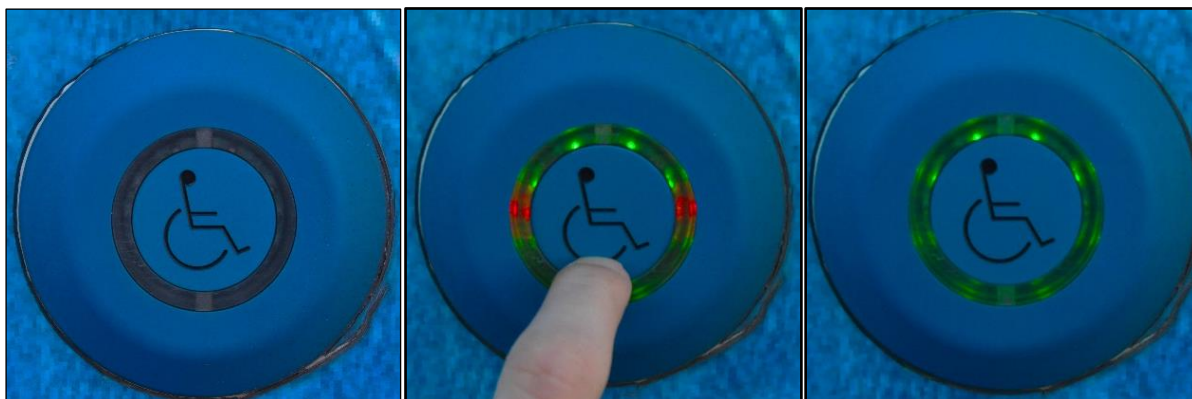
Zdroj: Autor

Řidič, který přijede s vozidlem do zastávky, aktivuje zastávkovou brzdu (automaticky nebo s využitím dvoupolohového přepínače nevratného), stisknutím příslušného tlačítka „uvolnění dveří“ umožní podsvícení tlačítek „DVEŘE“. Pokud se cestující nachází v zastávce, tlačítko stiskne, poněvadž klade za úkol při stisknutí otevřít jedny konkrétní dveře.

Po ukončení obsluhy zastávky jsou dveře zavřeny přepnutím tlačítka „uvolnění dveří“ na palubní přístrojové desce“ do původní polohy v případě přepínačů nevratných – například Škoda 26 a 28 Tr Solaris) nebo stisknutím vratných přepínačů do téže polohy, jako byly stisknuty při spouštění uvolňování dveří v zastávce.

Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ – exteriér

Obrázek D-2 představuje tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v exteriéru.



Obrázek D-2 – Tlačítka – „INVALIDNÍ VOZÍK“ – exteriér

Zdroj: Autor

Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ slouží de facto principem „žádost o plošinu“ v zastávce. Umístované je zpravidla níže než tlačítko „DVEŘE“, aby ho bylo možné imobilním cestujícím na invalidním vozíku pohodlně zmáčknout.

V případech, kdy řidič v zastávce, kterou právě obsluhuje, došlo k přehlédnutí cestujícího na vozíku, cestující může využít toto tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ a požádat jím o asistenci řidiče.

Podle typu plošiny, kterou je vozidlo vybaveno:

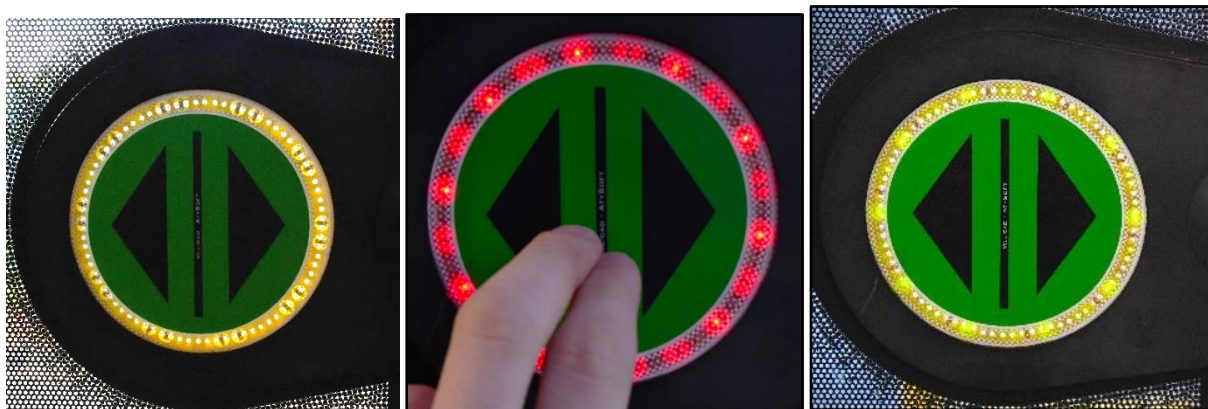
1. s otvorem – pro zastrčení příslušného háku určeného k manipulaci;
2. bez otvoru – manipulační prostředek je součástí plošiny;

řidič manuální sklápěcí rampu vyklopí k umožnění nástupu cestujícího.

Podle typu zastávek (viz Příloha H) v situaci, kdy zastávka neumožňuje sklopení rampy provede úkony k umožnění nástupu cestujícího včetně zajištění bezpečnosti.

Tlačítko „DVEŘE“ – interiér

Obrázek D-3 představuje tlačítko „DVEŘE“ v interiéru.



Obrázek D-3 – Tlačítka – „DVEŘE“ - interiér

Zdroj: Autor

Tlačítko „DVEŘE“ umístěné v interiéru slouží k informování řidiče o zamýšleném výstupu cestujícího na následující zastávce jedněmi konkrétními dveřmi. Všechna vozidla vybavená tlačítkem „DVEŘE“ jsou vybavena tzv. „zastávkovou brzdou“, aktivovanou řidičem či automaticky, tudíž tlačítko cestujícími lze stisknout před zastávkou v dostatečném předstihu. Vystupuje-li v jakékoliv zastávce pouze jeden cestující nevyužívá k výstupu ostatních dveří.

Tlačítkem „DVEŘE“ je možné, teoreticky vzato, zastoupit tlačítka „STOP“ či „STOP (OOSPO)“ pro informování řidiče o zamýšleném výstupu cestujícího na zastávce obsluhované v režimu „na znamení“.

V praxi nastává nežádoucí situace, kdy cestující neznající funkci jednotlivých tlačítek, nahradí stisk tlačítkem „DVEŘE“ namísto tlačítek „STOP“ či „STOP (OOSPO)“. Spousta řidičů v příslušných zastávkách nezastaví, jelikož se právě nejedná o zmiňovaná tlačítka „STOP“ či „STOP (OOSPO)“, protože řidiči jednájí v souladu se Smluvními přepravními podmínkami.

Přestože v jiných městech je funkce tlačítek „DVEŘE“ a „STOP“ sloučená, ve vozech provozovaných DPMP (mimo trolejbusy Škoda 32 Tr Sor) obě slouží odlišně.

V případě zavedení SPODC v Pardubicích je zapotřebí sjednotit jejich užívání s ostatními městy. To znamená, že pro zastavení v zastávkách obsluhovaných v režimu „na znamení“ slouží jakékoliv tlačítko („DVEŘE“ nebo „STOP“ nebo „KOČÁREK“ nebo „INVALIDNÍ VOZÍK“) za podmínky, že poslední dvě zmiňovaná nesmí být zneužita cestujícími, kteří na jejich stisk nemají nárok.

Trolejbusy typů Škoda 26 Tr a 28 Tr u obou sérií s karosérií Solaris v interiéru vozidla nejsou tlačítka vybavena diodovým či jiným podsvícením. U těchto jmenovaných typů vozů cestující velmi obtížně zjistí, zda tlačítko jest funkční či nikoliv. K jejich kontrole ve většině případů slouží pouze signalizace „STOP“, kterou v dopravních špičkách lze snadno přehlédnout. V místě zastavení je aktivováno tzv. „uvolnění dveří“. Ostatní typy vozů, jsou-li tlačítkem „DVEŘE“ vybaveny, podsvícením disponují.

Podsvícení tlačítek funguje na principu, kdy před jejich stisknutím nesvítí. Při stisknutí u vybraných typů vozů se zobrazí i přídatné světlo (zpravidla červené barvy) ve smyslu „teď je tlačítko stisknuté“ a po ukončení jeho stisku, do doby otevření dveří zůstane tlačítko „DVEŘE“ podsvícené čili „po stisknutí“.

Je-li aktivován v zastávce režim „uvolnění dveří“ tlačítko je podsvíceno jako v předchozím případě „po stisknutí“, ačkoliv nebylo stisknuto v této situaci. Po stisknutí tlačítka pro „otevření dveří“ či „uvolnění dveří“ se během tohoto režimu dveře otevrou a podsvět tlačítka zhasne.

Existuje i situace, kdy vozidlo v zastávce zastaví, tlačítka „DVEŘE“ stisknuta nebyla, dojde řidičem ke stisku „uvolnění dveří“ na přístrojové palubní desce, tlačítka se rozsvítí (mimo trolejbusy s karosérií Solaris). Po opětovném stisku „uvolnění dveří“ podsvícení tlačítek zhasne.

Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ – interiér

Obrázek D-4 představuje tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v interiéru.



Obrázek D-4 – Tlačítka – „INVALIDNÍ VOZÍK“ – interiér

Zdroj: Autor

Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ slouží principem „žádost o plošinu“ v následující zastávce. Mimo jiné napomáhá řidiči vozidla dostatečně zbystrit při najíždění k hraně nástupní zastávky, aby bariéra výstupu byla co nejmenší a je-li vozidlo vybaveno sklopnou plošinou, aby ji bylo možné vyklopit v zastávce.

Podle typu plošiny, kterou je vozidlo vybaveno:

1. s otvorem – pro zastrčení příslušného háku určeného k manipulaci;
2. bez otvoru – manipulační prostředek je součástí plošiny.

Jediné trolejbusy typu Škoda 30 Tr Sor (všech modifikací) a 32 Tr při stisknutí tlačítka „INVALIDNÍ VOZÍK“ automaticky „detekují“ nejbližší dveře a současně při aktivovaném „uvolnění dveří“ ze strany řidiče není potřeba stisknout tlačítko „DVEŘE“.

U ostatních typů vozů je potřeba stisknout nejen tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ a následně i „DVEŘE“ v případě zavedení SPODC.

Tlačítka „STOP“, „STOP (OOSPO)“ – interiér

Obrázek D-5 představuje tlačítka „STOP“ a „STOP (OOSPO)“ v interiéru.



Obrázek D-5 – Tlačítka – „STOP“, „STOP (OOSPO)“ – interiér

Zdroj: Autor

Tlačítko „STOP“ informuje řidiče vozidla pouze o zamýšleném výstupu cestujícího v následující zastávce. Zastávka ani nemusí být v režimu „na znamení“. V současnosti lze užít tlačítko například:

„Prosím o více času, výstup z vozu mi bude dlouho trvat.“

„Možná nejsem dostatečně viděn řidičem ve zpětném zrcátku umístěném v interiéru či kamerovém systému, raději tlačítko stisknu, abych byl spatřen.“

V trolejbusích Škoda 32 Tr Sor jsou tlačítka vybavena tzv. „detekcí“ (aktivace SPODC), kdy při jejich stisknutí dojde zároveň k aktivování funkce, ke které slouží tlačítko „DVEŘE“. Ostatní vozidla v pardubickém vozovém parku touto funkcí nedisponují.

Tlačítko „KOČÁREK“ – interiér

Obrázek D-6 představuje tlačítko „KOČÁREK“ v interiéru.



Obrázek D-6 – Tlačítka – „KOČÁREK“ - interiér

Zdroj: Autor

Tlačítko „KOČÁREK“ dává po stisknutí na vědomí řidiči zamýšlený výstup cestujícího s dětským kočárkem v následující zastávce. Nejen v závislosti na dopravní situaci v okolí vozidla, nýbrž i na základě provozní situace ve vozidle, je především nutné zastavit co nejlépe, aby v zastávce bylo možné s kočárkem manipulovat a společně umožnit bezpečný výstup z vozidla. Je-li zapotřebí asistence vystupujícího cestujícího s kočárkem v situaci, kdy nejedná-li se o vozidlo disponující nízkou podlahou a nenabídne-li cestujícímu s kočárkem z řad ostatních cestujících nápomocnost s výstupem, pak může pomoci řidič.

Vozidla nevybavená kamerovým systémem (snímajícím oblasti dveří), informují řidiče o důrazné zvýšení pozornosti při obsluhování následující zastávky. Je-li výstup cestujícího s dětským kočárkem uskutečňován v nedostatečně osvětlené zastávce, současně i za nepříznivého počasí a zároveň ve večerních hodinách, výhled zpětnými zrcátky do interiéru a exteriéru ve voze a v jeho okolí je velmi ztížen. Může tak dojít k nebezpečným situacím s nedobrymi následky. Tlačítko „KOČÁREK“ tak velmi napomáhá bezpečnosti nejen cestujících, nýbrž i plynulosti provozu. Je tak nezbytným vybavením vozidla.

Obdobně jako u tlačítka „INVALIDNÍ VOZÍK“ i u tlačítka „KOČÁREK“ je mimo vozidla s karosérií Sor je nutné v případě SPODC stisknout tlačítko „DVEŘE“.

RESUMÉ

V Pardubicích lze rozlišovat až sedm druhů tlačítek, z čehož dvě jsou v exteriéru a zbylých pět v interiéru. Jestliže v tabulkách D-2 a D-3 je uvedeno „ANO/NE“, to značí, že piktogram tlačítka odpovídá danému sloupečku uvedeným nahoře, ale signál je jako u zeleně podbarvené buňky. Vlevo je počet tlačítek na vůz a vpravo počtem vozů v roce 2021. Tabulka D-2 představuje vybavení interiéru trolejbusů jednotlivými tlačítky.

Tabulka D-2 – Tlačítka: trolejbusy

Typ tlačítka	DVEŘE		INVALIDNÍ VOZÍK		DVEŘE		INVALIDNÍ VOZÍK		STOP		STOP (OOSPO)		KOČÁREK	
	Exteriér		Exteriér		Interiér		Interiér		Interiér		Interiér		Interiér	
Výrobce a typ vozu														
Škoda 14 TrR	NE		NE		NE		NE		ANO		NE		ANO	
(1x)	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	1	1
Škoda 21 Tr	ANO		ANO		ANO		NE		ANO		NE		ANO	
(0x)	5	-	1	-	4	-	0	-	4	-	0	-	1	-
Škoda 24 Tr Citelis (I. série) (3x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	12	1	3	4	12	1+1	6	4	12	2	6	2	6
Škoda 24 Tr Citelis (II. série) (3x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	12	1	3	4	12	1+1	6	4	12	2	6	2	6
Škoda 26 Tr Solaris (I. série) (2x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	5	10	1	2	5	10	1	2	9	18	2	4	1	2
Škoda 26 Tr Solaris (II. série) (8x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	5	40	1	8	5	40	1	8	9	72	2	16	1	8
Škoda 28 Tr Solaris (I. série) (6x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	5	30	1	6	5	30	1	6	9	54	2	12	1	6
Škoda 28 Tr Solaris (II. série) (4x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	5	20	1	4	5	20	1	4	9	36	2	8	1	4
Škoda 30 Tr Sor (I. série) (3x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	12	1	3	4+7	33	1	3	5	15	1	3	1	3
Škoda 30 Tr Sor (II. série) (15x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	60	1	15	4+7	165	1	15	5	75	1	15	1	15
Škoda 30 Tr Sor (bateriový) (4x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	16	1	4	4+7	44	1	4	5	20	2	8	1	4
Škoda 32 Tr Sor (5x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	3	15	1	5	3	15	1	5	7	35	3	15	1	5

Zdroj: Autor

Tabulka D-3 představuje vybavení interiéru autobusů jednotlivými tlačítky.

Tabulka D-3 – Tlačítka: autobusy

Typ tlačítka	DVEŘE		INVALIDNÍ VOZÍK		DVEŘE		INVALIDNÍ VOZÍK		STOP		STOP (OOSPO)		KOČÁREK	
	Exteriér		Exteriér		Interiér		Interiér		Interiér		Interiér		Interiér	
Výrobce a typ vozu														
Karosa B951E (7x)	ANO		NE		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	3	21	0	0	3	21	1	7	3	21	1	7	1	7
Renault Citybus 12M 2070 (4x)	NE		NE		NE		ANO/NE*1		ANO		NE		NE	
	0	0	0	0	0	0	1	4	4	16	0	0	0	0
Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série) (4x)	NE		NE		NE		ANO/NE*1		ANO		NE		NE	
	0	0	0	0	0	0	1	4	4	16	0	0	0	0
Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série) (2x)	NE		NE		NE		ANO/NE*1		ANO		NE		NE	
	0	0	0	0	0	0	1	2	4	8	0	0	0	0
Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série) (4x)	NE		NE		NE		ANO/NE*1		ANO		NE		NE	
	0	0	0	0	0	0	1	4	4	16	0	0	0	0
Irisbus Citelis 12M PS09D1 (4x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		NE	
	4	16	2	8	4	16	1	4	4	16	2	8	0	0
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série) (5x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	20	2	10	4	20	1	5	4	20	2	10	1	5
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (II. série) (7x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	28	2	14	4	28	1	7	4	28	2	14	1	7
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série) (6x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	24	2	12	4	24	1	6	4	24	2	12	1	6
Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (IV. série) (2x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	8	2	4	4	8	1	2	4	8	2	4	1	2
Iveco Crossway 12M (5x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	20	1	5	2	10	1	5	4	20	2	10	1	5
Iveco Urbanway 12M (I. série) (6x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	24	1	6	5	30	1	6	10	60	2	12	1	6
Iveco Urbanway 12M (II. série) (10)x	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	40	1	10	5	50	1	10	10	100	2	20	1	10
Iveco Urbanway 12M (III. série) (5x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	20	1	5	5	25	1	5	10	50	2	10	1	5
Iveco Urbanway 12M CNG (I. série) (1x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	3	3	1	1	2	2	1	1	6	6	2	2	1	1
Iveco Urbanway 12M CNG (II. série) (3x)	ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO		ANO	
	4	12	1	3	5	15	1	3	10	30	2	6	1	3

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA E – ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ

V PARDUBICÍCH

Zavedením obsluhování čtyřiasedmdesáti nástupních hran v režimu „na znamení“ byli cestující upozorňováni akustickým hlášením. Pro uvedení příkladu na lince č. 3 jedoucí ze zastávky „Globus“ ve směru z centra do zastávky „Semtín, zastávka“ bylo hlášení ve vozidlech následující: „Příští zastávka ‚Semtín, zastávka‘, zastávka na znamení, pro zastavení stiskněte tlačítko ‚STOP‘.“

Tabulka E-1 představuje současné zastávky obsluhované v režimu „na znamení“ s oranžově podbarvenými informacemi, že protilehlá zastávka neexistuje. Jedná se o zastávky:

1. „Černá za Bory, Na Vsi“ ve směru do centra („Černá za Bory“);
2. „Mnětice, Tuněchodská“ ve směru do centra („Mnětice“);
3. „Nadjezd Paramo“ ve směru z centra („Dopravní podnik“, „Závodiště“);
4. „Nemošice, Nábřežní“ ve směru do centra („Nemošice, škola“);
5. „Řempe“ ve směru do centra („Černá za Bory, Dělnická“);
6. „Staré Hradiště, Obecní úřad“ ve směru do centra („Staré Hradiště, hostinec“);
7. „Svítkov, les“ ve směru do centra („Závodiště“).

Tabulka E-1 – Zastávky na znamení

Název zastávky	Zavedení zastávek na znamení	Směr			
		do centra	upřesnění následující zastávka	z centra	upřesnění následující zastávka
Černá u Bohdanče, bytovky	01. 07. 2017	ANO	Rybitví, křižovatka	ANO	Černá u Bohdanče, obecní úřad
Černá za Bory, Dělnická	01. 07. 2019	ANO	Černá za Bory, Lipiny (dříve Černá za Bory, mlékárna)	ANO	Řempe
Černá za Bory, Lipiny (dříve Černá za Bory, mlékárna)	01. 07. 2019	ANO	Černá za Bory, silo	ANO	Černá za Bory, Dělnická

Název zastávky	Zavedení zastávek na znamení	Směr			
		do centra	upřesnění následující zastávka	z centra	upřesnění následující zastávka
Černá za Bory, Na Vsi (dříve Hostovická)	01. 07. 2017	-	zastávka v tomto směru neexistuje	ANO	Černá za Bory (dříve Černá za Bory, točna)
Černá za Bory, pošta	01. 07. 2017	ANO	Černá za Bory, silo	ANO	Drozdice;
					Holandská;
					Dašice, Pod Dubem;
					Staročernsko
Černá za Bory, silo	01. 07. 2017	ANO	Zámeček	ANO	Černá za Bory, pošta
Doubravice (dříve Doubravice, náměstí)	01. 07. 2019	ANO	Semtín, zastávka	ANO	Srch, Hrádek
Dražkovice, dolní (dříve Dražkovice, křižovatka)	01. 07. 2019	ANO	Jesničánky, točna	ANO	Dražkovice
Fáblovka	01. 07. 2017	ANO	Cihelna, točna	ANO	Fáblovka, točna;
					Staré Hradiště, hostinec
Hůrka	01. 07. 2017	NE	Dubina, centrum (ul. Hůrka); Dubina, centrum (ul. Jana Zajíce)	ANO	Spojil;
					Sezemice, Počaply
K Polabinám	01. 07. 2017	ANO	Masarykovo náměstí;	ANO	Závodu Míru, sídliště
			17. listopadu		
Lány na Důlku	01. 07. 2017	ANO	Lány na Důlku, Krchleby	ANO	Lány na Důlku, Na Cihelně
Lány na Důlku, Krchleby	01. 07. 2017	ANO	Staré Smojedy	ANO	Lány na Důlku
Lány na Důlku, Na Cihelně	01. 07. 2017	ANO	Lány na Důlku	ANO	Opočíněk, točna
Mikulovice, škola	01. 07. 2017	ANO	Dražkovice	ANO	Mikulovice, Staňkova
Mnětice, Tuněchodská (dříve Mnětice)	01. 07. 2019	-	zastávka v tomto směru neexistuje	ANO	Tuněchody, kovárna
Mnětice, u mostu	01. 07. 2017	ANO	Černá za Bory, prodejna (dříve Černá za Bory)	ANO	Mnětice (dříve Mnětice, točna);
					Mnětice, Tuněchodská (dříve Mnětice)
Na Bukovině	01. 07. 2019	ANO	Zlatá Štika	ANO	Na Haldě
Nadjezd Paramo	01. 07. 2017	ANO	Hlavní nádraží	-	zastávka v tomto směru neexistuje
Němčice, chaloupky	01. 07. 2019	ANO	Ráby, Kunětická Hora	ANO	Němčice, rybníček
Němčice, rybníček	01. 07. 2017	ANO	Němčice, Chaloupky	NE	Dříteč
Nemošice, 5. května	01. 07. 2017	ANO	Nemošice, škola	ANO	Nemošice, točna
Nemošice, Nábřeží	01. 07. 2019	-	zastávka v tomto směru neexistuje	ANO	Nemošice, 5. května

Název zastávky	Zavedení zastávek na znamení	Směr			
		do centra	upřesnění následující zastávka	z centra	upřesnění následující zastávka
Nemošická, bytovky	01. 07. 2017	ANO	Krematorium	ANO	Nemošice, škola
Nové Srojedy	01. 07. 2019	ANO	Svítkov, stadion	ANO	Staré Srojedy
Ostřešany, hřiště	01. 07. 2017	ANO	Nemošice, točna; Nemošice, škola	ANO	Ostřešany, škola
Popkovice, hostinec	01. 07. 2017	NE	Popkovice, školka; Svítkov, park; Závodíště	ANO	Svítkov, stadion; Staré Čívce, Přeloučská; Starý Máteřov
Popkovice, školka	01. 07. 2019	ANO	K Letišti	ANO	Popkovice, křižovatka; Popkovice, hostinec
Ráby, křižovatka	01. 07. 2017	ANO	Staré Hradiště, Brozany	ANO	Ráby, prodejna
Ráby, Kunětická hora	01. 07. 2017	ANO	Ráby, prodejna	ANO	Němčice, chaloupky
Ráby, prodejna	01. 07. 2019	ANO	Ráby, křižovatka	ANO	Ráby, Kunětická hora
Rosice, Generála Svobody	01. 07. 2019	ANO	Rosice, náměstí	ANO	Rosice, točna
Rybitví, křižovatka	01. 07. 2019	ANO	Rybitví, léčebna	ANO	Rybitví, stavební škola; Černá u Bohdanče, bytovky
Rybitví, léčebna	01. 07. 2019	ANO	Rybitví, závod	ANO	Rybitví, křižovatka
Rybitví, závod	01. 07. 2019	NE	Semtín, vlečka	ANO	Uma, továrna; Rybitví, léčebna
Řempe	01. 07. 2019	-	zastávka v tomto směru neexistuje	ANO	Drozdice; Holandská
Semtín, vlečka	01. 07. 2017	ANO	Semtín hlavní brána	ANO	Rybitví, závod
Semtín, zastávka	?	ANO	Globus Globus, parkoviště Ohrazenice, Semtínská	ANO	Doubravice (dříve Doubravice, náměstí) Semtín, hlavní brána
Sezemice, Počaply	01. 07. 2019	ANO	Hůrka; Spojil, točna	ANO	Sezemice, záměstí
Sezemice, záměstí	01. 07. 2017	ANO	Sezemice, Počaply	ANO	Sezemice, škola
Srch, Hrádek	01. 07. 2017	ANO	Doubravice (dříve Doubravice, náměstí)	ANO	Srch, Pohránov
Srch, Pohránov	01. 07. 2017	ANO	Srch, Hrádek	ANO	Srch, obecní úřad
Staré Čívce, Ke Mlýnu (dříve Staré Čívce)	01. 07. 2017	ANO	Staré Čívce, hostinec	ANO	Staré Čívce, točna

Název zastávky	Zavedení zastávek na znamení	Směr			
		do centra	upřesnění následující zastávka	z centra	upřesnění následující zastávka
Staré Čívce, hostinec	01. 07. 2017	ANO	Staré Čívce, Přeloučská	ANO	Staré Čívce, Na Štěpnici; Staré Čívce, Ke Mlýnu
Staré Čívce, Na Štěpnici	01. 07. 2017	ANO	Staré Čívce, točna; Staré Čívce, hostinec	ANO	Staré Čívce, Panasonic
Staré Čívce, Přeloučská	01. 07. 2017	ANO	Popkovice, hostinec	ANO	Staré Čívce, hostinec
Staré Hradiště, Brozany	01. 07. 2019	ANO	Staré Hradiště, Psinek	ANO	Ráby, křižovatka
Staré Hradiště, hostinec	01. 07. 2019	ANO	Fáblůvka, točna; Fáblůvka	ANO	Staré Hradiště, Psinek; Staré Hradiště, obecní úřad
Staré Hradiště, Na Hledíku	01. 07. 2019	ANO	Staré Hradiště, hostinec	ANO	Ohrazenice, Semtínská
Staré Hradiště, Psinek	01. 07. 2017	ANO	Staré Hradiště, hostinec; Ohrazenice, Semtínská	ANO	Staré Hradiště, Brozany
Staré Hradiště, Obecní úřad	01. 07. 2019	-	zastávka v tomto směru neexistuje	ANO	Staré Hradiště, Na Hledíku
Staré Smojedy	01. 07. 2017	ANO	Nové Smojedy	ANO	Lány na Důlku, Krchleby
Svítkov, les	01. 07. 2017	-	zastávka v tomto směru neexistuje	ANO	Svítkov, škola
Svítkov, stadion	01. 07. 2017	ANO	Svítkov, park	ANO	Nové Smojedy
Trnová	01. 07. 2019	ANO	Poděbradská	ANO	Ohrazenice, škola; Globus
Tuněchody, cihelna	01. 07. 2017	ANO	Tuněchody, kostel	ANO	Úhřetice
Tuněchody, kovárna	01. 07. 2017	ANO	Mnětice (dříve Mnětice, točna)	ANO	Tuněchody, kostel
Uma, točna (hlavní silnice)	01. 07. 2019	ANO	Uma, továrna	NE	Lázně Bohdaneč, Autobusové nádraží
Závodistiště	01. 07. 2017	ANO	Dopravní podnik;	ANO	Svítkov, les;
			Nadjezd Paramo;		Letišťe;
			Hlavní nádraží		Staré Čívce, Panasonic
Živanice	01. 07. 2017	ANO	Černá u Bohdanče, sever;	ANO	Živanice, Nerad, odbočka
			Živanice, Dědek		
Živanice, Dědek	01. 07. 2017	ANO	Černá u Bohdanče, sever	ANO	Živanice
Živanice, Nerad, odbočka	01. 07. 2017	ANO	Živanice	ANO	Živanice, Nerad
Žižín	01. 07. 2017	ANO	Černá za Bory (dříve Černá za Bory, točna)	ANO	Hostovice

Zdroj: Autor

Poznámky k tabulce:

Červeně podbarvený text – zastávka ve zmiňovaném směru není obsluhována v režimu „na znamení“, přestože druhý směr tak obsluhován jest.

Jedná se o zastávky:

1. „Hůrka“ ve směru do centra („Dubina, centrum“)
– v případě spojů jedoucích ze Spojila či Sezemic, nutnost zajet do autobusového obratiště, jelikož by mohlo dojít k přehlédnutí cestujících v čekárně zastávky, spoje zde ukončené jsou konečnou zastávkou;
2. „Němčice, rybníček“ ve směru z centra („Dříteč“)
– obsluha zastávky umístěné v autobusovém obratišti;
3. „Popkovice, hostinec“ ve směru do centra („Popkovice, křižovatka“, „Popkovice, školka, „Svítkov, park“)
– zastávka je umístěna mimo jízdní pruh – fyzicky oddělená, je potřeba se přesvědčit, že v zastávce jsou cestující;
4. „Rybitví, závod“ ve směru do centra („Semtín, vlečka“)
(nástupní hrana určená pro linky č. 3, 7, 11 a 33, přijíždějící ze zastávky „UMA, továrna“)
– zastávka je umístěna uprostřed křižovatky, kde vede trakční trolejové vedení, pokud by trolejbus projížděl v průběžném jízdním pruhu, vybrané typy sběračů by byly trakčnímu vedení příliš vzdálené, tudíž je třeba předcházet k výpadku sběračů, ale i k mimořádné drážní události jako je například „strhnutí trolejového vedení“;
5. „Rybitví, závod“ ve směru do centra („Semtín, vlečka“)
(nástupní hrana určená pro linku 18, přijíždějící ze zastávky „Rybitví, léčebna“)
– sjednocení typu obsluhování zastávky vozidly do „běžného režimu“ s nástupištěm určené pro spoje jedoucí ze směru „UMA, továrna“ z výše popisovaných odůvodnění;
6. „UMA, točna“ ve směru z centra („Lázně Bohdaneč, točna“) – trakční trolejové vedení je přiblíženo blíže k nástupní hraně zastávky, jestliže by trolejbus úsek projížděl průběžným jízdním pruhem, hrozí výpadek sběračů.



Zavádíme zastávky na znamení

Vážení cestující,

od **1. 7. 2017** budou vybrané zastávky MHD zavedeny celodenně na znamení.

Tyto zastávky budou v jízdním řádu u příslušné zastávky označeny poznámkou „zastávka na znamení“.

Informace o zastávce na znamení bude cestujícím sdělována ve vozidle prostřednictvím akustického hlášení a na informačních panelech uvnitř vozidla.

Postup při nastupování:

Vozidlo zastaví na zastávce v případě, že se v prostoru zastávky viditelně nachází cestující nebo pokud se již v zastávce nachází jiné vozidlo.

Postup při vystupování:

Při vystupování je cestující povinen s dostatečným předstihem signalizovat požadavek na zastavení stisknutím tlačítka STOP.

Na linkách nočního provozu číslo 98 a 99 budou na znamení všechny obsluhované zastávky.

Zastávky na znamení:

Černá u Bohdanče, bytovky
Černá za Bory, odb. žel. zast.
Černá za Bory, pošta
Černá za Bory, silo
Fáblovka
Hostovická
Hůrka (směr Spojil)
K Polabinám
Lány na Důlku
Lány na Důlku, Krchleby
Lány na Důlku, Na cihelně
Mikulovice, škola
Mnětice, u mostu
Nadjezd Paramo
Němčice, rybníček (směr z Dřítče)
Nemošice, 5. května
Nemošická, bytovky
Ostřešany, hřiště
Popkovice, hostinec (směr Staré Čivice)
Ráby, křižovatka
Ráby, Kunětická hora
Semtín, vlečka
Sezemice, záměstí
Srch, Hrádek
Srch, Pohránov
Staré Čivice
Staré Čivice, hostinec
Staré Čivice, Přeloučská
Staré Čivice, Na Štěpnici
Staré Hradiště, Psinek
Staré Smojedy
Svítkov, les
Svítkov, stadion
Tuněchody, cihelna
Tuněchody, kovárna
Závodíště
Živanice
Živanice, Dědek
Živanice, Nerad, odb.
Žižín



Ke stejnému datu zároveň rozšiřujeme seznam **zastávek na znamení**, nově se jimi stanou i následující:

- Černá za Bory, mlékárna
- Dělnická
- Doubravice, náměstí
- Dražkovice, křižovatka
- Mnětice
- Na Bukovině
- Nemošice, Nábřežní
- Němčice, Chaloupky
- Nové Srnojedy
- Popkovice, školka
- Ráby, prodejna
- Rosice, gen. Svobody
- Rybitví, křižovatka
- Rybitví, léčebna
- Rybitví, závod (*pouze směr Lázně Bohdaneč/UMA, točna/Černá u Bohdanče*)
- Řempe
- Sezemice, Počaply
- Staré Hradiště, Brozany
- Staré Hradiště, hostinec
- Staré Hradiště, Na Hledíku
- Staré Hradiště, ObÚ
- Trnová
- UMA, točna (*pouze směr Semtín*)

Obrázek E-2 – Zastávky na znamení: informační leták pro cestující s platností od 01. 07. 2019

Zdroj: (41)

PŘÍLOHA F – INSPIRACE Z JINÝCH PROVOZŮ

NĚMECKÉ DRÁŽĎANY (DRESDEN)

Německé zemské hlavní město Svobodného státu Sasko – Drážďany disponuje MHD, jejímž dominantním provozovatelem je „Drážďanský dopravní podnik, a. s.“ (orig. Dresdner Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft). Linky jsou integrovány do dopravního systému „Dopravní svaz Horního Labe“ (orig. Verkehrsverbund Oberelbe).

Všechny autobusové a tramvajové linky zde a v jejím okolí provozované zastávky obsluhují jako v českém režimu „na znamení“. Systém vyhledávání zastávek se na rozdíl od Pardubic liší. Probíhá pouze po odjezdu například: „Nächste Haltestelle Hauptbahnhof“ (příští zastávka Hlavní nádraží). Aby vozidlo bezpečně do zastávky dobrzdilo, po ohlášení, cestující, kteří chtějí vystupovat, tlačítko stisknou. Je-li vozidlo vybaveno zobrazovacím LCD panelem, zobrazí se nápis „WAGEN HÄLT“ (vůz zastaví). Při příjezdu k nástupní hraně se hlášení neozývá, ale dveře jsou řidičem otevřeny nebo uvolněny. Obrázek F-1 zobrazuje informativní nápis pro cestující „vůz zastaví“.



Obrázek F-1 – Tlačítka: Drážďany – Zobrazovací panel pro cestující

Zdroj: Autor

V západních zemích Evropy a systém drážďanské městské hromadné dopravy jím není výjimkou, umožňuje cestujícím nastupovat do vozu v průběhu doby čekání na pravidelný odjezd v konečné zastávce. Je tomu alespoň ve vybraných smyčkách, kterými jsou například:

1. Weixdorf, kolejová smyčka (orig. Weixdorf, Gleisschleife),
2. Kaditz, Rieglovo náměstí (orig. Kaditz, Riegelplatz),
3. Coschütz.

Opak těchto jmenovaných tramvajových smyček však činí tzv. „provozní zastavení“ či „provozní zastávka“ (orig. Betriebshaltestelle), kde při příjezdu hlášení vyzve cestující k výstupu slovy: „Endstation, wir bitten Sie aus zu steigen“. Nastává tomu tak příkladně ve smyčkách: Hellerau, Borová cesta (orig. Hellerau, Kiefernweg) a Pennrich (81).

Disponuje-li tramvajová smyčka na konečné více kolejemi pro jednu totožnou linku. Po příjezdu v pořadí druhé tramvaje či soupravy téže linky, po výstupu cestujících, dveře zůstávají zavřené.

Obrázek F-2 znázorňuje smyčku Weixdorf se dvěma kolejemi.



Obrázek F-2 – Tlačítka: Drážďany – Smyčka Weixdorf

Zdroj: Autor

Otevřené (v letních teplých měsících) nebo uvolněné (v chladných zimních měsících) dveře má pouze tramvaj, jež na svoji linku vyjede jako první. Lze uvést reálné čtyři příklady řešení situace ve smyčce „Weixdorf, kolejová smyčka“ (orig. Weixdorf, Gleisschleife):

1. První situace nastává, kdy na linku najíždí tramvajová souprava z vozovny:

V 05:50 přijede do Weixdorfu na vnější kolej 2. pořadí linky 7 a odjíždí v 06:18.

V 06:00 přijede do Weixdorfu na vnitřní kolej 1. pořadí linky 7 a odjíždí v 06:08.

Druhé pořadí po příjezdu v 05:50 a výstupu cestujících dveře uzavře. První pořadí v době obrátového času mezi 06:00-06:08 má dveře otevřené nebo uvolněné. Po odjezdu prvního pořadí v 06:08, druhé pořadí tramvaje umožňuje nástup cestujících.

2. Druhá situace nastává, pokud obrátový čas je nižší než interval linky a ve smyčce se nachází pouze jediná tramvaj či souprava:

V 10:00 přijede do Weixdorfu na libovolnou kolej 3. pořadí linky 7 a odjíždí v 10:08.

V 10:10 přijede do Weixdorfu na libovolnou kolej 4. pořadí linky 7 a odjíždí v 10:18.

Tramvaje od příjezdu až do odjezdu mají dveře otevřené nebo uvolněné.

3. Třetí situace představuje delší obrátový čas ku intervalu linky a ve smyčce se sejdou vždy dvě pořadí:

Ve 14:00 přijede do Weixdorfu na vnější kolej 6. pořadí linky 7 a odjíždí ve 14:18.

Ve 14:10 přijede do Weixdorfu na vnitřní kolej 7. pořadí linky 7 a odjíždí ve 14:28.

Ve 14:20 přijede do Weixdorfu na vnější kolej 8. pořadí linky 7 a odjíždí ve 14:38.

Ve 14:30 přijede do Weixdorfu na vnitřní kolej 9. pořadí linky 7 a odjíždí ve 14:48.

Šesté pořadí má dveře otevřené nebo uvolněné po odjezdu pátého pořadí ve 14:08.

Sedmé pořadí má dveře otevřené nebo uvolněné po odjezdu šestého pořadí ve 14:18.

Osmé pořadí má otevřené nebo uvolněné po odjezdu sedmého pořadí ve 14:28.

4. Poslední situace je opačnou situací první možnosti, kdy jedno pořadí linky zatahuje do vozovny z důvodu prodloužení intervalu z 10 minut na více (11. pořadí):

V 18:00 přijede do Weixdorfu na vnější kolej 10. pořadí linky 7 a odjíždí v 18:18.

V 18:10 přijede do Weixdorfu na vnitřní kolej 11. pořadí linky 7 a odjíždí v 18:08.

Desáté pořadí po příjezdu a následném výstupu cestujících dveře zavírá a otevírá či uvolňuje je až v 18:08 po odjezdu jedenáctého pořadí do vozovny.

Tramvaj: ČKD Praha Tatra T4C-MT

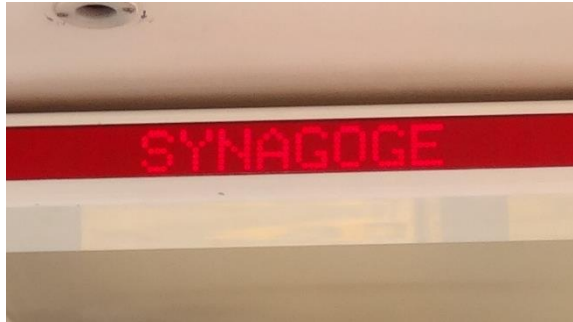

Vlečný vůz: ČKD Praha Tatra TB4D

Tehdejší Československo proslavila výroba tramvají dnes již zaniklou společností ČKD Praha v závodě Tatra Smíchov typu T4, jež byly vyráběny sériově podle požadavků Německé demokratické republiky. Jedním takovým požadavkem byl i rozdílný rozchod kolejí, jelikož zdejší tramvajová síť nedisponuje rozchodem 1 435 mm, nýbrž o 15 mm širším, a to 1 450 mm. Aby vozy směly být provozovány nadále, byla vyžadována jejich modernizace. Příkladně je možné uvést dosazení tyristorové výzbroje či vybavení digitálními zobrazovači, respektive transparenty v interiéru a exteriéru. Tlačítka pro umožnění otevírání dveří byly vybaveny již z výroby.

Tramvaje tohoto typu nedisponují LCD panelem, příkladně zobrazující nápis „WAGEN HÄLT“ (vůz zastaví), nýbrž jednořádkovým transparentem zobrazujícím text pomocí diod. Jelikož jednořádkový transparent nemá kapacitu mnoha písmen či znaků a může být pro osoby s nedobrym zrakem méně čitelný. Nápis o zastavení je zobrazován za názvem zastávky symbolem hvězdičky.

Tabulka F-1 představuje rozdíly ve zobrazování nácestných zastávek.

Tabulka F-1 – Inspirace: Drážďany – Tramvaj: ČKD Praha Tatra T4C-MT – zastávky

Zobrazení následující zastávky „Synagoge“ (Synagoga) na transparentu před stisknutím tlačítka pro otevření dveří.	Zobrazení následující zastávky „Carolaplatz“ (Karolínské náměstí) na transparentu po stisknutí tlačítka pro otevření dveří.
	

Zdroj: Autor

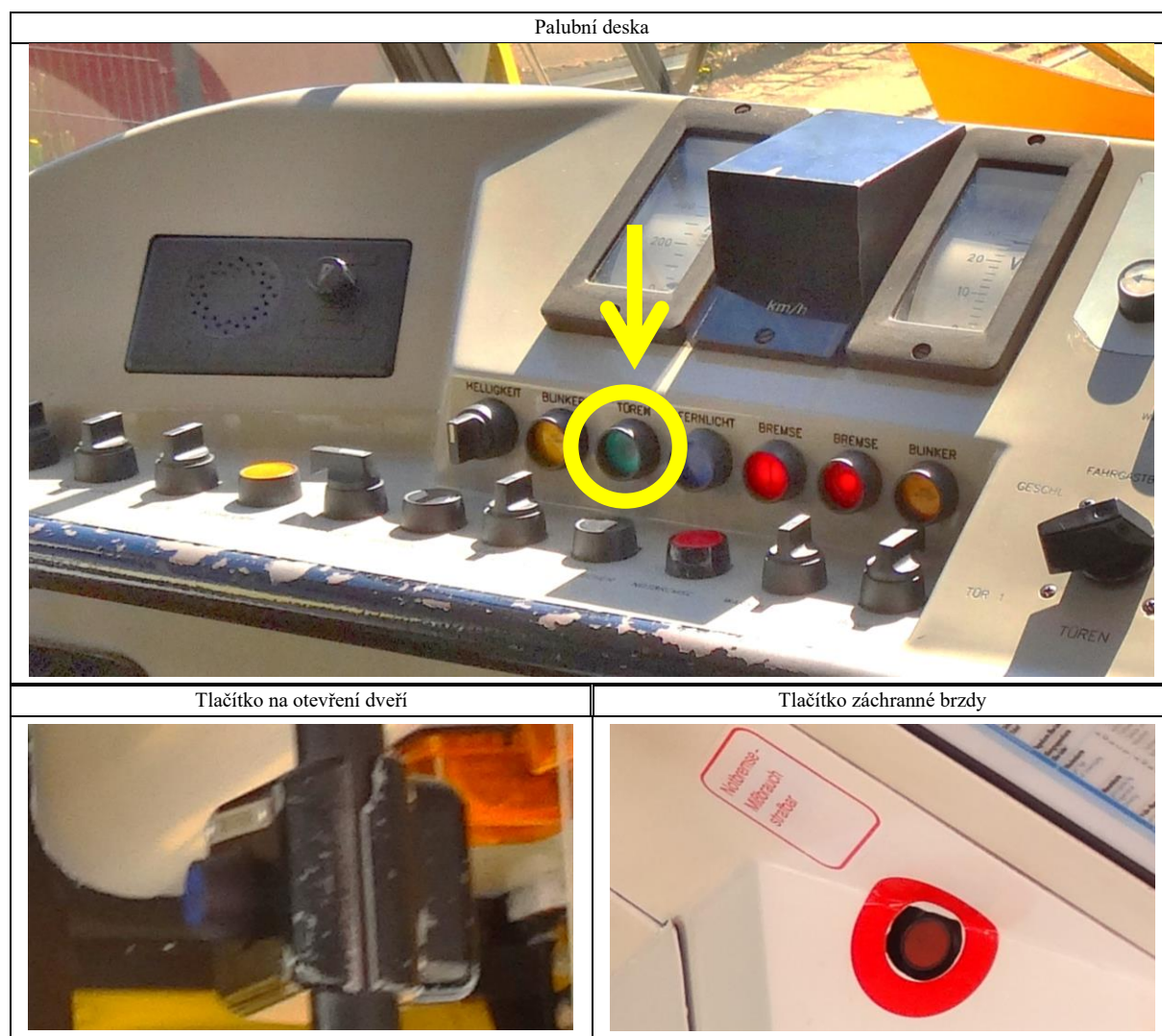
Rovněž na zmiňovaných vnitřních transparentech právě z důvodu kapacity případných zobrazovaných znaků není viditelné značení linky. To cestující naleznou na bočním transparentu u prvních dveří na vyměnitelných plastických tabulích.

Tramvaje jsou u každých dveří vybaveny záchrannou brzdou a jak již bylo zmíněno, jejich vybavení disponuje tlačítky na otevírání dveří. Oproti vídeňským tramvajím výrobce Simmering-Graz-Pauker typu E1 se dveře automaticky v závislosti na čidle v jejich oblasti nezavírají.

Po obslužení zastávky a stisku příslušného tlačítka řidičem, umístěného na palubní desce, se ozve signalizace a dveře v tramvaji, posléze celé tramvajové soupravy, složené v Drážďanech zpravidla ze dvou až tří vozů, se zavřou.

Tabulka F-2 představuje konkrétní zobrazení kontrolky na palubní desce, které informuje řidiče o žádosti cestujících pro zastavení a obslužení následující zastávky.

Tabulka F-2 – Inspirace: Drážďany – Tramvaj: ČKD Praha Tatra T4C-MT – dveře



Zdroj: Autor

Tramvaj: Bombardier Transportation NGT D12DD

Úspěšné československé tramvaje T4C-MT si Němci oblíbili, avšak po modernizaci v devadesátých letech dvacátého století bylo třeba přizpůsobit městskou hromadnou dopravu především pro imobilní cestující (například na vozíku) a osoby s omezenou schopností pohybu, aby byla konkurenceschopná vůči narůstající a sílící individuální automobilové dopravě.

Tramvaj typu Bombardier NGT D12DD, značí:

- nízkopodlažní (N – Niederflur),
- článkovou (G – Gelenk),
- tramvaj (T – Triebwagen),
- o 12 dvojkolích (D – Drehgestell),
- přizpůsobenou drážďanskému (DD) provozu (rozchod 1 450 mm rozchod).

Obrázek F-3 představuje vybavení této tramvaje exteriéru tlačítka „DVEŘE“ (v kroužku) a „INVALIDNÍ VOZÍK“ (ve čtverečku).



Obrázek F-3 – Inspirace: Drážďany – Tramvaj – Bombardier NGT D12DD

Zdroj: Autor

Zařazením tohoto typu do provozu bylo umožněno postupně vyřazovat právě československé vozy. Oproti Tatrám jsou vybaveny větším počtem tlačítek „STOP“, s tzv. „detekcí“ nejbližších dveří. Po uvedení dveří do režimu „uvolnění“ se v zastávce otevrou. Jelikož disponují čidlem v jejich prostoru, tudíž není-li zaznamenán pohyb cestujících, dveře se samy zavřou. Před samotným rozjezdem tramvaje ze zastávky musí řidič stisknout tlačítko, neumožňující opětovné otevření dveří.

Právě zmiňovaným automatickým zavíráním dveří nezávisle na řidiči. v režimu „uvolnění“ je v zimě je tak udržován teplotní komfort, a naopak v letních měsících řidiči v zastávkách otevírají všechny dveře, protože tramvaje nedisponují klimatizací interiéru.

Není tedy pochyb, že tyto typy tramvají hodně napomohly zkvalitnění dopravy v saských Drážďanech, omladily vozový park a perfektně nahradily čs. tramvaje typu Tatra T4. V současnosti již tento doposud nejnovější typ tramvaje bude nahrazován nástupci označovanými jako NGT DXDD, přičemž počet dvojkolí bude značeno římskými číslicemi a přinesou zajisté nové prvky, jako jsou např. barevně proměnlivé LED pásy na hranách dveří.

Obrázek F-4 představuje řešení tlačítek v nízkopodlažní části, tlačítka „STOP“ (v kroužku). Čtvereček s šipkou označuje komunikátor mezi řidičem a cestujícím vzdáleně.



Obrázek F-4 – Inspirace: Drážďany – Tramvaj – Bombardier NGT D12DD

Zdroj: Autor

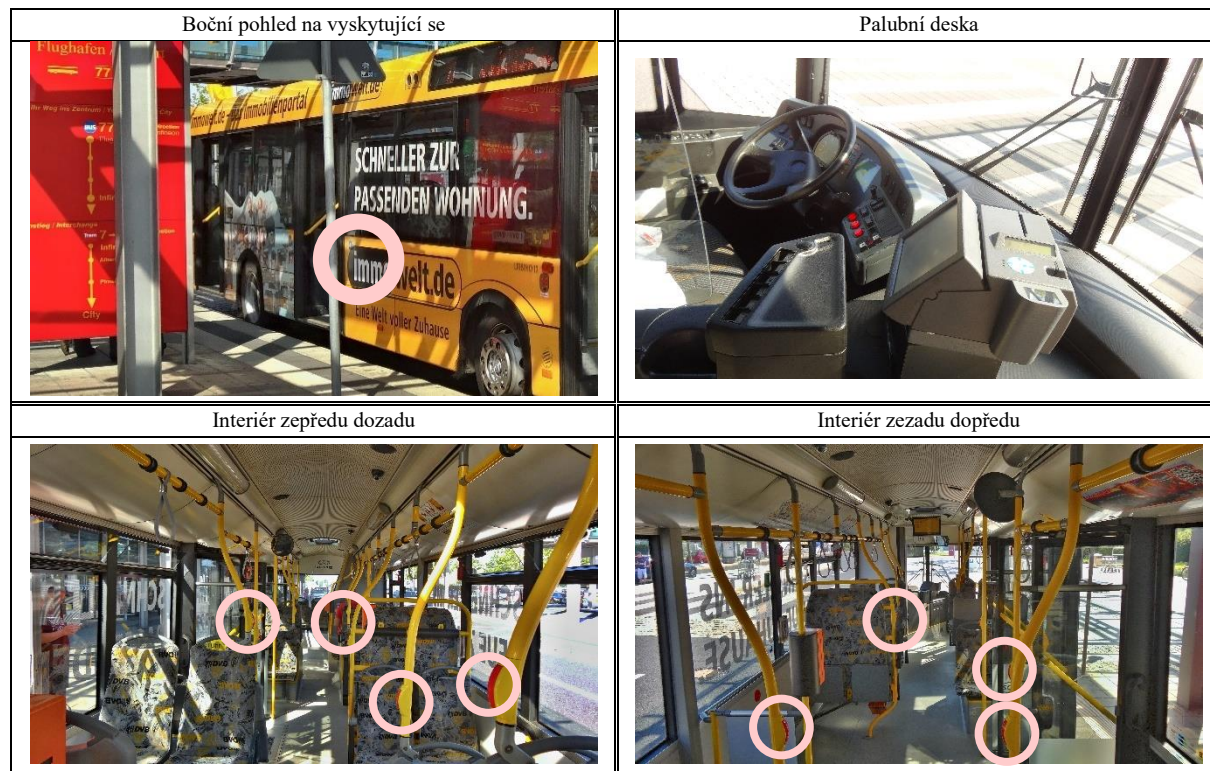
Autobus: Solaris Urbino 12

Polská firma Solaris Bus & Coach S. A. vyrábějící autobusy, trolejbusy a tramvaje se sídlem nedaleko Poznaně má v Drážďanech zastoupení svých výrobků různých typů. Jako příklad lze uvést typ Urbino v délce dvanácti metrů. Vozidla byla vyrobena v roce 2005. Jsou mimo jiné vybaveny kamerovým systémem interiéru cestujících. Vozy však v interiéru mimo tlačítek „STOP“ a „INVALIDNÍ VOZÍK“ jinými druhy nedisponují. Tlačítko „STOP“ je dostupné prakticky z každého místa určené pro sedící cestující. Exteriér je vybaven pouze u druhých dveří tlačítkem „INVALIDNÍ VOZÍK“.

Jedná se o jednoho zástupce z flotily typů vozů, který je nasazován na linky pravidelného provozu a společně není vybaven tlačítky SPODC. Tedy konkrétně tlačítka umožňující otevření jedné konkrétní dveře cestujícími. U těchto vybraných vozů dveře otevírá řidič, protože palubní deska disponuje jedním tlačítkem na jedny dveře.

Tabulka F-3 znázorňuje jednotlivé prvky autobusu Solaris Urbino 12.

Tabulka F-3 – Inspirace: Drážďany – Autobus: Solaris Urbino 12



Zdroj: Autor

RAKOUSKÝ LINEC (LINZ)

Hlavní město spolkové země Horní Rakousy je Linec. Žije zde více než 200 tisíc obyvatel. Městská hromadná doprava je zde zajišťována společností „Linecké linky, s. r. o.“ (orig. Linz Linien GmbH), jež lze považovat za dceřinou společnost městského holdingu „Linec, a. s.“ (orig. Linz AG) vlastněná jediným akcionářem, a tím je město Linec.

Nosným prvkem linecké dopravy je tramvajový subsystém, jež doplňují trolejbusové a autobusové linky. Všechny zastávky linecké MHD jsou obsluhovány v režimu „na znamení“, přičemž jsou projížděny se sníženou rychlostí. Za jedinou výjimku lze teoreticky uvažovat zastávku „Hlavní nádraží“ (orig. Hauptbahnhof), kde tramvaje zastavují vždy. Důvodem však není její umístění do podzemí, jelikož zastávky „Unijní křižovatka“ (orig. Unionkreuzung) a „Kostel Nejsvětějšího Srdce Páně“ (orig. Herz-Jesu-Kirche) jsou umístěny pod povrch vozovky rovněž. Zde se jedná o přestupní uzel mezi více druhy dopravních subsystémů.

Obrázek F-5 představuje zmiňovanou zastávku Hlavní nádraží situovanou do podzemí tamního přestupního uzlu.



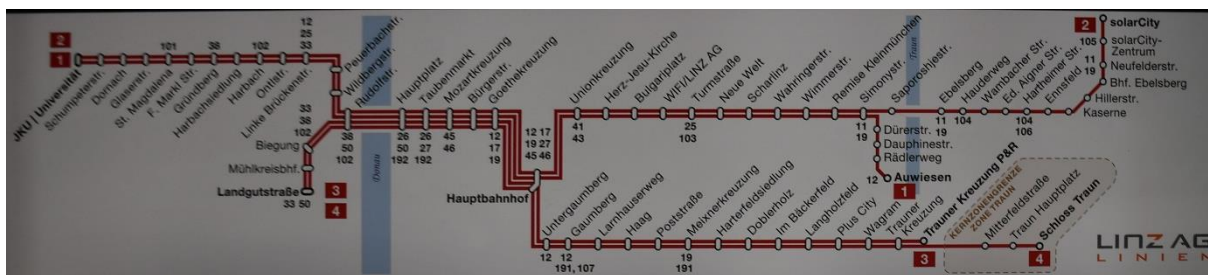
Obrázek C-15 – Inspirace: Linec – Hlavní nádraží

Zdroj: Autor

Zdejší městská doprava je začleněna do integrovaného dopravního systému „Hornorakouský dopravní svaz“ (orig. Oberösterreich Verkehrsverbund). Výjimku z integrace zde tvoří speciální tramvajová linka č. 50 spojující Hlavní náměstí (orig. Hauptplatz) s Pöstlingbergem, kde se nachází poutní kostel a krásné vyhlídkové místo na město Linec. Tato linka má odlišný tarif a současně jsou zastávky obsluhovány samozřejmě v režimu „na znamení“. Nástupiště na této lince se nachází jak vpravo, tak i vlevo ve směru jízdy.

Všechny vozy jsou vybaveny tlačítky „STOP“ včetně detekce nejbližších dveří. Podobně jako v Drážďanech vyhlásování zastávky probíhá pouze po odjezdu ze zastávky. Například na tramvajové lince 3 ve směru z centra se ozve: „Nächster Halt Rudolfstraße, Neues Rathaus, Ars Electronica Center, umsteigen zu den Linien 38, 102 und der Pöstlingbergbahn“ (ve volném překladu: příští zastavení Rudolfova ulice, Nová radnice, Muzeum budoucnosti, přestup na linky 38, 102 a na Pöstlingberskou dráhu). Pokud daná linka (například 38) v okamžiku průjezdu nejede nebo linky jedou stejným směrem, přestup vyhlášován není. Hlášení k této problematice je důležité, poněvadž v krátkých zastávkových úsecích musí být odhlášené, jelikož může někdo dodatečně tlačítko stisknout. Při stisknutí jediného tlačítka ve vozidle se na LCD panelu, mimo obligátní informace o lince, následujících zastávkách, cílové zastávce a nejnovějších zprávách, důrazně znázorní text: „WAGEN HÄLT“ (vůz zastaví). Cestující sedící v jiné části vozu mohou tlačítko stisknout před zastávkou či krátce po zastavení. Prakticky do doby, než se první otevřené dveře zavřou, pokud není čidlem zaznamenán pohyb v prostoru dveří. Tedy mezi vozidlem a nástupištěm. Tlačítko v místě stisknutí a okolní tlačítka detekující totožné konkrétní dveře blikají do doby otevření dveří. Dveře vždy zavírá řidič.

Obrázek F-6 vyobrazuje síť tramvají s přestupními návaznostmi na další linky. Je tak možné před výstupem a stiskem tlačítka zkontrolovat, zda hlášení přestupů bylo správné.



Obrázek F-6 – Inspirace: Linec – Přestupní návaznosti

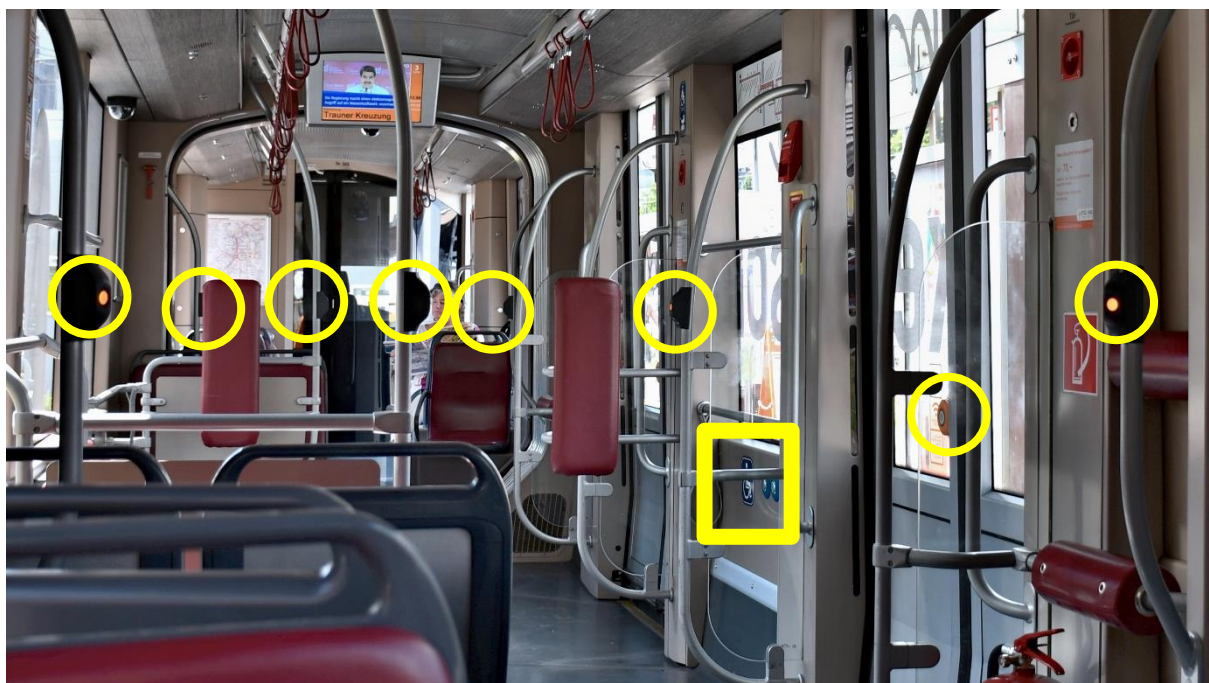
Zdroj: Autor

Tramvaj: Bombardier Transportation Flexity Outlook 2

Nejnovějšími tramvajemi provozované na linecké síti jsou sedmičláňková vozidla vyráběná společností Bombardier Transportation označované „Flexity Outlook 2“, jež jsou plně nízkopodlažní a zároveň bezbariérové. Druhý, čtvrtý a šestý článek disponuje dvěma dvojicemi dveří složené ze dvou „křídel“. Druhý článek je určen především pro imobilní cestující na invalidním vozíku, jelikož v pořadí ve třetích dveřích je umístěna sklápěcí plošina. Zbylé dva vyjmenované články jsou určeny pro cestující s dětským kočárkem či jízdním kolem. V prvním a v posledním článku vozu se nachází jedny „jednokřídlové“ dveře, čili průchod je užší, což v případě prvních dveří není na škodu, protože umožňuje tak rychlou asistenci řidiče při nástupu či výstupu například nevidomého cestujícího.

V blízkosti každého páru sedadel se vyskytuje nejméně jedno tlačítko „STOP“, sloužící k žádosti o zastavení v následující zastávce, po jehož stisknutí bliká do doby otevření dveří. Mimo tlačítek „STOP“ je u všech dveří i záchranná brzda („Notbremse Alarm“).

Obrázek F-7 představuje žlutými kroužky tlačítko „STOP“ detekující nejbližší dveře a čtverečkem tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ ve druhém článku tramvaje.



Obrázek F-7 – Inspirace: Linec – Tramvaj: Bombardier Flexity Outlook 2 – dveře, vozík

Zdroj: Autor

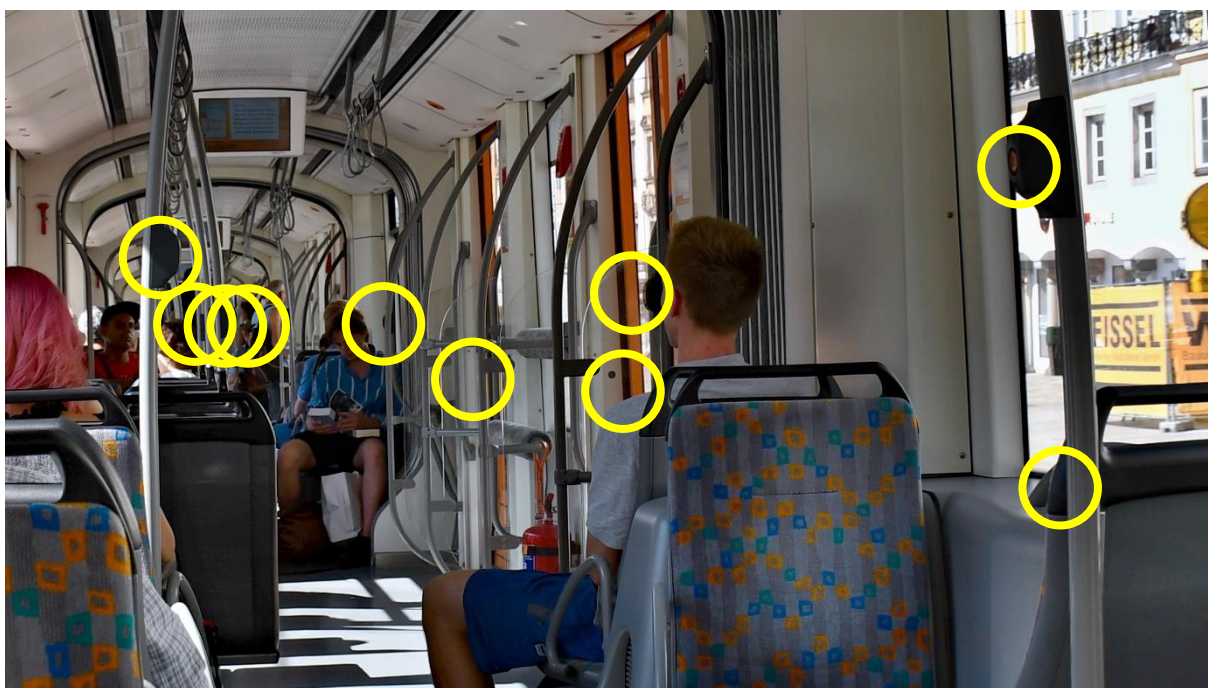
Tramvaj: Bombarider Transportation Cityrunner

Starší typy tramvají byly též vyrobeny společností Bombardier Transportation. Cityrunnery disponují velmi podobným rozložením interiéru jako nástupce Flexity Outlook 2.

Pro cestující s dětskými kočárky či s jízdním kolem je v mezidveřním prostoru vyhrazeno místo ve čtvrtém a šestém článku. Cestující na invalidním vozíku naleznou ve druhém článku určenou plochu pro jejich bezpečnou přepravu. Rovněž obě dveře v exteriéru jsou vybaveny nejen tlačítky určené k otevření dveří, ale i „INVALIDNÍ VOZÍK“, informující řidiče o případném nástupu cestujícího s tímto handicapem. Tlačítko je umístěné níže, oproti tlačítku „DVEŘE“, aby na něj imobilní cestující bez problémů dosáhli. Interiér rovněž tímto typem tlačítka disponuje. Pokud je třeba využít sklápěcí plošiny, umístěná je ve třetích dveřích.

První a poslední dveře jsou jen jednokřídlé. Z prvních dveří je možné řidičem v případě potřeby nabídnout asistenci nevidomému cestujícímu a umožnit cestování bezpečně.

Obrázek F-8 zachycující interiér ze sedmého článku tramvaje, přibližuje pomocí kroužků rozmístění tlačítek sloužících k otevření dveří.



Obrázek F-8 – Inspirace: Linec – Tramvaj: Bombarider Cityrunner – dveře, stop

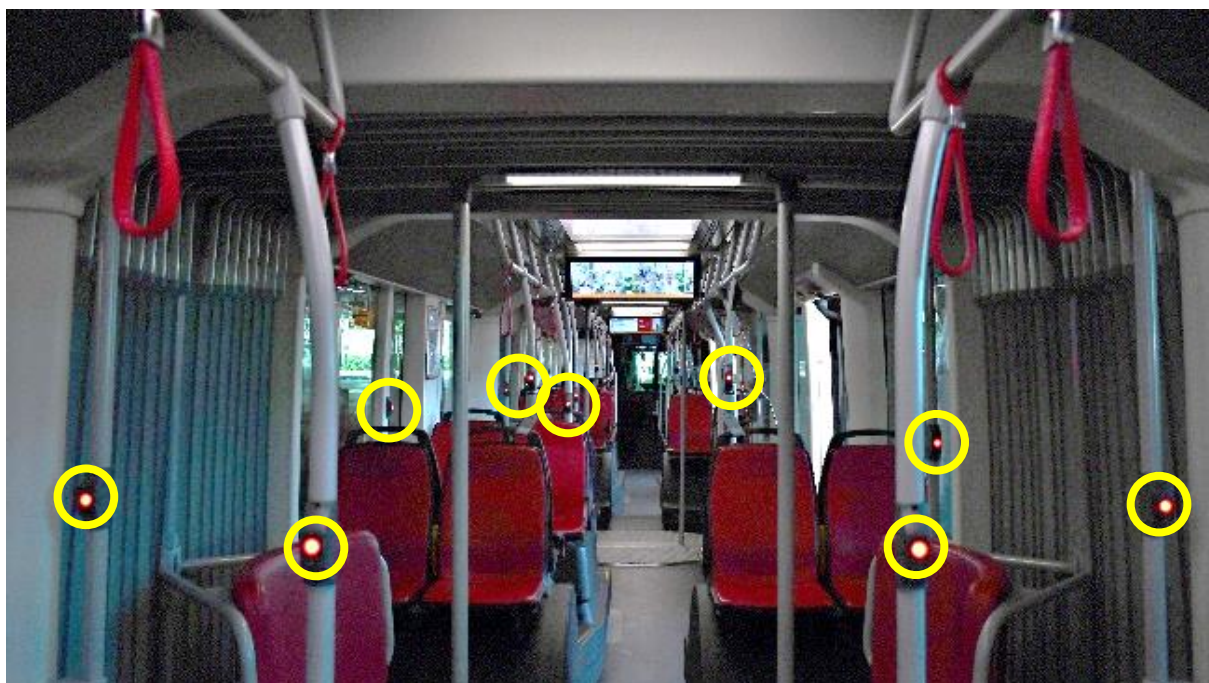
Zdroj: Autor

Trolejbus: Van Hool EXQUI.CITY 24T

V současné době jediným provozovaným typem trolejbusů v hornorakouském Linci je Van Hool belgického výrobce. Jedná se o typ označovaný jako „Exqui.City 24 trolley“. Z označení je patrné, že délka tříčlánkového trolejbusu činí prakticky čtyřiadvacet metrů. Kapacita trolejbusu nabízí celkem tři místa pro dětské kočárky a umožňuje v interiéru současně přepravovat dva invalidní vozíky. S dětskými kočárky lze prakticky nastoupit každými dveřmi širokými 1 350 mm, v jejich blízkosti se nachází pro ně vyhrazené místo (82).

Společnost „Linecké linky“ jsou v koloritu kombinací barev oranžové a šedé, proto tak je vybaven i interiér a tlačítka sloužící k zastavení vozidla v režimu „na znamení“. Exteriér nabízí tlačítka oranžového obvodového zbarvení pro otevření dveří. První a druhé dveře jsou doplněna tlačítka „INVALIDNÍ VOZÍK“ modrým podbarvením obvodu. Poslední dveře, jež jsou určeny rovněž cestujícím s dětskými kočárky disponují nejen tlačítkem pro otevření dveří, nýbrž i tlačítkem žluté barvy obvodu se symbolem dětského kočárku.

Obrázek F-9 znázorňuje hojné vybavení tlačítka „STOP“ z třetího článku interiéru.



Obrázek F-9 – Inspirace: Linec – Trolejbus: Van Hool EXQUI.CITY 24T – dveře, stop

Zdroj: Autor

Interiér mezi prvními a druhými dveřmi je uspořádán především pro cestující na invalidním vozíku, ale mohou zde využít k nástupu či výstupu cestující s dětským kočárkem. Plošinou oproti mnohým vozům jiných výrobců disponují první dveře. Při případné pomoci, respektive asistenci řidičem cestujícímu na invalidním vozíku, je možné na trase linek ušetřit nějakou dobu přesunu řidiče k plošině a zpět.

Jelikož tento typ trolejbusu má umístěnou kabinu řidiče na přední nápravě uprostřed, nedisponuje tento vůz dostatečným předním převisem vozidla. Z tohoto hlediska lze polemizovat, kterou vlastnost tohoto vozu hodnotit kladně. Důležité však je, aby vůz zastavil pokud možno co nejlépe u nástupní hrany zastávky, pro umožnění bezpečného nástupu či výstupu cestujícího ať za využití sklopné plošiny či nikoliv a nemusí se jednat o cestujícího na invalidním vozíku.

Obrázek F-10 znázorňuje prostor mezi druhými a prvními dveřmi, kde se vyskytuje prostor vyhrazený pro cestující na vozíku. V kroužku je zachyceno umístění dvou tlačítek „INVALIDNÍ VOZÍK“. Je možné se domnívat, že tlačítko umístěné blíže k předním dveřím aktivuje první dveře, naopak druhé tlačítko detekuje dveře druhé.



Obrázek F-10 – Inspirace: Linec – Trolejbus: Van Hool EXQUI.CITY 24T – vozík

Zdroj: Autor

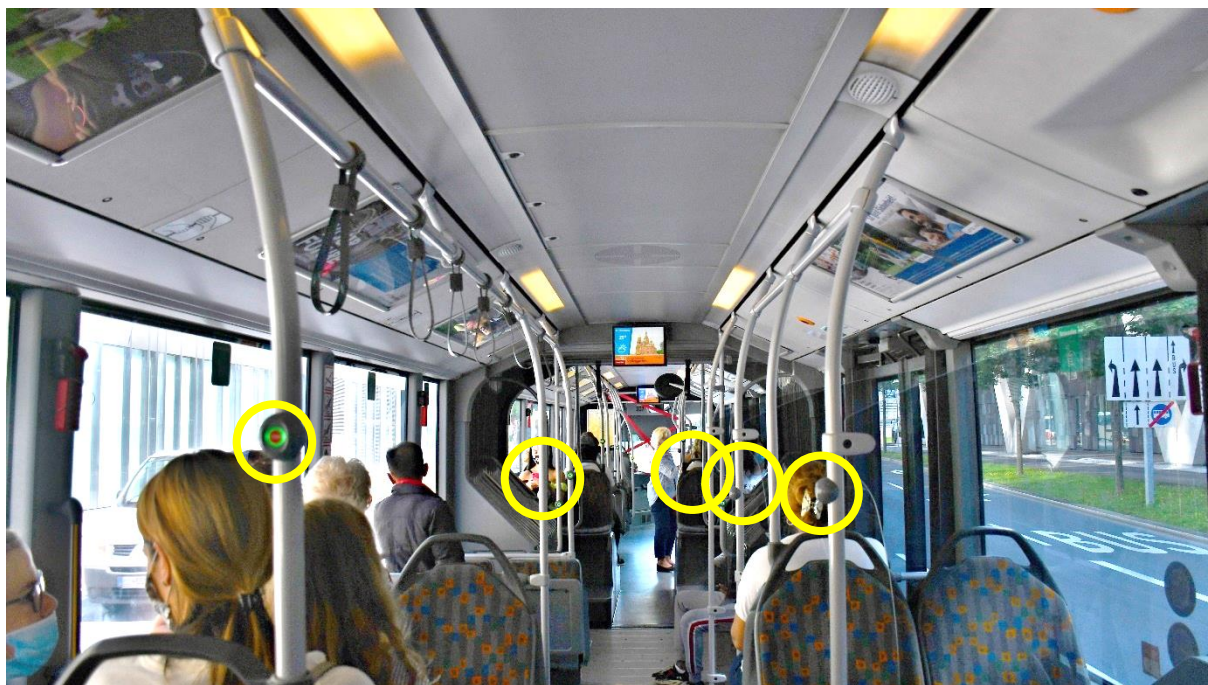
Autobus: Mercedes-Benz O530 Citaro G CNG II

Mercedes-Benz Citaro svého času byl jediným zástupcem kloubové verze autobusu provozované na linkách městské hromadné dopravy v Linci. V současnosti po nákupu autobusů od společnosti MAN SE je Mercedes-Benz Citaro starším typem, jenž disponuje velkým prostorem u předních dveří. Naopak právě MANy i vlivem pandemie v roce 2019 byly vybaveny tzv. „velkou kabinou“ řidiče, kde došlo k oddělení prostoru předních dveří na dvě části. Pravé křídlo prvních dveří je vyhrazeno pouze pro řidiče, přičemž druhé je určeno cestujícím.

Autobus disponuje ve druhých dveřích plošinou pro nástup či výstup cestujícího na invalidním vozíku. Interiér v této části je vybaven tlačítkem „INVALIDNÍ VOZÍK“. Oblast třetích dveří za dělicím kloubem disponuje prostorem pro cestující s kočárkem.

Obdobně jako předchozí vozy každé tlačítko „STOP“ po stisknutí bliká a společně je vybaveno detekcí nejbližších dveří.

Obrázek F-11 představuje výskyt tlačítek „STOP“ včetně detekce nejbližších dveří.



Obrázek F-11 – Inspirace: Linec – Autobus: Mercedes-Benz O530 Citaro G CNG II

Zdroj: Autor

RAKOUSKÝ SOLNOHRAD (SALZBURG)

Pro inspiraci problematicky užívání tlačítek k otevření dveří cestujícími v zastávkách může posloužit i město narození nadaného skladatele Wolfganga Amadea Mozarta. Město Solnohrad či v některých literárních pramenech počestěného na Salcburk.

Krajské město, reálně však hlavní město spolkové země Solnohradsko (Salcbursko), (orig. Land Salzburg) jež návštěvníky primárně fascinuje nádhernou a bohatou přírodou, ale i kopcovitým terénem, využívá k zajištění městské dopravy vynález Wernera von Siemense – trolejbusy, tedy trolejbusový subsystém. Denně je zde ve školním roce pracovních dnů vypraveno městskou společností Solnohrad, a. s. (orig. Salzburg AG) nad stovku trolejbusů. Tato městská společnost je zároveň vlastníkem dceřiné „Solnohradské lokální dráhy“ (orig. Salzburg Lokalbahnen), pod kterou trolejbusový subsystém spadá. Zastřešuje provoz linek S1 a S11 „městské železnice“, označované jako „S-Bahn“, pojmenované v duchu rychlé (orig. schnell), městské (orig. Stadt), železnice (orig. Bahn), ale i kolejovou lanovou dráhu na pevnost Hohensalzburg.

Obrázek F-12 představuje solnohradský trolejbus s panoramatem na Hohensalzburg.



Obrázek F-12 – Tlačítka: Solnohrad – Trolejbus: Solaris Trollino 18AC MS

Zdroj: Autor

Příčemž městské autobusy, vlastněné společností „Albus Solnohradský dopravní podnik, s. r. o.“ (orig. Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH), nespádající zcela pod Solnohradskou společnost, zde plní funkci doplňkových linek do míst, kde se nevyskytuje velká poptávka cestujících. Pro sjednocení dopravy v jeden celek jako takové, co do kvality, vybavení vozů, parametrů a trasování linek zastřešuje „Solnohradský dopravní svaz“ (orig. Salzburger Verkehrsverbund).

Oproti jiným rakouským městům provozující městskou hromadnou dopravu jako je například Linec (orig. Linz) či Štýrský Hradec (orig. Graz) vyhlášení zastávek je zde dvojjazyčné. Nejdříve v němčině a poté anglicky. Pro uvedení příkladu poslouží linka 4, jedoucí z obce Mayrwies přes centrum Solnohradu směrem na Liefering, kde se ozve hlášení příští zastávky: „Mayrwies Ortsmitte, umsteigemöglichkeit zu den Linien Regionalverkehr. Change here for the lines regional bus services.“ (Ve volném překladu: Mayrwies, střed; možnost přestupu na linky regionální autobusové dopravy.) Odhlášení další zastávky pokračuje následovně: „Tarifzongrenze. Fare Zone Limit.“ („Hranice tarifní zóny“).

Dalším příkladem hlášení lze na této lince uvést přestup na železniční linky S-Bahnu: „Gningl S-Bahn. Umsteigemöglichkeit zu den Linien 10 und S3. Change here for the lines 10 and suburbantrain line S3.“, což ve volném překladu znamená: „Gningl, Městská železnice. Možnost přestupu na linky 10 a S3“ (případně Městská železniční linka 3). Obdobně jako přestupy na městskou železnici jsou zde ve hlášení uváděny i konkrétní meziměstské autobusové linky, obsluhující i městské části Solnohradu nebo oznámení, že poblíž zastávky se nachází parkoviště P+R nebo zastávka leží v historické části města.

Na základě osobní zkušenosti Autora lze považovat výtečné chování řidičů s prozákaznickým přístupem. V nepracovních dnech linka 2 jedoucí z obce Walsersfeld do centra umožňuje přípoj ve své třetí zastávce „Himmelreich, Designerské outletové centrum“ (orig. Himmelreich, Designer Outlet center) na linku 10. Jelikož první jmenovaná pokračuje směrem na severovýchod, přičemž „desítka“ na jihovýchod. Takto vytvořené přestupní návaznosti však mají za příčinu, že jedou dva trolejbusy společně následující tři zastávkové úseky a 20 minut, což je doba intervalu mezi spoji, nejede nic. Autor se nacházel nedaleko zastávky „ulice Ropušího pole“ (orig. Krönbenfeldstraße), ozval se klakson jedoucího trolejbusu a gestikulující řidič nabízel zastavení v zastávce pro pokračování ve směru do centra, jelikož si byl vědom nejen vzdálenosti Autora od zastávky obsluhované v režimu „na znamení“, ale i skutečnosti, že úsekem delší dobu nic nepojede.

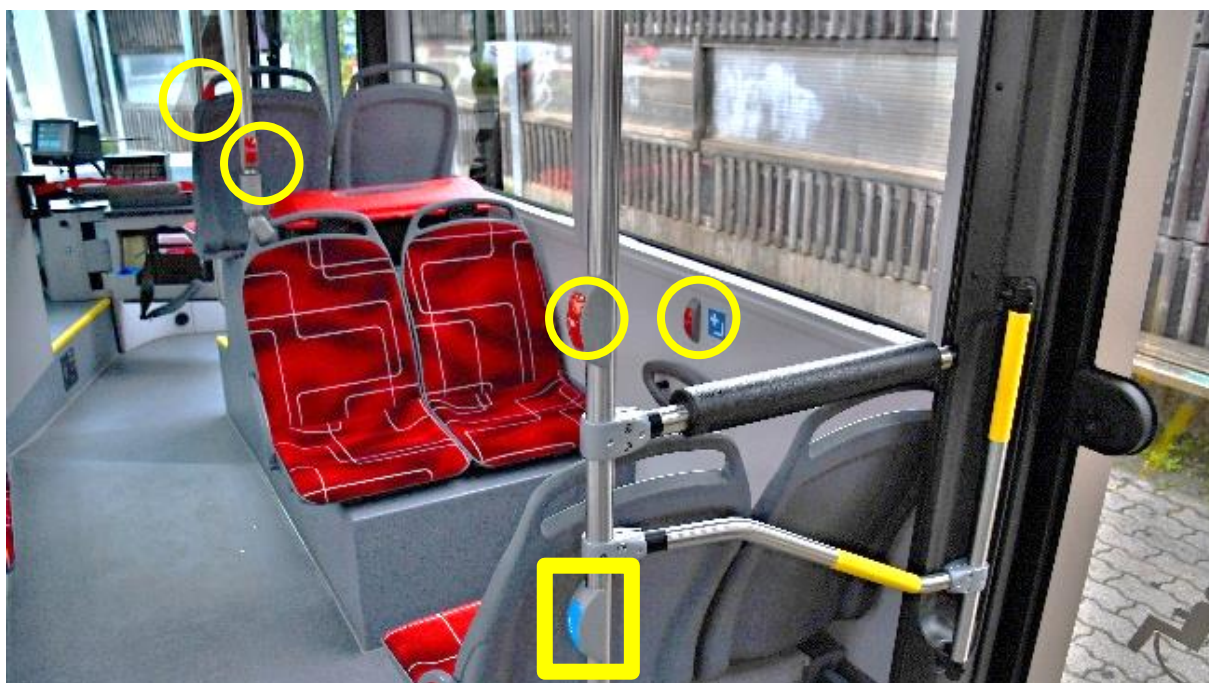
Trolejbus: Hess BGT-N-1D

Nejnovější a společně poslední dodávané trolejbusy do Solnohradu jsou vyráběny ve Švýcarské konfederaci ve společnosti Hess. Jedná se o typ „BGT-N-1D“, označující v němčině „B“ – Bus (autobus); „G“ – Gelenk (kloub); „T“ – Trolley (trolejbus); „N“ – Niederflur (nízkopodlažní); „1“ – počet hnaných náprav.

Trolejbusy jsou vybaveny bateriemi, umožňující jízdu mimo trolejové vedení. Baterie, jež jsou dobíjeny průběžně z trolejového vedení, jsou využívány mimo linky č. 5, kde svůj potenciál naplňují, dále především při dopravních komplikacích a objíždkách.

Standardem je vybavení tlačítka „STOP“ umístěné v celém interiéru a tudíž je dostupné prakticky kdekoli. V oblasti druhých dveří, jak v interiéru, tak exteriéru disponují tlačítka „INVALIDNÍ VOZÍK“. Jelikož právě zde se nachází na straně oken prostor pro kočárky nebo invalidní vozíky, je samozřejmé vybavení těchto druhých dveří sklápěcí plošinou, umožňující nástup či výstup cestujících na invalidních vozících.

Obrázek F-13 zachycuje oblast mezi druhými a prvními dveřmi vybavené tlačítka „STOP“ (v kroužcích) a „INVALIDNÍ VOZÍK“ (ve čtverečku).



Obrázek F-13 – Inspirace: Solnohrad – Trolejbus: Hess BGT-N 1D – druhé dveře

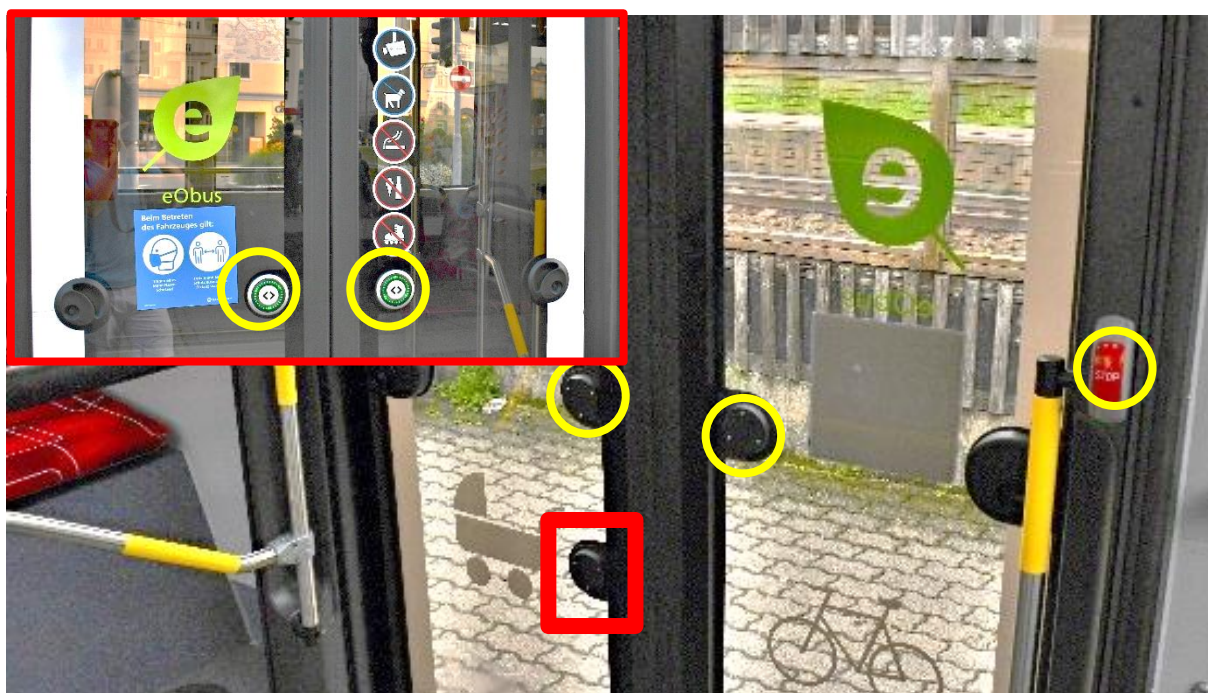
Zdroj: Autor

Okolí Solnohradu, jelikož v okrajových částech disponuje kopcovitým terénem, v trolejbusech v posledních čtvrtých dveřích je nejen u zde popisovaného Hessu, ale i u dalších provozovaných typů, jako jsou Solaris Trollino, VanHool 300T či Gräf & Stift NGT 2014 M16,5 vyhrazený prostor pro přepravu především jízdních kol a jejich ekvivalentů jakými jsou koloběžky, odrážedla nebo taktéž dětské kočárky.

Zdejší prostor trolejbusu je mimo tlačítek „STOP“ s detekcí nejbližších dveří vybaven tlačítkem „KOČÁREK“, signalizující řidiči informaci o požadovaný výstup z vozidla, jež bude z hlediska doby trvat poměrně déle pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu.

Protože i v Solnohradu jsou všechny zastávky obsluhované v režimu „na znamení“, dveře jsou tedy v zastávkách „uvolněny“, kdy po stisku příslušného tlačítka „STOP“ a posléze i po zastavení vozidla dojde k otevření jedné nebo dvou konkrétních dveří, které jsou vybaveny čidlem pohybu. Tudíž, nebude-li zde zaznamenán pohyb vystupujícího či nastupujícího cestujícího, dveře jsou automaticky zavřeny nezávisle na řidiči. Před odjezdem je nutno stisknout tlačítko, jež zruší režim „uvolnění“, aby byly dveře během jízdy blokovány.

Obrázek F-14 představuje vpravo nahoře pohled na dveře z exteriéru a následně i zbývající část zachycuje interiér a vybavení tlačítka „STOP“ a „KOČÁREK“ v oblasti dveří.



Obrázek F-14 – Inspirace: Solnohrad – Trolejbus: Hess BGT-N 1D – třetí a čtvrté dveře

Zdroj: Autor

Trolejbus: Solaris Trollino 18AC MetroStyle (MS)

Početně nejvíce zastoupeným typem vozidel v Solnohradu je zástupce polské firmy Solaris Trollino, dodávaný s výzbrojí české firmy Cegelec, a. s. Tyto trolejbusy lze rozdělit do dvou provedení. Prvním jsou Solaris Trollino 18 AC a druhým Solaris Trollino 18 AC v provedení „Metrostyle“, který bude přiblížen detailněji.

Obdobně jako nejnovější Hessy trolejbus disponuje ve druhých dveřích sklopnou plošinou určenou osobám na vozíku. O jejich nástupu je nutné řidiče informovat stisknutím tlačítka „INVALIDNÍ VOZÍK“, kterýmž bude řidič informován na palubní desce o požadovaném nástupu cestujícího s tímto handicapem.

Dveře jsou vybaveny i dvěma tlačítky „STOP“ umístěné přímo na nich, jelikož dveře jsou otvírány směrem ven. Pokud se cestující na invalidním vozíku potřebuje při nástupu chytit mandel umístěných ve dveřním prostoru, může se o ně pevně opřít, a nepoškodit tak dveřní mechanismus, jako v případě dveří otevíraných „dovnitř“.

Obrázek F-15 zachycuje detail druhých dveří Solarisu Trollino 18 AC. Kroužek zachycuje tlačítko „DVEŘE“ a čtvereček „INVALIDNÍ VOZÍK“.



Obrázek F-15 – Inspirace: Solnohrad – Trolejbus: Solaris Trollino 18AC MS – vozík

Zdroj: Autor

Aby cestující „nepoznali“ rozdíly mezi jednotlivými výrobci vozů provozovaných na linkách solnohradské městské dopravy, je nemalou snahou, aby jejich uspořádání interiéru bylo, pokud možno, jednotné. Čili i v tomto případě u Solarisu Trollino čtvrté dveře disponují vstoupení do prostoru, kde je možné přepravovat především jízdní kola a dětské kočárky.

Přestože trolejbusy jsou vybaveny nezbytným kamerovým systémem zachycující dveřní prostor v interiéru, pro navýšení bezpečnosti na zastávkách a jejich okolí nastupujících či vystupujících cestujících jsou vozy vybaveny na čtvrtých (posledních) dveřích mimo obligátních tlačítek „DVEŘE“, umožňující otevření dveří v režimu „uvolnění“, i tlačítkem „KOČÁREK“.

Jelikož vozidla jsou plně nízkopodlažní, při nástupu či výstupu cestujících s kočárky i jízdními koly a jejichmi ekvivalenty, aby nebyla nutná asistence řidiče. Právě tím, že trolejbus je nízkopodlažní, zkracuje významně dobu pobytu, respektive obsluhu jednotlivých zastávek na lince.

Obrázek F-16 detailně zobrazuje rozmístění tlačítek „DVEŘE“ a „KOČÁREK“ na druhém článku trolejbusu.



Obrázek F-16 – Inspirace: Solnohrad – Trolejbus: Solaris Trollino 18AC MS – kočárek

Zdroj: Autor

TLAČÍTKA V RAKOUSKÉ VÍDNI (WIEN)

V předchozích částech byla představena rakouská města v abecedním pořadí, jako jsou Linec a Solnohrad, a proto nesmí být zapomenuto na samotné hlavní město. Tedy na Vídeň. Veřejnou dopravu ve Vídni a okolí lze rozdělit na městskou a příměstskou. Do městské dopravy lze zahrnout podzemní dráhu – tedy metro (Untergrundbahn, zkráceně „U-Bahn“), pouliční dráhu – tramvaje (Straßenbahn, rovněž „Bim“) a autobusy.

Všechny tyto zmiňované subsystémy provozuje společnost „Vídeňské linky s. r. o.“ (orig. Wiener Linien GmbH) z koncernu městské „Vídeňské užitkové společnosti, s. r. o.“ (orig. Wiener Stadtwerke, GmbH), přičemž autobusové linky jsou zajišťovány i dalšími dopravci. Naopak příměstskou dopravu představuje železniční doprava, jež je představena na začátku přílohy, a dále lokální dráha mezi Vídni a obcí Baden, známá jako Badner Bahn. Dopravcem na této jmenované trati je společnost „Vídeňská lokální dráha, s. r. o.“ (orig. Wiener Lokalbahn, GmbH) spadající do Vídeňské užitkové společnosti.

Všechny stanice metra jsou obsluhovány v tzv. „standardním režimu“, což znamená, že soupravy metra stanice neprojíždějí, ale zastavují vždy. K otevírání dveří jsou využívány tlačítka SPODC, kdy po zastavení ve stanici jsou dveře v tzv. „režimu uvolnění“.

Tramvaje obsluhují zastávky ve většině případů v režimu „na znamení“, kdy je nutné v dostatečném předstihu stisknout v interiéru tlačítko a v exteriéru stát v okolí zastávky v rámci možností viditelně. Jedná-li se o zastávku, ve které je možné přestoupit na metro nebo železniční dopravu, tramvaj zastavuje vždy. Stejně tak na konečných zastávkách.

Autobusy obsluhují zastávky obdobně jako tramvaje, přesto ve vybraných případech nelze do nich nastupovat i v průběhu čekání na odjezd v odstavném prostoru na konečných zastávkách. Příkladem lze uvést například zastávku „Nádraží Meidling“ (orig. Bahnhof Meidling), jež je přestupním bodem mezi autobusy, městskými a meziměstskými (WLB) tramvajemi, metrem a železniční dopravou. Městské autobusy, ukončené v této zastávce, výstup cestujících umožňují v tzv. „výstupní (provozní) zastávce“ (orig. Ausstieghaltestelle / Betriebshaltestelle) označené výrazně upozorněním jako jsou: „žádný nástup“ (orig. Kein Einstieg) či „pouze výstup“ (orig. Nur Ausstieg). Důvody jsou bezpečnostního charakteru, například při čerpání přestávek řidiči.

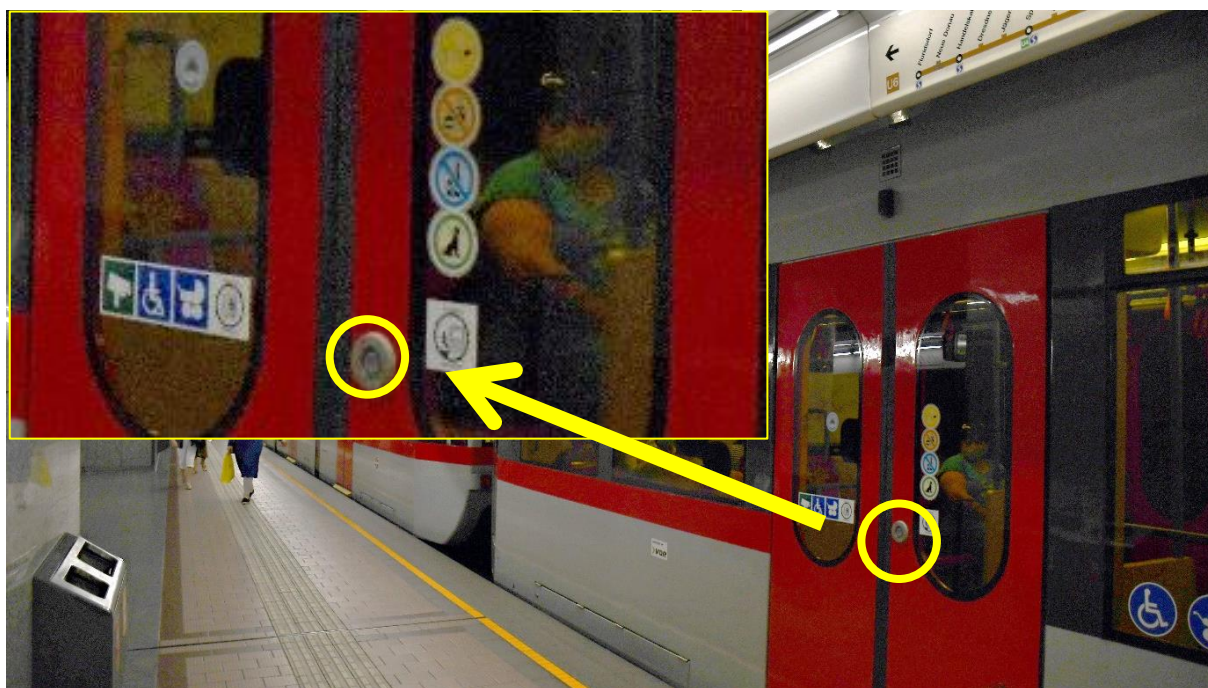
Souprava metra: Bombardier Transportation T1

Pro příklad užívání tlačítek SPODC v podzemí, poslouží souprava vyrobená společností Bombardier, označovaná jako typ „T1“. Tyto soupravy jezdí výhradně na lince „U6“, která jako jediná oproti ostatním linkám vídeňského metra není napájena pomocí třetí kolejnice, nýbrž trakčním vedením umístěným nad střechou vozů.

Vozy provozované na této lince jsou vybaveny pouze tlačítky „DVEŘE“, jež jsou umístěné na dveřích v interiéru a exteriéru. Nelze je tedy jako u tramvají stisknout například z místa sezení.

Po zastavení soupravy ve stanici, jsou dveře aktivovány do režimu „uvolnění“. Cestující tedy stisknou příslušné tlačítko a dveře se otevřou. Ve dveřním prostoru je zabudováno čidlo pohybu nastupujících či vystupujících cestujících. Proto při aktivaci tohoto režimu jsou dveře zavírány nezávisle na strojvedoucím. Před rozjezdem vlaku ze stanice, je zapotřebí stisknout strojvedoucím příslušné tlačítko rušící režim „uvolnění“ pro zachování bezpečnosti a plynulosti provozu.

Obrázek F-17 představuje detail tlačítka „DVEŘE“ soupravy metra Bombardier T1.



Obrázek F-17 – Inspirace: Vídeň – Metro: Bombarider T1

Zdroj: Autor

Tramvaj: Simmering-Graz Pauker (SGP) E1

Podobně jako Praha a česká města s tramvajovým provozem charakterizuje typ ČKD Tatra T3, ikonou Vídně jsou bezpochyby typy „E1“ a novější „E2“ vyrobené ve společnosti Simmering-Graz-Pauker (často označovaná zkratkou SGP).

Tramvaje těchto typů jsou na vybraných linkách posíleny kapacitně vlečnými vozy. První – „E1“ tvoří soupravu s typem „c4“. Druhá „E2“ je spřažena s vlekem typu „c5“.

Všechny dveře soupravy jsou vybaveny tlačítky umožňující otevření dveří a záchrannou brzdou. Tlačítko pro otevření dveří (uprostřed dveří na madle) je doplněné o dva informativní texty pro zvýšení a zajištění bezpečnosti. První žlutě podbarvený černý text upozorňuje cestující následujícím textem: „Achtung Aufritze freihalten Türen schließen selbsttätig“. Ve volném překladu znamená „Pozor, otevřené dveře se zavírají automaticky“. Technicky toto značí, že nezaznamená-li čidlo umístěné v oblasti dveří pohyb nastupujících či vystupujících cestujících, dveře se automaticky zavřou nezávisle na řidiči. Uvnitř vozidla tudíž bude udržen především v chladném počasí zejména v podzimních a zimních měsících tepelný komfort cestujících. Po zavření všech dveří se tramvaj ze zastávky rozjede. Ovšem řidič tramvaje musí stiskem příslušného tlačítka na palubní desce tzv. „blokovat“ opětovné otevření dveří.

Druhý modře podbarvený bílý text přikazuje: „Wollen Sie aussteigen? Bitte rechtzeitig Druckknopf betätigen“ ve volném překladu: „Chcete vystoupit? Prosím včas stiskněte tlačítko.“ Tento příkaz požaduje včasné stisknutí tlačítka cestujícími, aby mohla tramvaj v dostatečné vzdálenosti bezpečně zastavit v zastávce. Jestliže nastane situace, kdy nebude stisknuto tlačítko určené pro otevření dveří, a v nácestné zastávce (nejedná-li se o přestupní bod nebo konečnou zastávku) se nebudou vyskytovat v dostatečné blízkosti potencionální cestující a současně jede-li tramvaj dle jízdního řádu včas (není-li předjetá, respektive nejede-li s náskokem), tramvaj zastávkou může projet bez jejího odbavení a urychlit tak cestovní rychlost na lince.

Samotné tlačítko „DVEŘE“ disponuje informativním textem „Aussteigen, bitte Knopf drücken“, v češtině znamená: „Pro výstup stiskněte tlačítko“. Před stisknutím není okolí tlačítka podsvícené. Stisknutím tlačítka „DVEŘE“ nabyde podsvitu, čímž bude potvrzen požadavek cestujícího na vystoupení v nejbližší, respektive následující zastávce. Tím se potvrdí mimo jiné i funkčnost tlačítka.

Tabulka F-4 představuje tlačítka v interiéru vídeňské tramvaje typu E1 vyrobené společností Simmering-Graz-Pauker.

Tabulka F-4 – Inspirace: Vídeň – Tramvaj: Simmering-Graz-Pauker E1

Tlačítka pro otevření dveří	
	
Umístění tlačítka pro otevření dveří a nouzové brzdy	Umístění tlačítka nouzové brzdy
	
Činnost tlačítka pro otevření dveří v interiéru před stisknutím s nepodbarveným textem „Aussteigen, bitte Knopf drücken“ v češtině znamená: „Pro výstup stiskněte tlačítko“.	Po stisknutí tlačítka pro otevření dveří v interiéru se text „Aussteigen, bitte Knopf drücken“ rozsvítí, čímž se potvrdí požadavek cestujícího na vystoupení v nejbližší zastávce.
	

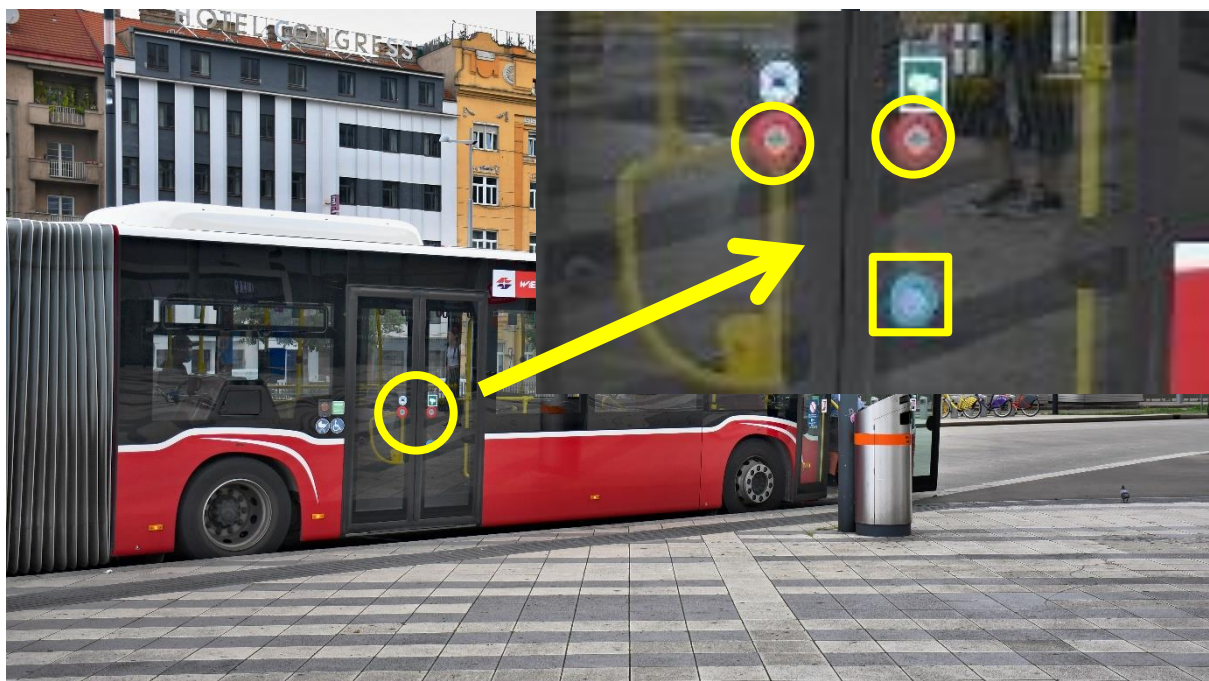
Zdroj: Autor

Autobus: Mercedes-Benz O530 Citaro G II

Jedním z mnoha typů autobusů provozovaných na linkách městské hromadné dopravy ve Vídni pod hlavičkou společnosti „Viedeňské linky“ je Mercedes-Benz. Budou-li porovnávány příkladně s lineckými autobusy, neliší se pouze použitým druhem paliva, ale i konstrukcí dveří. Ty se neotevírají dovnitř, nýbrž ven podél karoserie. Umožňují cestujícím jak na vozíku, tak osobám se sníženou schopností pohybu pevně se chytout madel umístěných v prostoru dveří. Poněvadž madla umístěná na dveřích, otevírajících se dovnitř (směrem do interiéru) mohou zapříčinit jejich nefunkčnost či špatné „dovírání“ a čidlo, kontrolující polohu dveří (otevřené/zavřené), by nemuselo vypnout aktivaci zastávkové brzdy a následně tak neumožnit rozjezd vozidla ze zastávky.

Ve dveřním prostoru je zabudováno čidlo, proto při aktivovaném režimu „uvolnění“ jsou dveře automaticky zavírány nezávisle na řidiči. V případě stisku tlačítka „INVALIDNÍ VOZÍK“, řidič režim „uvolnění“ neaktivuje a dveře jsou otevřeny normálně.

Obrázek F-18 představuje druhé dveře vídeňského Mercedesu včetně detailu tlačítek určené cestujícím.



Obrázek F-18 – Inspirace: Vídeň – Autobus: Mercedes-Benz Citaro G – dveře, vozík

Zdroj: Autor

TLAČÍTKA V POLSKÉ VRATISLAVI (WROCLAW)

Tramvaj: Moderus Gamma LF 02 AC

Tabulka F-19 – Inspirace: Vratislav – Tramvaj: Moderus Gamma LF 02 AC

Palubní deska	
Tlačítko na otevření dveří	Tlačítko na otevření dveří – po stisknutí tlačítka
Tlačítko na otevření dveří – před stisknutím tlačítka	Tlačítko na otevření dveří – po stisknutí tlačítka

Zdroj: (24)

PŘÍLOHA G – INFORMACE O VOZECH

Trolejbus: Škoda 7 Tr

Prvním trolejbusem vozového parku v Pardubicích byla Škoda 7 Tr. Tehdejší Dopravní komunální podnik města Pardubic vznikl v roce 1950 a již v té době byla ve výstavbě trolejbusová trať do Lázní Bohdaneč, kam byl počátkem ledna 1952 zahájen, těmito typy trolejbusů, provoz. Trolejbusy byly sériově vyráběny v Plzni (1), (2)-(13), (83).

Posádka skoro jedenáctimetrového vozidla byla složena z řidiče a průvodčího. Nástup do vozidla probíhal zadními (třetími) dveřmi, a výstup prvními dvěma. Průvodčí zodpovídal za řádné placení jízdného cestujícími, měl přehled o dění ve voze. Podle situace pak udržoval tepelný komfort ve vozidle, a byl nápomocen cestujícím při jejich cestování městskou dopravou například maminkám s kočárky.

Obrázek G-1 zobrazuje tento typ trolejbusu zachovaný ve sbírce Technického muzea v Brně. Do Pardubic byly dodávány v modrém nátěru. Bohužel Pardubice tento typ vozu ve sbírce historických, respektive nostalgických trolejbusů nemají.



Obrázek G-1 – Trolejbus: Škoda 7 Tr

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 8 Tr9

Za nástupce předchozího jmenovaného typu lze považovat trolejbus Škoda 8 Tr za nejmladší historické provozuschopné vozidlo z hlediska dokončených oprav v roce 2017 pro prezentaci k pětadesátiletému výročí Dopravního podniku města Pardubic, a. s. Naopak z pohledu roku výroby je možné zařadit jej jako nejstaršího zástupce pardubického trolejbusového vozového parku, jelikož byl vyroben v šedesátých letech dvacátého století. Trolejbus ev. č. 136 byl presentován na historických jízdách i v Hradci Králové, Jihlavě či Plzni.

Tabulka G-2 představuje vizuálně tento trolejbus v dobovém nátěru.

Tabulka G-2 – Trolejbus: Škoda 8 Tr9







Zdroj: Autor

Historie „sto šestatřicítky“ je poměrně bohatá. Původně tento trolejbus jezdil v hlavním městě pod číslem 493 (následně 9493), přičemž Praha má ve sbírce Muzea MHD ve vozovně Střešovicích zachován vůz o číslo vyšší. Čili 494, respektive 9494. Po odkoupení, dnes již pardubického trolejbusu v roce 1989, probíhala v dílnách dlouholetá renovace. Vůz v průběhu oprav obdržel nový lak podle fotografie vozu 494, jež v Pardubicích absolvoval technickobezpečnostní zkouškou (TBZ) drážních vozidel. Naneštěstí pražský lak byl odlišný než pardubický, proto nyní je trolejbus prezentován během konání akcí a příležitostných nostalgických jízd, aby odpovídal tehdejšímu provozu.

Trolejbus dnešního evidenčního čísla 136 byl krátkou dobu nositelem čísla 302, jelikož prvním jmenovaným byl obsazen autobus Karosa B 731. Následně po vyřazení autobusu bylo navraceno trolejbusu číslo 136 i z historického hlediska. Posledním vozem 8 Tr dodaným do Pardubic v šedesátých letech století dvacátého byl totiž stejně očíslován (3).

Tabulka G-3 představuje zázemí průvodčího (v horní části) a zařízení sloužící k nonverbální komunikaci (v dolní části) mezi ním a řidičem. Na jízdách určených veřejnosti, lze tak připomenout tehdejší způsob odbavování cestujících.

Tabulka G-3 – Trolejbus: Škoda 8 Tr9 – průvodčí

Místo průvodčího	Panel průvodčího
	
Komunikace ze strany řidiče	Komunikace ze strany průvodčího
	

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 9 TrHT26

Trolejbusy Škoda 9 Tr plynule navazující na své předchůdce Škody 8 Tr byly vyráběny v několika sériích. Tento typ jezdil skoro ve všech provozech tehdejšího Československa. Oproti svým předchůdcům byl ve své době velmi moderní a jedinečný jak designem, tak hlavně celkovým prostorem a komfortem pro cestující. Ten byl na rozdíl od autobusu Škoda 706 RTO stejné generace téměř nesrovnatelný. A k tomu ještě nulová hlučnost, velká účinnost elektrického motoru oproti tehdejšímu spalovacímu, a hlavně plynulá jízda bez převodovky. Navíc ergonomie pracoviště byla tak dokonalá, že ani současné nejnovější vozy využívané v městské hromadné dopravě se jí v určitých prvcích překvapivě bohužel stále nevyrovnají (14). O tomto typu trolejbusů uvádí (3):

„Bez nadsázky lze konstatovat, že trolejbusy Škoda 9 Tr, ač jednodušší, méně komfortní a kapacitní než jiné i dříve vyráběné typy vozidel, se stejnou měrou přičinily k tomu, že tento druh městské dopravy nebyl v 60. a 70. letech v Čechách zcela zlikvidován.“

V šedesátých letech dvacátého století byl postupně v Pardubicích ukončen provoz řidiče a průvodčího a zaváděn byl tzv. „S-provoz“, kde vozy a zastávky označené písmenem „S“ označovalo „samoobslužný provoz“ (3). Změny doznala obsluha zastávek, kdy se již nenastupovalo do vozidel posledními dveřmi, nýbrž prvními. Trolejbusy Škoda 9 Tr byly dodávány do Pardubic již bez místa určeného průvodčímu.

Do Pardubic byly dodávány trolejbusy ve třídveřovém provedení, přestože existovaly i dvoudveřové, dodávané zejména do států na východ od Česka. První vozy byly dodávány s odporovou regulací jízdy umístěnou pod podlahou. Po jejich opravách byly vybraným vozům přesunuty na střechnu zejména z důvodu přehřívání (2). V posledním desetiletí dvacátého století byly neúspěšné snahy o zachování „odporáku“ – vozu ev. č. 335, tedy tohoto trolejbusu s touto odporovou regulací jízdy (15).

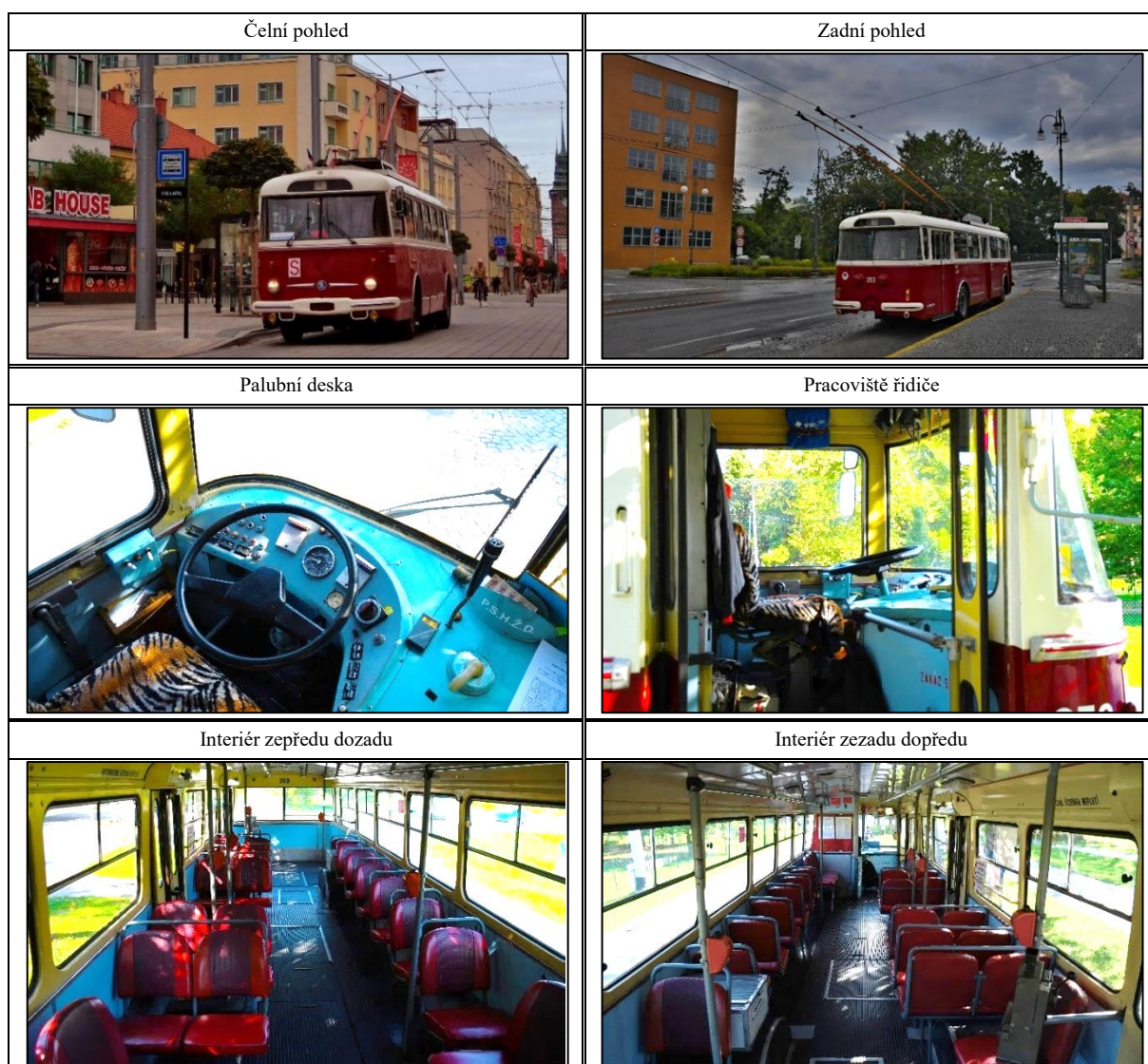
Novější vozy dodávané prakticky před ukončením výroby na přelomu let sedmdesátých a osmdesátých již byly vybavovány moderní tyristorovou regulací (3). Takovým je i trolejbus ev. č. 353 dříve vlastněný Dopravním podnikem města Pardubic, v současnosti v majetku Pardubického spolku historie železniční dopravy.

V pravidelném provozu dojezdil v roce 1995, kdy byl z provozu vyřazen a po provedené rekonstrukci o tři roky později byly společně s vozem stejného typu ev. č. 358 jedněmi z prvních provozuschopných historických vozidel v České republice.

Tento trolejbus zavítal například do Zlína a Otrokovic, Hradce Králové nebo Jihlavy, kde jezdil při oslavách výročí od založení jednotlivých dopravců provozující linky městské hromadné dopravy. V současnosti „tři sta třiapadesátka“ lze několikrát do roka potkat při příležitostných jízdách pro veřejnost.

Tabulka G-4 představuje šestadvacátou sérii trolejbusu Škoda 9 TrHT26.

Tabulka G-4 – Trolejbus: Škoda 9 TrHT26



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 9 TrHT28

Druhým zástupcem trolejbusu Škoda 9 Tr nacházející se v pardubické vozovně Dukla je ev. č. 358 s tyristorovou výzbrojí, jež zastupuje jednu z posledních vyráběných sérií ve Škodě Ostrov i samotného typu – 9 Tr.

Konkrétně tento vůz nikdy vyřazen z provozu nebyl. V roce 1995 sloužil pro výcvik řidičů, přestože do pravidelného provozu na linkách již nezasahoval (14). A jak již bylo zmíněno u vozu ev. č. 353, následně v roce 1998 byla udělána „tři sta osmapadesátce“ kompletní rekonstrukce. O rok později byl zapůjčen do Hradce Králové, kde bylo oslavováno padesátileté výročí ekologické trolejbusové dopravy. Trolejbus byl prezentován mimo jiné i v Mariánských Lázních, Plzni, Opavě či Ostravě (14).

Po Dopravním podniku města Brna, a. s. se svým vozem ev. č. 3076 zachovaného od roku 1986 ve sbírce Technického muzea v Brně, Dopravním podniku Ostrava, a. s. s trolejbusem ev. č. 82 a Dopravním podniku města Teplic, posléze u města Teplic, jež jej v současnosti pronajímá společnosti Arriva (do roku 2017 jako Arriva Teplice, poté Arriva City), se staly Pardubice v pořadí čtvrtým městem v Čechách, který zachoval tento typ trolejbusů jako historického.

Přes dvacet let Pardubice byly jediným městem, ve kterém „devítky“ byly deponovány v počtu dvou kusů. Nebude-li polemizováno, zda u DPMP či PSHŽD. Byly by jediným i nadále za podmínky, pokud by brněnský dopravní podnik neodkoupil zpět po třiatváceti letech trolejbus ev. č. 3136 z ukrajinského Rovna, kam byl tehdy prodán (84)-(89).

Pardubice se staly tak vzorem pro jiné další podniky provozující MHD v České republice, jelikož se sbírka historických vozidel začala rozšiřovat i v dalších městech. Bylo tomu tak v Českých Budějovicích s vozem ev. č. 1 a v Plzni s ev. č. 323 dnešními historickými trolejbusy. Během Autorova více než dvacetiletého sledování vývoje dopravy historické muzejní trolejbusy se dále staly mimo již zmiňovaných měst nedílnou součástí Hradce Králové, Chomutova a Jirkova, Jihlavy, Opavy, Zlína a Otrokovic.

Tento trolejbus byl každoročně od roku 2003 do roku 2017 nasazován nostalgickou linku č. 51 jezdící v trase „Dubina, sever“ – „Lázně Bohdaneč, točna“ přes zastávky „Na Drážce“, „Třída Míru“, „Hlavní nádraží“, „Polabiny, točna“, „Trnová“, „Semtín, hlavní brána“, „Uma, točna“. Linka 51 byla v provozu až do roku 2019.

Od zimy v roce 2017 do léta 2020 byl trolejbus ev. č. 358 v opravě a společně s historickými vozy je možné je od roku 2020 během letních dní potkávat na vložených spojích pravidelných linek v Pardubicích.

Tabulka G-5 vyobrazuje osmadvacátou, poslední sérii trolejbusu Škoda 9 TrHT28.

Tabulka G-5 – Trolejbus: Škoda 9 TrHT28



Zdroj: Autor (fotografie neoznačené), (90) (fotografie označené „,*“)

Trolejbus: Škoda S 200 Tr Sanos

Trolejbus Škoda S 200 Tr Sanos, jehož vlastníkem je Pardubický spolek historie železniční dopravy, je v současnosti jediným trolejbusem v České republice svého typu, jež umožňuje vozit cestující, po vyřazení z pravidelného provozu ve Zlíně na přelomu dvacátého a jednadvacátého století.

Společně s trolejbusem ze sbírky Technického muzea v Brně byly presentovány v roce 2002 při oslavě půlstoletého výročí Dopravního podniku města Pardubic. Poslední třetím dochovaným trolejbusem se nachází v hlavním městě Slovenské republiky – v Bratislavě, představený veřejnosti v roce 2020 po velké dlouholeté opravě.

Proč právě Sanos? Na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let dvacátého století poptávka cestujících po dopravě výrazně stoupala a vytíženost linek ve větších městech se postupně stávala neúnosnou. Zkracování intervalů mezi spoji a navyšování nabídky jejich četnosti by bylo značně ne hospodárné, tudíž nemyslitelné. Ke zlepšení situace však bohužel nepomáhaly ani vlečné vozy, posilující kapacitu, připojené za „sólo“ vozy. Tedy dnes označovaná jako vozidla „standardní délky“.

Nesmí být opomenut i fakt, že v případě vozidel s vlečnými vozy musel být k dispozici i průvodčí, kvůli zachování bezpečnosti a plynulosti provozu a obsluha jednotlivých zastávek byla poměrně zdlouhavá. To mělo za důsledek i prodlužování jízdní doby linek. Počty řidičů v dopravních podnicích však stejnou křivkou, jakýmž byl růst cestujících, nestoupaly. Musel se uskutečnit kompromis, aby toho času se stávajícím počtem řidičů bylo přepraveno více cestujících. Objevily se první úvahy o spřažení dvou trolejbusů do soupravy, jako je tomu u tramvají, avšak od této myšlenky kvůli profilu tras a tehdejšího uspořádání ulic, tedy jejich parametrů, bylo upuštěno.

Tou dobou však neexistoval v tehdejší Československu žádný kloubový trolejbus. Výroba článkových vozidel zde byla teprve v počátcích. Jako příklad lze zmínit vozidla jakými byly autobusy typu Škoda 706 RTO-K nebo Karosa ŠM 16,5. Sousední Rakousko mělo s výrobou „harmonik“ již více zkušeností než v tehdejší Československu, jelikož takovéto trolejbusy vyráběné společností „Gräf & Stift“ byly využívány na linkách městské hromadné dopravy v Linci. S vývojem článkových vozidel byl v pokročilejší fázi i maďarský Ikarus, vyrábějící autobusy i trolejbusy (91), 73.

Aby Škodovka nezůstala takříkajíc „pozadu“, byla vytvořena v kooperaci, jugoslávské, posléze dnes ležící na půdě Severní Makedonie se společností FAS (Fabrika za avtobusi Skopje) (77).

V tehdejších dobách se ještě neuvažovalo o problematice související s přístupem cestujících do vozidla. Právě proto tento model má extrémně vysokou podlahu. I přesto je v zadní části vozidla u posledních dveří místo s mírně sníženou podlahou například pro účely přepravy dětských kočárků.

Sanosy začaly přepravovat cestující v průběhu osmdesátých let, tedy v době, kdy byla započata jejich výroba. Největším přínosem využití trolejbusů sloužilo na páteřní lince z centra Zlína do sousedních Otrokovic k nádraží Československých státních drah a následně i na nově stavěná sídliště jako jím bylo Jižní Svahy nedaleko od centra města.

Přibližně po necelých dvaceti letech byly vyřazeny z pravidelného provozu a nahrazeny jejich nástupci – Škodou 15 Tr či později její modifikovanou verzí Škoda 15 TrM. Jak již bylo zmíněno, v roce 2002 zavítaly Sanosy do Pardubic. Brněnský exponát byl v Pardubicích pouze vystaven, nesměl vozit cestující, poněvadž nebyl vybaven příslušným platným drážním průkazem způsobilosti (historického) vozidla. V současnosti i brněnský vůz, jenž je jedním z prototypů řady tohoto typu trolejbusu prochází rozsáhlými opravami. Po skončení oslav se tehdy ještě zlínská „tři sta devěťadvacítka“ vrátila zpět do Zlína.

Z důvodu vysokých nákladů na rekonstrukci a neochotě tento trolejbus zanechat, o rok později bylo ve Zlíně rozhodnuto o jeho vyřazení. Zájem však projevily dvě strany. Prvním byl místní zahrádkář a druhým byli příznivci a členové Pardubického spolku historie železniční dopravy. Cena byla stanovena prodávajícím zlínským dopravním podnikem následovně: jeden metr délky vozu za 1 000 CZK. Právě z hlediska jeho vzácnosti v tomto směru, kdo by nechtěl zachránit pro budoucí generace de facto jeden z prvních kloubových trolejbusů na Českém území?

Protože trolejbus lze každoročně vídat v ulicích Pardubic, na příležitostných akcích jako jím je každoroční „Mikulášský trolejbus“, na který zavítá spousta návštěvníků. Jen s poděkováním členům Pardubickému spolku historie železniční dopravy a jeho příznivcům se tak údajně podle dostupných informací nestal v nadsázce „nejdelší kurník v České republice“ (14).

Mimo Pardubic byl tento trolejbus zapůjčen do sousedního Hradce Králové, kde mohl projet celou síť trolejbusové dopravy.

Nejvyšší rychlosti, kterou trolejbus dosáhl je $78 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ v meziměstském úseku mezi Lázněmi Bohdaneč a Rybitvím. Trolejbus disponuje dvěma trakčními motory. V závislosti na profilu trasy, jež ovlivňuje zejména stoupání a klesání, rovněž i obsazenost vozu, je druhý motor, pohánějící třetí nápravu, automaticky aktivován dle potřeby, čímž se také snižuje spotřeba elektrické energie (14).

Tabulka G-6 představuje trolejbus Škoda S 200 Tr Sanos.

Tabulka G-6 – Trolejbus: Škoda S 200 Tr Sanos

<p style="text-align: center;">Čelní pohled</p> 	<p style="text-align: center;">Zadní pohled</p> 
<p style="text-align: center;">Palubní deska</p> 	<p style="text-align: center;">Pracoviště řidiče</p> 
<p style="text-align: center;">Interiér zepředu dozadu*</p> 	<p style="text-align: center;">Interiér zezadu dopředu*</p> 

Zdroj: Autor (fotografie neoznačené), (90) (fotografie označené „,*“)

Trolejbus: Škoda 14 Tr

Po zahájení sériové výroby trolejbusů Škoda 9 Tr s tyristorovou výzbrojí na přelomu 70. a 80. let 20. století byly implementovány i do vozů, které je nahrazovaly. Tedy do trolejbusů Škoda 14 Tr, jejíž vývoj byl započat již v sedmdesátých letech.

Byly prvními typy trolejbusů, jejichž karoserie byla vyráběna v hranatém tvaru. v závodech Škoda v Ostrově nad Ohří. Dveře byly poprvé dvojdílné, nikoliv sklápěcí čtyřdílné. Některé trolejbusy byly vybavenou velkou kabinou řidiče, která zabírala polovinu předních dveří, což značně omezovalo nástup a výstup cestujících. Po několika letech v provozu byly kabiny dodatečně předělávány.

Vozidla v Pardubicích disponovala 24 až 29 místy k sezení a umožňovala 51-56 míst pro stojící cestující, podle dané série a počtu sedadel. K tomuto typu trolejbusu uvádí (3):

„Přední tuhá náprava je svařena za silnostěnné trubky a dvou výkovků.

Zadní náprava je buď Škoda nebo Rába. Hydraulické monoblokové řízení je funkční i v případě přerušení dodávky tlakového oleje. Pérování vozu zajišťuje vlnovcových pružin.

Stejnoseměrný sériový motor o trvalém výkonu 100 kW je napájen

prostřednictvím pulsního měniče. (3)

Trolejbusy disponují třemi druhy „pedálů“. Vpravo je pedál jízdy, uprostřed se nachází elektrodynamická brzda tzv. „odlehčovací brzda“ a vlevo je brzda provozní. Parkovací brzda je ovládána ručně vpravo u sedačky řidiče. Starší měly klikový tvar, které se otáčely ze směru jízdy doprava pro zabrzdění. Novější byly pákové, kde posun k sobě nahoru je pro zabrzdění a dolů pro odbrzdění.

Ocelové sběrače byly nahrazeny plastovými od společnosti Esko. Pružinové stahováky od společnosti Škoda byly měněny za stahováky Railtech (3). Ty jsou mimo jiné vybaveny aretačními kličkami pro jejich zajištění při natahování pružiny. Pružiny jsou natahovány ráčnou s nástavcem o pěti hranách.

Pružinovými stahováky společnosti Škoda disponují historické trolejbusy řady 9 Tr, tak i 14 Tr s ev. č. 311. Těmi od Railtech jsou vybaveny ostatní trolejbusy ve vozovém parku, U tohoto typu 14 Tr se to týká například služebních trolejbusů ev. č. 375 a 376 a jejich modernizovaná modifikace.

V Čechách byly dodávány do Brna, Hradce Králové, Jihlavy, Mariánských Lázní, Opavy, Ostravy, Plzně, Ústí nad Labem a Zlína. Dále byly provozovány i v jiných modifikacích na Slovensku, na Ukrajině, v Pobaltí nebo americkém San Francisca či Daytonu.

Jelikož trolejbusy jsou vysokopodlažní, neumožňují přepravu cestujících na invalidním vozíku. V případě přepravy dětských kočárků je vyhrazeno v zadní části vozu prostor pro jejich umístění. K nástupu či výstupu je však zapotřebí asistence cestujících na zastávce či ve voze nebo řidiče.

Tabulka G-7 představuje trolejbus Škoda 14 Tr.

Tabulka G-7 – Trolejbus: Škoda 14 Tr



Zdroj: Autor (fotografie neoznačené), (90) (fotografie označené „,*“)

Trolejbus: Škoda 14 TrM

Od poloviny devadesátých let 20. století byly dodávány modernizované verze s upraveným čelem a zádí vozu. Vybrané vozy byly dodávány v této verzi přímo z výroby, jiné vozy byly modernizovány v dílnách DPMP. Jejich modernizace spočívala zejména v dosazení čelních, bočních a zadních transparentů od společnosti Buse Blansko typu BS 110 (vybavené zářivkou pro večerní podsvícení otočivých terčů) nebo typu BS 210 DOT-LED (nedisponující zářivkou, nýbrž LED diodami u každého terčíku).

Tabulka G-8 představuje trolejbus Škoda 14 TrM.

Tabulka G-8 – Trolejbus: Škoda 14 TrM



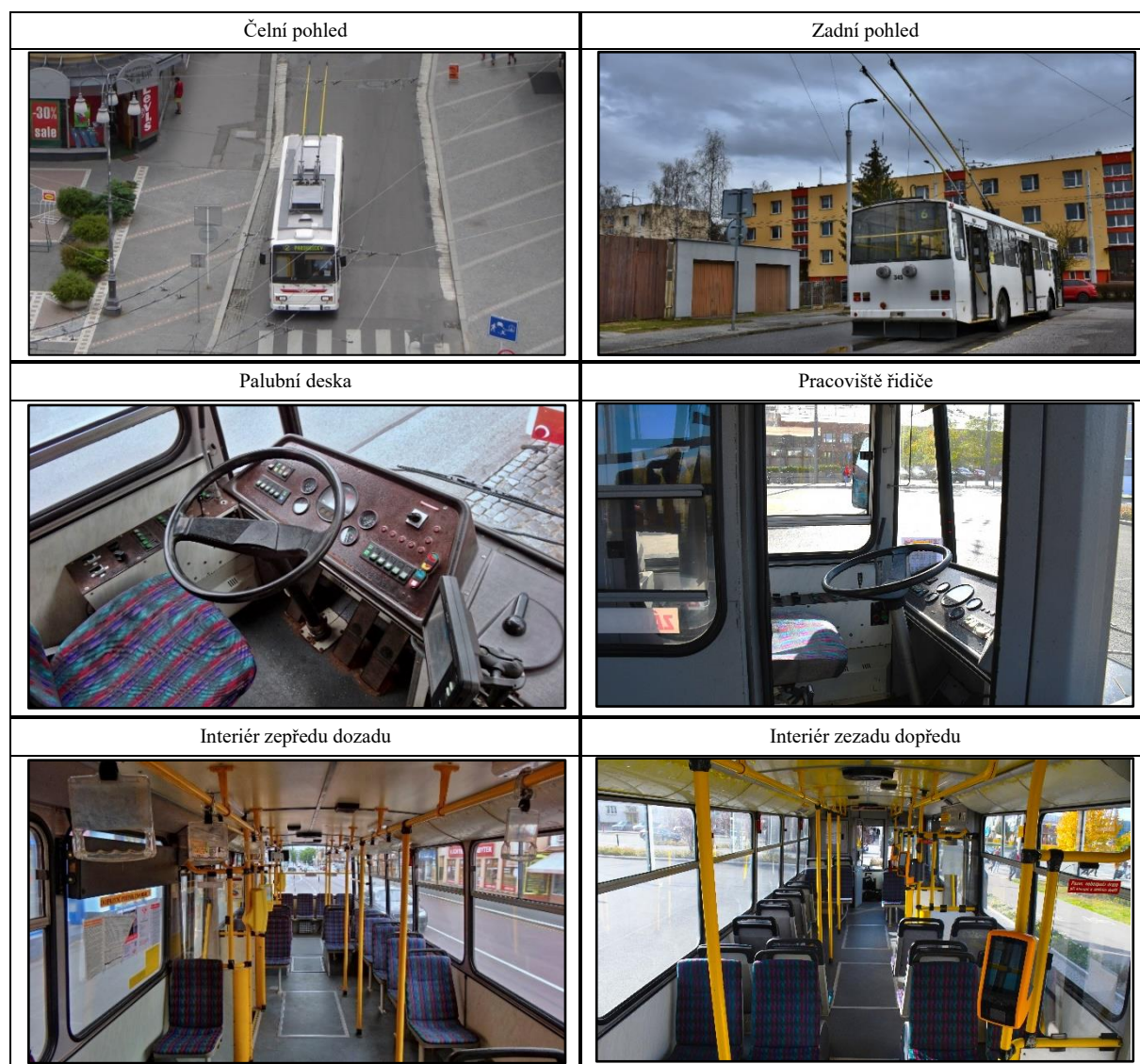
Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 14 TrR

Trolejbusy Škoda 14 TrR podle přídatného písmena „R“ jsou označující rekonstrukci. Nejedná se o oficiální značení, ale slouží k rozlišení od podtypu Škoda 14 TrM. Zařazeny do provozu byly na počátku devadesátých let století dvacátého, kdy byl postupně ukončován provoz trolejbusů Škoda 9 Tr. Vybrané vozy byly rekonstruovány na konci devadesátých let v Pardubicích a vybrané byly modernizovány v Plzni v letech 2006-2008.

Tabulka G-9 představuje trolejbus Škoda 14 TrR.

Tabulka G-9 – Trolejbus: Škoda 14 TrR



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 21 Tr

Trolejbus 21 Tr byl vyráběn v dnes již zrušené výrobně Škoda Ostrov. Jednalo se o první nízkopodlažní trolejbus z produkce této společnosti. Poslední třetí dveře sice disponují jedním schodem, avšak jednalo se v tomto směru o značný pokrok. Architektem designu tohoto trolejbusu byl doc. Ing. arch. Patrik Kotas.

Objednávka trolejbusů přicházela do Pardubic postupně. V letech 2001 přišly tři vozy I. série označené čísly 385-387, následně o rok později čtveřice 388-391. Za druhou sérii je možné označit analyzované vozy. Třetí dodávka čtyř vozů 392-395 byla realizována v roce 2003 a zbylé čtyři kusy byly dodány v roce následujícím. Rozdělení do sérií pro potřeby této práce je nezbytné, jelikož první série byla vybavena dveřmi ovládanými klasicky (vzduchovými válci), naopak druhá série disponovala dveřmi ovládanými elektricky obdobně jako u tramvají.

Všechny trolejbusy tohoto typu dodávané do Pardubic nebyly vybaveny tzv. „velkou kabinou“ řidiče, cestující měli k dispozici pro nástup a výstup celý prostor dveří, nikoliv polovinu jako ve vybraných vozech provozovaných v Hradci Králové či v Plzni. Rovněž vozy v Pardubicích nedisponovaly přídavným dieselagregátem, jenž umožňuje jízdu mimo trolejové vedení. Výbava dieselagregátem by tak umožňovala nejen automatické stažení tyčových sběračů proudu se sběracími hlavicemi, ale i nouzový dojezd, bohužel rychlostí do $35 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ a sice při spotřebě přibližně 60 litrů nafty na 100 km.

Oproti předchozím typům, trolejbus nemá tři „pedály“, nýbrž dva. Pravým byl ovládán rozjezd jízdním pedálem (u autobusů se jedná o akcelerační pedál) a dříve využívané oddělené brzdy, elektrodynamická a provozní („vzduchová“), byly sloučeny pod jeden pedál. Při snižování rychlosti během jízdy, tak při sešlápnutí brzdového pedálu do nižší polohy, začne účinkovat nejen elektrodynamická, ale i provozní („vzduchová“) brzda. „Jednadvacítky“ byly prvními trolejbusy v Pardubicích, které měly nastavitelnou polohu volantu. (14)

Stahováky, jenž zajišťují stažení sběračů pod úroveň trolejového vedení, zároveň jejich provazy umožňují řidiči manipulaci se sběrači. U tohoto typu jsou skryté uvnitř kapoty vozu, což je dobré z estetických důvodů. Avšak toto umístění není pro jejich optimální funkci nejšťastnější.

Značnou nevýhodou tohoto typu trolejbusu, co se týče komfortu pro cestující, je vybavení pouhými čtyřmi posuvnými otevíracími okénky. Tudiž v horkých letních dnech v průběhu jízdy nebyla možná dostatečná cirkulace vzduchu při porovnání s předchůdci Škoda 14 Tr všech modifikací. Tehdy při pořizování tohoto typu vozidel před dvaceti lety nebyla klimatizace salonu, respektive interiéru vozidla samozřejmostí.

Velkou výhodou těchto trolejbusů je jejich nízká hlučnost, která se při rychlosti $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ pohybovala na úrovni přibližně 50 dB.

Tabulka G-10 představuje trolejbus Škoda 21 Tr.

Tabulka G-10 – Trolejbus: Škoda 21 Tr



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 24 Tr Citelis (I. série)

Počínaje nákupem trolejbusů Škoda 24 Tr Citelis v roce 2006, byla takřkajíc v Pardubicích odstartována éra bezbariérových a zároveň nízkopodlažních trolejbusů v celé jejich délce s vybavením sklopné plošiny pro imobilní cestující na invalidním vozíku. Ta se vyskytuje ve druhých dveřích. Pro její sklopení či vyklopení je zapotřebí asistence řidiče.

Trolejbusy disponují klimatizací v kabině řidiče ve formě odpařovacího zvlhčovače vzduchu od firmy Eberspächer. Její pozitivní vlastností je ovládání z místa řidiče pomocí dálkového ovládání. Využívaná je především v letních teplých měsících. U tohoto typu je nutné pravidelně doplňovat zásobník vodou. (14)

Interiér pro cestující bohužel není klimatizací vybaven. Větrací okénka v interiéru jsou podle tehdejších norem velmi malá, pouze výklopná, jelikož z bezpečnostních důvodů nesmělo dojít k případnému prostrčení rukou skrze ně. Jestliže venkovní teplota je při slunečním svitu alespoň 25 °C, v interiéru vozu je teplota zpravidla o 10 °C vyšší, což velmi snižuje komfort cestování. Vozy nemají v přední části vozu střešní okna, protože v přední části je umístěna elektrovýzbroj. Tu dodala Škoda Transportation, a. s. Jedná se tak o první typ trolejbusů, jež umožňuje rekuperaci, což snižuje spotřebu elektrické energie o deset i více procent.

Cestujícím je k dispozici šest sedaček pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, přičemž pro usazení se na ostatních dvaceti sedačkách je nutné překonat schod.

Jedná se rovněž o první trolejbusy s vybavením tzv. univerzální či standardní přístrojové desky VDO, známé spíše jako „europalubka“. Tato přístrojová deska je celkově ergonomická a umožňuje tedy pohodlné obsluhování jednotlivých prvků a tlačítek.

Oproti předchozímu typu trolejbusu Škoda 21 Tr jsou stahováky pro zajištění stažení sběračů od společnosti Railtech umístěny vně zadního čela vozu. Proto manipulace se sběrači i jejich účinnost je mnohem lepší.

Ačkoliv vybrané trolejbusy Škoda 24 Tr Citelis v jiných městech (Mariánské Lázně, Plzeň a Zlín) disponovaly pomocným dieselagregátovým pohonem umožňující jízdou bez trakčního trolejového vedení. Pardubice však takto vybavené vozy nemají.

Velkým zlepšením prošel mimo jiné z interiérového a exteriérového pohledu s předchozím typem trolejbusu Škoda 21 Tr, kdy bylo zlepšeno osvětlení dveřního prostoru. Zde je možnost na levé části přístrojové desky rozsvítit přidavné světlo, které se rozsvítí vždy po zastavení vozidla (tedy bohužel i v křižovatkách), ale velmi napomáhá bezpečnosti při nastupování a vystupování cestujících v zastávkách, a taktéž i řidiči během kontroly dveřního prostoru ve zpětných zrcátkách.

Z hlediska hlučnosti trolejbusu je elektrovýzbroj srovnatelná s „jednadvacítkami“.

Tabulka G-11 představuje trolejbus Škoda 24 Tr (I. série).

Tabulka G-11 – Trolejbus: Škoda 24 Tr Citelis (I. série)



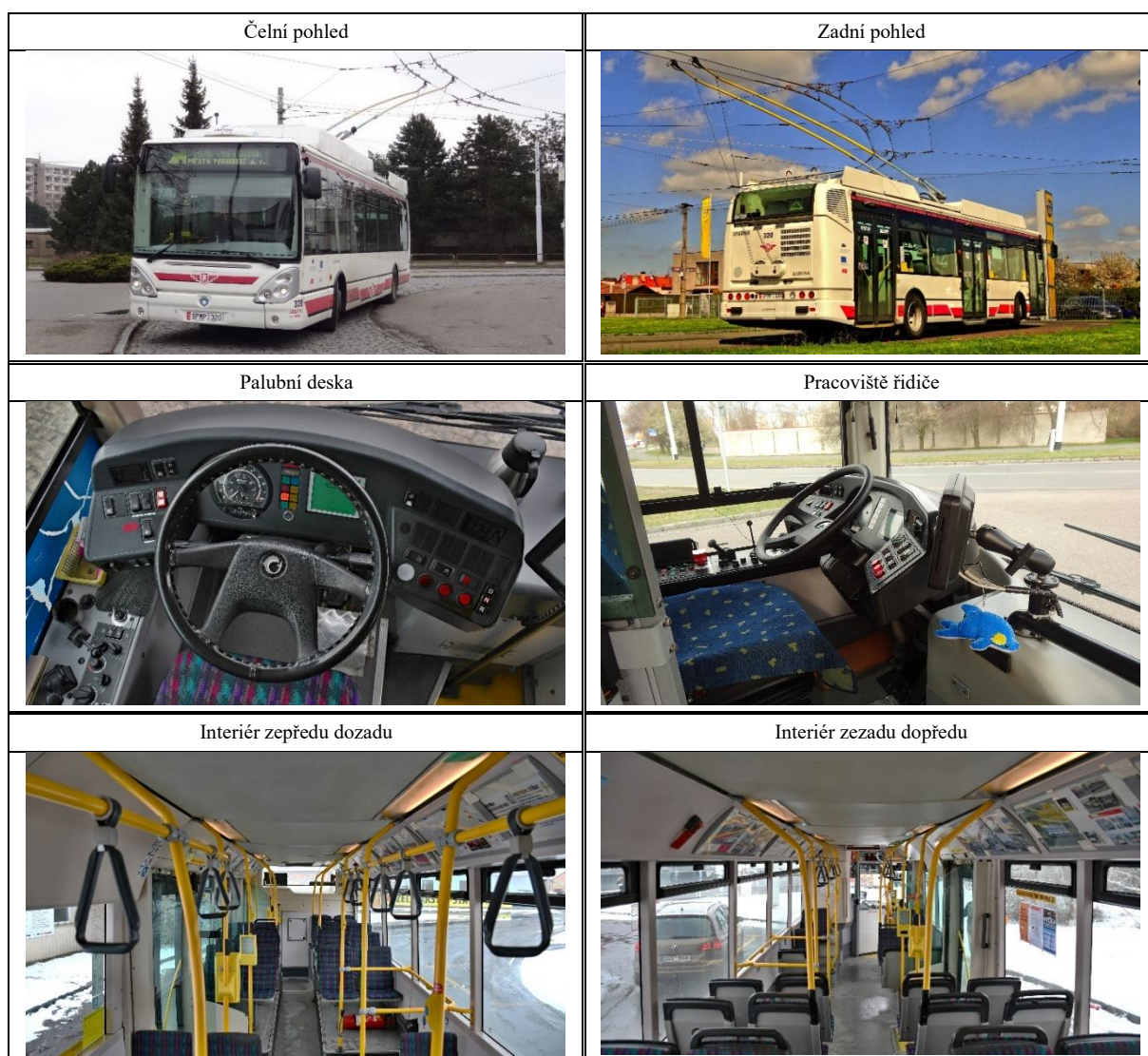
Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 24 Tr Citelis (II. série)

Na pohled totožný typ trolejbusu Škoda 24 Tr Citelis, avšak jsou zde patrné menší rozdíly oproti předchozí sérii. Druhá série má však již novější typ výzbroje, která je výrazně tišší než u I. série, přibližně o 5 dB. Dále na přístrojové desce jsou malé odlišnosti a prvky lišící se od předchůdce. Pardubické „Citelisy“ ve srovnání s ostatními městy (ať se jedná o sólo verzi 24 Tr nebo kloubovou 25 Tr) umožňují při kontrolování stavu sběracích hlavic s uhlíkovou vložkou dokonalejší manévrovací prostor.

Tabulka G-12 představuje trolejbus Škoda 24 Tr (II. série).

Tabulka G-12 – Trolejbus: Škoda 24 Tr Citelis (II. série)



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 26 Tr Solaris (I. série)

První série „krátkých“ Solarisů vychází především z druhé série „dlouhých“, tj. Škoda 28 Tr Solaris. Trolejbusy této série byly dodávány v roce 2012.

Ve srovnání s Citelisy, tento vůz disponuje devíti místy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, kde není nutné překonávat schody, pro usazení se. Ostatních pětadvacet sedaček lze využít jedině s bariérou.

Naopak problematickým může být nastupování imobilního cestujícího na vozíku nebo cestujícího s kočárkem, kdy oproti zmiňovanému Citelisu není vyhrazené místo situováno proti vstupním dveřím, nýbrž našikmo. Vybavení sklopnou plošinou pro umožnění nástupu či výstupu cestujícího na invalidním vozíku u tohoto typu vozidla samozřejmostí.

Elektrická výzbroj trolejbusu je pocitově hlučnější, než u Škody 24 Tr Citelis nebo i při srovnání s pardubickou 15metrovou verzí Škoda 28 Tr Solaris. Při rychlosti vyšší než $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ dosahuje hluk v intervalu přibližně 55-65 dB.

Pardubické trolejbusy tohoto typu, ve srovnání například se brněnskými, plzeňskými nebo zlínskými, jsou jednosilové. Nejsou vybaveny pomocným alternativním pohonem ať už naftovým – dieselaagregátovým pohonem, či bateriemi.

Stahováky Railtech, jimiž jsou vozy Škoda 26 Tr Solaris vybaveny, jsou umístěny pod kapotou vozidla, což zapříčiňuje jejich neoptimální funkci. V případě výpadku sběračů z trakčního trolejového vedení je pro nastavení stahováků nutné otevřít celou zadní část karoserie a provést úkony ke správnému navrácení sběračů do pracovní polohy.

Jestliže dojde k výpadku sběračů buď za snížené viditelnosti, nepříznivého počasí nebo v nočních hodinách, vyskytuje se nejen u tohoto typu a série trolejbusu, ale i u ostatních vozidel s karoserií Solaris v pardubickém vozovém parku, nezanedbatelné bezpečnostní riziko. Jelikož karoserie, v níž jsou umístěná zadní světla, při úkonech spočívajících v navrácení sběračů zpět na trakční vedení, nesvítlí do prostoru za vozem, nýbrž do silnice (směrem dolů). V tomto případě velmi sníženou bezpečnost v okolí vozidla zajišťují pouze koncová a výstražná světla, umístěná v horní části karoserie, jež lze snadno přehlédnout. I přesto, že výstražná světla jsou v činnosti v souladu s předpisem „Směrnice G-01 – Pravidla pro výkon služby řidiče DPMP, a. s.“, toto riziko přetrvává (19).

Ve srovnání s ostatními vozidly ve vozovém parku je případná časová ztráta způsobená výpadkem sběračů u tohoto typu trolejbusu v některých případech až dvojnásobná.

Lze zmínit, že trolejbusy tohoto typu dodávané například do Bulharska (Sofie, Varna) stahovány měly umístěné na kapotě vozidla, jako trolejbusy Škoda 14 Tr nebo 24 Tr v Pardubicích. Trolejbusy bohužel nedisponují kamerovým systémem dveřního prostoru, tudíž viditelnost z kabiny řidiče je značně ztížena.

Tabulka G-13 představuje trolejbus Škoda 26 Tr Solaris (I. série).

Tabulka G-13 – Trolejbus: Škoda 26 Tr Solaris (I. série)



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 26 Tr Solaris (II. série)

Druhá série trolejbusů Škoda 26 Tr Solaris dodávaná v letech 2013-2014, prošla dílčími úpravami. Vozidla již nejsou vybavena diodovými zelenými transparenty BUSE BS 210 DOT-LED, nýbrž vnějšími LED Panely Monochrom společnosti Bustec, s. r. o.

Rovněž interiér nedisponuje jednořádkovým panelem BUSE BS 120, ale LCD obrazovkou od téže společnosti.

Tabulka G-14 představuje trolejbus Škoda 26 Tr Solaris (II. série).

Tabulka G-14 – Trolejbus: Škoda 26 Tr Solaris (II. série)



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (I. série)

Na základě provedeného testování průjezdností ulic města Pardubice trolejbusem Solaris Trollino 15 AC zapůjčeným v roce 2006 Dopravním podnikem Ostrava, a. s. a následně provedenou optimalizací městské dopravy uskutečněné v listopadu 2008 bylo přistoupeno k nákupu prvních patnáctimetrových vozidel – tedy délkové kategorie „Sd+“.

Pardubice jsou tak dodnes vlastníkem prototypu trolejbusu. Trolejbusy tohoto typu byly testovány v Plzni, kde se nachází společnost Škoda Electric, která dodávala elektrickou výzbroj. V průběhu let zkušební jízdy probíhaly v Brně, Ústí nad Labem a ve Zlíně. Nakonec byly dodávány do Severních Čech, tedy do Teplic nebo Ústí nad Labem, kde jsou dodnes v provozu. Nejsou vybaveny ani alternativními pohony (baterie, dieselaagregát).

Za první sérii lze považovat vozy podle uspořádání interiéru a vybavení dodané v roce 2008-2009 ev. č. 400-405. Vozy čísel 406 a 407 dodané v roce 2011, a poslední část vozů čísel 408 a 409 jsou pro potřeby této práce vedeny jako vozy druhé série.

Z hlediska poptávky cestujících a možností dopravce je tato délka vozidla výtečným kompromisem, nechce-li volit dopravce nasazení článkových vozů. V praxi je třeba dbát v problematických místech, jakýmiž jsou hůře například odbočení a zatačky, zvýšené opatrnosti. Jelikož se jedná o vybočování zadní části vozu až o 1,4 m. (viz Příloha B).

Trolejbus disponuje deseti sedačkami dostupnými bez bariér pro OOSPO, devětadvaceti sedačkami s překonáváním bariéry a velikostně tzv. „jeden-a-půl“ sedačkami v počtu čtyř kusů na přední nápravě též s nutností překonat schod k usazení se.

Jak již bylo zmíněno u kratší verze Škoda 26 Tr Solaris, i tyto vozy disponují stahováky Railtech, umístěnými pod kapotou vozidla, s nutností otevření celé zadní části karoserie, nastane-li výpadek sběracích hlavic z trakčního vedení. I u těchto typů trolejbusů se vyskytuje totožné bezpečnostní riziko související se sklopenou spodní částí zadní karoserie (při výpadku sběračů), na níž jsou umístěna koncová světla.

V průběhu roku 2020 byl do trolejbusů na základě žádostí řidičů dodatečně instalován kamerový systém snímající prostor druhých a třetích dveří, protože z kabiny řidiče, především do posledních dveří není s využitím osvětlení interiéru ani správně nasměrovaných zpětných zrcátek, umístěných v interiéru, dostatečný výhled. Existovalo zde potenciální bezpečnostní riziko při započítí zavírání dveří v době, kdy cestující z vozu ještě vystupovali.

Tabulka G-15 představuje trolejbus Škoda 28 Tr Solaris (I. série).

Tabulka G-15 – Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (I. série)



Zdroj: Autor

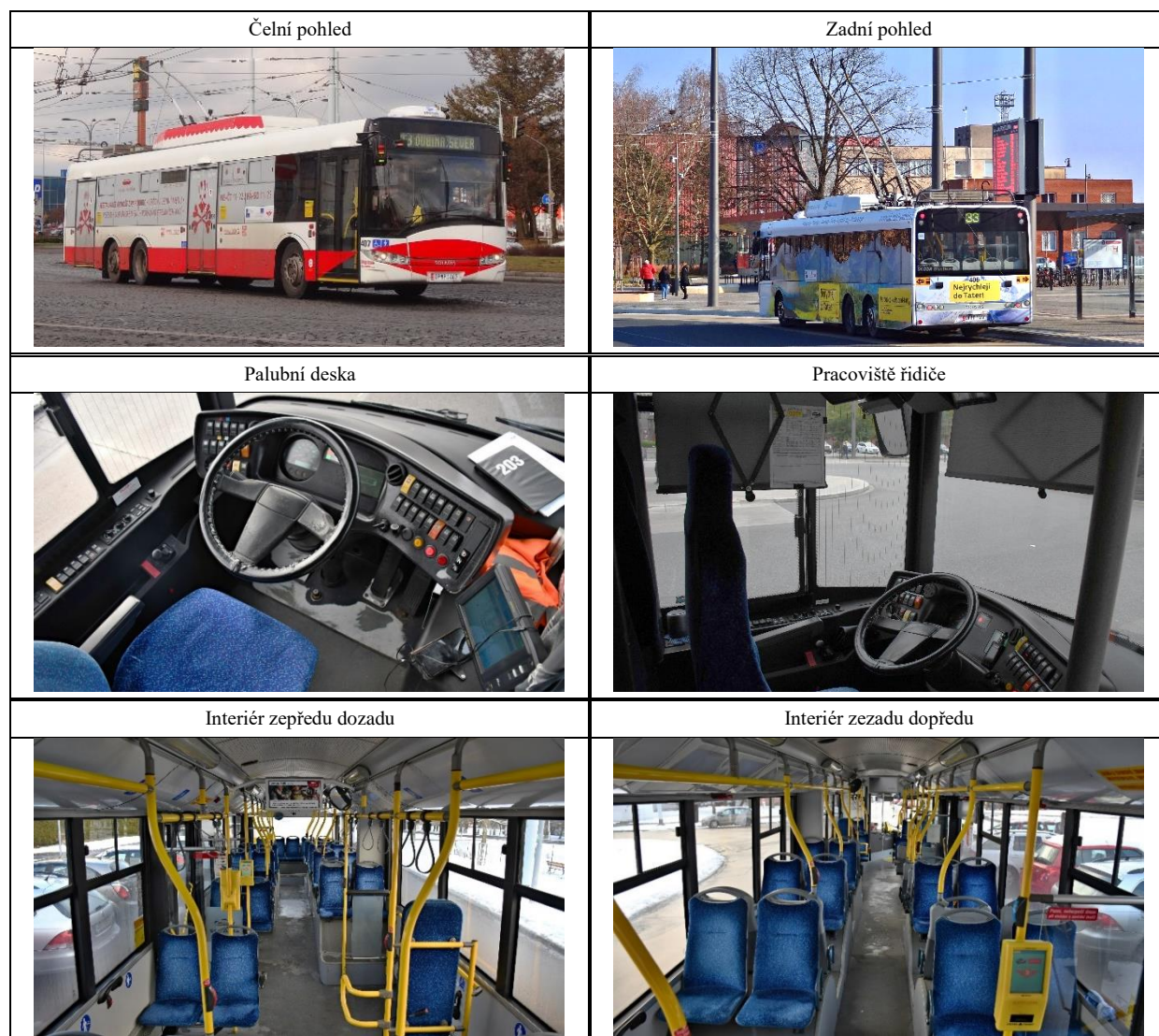
Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (II. série)

Do druhé série trolejbusů Škoda 28 Tr Solaris byly v průběhu let provozovaných na linkách dodatečně doplňovány reklamními obrazovkami, jež umožňovaly připojení k WiFi. Stejně tak i trolejbusy druhé série byly během provozu vybavovány kamerovým systémem snímající prostory okolo druhých a třetích dveří.

Vůz ev. č. 407 je vybaven atypickými sběrači s hliníkovou duší, kterou je veden proud, podobně jako Škoda 30 Tr ev. č. 334 (viz Škoda 30 Tr Sor (I. série)).

Tabulka G-16 představuje trolejbus Škoda 28 Tr Solaris (II. série).

Tabulka G-16 – Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (II. série)



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (I. série)

Tabulka G-17 představující trolejbusy typu Škoda 30 Tr Sor, které jsou prvními typy trolejbusů v Pardubicích, jenž k nástupu a výstupu cestujících umožňují celkem čtyři dveře místo tří. Jejich kladnou vlastností je v nesporně rychlé obsluhování a odbavování zastávek, ve srovnání s ostatními typy vozů, co se obratu cestujících týče. To dokazuje jejich vhodnost do městského provozu, jako jsou Pardubice.

Dodávány byly v počtu třech kusů (333, 334 a 335) v roce 2016. Jsou prvními typy trolejbusů v Pardubicích, vybavenými včetně klimatizace interiéru cestujících i kabiny řidiče. Třetí dveře umožňují pomocí sklopné plošiny nástup a výstup cestujících na invalidním vozíku. V nízkopodlažní části bez jakýchkoliv „schůdků“ vůz disponuje deseti sedačkami a dvěma sklopnými v prostoru určenému pro cestující na invalidním vozíku nebo pro kočárky. Dalších dvaadvacet sedadel se zde nachází včetně nutného překonání bariéry.

Inovativní byly v oblasti problematiky SPODC. Provozní obrazovka na palubní desce detailně rozpoznává, jaký typ tlačítka byl stisknut a jedná-li se o typ „DVEŘE“, zobrazí se, o které dveře se jedná. Zařazením těchto trolejbusů se vyskytla naděje, v zavedení SPODC v Pardubicích. Cestující znalí z jiných měst, kde vozy s touto karosérií jezdí (Praha, Brno) a využívají SPODC, začali aktivně tlačítka používat i tady. Protože jsou tlačítka velká a umístěna na dveřích viditelně, to činí jejich nespornou výhodou.

Stinnou stránkou tohoto typu je nevyužívání SPODC. V době se slabší poptávkou, tedy v sedlech a ve večerních hodinách není třeba pro umožnění nástupu nebo výstupu jednoho cestujícího otevírat všechny zadní dveře, jelikož uspořádání tlačítek umožňuje otevřít (zavřít) pouze první dveře, zadní dveře (2., 3. a 4.) nebo všechny dveře najednou.

V letních měsících se jedná o nezanedbatelné náklady spojené s chlazením interiéru, kdy otevřené troje nebo čtvery dveře, zapříčiní velmi rychlého úniku studeného vzduchu. Ten pak následně musí být opětovně nákladně chlazen. Podobně během zimního počasí s vytápěním.

Součástky dvevního mechanismu jsou opotřebovávány otevíráním a zavíráním dveří. Součástí mechanismu je kabeláž vedoucí do tlačítek „DVEŘE“, která se pohybuje s dveřmi. Kabel v ochranném pouzdru, je tak vystavován lámání.

Trolejbus ev. č. 334 („Hurain“) oproti vozům 333 a 335 má instalovány atypické sběrače a botky, jež společnost Esko vyrábí pro rakouský Solnohrad. Vozy 333 a 335 disponují přibližně o 85-95 cm kratšími sběrači ve srovnání s jinými typy vozů.

To znamená, že řidiči musí být obezřetní, aby trolejbus nebyl od trolejového vedení příliš vzdálen. Naopak právě vůz ev. č. 334 je má kratší pouze o 25 cm. V České republice jsou v současnosti v testovacím režimu. Jejimi přínosy jsou především jejich nižší hmotnost, poněvadž relativně těžký přívodní kabel je značně zkrácen do spodní kovové části sběrače a rovněž hliníková duše mimo přenos elektrického napětí zabraňuje většímu rozkmitu sběrače při průjezdu svorkami trakčního trolejového vedení v oblouku (14).

Tabulka G-17 – Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (I. série)

<p style="text-align: center;">Čelní pohled</p> 	<p style="text-align: center;">Zadní pohled</p> 
<p style="text-align: center;">Palubní deska</p> 	<p style="text-align: center;">Pracoviště řidiče</p> 
<p style="text-align: center;">Interiér zepředu dozadu</p> 	<p style="text-align: center;">Interiér zezadu dopředu</p> 

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (II. série)

Nákupem druhé série trolejbusů Škoda 30 Tr Sor v roce 2018 lze polemizovat, zda přesně 15 kusů vozů nahradilo tentýž počet trolejbusů Škoda 21 Tr.

Jaké jsou odlišnosti od předchozí série? Tento typ trolejbusů nemá na straně oken mezi druhými a třetími dveřmi v levé části tři řady sedaček po dvou ve směru jízdy, nýbrž dvě. Snížil se sice počet sedaček, ale navýšila se plocha pro přepravu dětských kočárků či imobilních cestujících na invalidním vozíku.

Bohužel však ne příliš dobrého vylepšení se dočkala tlačítka „DVEŘE“ umístěná na skle každých dveří. Mimo změny piktogramu, kde nejsou vyobrazeny „<>“ „šipky od sebe“ (pohyb dveří), nýbrž ruky „stiskněte rukou“, tlačítka špatně reagovala na dotyk ruky, ať nehtem, kůží nebo rukavicemi.

Nejen v zastávkách obsluhovaných v režimu „na znamení“ bylo bez stisku tlačítka cestujícím samovolně aktivováno SPODC. Dělo se tak v závislosti na změně tlaku vzduchu, změně rychlosti vozu. Ovlivňovat aktivaci mohly i faktory jakými byly: vítr v okolí vozidla a tedy i tlačítek, kapky vody, déšť a podobně.







To vedlo ke vznikajícím problémům, nedorozuměním, kdy vybraní řidiči přestali obsluhovat zastávky v režimu „na znamení“, pokud výslovně nebylo stisknuto tlačítko typu „STOP“ (v souladu se SPP) (18). Jiní řidiči zkontrolovali obrazovkou kamerového systému, snímající prostor dveří, vyhodnotili situaci správně, a pokud bylo potřeba, zastávku obsloužili.

Nové ochranné pouzdro, ve kterém je umístěn kabel vedoucí do dveřního mechanismu, se pohybuje s dveřmi při jejich otevírání a zavírání. To napomáhá mimo jiné k jeho lámání, nečinnosti a občasné samovolné aktivaci. Jedná se o důvody, které vedly nejspíše pracovníky údržby k jeho přestřižení. Jelikož tyto problémy se vyskytly během prvního čtvrt roku provozu, mohlo být přistoupeno k reklamaci.

Totožné zkušenosti s tímto typem tlačítka byly zaznamenány v Praze u autobusů Sor NB 12 a Sor NB 18, stejně tak u elektrobuses Sor ENS 12 provozovaných v Hradci Králové. Přesto SPODC i nadále je využíváno. V případě, že by jednou bylo zaváděno, musely by tyto vozy mít nataženy nové kabely a nejlépe změnit i dodavatele 103 ks tlačítek.

Tabulka G-18 představuje trolejbus Škoda 30 Tr Sor (II. série)

Tabulka G-18 – Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (II. série)

<p>Čelní pohled</p> 	<p>Zadní pohled</p> 
<p>Palubní deska</p> 	<p>Pracoviště řidiče</p> 
<p>Interiér zepředu dozadu</p> 	<p>Interiér zezadu dopředu</p> 

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (bateriový)

Parciální nebo dvousilový či trolejbus s bateriovým pohonem umožňující jízdu mimo trakční trolejové vedení. Výrobce baterií je garantováno ujetí přibližně 10 km mimo TTV během jednoho cyklu jízdy. Jedná se o trolejbusy typu Škoda 30 Tr Sor. Karoserii tedy vyráběla společnost Sor Libchavy, s. r. o. a elektrickou výzbroj dodávala plzeňská Škoda Transportation. V Pardubicích byly do vozového parku zařazeny v roce 2018.

Právě v souvislosti s vybavením trolejbusu tímto alternativním pohonem, vozy disponují tzv. poloautomatickými sběrači, které řidič v průběhu jízdy může s využitím tlačítka na levé straně palubní desky stáhnout dolů do zabezpečovacích háků. Samozřejmě před stažením sběračů je potřeba přepnout použitím příslušného tlačítka zdroj energie – tedy z trakčního trolejového vedení na bateriové akumulátory. Vozy tak nedisponují klasickými „stahováky“, nýbrž navijáky. Proto v trolejbusech nejsou k dispozici ráčny pro natahování provazů ani aretační kličky pro zajištění stahováků.

V místech, jakým je areál Dopravního podniku nebo zastávka „Zámeček“ jsou umístěny natrolejovací stříšky, kde lze z místa řidiče automaticky nasadit sběrače. Během výlukového stavu jsou umístěny například i v zastávce „Slovany, u přejezdu“ nebo „Nemocnice“. Pokud je nutné natrolejování v místech, kde se stříšky nenacházejí, například na zastávce „Hlavní nádraží“, řidič v reflexní vestě, provede ruční nasazování sběračů.

V zadní části vozu jsou umístěny baterie, proto v interiéru je absence pěti sedaček a celkové uspořádání je velmi odlišné oproti jednosilovým trolejbusům. Osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace je vyhrazeno využití osmi sedaček z celkových osmadvaceti.

Klimatizace interiéru, kabiny řidiče i sklopná plošina ve třetích dveřích pro nástup či výstup cestujícího přepravujícího se na invalidním vozíku, jsou považovány za standard moderního cestování.

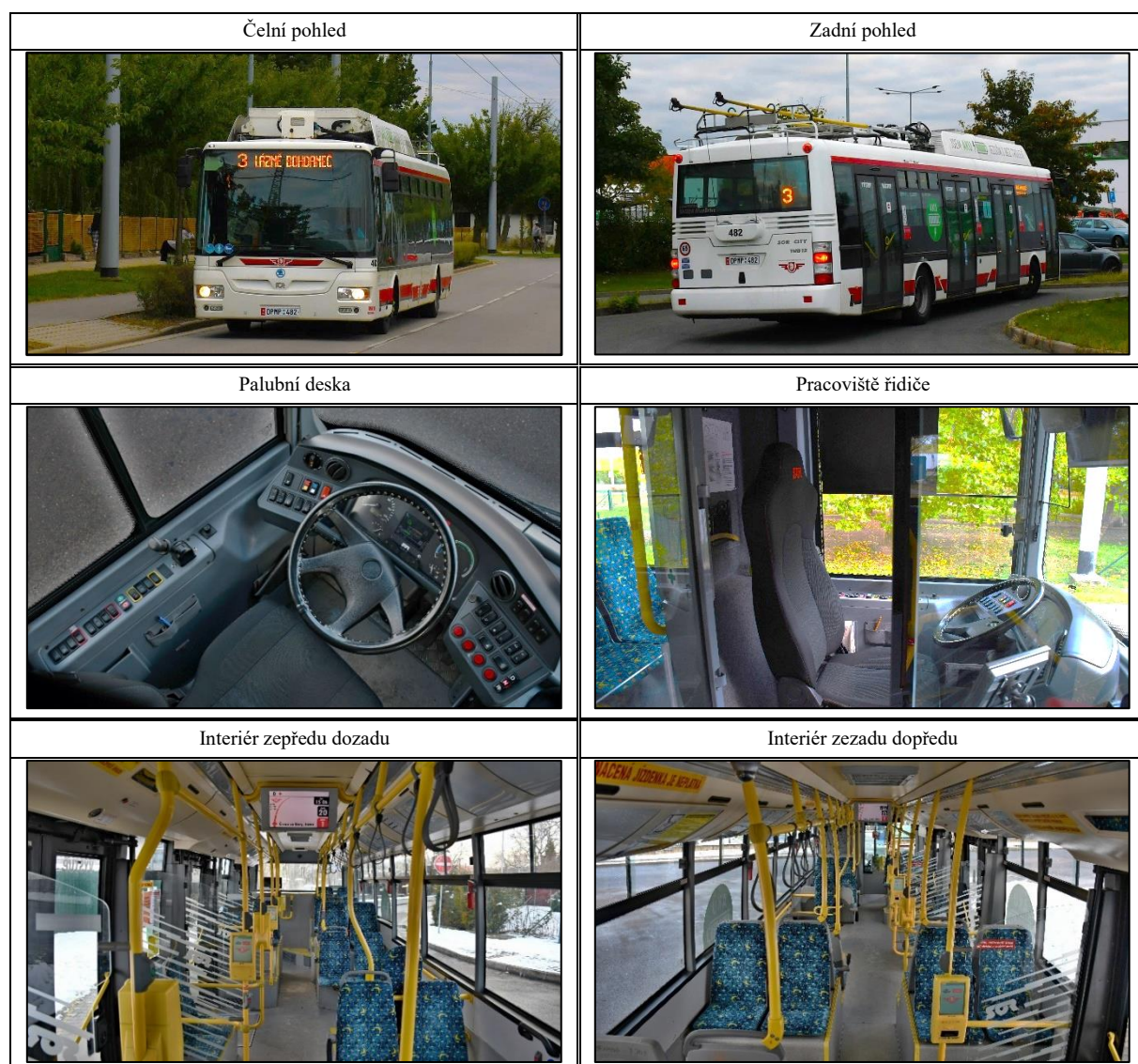
V bezvýlukovém linkovém vedení jsou všechny čtyři trolejbusy využívány v pracovních dnech především na linkách č. 12 (Dukla vozovna / Hlavní nádraží – centrum města – Pardubičky – Zámeček – Černá za Bory / Mnětice) a 27 (Zdravotnická škola – centrum města – Dukla).

Ve dnech pracovního klidu trolejbusy zajišťují dvě pořadí z celkových čtyř na lince č. 2 s případným „závlekm“ přes zastávku Zdravotnická škola (Polabiny – centrum města – Pardubičky – /Zdravotnická škola/– Zámeček) s přejezdy na linku 12 (Zámeček – Černá za Bory / Mnětice).

Při výlukovém stavu během opravy nadjezdu v ul. Kyjevská jsou zpravidla nasazovány na odkloněnou linku č. 2 (Polabiny – centrum města – Slovany – Černá za Bory – Zámeček – Nemocnice).

Tabulka G-19 představuje trolejbus Škoda 30 Tr Sor (bateriový)

Tabulka G-19 – Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (bateriový)



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 32 Tr Sor

Každého, kdo spatří okolo sebe projíždět nejnovější typ trolejbusů v Pardubicích označované místními „Beruška“ a společně nejnovější karoserii z produkce společnosti SOR Libchavy možná napadne „metro na pneumatikách“. Nejedná se však o soupravu metra Siemens typu M1, leč jistá podobnost je patrná, nýbrž o trolejbus s designem architekta doc. Ing. arch. Patrika Kotase, Ph.D.

Trolejbus disponuje klimatizací „salónu“ pro cestující i kabiny řidiče. Na rozdíl od předchozího typu 30 Tr je ovládání a nastavování prováděno dotykovou obrazovkou OPUS, místo obsluhy příslušného panelu a prvky na přístrojové palubní desce. Tím se minimalizoval počet tlačítek na „přístrojovce“.

Dalšími inovativními prvky jsou čelní zobrazovací transparenty dodávané společností Bustec, které jsou nově barevné a s větším rozlišením, což napomáhá k lepší čitelnosti a viditelnosti například při zobrazování dvouřádkových nápisů. Po vzoru autobusů jsou rovněž prvními trolejbusy vybavenými sloty USB pro dobíjení drobné elektroniky.

Levé okénko v kabině řidiče je nově ovládáno elektricky příslušným tlačítkem na levém panelu palubní desky nikoliv ručně. I tyto trolejbusy jsou vybaveny kamerovým systémem snímající prostor druhých a třetích dveří.

Stinnou stránkou tohoto typu trolejbusu jsou příliš silné lišty na levé straně, jež omezují bezpečný výhled řidiče vozidla nebo malý prostor v kabině řidiče. Vzhledem k odlišné a slabší konstrukci karoserie oproti typu Škoda 30 Tr Sor jsou hlasitější a zvukově znatelnější průjezdy kříženími nebo výhybkami (mechanickými či elektromagnetickými).

Dvanáct sedadel z celkových jedenatřiceti jsou k dispozici bez bariér. Čtyři sedadla jsou velikosti tzv. „jeden-a-půl“. Ve druhých dveřích je umístěna manuální sklopná plošina pro cestující na invalidním vozíku.

Trolejbusy nejsou vybaveny bateriovými akumulátory, přesto například v Jihlavě nebo v Opavě jimi tyto typy vozů disponují.

V Pardubicích se jedná o první typ vozidel a současně i trolejbusů vybavenými samoobslužným poptávkovým otevíráním dveří cestujícími, jež stisknutím tlačítka „STOP“ tzv. „detekuje“ nejbližší dveře. Při užití tlačítka „uvolnění dveří“ na přístrojové desce v kabině řidiče, jsou uvolněny právě ty dveře v okolí, kde bylo tlačítko stisknuto.

Tlačítko „DVEŘE“ je tak implementováno pod informativní funkci tlačítka „STOP“. Kontrolka „DVEŘE“ na provozní obrazovce se zobrazí jen při stisku na dveřích. Kontrolka „STOP“ se nezobrazuje pro celý vůz, ale přiřazuje se ke konkrétním dveřím.

Tabulka G-20 představuje trolejbus Škoda 32 Tr Sor.

Tabulka G-20 – Trolejbus: Škoda 32 Tr Sor



Zdroj: Autor

Autobus: Škoda RTO 706 MTZ

Jediným zástupcem historických autobusů pardubického DP je Škoda RTO 706 MTZ. Navazuje na předchozí typ Škoda RO 706, který je zachován v muzejích v Praze nebo v Brně.

Tento pardubický exponát vznikl ze dvou autobusů a byl zprovozněn v roce 2003. V roce 2006 pro provozování tohoto autobusu vznikla historická, respektive nostalgická linka č. 52 spojující sídliště Dubina přes historické centrum města k turistickému cíli Kunětické hoře.

Tabulka G-21 představuje autobus Škoda RTO 706 MTZ.

Tabulka G-21 – Autobus: Škoda RTO 706 MTZ



Zdroj: Autor

Autobus: Karosa B 951 E

Karosa B 951 E jsou prvními autobusy dodávanými v roce 2006 a 2007 vybavenými SPODC a zároveň posledními tzv. vysokopodlažními vozy v celé své délce. Pro nástup či výstup je tak nutné překonat dva schody, jelikož interiér autobusu je situován ve výšce 75 cm nad vozovkou (43). Navazují na předchozí typy B 931 (B 932) a B 731 (B 732) v modifikaci pro MHD. Prvenstvím těchto autobusů je i jejich vybavení kabiny řidiče ochlazovačem vzduchu, což u dřívějších vozů nebylo.

Tabulka G-22 představuje autobus Karosa B 951 E.

Tabulka G-22 – Autobus: Karosa B 951 E



Zdroj: Autor

Autobus: Renault Citybus 12M 2070

Tabulka G-23 představuje autobus Renault Citybus, jenž byly dodávány do Pardubic roku 1998 (ev. č. 147-155). Tyto autobusy nebyly vybaveny sklopnou plošinou pro cestující na invalidním vozíku. Dodávky v letech následujících tj, 1999 (ev. č. 156-159), 2000 (ev. č. 160-163) a 2001 (ev. č. 164-167) již plošinami byly vybavovány. Vozy 147-154 disponovaly pouze zářivkovými zobrazovacími transparenty Buse BS 110. Novější autobusy byly vybavovány Buse BS 210 DOT-LED, tedy se zelenými LED diodami. Vozy čísel 155-159 byly dodávány s atypickým uspořádáním sedadel v interiéru.

Tabulka G-23 – Autobus: Renault Citybus 12M 2070



Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série)

Autobusy Irisbus Citybus vycházejí z autobusu Renault Citybus. Dodávány byly do Pardubic v roce 2003 s ev. č. 168-173. Oproti předchozím vozům Renault uspořádání přístrojové desky v pravé části neumožňuje ovládat jednotlivě druhé a třetí dveře.

Zadní část vozidel prošla obměnou, protože nedisponují plošinou pro stojící cestující, nýbrž šesti sedačkami a vozy jsou i v zadní části snížené a není tedy nutné překonávat schod.

Tabulka G-24 představuje autobus Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série)

Tabulka G-24 – Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série)

Druhá série autobusů Irisbus Citybus (ev. č. 174-176) byla dodávána v roce 2004 s přístrojovou (palubní) deskou VDO, též označována jako „europalubní deska“ či „europalubka“. Ta klade za cíl sjednotit ovládání jednotlivých prvků pro funkčnost vozidla. Vozidla oproti předchozí sérii umožňují otevřít celou kabinu řidiče.

Tento typ disponuje třiceti sedačkami, z čehož šest je určeno OOSPO.

Tabulka G-25 představuje Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série).

Tabulka G-25 – Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série)

<p>Čelní pohled</p> 	<p>Zadní pohled</p> 
<p>Palubní deska</p> 	<p>Pracoviště řidiče</p> 
<p>Interiér zepředu dozadu</p> 	<p>Interiér zezadu dopředu</p> 

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série)

Za třetí sérii lze považovat původně předváděcí vůz, dnes již vyřazený ev. č. 177. Čtvrtá série autobusu Irisbus Citybus z roku 2005 se vyznačuje upravenou přední částí interiéru vozidla. Z pohledu z exteriéru byla na pravou stranu přidána přídržovací tyč, jež zapříčinila sice nepatrného zúžení nástupního prostoru, ale především starším cestujícím a rovněž s omezenou schopností pohybu napomáhá k bezpečnějšímu nastupování a vystupování.

Tabulka G-26 představuje čtvrtou sérii Irisbus Citybus 12 M 2071.

Tabulka G-26 – Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M PS09D1

Tabulka G-27 představující autobusy typu Irisbus Citelis jsou plynule navazující na Irisbus Citybus a Renault Citybus zaujmou především faceliftem čela a zádí vozu. První dodávané autobusy 183 a 184 (z roku 2007) jsou vybaveny malými sklopnými okénky v interiéru (viz trolejbus Škoda 24 Tr). Naopak č. 185 a 186 (z roku 2008) byly dodány již s velkými posuvnými okénky. V teplých letních měsících tak byla jízda v novějších vozech o něco komfortní a příjemnější. Disponuje třiceti sedačkami, z nichž šest je určeno pro OOSPO. Dvě sklopné sedačky, umožnily zvětšit prostor pro kočárky a cestujícím na invalidním vozíku.

Tabulka G-27 – Autobus: Irisbus Citelis 12M PS09D1



Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série)

Jeden až dva roky od nákupu naftových Citelisů byly do Pardubic dodávány první autobusy poháněné stlačeným zemním plynem. S tím souvisela i výstavba plničky CNG. Autobusy ev. č. 200–206 měly disponovat velkými posuvnými okénky pro lepší cirkulaci vzduchu v letních měsících. Bohužel kvůli nutnosti obnovit vozový park, byly přijaty autobusy s malými vyklápěcími okénky. Řidiči zde oceňují vybavení ledničkou pro nápoje či potraviny, kterými jsou automaticky nově příchozí vozidla vybavována.

Tabulka G-28 představuje první sérii autobusu Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5.

Tabulka G-28 – Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (II. série)

Autobusy ev. č. 207-213 dodávané v roce 2010 je možné považovat za druhou sérii Irisbus Citelis 12M PS09D5. Vozidla disponují upravenou palubní přístrojovou deskou VDO v pravé části informující o konkrétních stisknutých typech tlačítek. Vybaveny nejsou malými vyklápěcími okénky, nýbrž velkými „posunovačkami“. Do autobusů byly dodatečně instalovány v prostřední části vozu obrazovky pro promítání reklamy.

Tabulka G-29 představuje Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (II. série).

Tabulka G-29 – Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (II. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série)

Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série) byly dodány do Pardubic pod ev. č. 214-219 v roce 2011. Jako předchozí série je vybavena velkými posunovacími okénky pro lepší cirkulaci vzduchu v teplých letních měsících. Inovací v těchto vozech byla změna piktogramů na tlačítkách SPODC.

Tabulka G-30 představuje Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série).

Tabulka G-30 – Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (IV. série)

Čtvrté sérii „plynových“ Citelisů, dodávané v roce 2014 byl obměněn interiér, kde uspořádání sedaček pro OOSPO v přední části vozu bylo upraveno. Nyní jsou sedačky 2+2 situovány naproti dveřím. Tato série nedisponuje již jednořádkovým vnitřním LED panelem, nýbrž LCD obrazovkou, zobrazující více informací, jakými jsou číslo linky, následující zastávky, čas a údaje o tarifním pásmu. Počínaje touto sérií byly implementovány transparenty oranžovými LED diodami zobrazující informace o lince, namísto zelených.

Tabulka G-31 blíže představuje tento typ autobusu.

Tabulka G-31 – Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (IV. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Crossway LE CITY 12M

V roce 2015 nákupem Crosswayů přišla do Pardubic nová éra v podobě prvních vozů vybavených celovozovou klimatizací. Řidiči dodnes oceňují vybavení kamerovým systémem snímající dveřní prostor. Cestování vozy zdejší MHD nabylo několikanásobně na komfortu a především bezpečnosti. De facto je přizpůsoben pro příměstský provoz, jelikož je v provedení „low-entry“ čili částečně nízkopodlažním prostorem. Využíván je zejména na nočních linkách.

Tabulka G-32 představuje částečně nízkopodlažní autobus.

Tabulka G-32 – Autobus: Iveco Crossway LE CITY 12M



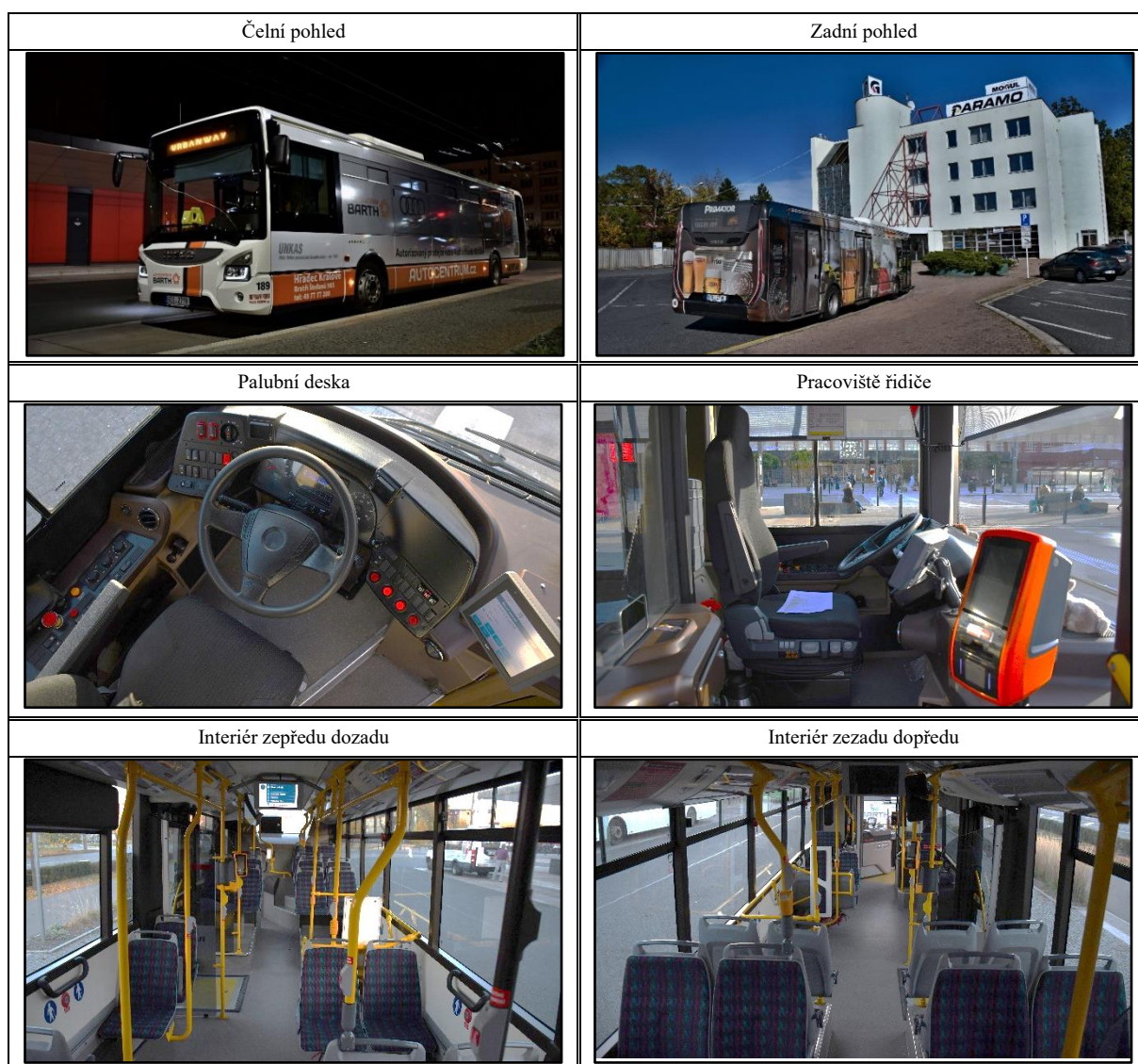
Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (I. série)

Autobusy typu Urbanway navazují na karoserii Citelis. Jejich hlavní odlišností je především zvětšení plochy nízkopodlažní části vozu mezi prvními a druhými dveřmi. Vybaveny jsou samozřejmě klimatizací interiéru pro cestující i kabiny řidiče. Jejich nevýhodou je ne příliš šťastně umístěný kamerový systém snímající prostor druhých a třetích dveří. Kdy cestující musí stát ve dveřním prostoru, aby byli zaregistrováni řidičem pomocí kamer.

Tabulka G-33 představuje Iveco Urbanway 12M (I. série).

Tabulka G-33 – Autobus: Iveco Urbanway 12M (I. série)



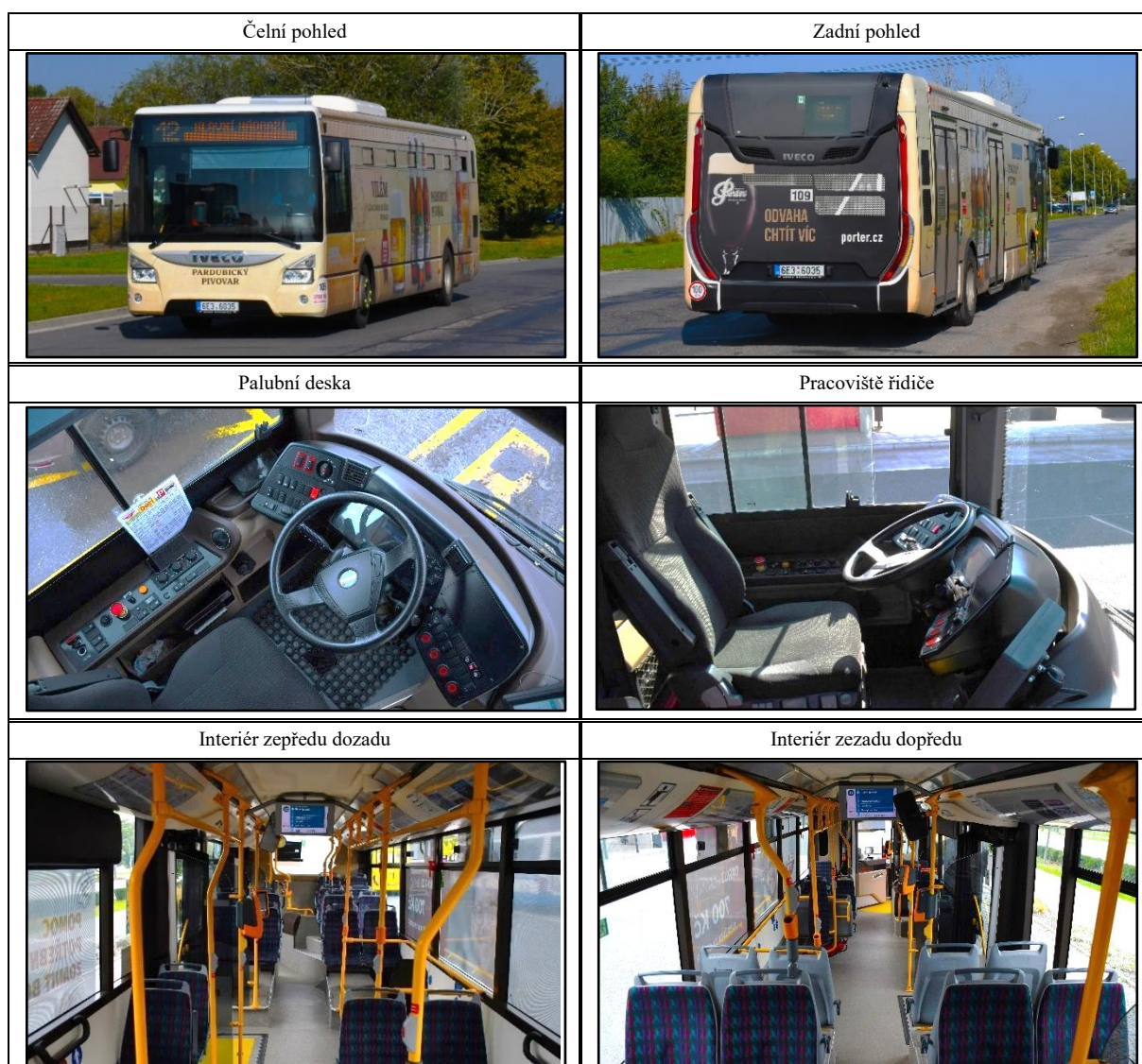
Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (II. série)

Druhá série dieselových Urbanwayů evidenčních čísel 100-109 dodávaných v roce 2019, se dočkala změny zobrazovacího čelního transparentu. Do vozů jsou dodávány vícebarevné s větším rozlišením. V případě potřeby zobrazení dvouřádkových nápisů například s uvedením průjezdné zastávky nebo v době odklonových tras jsou tyto transparenty lépe čitelné pro cestující s ne příliš dokonalým zrakem. Skvělé uplatnění těchto transparentů je při změně linky během jízdy jednoho spoje (linky 2 a 12 ve dnech pracovního klidu).

Tabulka G-34 představuje Iveco Urbanway 12M (II. série)

Tabulka G-34 – Autobus: Iveco Urbanway 12M (II. série)



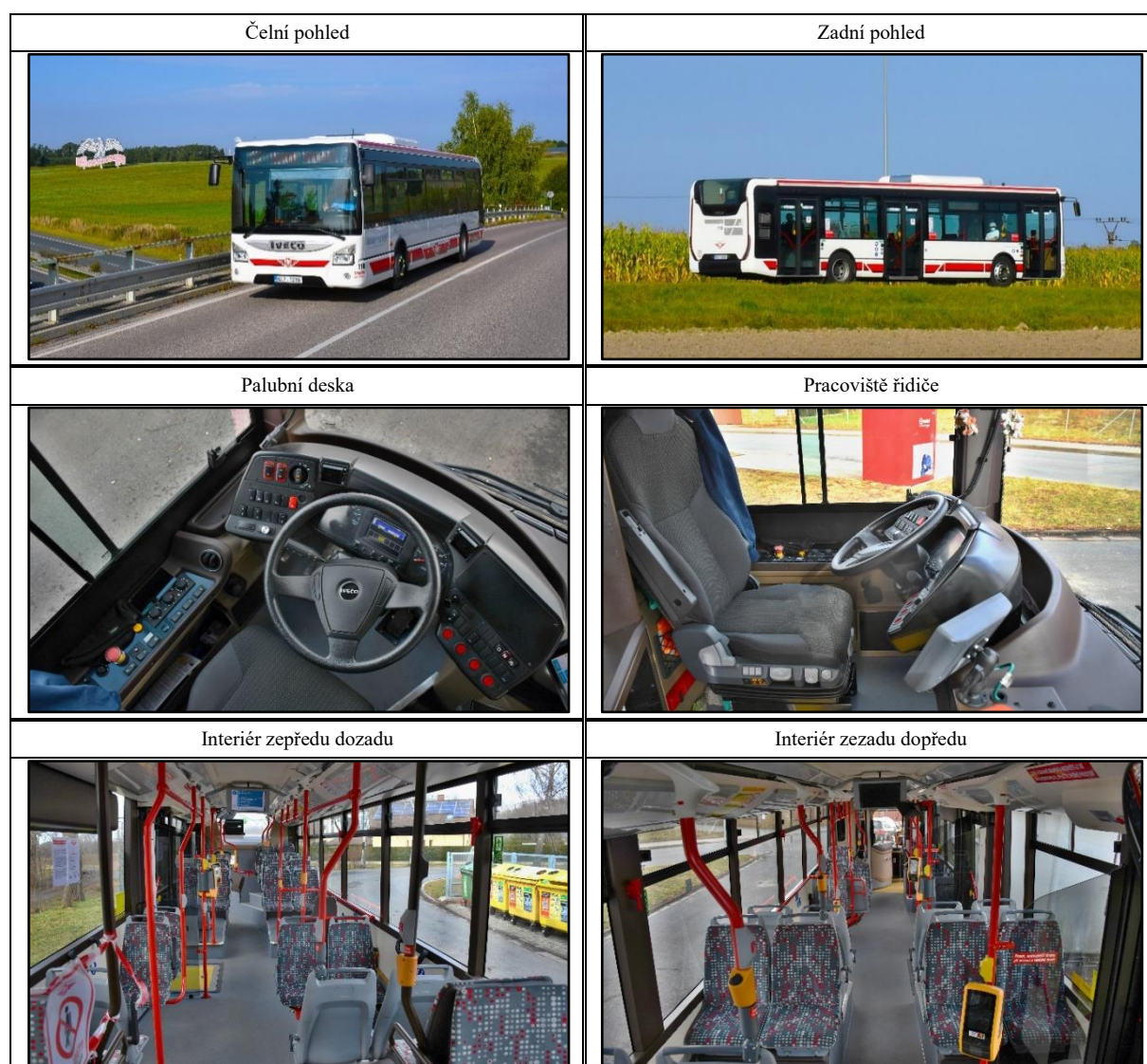
Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (III. série)

Autobusy Iveco Urbanway 12M (III. série) byly do vozového parku zařazeny pod evidenčními čísly 110-114 v roce 2021. Interiér vozu prošel významnou obměnou, kde došlo ke změně barvy přidržujících madel ze žluté na červenou – tedy do jedné z barev, charakterizující město Pardubice. Prosvětlený a bílý interiér autobusu, stejně jako jeho vnější nátěr karoserie symbolizuje městské barvy.

Tabulka G-35 představuje III. sérii Iveco Urbanway 12M.

Tabulka G-35 – Autobus: Iveco Urbanway 12M (III. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)

Atypickým vozem pardubické flotily je autobus ev. č. 222 byl pojmenován „Tiumen“, po koni, kterýmž byl trojnásobným vítězem Velké Pardubické v čele s nejznámějším českým žokejem Josefem Váňou.

Jedná se o vozidlo t. č. prezentované výrobcem Iveco Czech Republic, a. s. na veletrzích týkající se problematiky vozidel a testované dopravci v běžném provozu na linkách s cestujícími. Vyroben byl březnu 2019, v Pardubicích zapůjčen o měsíc později a poté v červnu 2020.

Následně od září byl zařazen do vozového parku Dopravního podniku města Pardubic. V pracovní dny plní funkci záložního vozidla, pro případy řešení mimořádných událostí v síti MHD. Ve dnech pracovního klidu je vůz vypravován na běžné linky.

Jde o luxusně vybavenou verzi, jež zaujme svým zevnějškem a vnitřkem vozu, ba dokonce nadstandardní výbavou pracoviště řidiče oproti jiným vozům. Samozřejmostí je klimatizace interiéru i kabiny řidiče. Nízkopodlažní část autobusu je oproti jiným prosklená.

Tiumen disponuje lepším typem monitoru kamerového systému, umístěného na vhodnějším místě. Je manuálně polohovatelný podle výšky řidiče a společně lze upravit úhel sklonu pro eliminaci odlesků. Při srovnávání se svými „kolegy Urbanwayi“ se zde nachází elektricky ovládaná sluneční clona (roleta), což umožňuje v případě nepříjemného slunečního svitu pohodlněji nastavit stínění.






Jelikož u jiných vozů je nutné se ke sluneční cloně z místa řidiče natáhnout při jakékoliv rychlosti, kterou vozidlo jede, tudíž toto řešení velmi pozitivně přispívá k bezpečnosti v provozu.

Dále se zde vyskytuje rovněž elektricky nastavitelná panoramatická vnější zrcátka. Do horního panelu je integrované autorádio, vedle kterého je ovládání polohování střešních oken.

Na rozdíl od ostatních Urbanwayů v pardubickém vozovém parku disponuje dvěma sklopnými sedačkami na místě vyhrazeném pro kočárky nebo cestující na vozíku. Liší se i vybavením tlačítek samoobslužného poptávkového otevírání dveří cestujícími, kde místo čtyř tlačítek „DVEŘE“ v exteriéru jsou k dispozici pouze tři. V interiéru toto tlačítko je k dispozici pouze u druhých a třetích dveří. Pro otevření vpředu je tak zapotřebí řidičem otevřít dveře běžným způsobem na přístrojové desce. I na ní jsou však odlišnosti, jako například jiná kombinace řazení tlačítek (viz Příloha C) nebo možnost manuálního navolení rychlostního stupně.

Tabulka G-36 představuje tento typ autobusu.

Tabulka G-36 – Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)

<p style="text-align: center;">Čelní pohled</p> 	<p style="text-align: center;">Zadní pohled</p> 
<p style="text-align: center;">Palubní deska</p> 	<p style="text-align: center;">Pracoviště řidiče</p> 
<p style="text-align: center;">Interiér zepředu dozadu</p> 	<p style="text-align: center;">Interiér zezadu dopředu</p> 

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)

Druhá série plynových Urbanwayů společně s naftovými autobusy III. série téže typu jsou nejmladšími zástupci vozového parku Dopravního podniku města Pardubic, a. s. Při srovnávání s předchozími kusy prošel interiér velkými změnami. Vůz má nový design čalounění sedaček nebo červená madla v barvě typické pro Pardubice, místo žlutých. Interiér působí pozitivním dojmem svojí prosvětlenou bílou barvou než původně užívanou zažloutlou. A právě bílá je druhou barvou charakterizující Pardubice.

Tabulka G-37 představuje nejnovější autobusy vozového parku Dopravního podniku.

Tabulka G-37 – Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)



Zdroj: Autor

VOZIDLA PREZENTOVANÁ V PARDUBICÍCH

Dopravní podnik města Pardubic, a. s. spolupracuje s výrobcí dopravních prostředků a ostatními dopravními společnostmi zajišťující městskou hromadnou dopravu v České republice v rámci Sdružení dopravních podniků. Proto jsou vyhledávána nová řešení a inovace, jež napomohou komfortu cestování a využívání nových technologií.

Tabulka G-38 vypisuje zapůjčené trolejbusy, elektrobusesy a vybrané autobusy v DPMP.

Tabulka G-38 – Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)

Trolejbusy			Elektrobusesy		
Výrobce, typ vozidla	Majitel	Období	Výrobce, typ vozidla	Majitel	Období
Solaris Trollino 12 AC	DP Ostrava	duben 2003	Sor EBN 10,5		2011
Škoda 24 Tr Citybus	Škoda Plzeň	srpen 2004	Siemens Rampini	Wiener Linien	říjen 2013
Solaris Trollino 15 AC	(DP Ostrava	květen 2006	Iveco Rošero First Electric		březen 2014
Sor TN12A	Sor Libchavy	květen 2010	Škoda 26 BB Solaris	Škoda Plzeň	duben 2014
Autobusy					
Výrobce, typ vozidla	Majitel	Období	Výrobce, typ vozidla	Majitel	Období
Škoda 21 Ab	Škoda Ostrov	2001	Iveco Urbanway 12M	Iveco Czech Republic	říjen 2014
Mercedes-Benz Citaro O530 I	Evo Bus	březen 2002	Iveco Crossway LE CITY 10,8M	Iveco Czech Republic	říjen 2014
Sor BN 12	Sor Libchavy	prosinec 2004	SKD Iveco Stratos LF 38 CNG	SKD Trade	prosinec 2014
Irisbus Citelis 12M	Irisbus Karosa	srpen 2005	Solaris Urbino 15 LE	DP Ústí nad Labem	květen 2015
Mercedes-Benz Citaro O530 I L	Evo Bus	listopad 2005	Iveco Heuliez GX 137	Iveco Czech Republic	květen 2015
Solaris Urbino 15	DP Ostrava	květen 2006	Iveco Urbanway 12M CNG	Iveco Czech Republic	srpen 2016
Tedom 123 G	Tedom	květen 2007	Iveco Urwanway 12M Hybrid	Iveco Czech Republic	květen 2017 říjen 2017
Irisbus Citelis 18M	DP Hradec Králové	září 2007	Iveco Crossway LE CITY 14,5M	Iveco Czech Republic	srpen 2018
Tedom C12G	Tedom	srpen 2008	Iveco Urwanway 12M Hybrid	Iveco Czech Republic	duben 2020
Irisbus Citelis 12M CNG	DP Karlovy Vary	listopad 2008	Iveco Urwanway 12M CNG	Iveco Czech Republic	duben 2019 červen 2020
Irisbus Citelis CNG	ČSAD Havířov	listopad 2009	Sor ENS 12	DP Hradec Králové	červen 2021
Iveco Rošero	Iveco Czech Republic	březen 2014	Iveco Streetway 12M	Iveco Czech Republic	leden 2022

Zdroj: (93)-(123)

Trolejbus: Solaris Trollino 15 AC

Dne 14. května 2006 byl na pardubických linkách č. 5 a 13 testován ostravský 14,5metrový trolejbus Solaris Trollino 15 AC. Jednalo se o první typ třinápravového trolejbusu v Čechách. Testován byl především pro zjištění průjezdnosti jednotlivých tras linek.

Tabulka G-39 představuje zmiňovaný trolejbus.

Tabulka G-39 – Trolejbus: Solaris Trollino 15 AC



Zdroj: Autor

Autobus: Solaris Urbino 15

Obdobně jako trolejbus byl v květnu roku 2006 ve stejné době, přibližně na dva týdny testován autobus Solaris Urbino 15. Vozidlo této karoserie disponuje třemi nápravami, přičemž třetí (poslední) umožňuje natáčení do požadovaného směru. Stejně jako trolejbus je vozidlo plně nízkopodlažní vybavený manuální ovládanou vyklápěcí plošinou umožňující nástup a výstup cestujících na invalidním vozíku ve druhých dveřích. Všechny troje dveře jsou široké 1 350 mm, přičemž nástupní výška u prvních činí 320 mm a zbylé 340 mm.

Klimatizace kabiny řidiče, případně celého interiéru autobusu byla výrobcem do vozidel dodáváno na přání zákazníka. Tento zapůjčený autobus klimatizací interiéru pro cestující nebyl vybaven, ale kabina řidiče jí disponovala.

Nakonec po ukončení testování autobusy délkové kategorie „Sd+“ do Pardubic dodávány nebyly, avšak trolejbusy ano.

Obrázek G-2 zachycuje třinápravový autobus před pardubickým hlavním nádražím.



Obrázek G-2 – Autobus: Solaris Urbino 15

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 18M

Obrázek G-3 znázorňuje královéhradecký autobus Irisbus Citelis 18M v září 2007, kdy byl v Pardubicích testován z důvodu průjezdnosti tras vybraných linek MHD pro případný zamýšlený nákup vozidel délkové kategorie „Kb“ v budoucnu.



Obrázek G-3 – Autobus: Irisbus Citelis 18M

Zdroj: Autor

Elektrobus: Siemens Rampini

Obrázek G-4 zachycuje první elektrobus ze zahraničí, jenž byl v Pardubicích testován na linkách MHD v říjnu 2013. Byl zapůjčen od společnosti Wiener Linien GmbH (orig. Vídeňské linky, s. r. o.), z rakouské Vídně, kde jsou nasazovány v centru města.



Obrázek G-4 – Elektrobus: Siemens Rampini

Zdroj: Autor

Elektrobus: Škoda 26 BB Solaris („Perun“)

Počátkem dubna 2014 byl testován v Pardubicích elektrobus s karoserií Solarisu a společnost Škoda Transportation dodávala asynchronní trakční elektromotor včetně vybavení technologie IGBT (EN: Insulated Gate Bipolar Transistor – tj. Bipolární tranzistor s izolovaným hradlem). Uspořádání interiéru ve srovnání s trolejbusy Škoda 26 Tr Solaris je odlišné. Prototyp byl vybaven dotykovou přístrojovou deskou

Tabulka G-51 představuje tento elektrobus.

Tabulka G-51 – Elektrobus: Škoda 26 BB



Zdroj: Autor

Autobus: SKD Iveco Stratos LF 38 CNG

V prosinci 2014 byl po dobu čtrnácti dní testován pardubickým dopravním podnikem autobus délkové kategorie „Mn“. Zapůjčen byl pro testovací provoz zkušební linky č. 20 k tehdy nové poliklinice Vektor nedaleko centra města v ulici Rokycanova.

Linka č. 20 byla trasována: Hlavní nádraží – Autobusové nádraží – Palackého – 17. listopadu – Rokycanova – Na Spravedlnosti (dnes Jana Palacha) – 17. listopadu – Palackého – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží.

V provozu byla v pracovní dny v intervalu 30 minut s prvním odjezdem v 06:45 z Hlavního nádraží a posledním ve 14:45. Doba jízdy činila 13 minut. Pro dodržení bezpečnostních přestávek nebyl vypravován spoj v 11:45.

Autobus je bezbariérový, poháněný je stlačeným zemním plynem. V interiéru disponuje vyhrazeným jedním až dvěma místy pro cestující na vozíku či s kočárkem. Disponuje 14 místy k sezení a dvěma sklopnými sedačkami.

Obrázek G-5 představuje tento autobus.



Obrázek G-5 – Autobus: SKD Iveco Stratos LF 38 CNG

Zdroj: Autor

Autobus: Solaris Urbino 15 LE

V rámci oslav 65letého výročí vzniku Dopravního podniku města Pardubic a zavedení autobusové dopravy byl zapůjčen v květnu 2015 Solaris Urbino 15 LE z Dopravního podnik města Ústí nad Labem, a. s. Autobus byl zapůjčen především z důvodů testování průjezdnosti trasy linky č. 6 tehdy vedené z Dukly přes centrum města do Ohrazenic v úseku „Polabiny Sluneční“ (dnes „Polabiny Okrajová“) až „Ohrazenice, točna“.

Jelikož Pardubice disponovaly pouze trolejbusy délkové kategorie „Sd+“, bylo nutné s ohledem na okružní křižovatce mezi ulicemi Trnovská a Semtínská zjistit profil trasy, kde se plánovala výstavba trakčního trolejového vedení a převedení tohoto úseku z Polabin do Ohrazenic do trolejbusové traktce.

Na základě kladného hodnocení profilu a průjezdnosti trasy byla v letech 2017-2018 realizována výstavba trakčního trolejového vedení včetně úpravy polabinské měničny (MR5) a počínaje 4. březnem 2018 bylo upraveno linkové vedení a v této trase již dominují trolejbusy.

Obrázek G-6 znázorňuje tento autobus v Trnové, kde v současnosti TTV vede.



Obrázek G-6 – Autobus: Solaris Urbino 15 LE

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Crossway 14,5 LE CITY

Obrázek G-7 představuje první třínápravový autobus délkové kategorie „Sd+“ od výrobce Iveco BUS, který byl v létě roku 2018 byl testován především na krajských linkách (tedy mimo katastr města Pardubice) obsluhovaných DPMP zejména z hlediska profilů trasy.



Obrázek G-7 – Autobus: Solaris Urbino 15 LE

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M Hybrid

Na jaře roku 2020 byl výrobcem autobusů Iveco BUS z Vysokého Mýta zapůjčen hybridní autobus Urbanway 12M. Autobus kombinuje diesellového pohonu s motorem Iveco Tecor 7, jež splňuje emisní normy Euro VI s alternativním elektromotorem.

Vozidlo disponuje celovozovou klimatizací jak interiéru pro cestující, tak kabiny řidiče. Umožňuje rekuperaci energie při případném brzdění do zastávek, čímž lze ušetřit palivo ve srovnání s vozidly nekombinující pohony.

Tabulka G-52 – Autobus: Iveco Urbanway 12M Hybrid

Čelní pohled	Zadní pohled
	
Palubní deska	Pracoviště řidiče
	
Interiér zepředu dozadu	Interiér zezadu dopředu
	

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Streetway 12M

V lednu 2022 byl na linkách pardubické MHD testován autobus Streetway od společnosti Iveco BUS, jenž byl vyroben ve spolupráci s tureckým Otokarem. Na rozdíl od předchozích produktů Iveca, tento autobus disponuje 14 místy k sezení bez překážek, stupínků a vyvýšenin. Citelisy disponovaly pouhými 6 místy, Urbanwaye 7 místy. Celovozová klimatizace, vybavení SPODC a moderní informační systém je samozřejmostí.

Tabulka G-53 představuje nejnovější typ vozu z produkce Iveco.

Tabulka G-53 – Autobus: Iveco Streetway 12M



Zdroj: Autor

Elektrobus: Sor ENS 12

Tabulka G-54 představuje elektrobus Sor ENS 12 ze sousedního Hradce Králové, jenž byl zapůjčen do Pardubic v rámci akce zvané „Týden pro klima“. Na jedno nabití ujel 171 km, kde z toho přibližně 50 km činila vzdálenost mezi areály dopravních podniků. Zbývající počet km byl realizován obsluhou speciálních vložených spojů na lince č. 6. Zpět do DPMHK elektrobus přijel s rezervou 30 %, což v případě uvažování přímé úměrnosti mohlo být vyčerpáno ještě 73 km (za předpokladu shodné techniky jízdy, včetně omezenějšího využívání klimatizace) a dosáhnout celkových 244 km na jedno nabití (124).

Tabulka G-54 – Elektrobus: Sor ENS 12



Zdroj: Autor

PŘÍLOHA H – TLAČÍTKA ŘIDIČE A CESTUJÍCÍCH

Historie a historický trolejbus: Škoda 8 Tr

Cestující se s tlačítky setkávají již dlouhá léta. Jejich princip fungování v minulosti je možné připomenout při nostalgických jízdách v trolejbusu typu Škoda 8 Tr. Tehdejší posádka byla složená z řidiče a průvodčího. Byli vzdáleni od sebe přibližně deset metrů a nepůsobilo by dobrým dojmem jejich verbální dorozumívání. Bylo přistoupeno na nonverbální komunikaci posádky pomocí tlačítek. Obrázek H-1 zachycuje pult průvodčího s ovládacími prvky.

Autor v roce 2017 měl možnost po proškolení být průvodčím v tomto typu trolejbusu a tvořit tak posádku s vedoucím střediska vrchního vedení a měníren, a historických vozů Ing. Ladislavem Podivínem při jízdách nostalgické trolejbusové linky č. 51. Ta spojuje nejvíce osídlená sídliště Dubinu a Polabiny přes historické centrum, Hlavní nádraží do Lázní Bohdaneč. Na základě těchto zkušeností má průvodčí k dispozici mimo své pokladny a hlídání teplotního komfortu, také v gesci odbavování zastávek. Po zastavení trolejbusu, průvodčí otevírá prostřední dveře pro umožnění výstupu. Zadní dveře slouží i k nástupu.



Obrázek H-1 – Tlačítka – Trolejbus: Škoda 8 Tr – pracoviště průvodčího

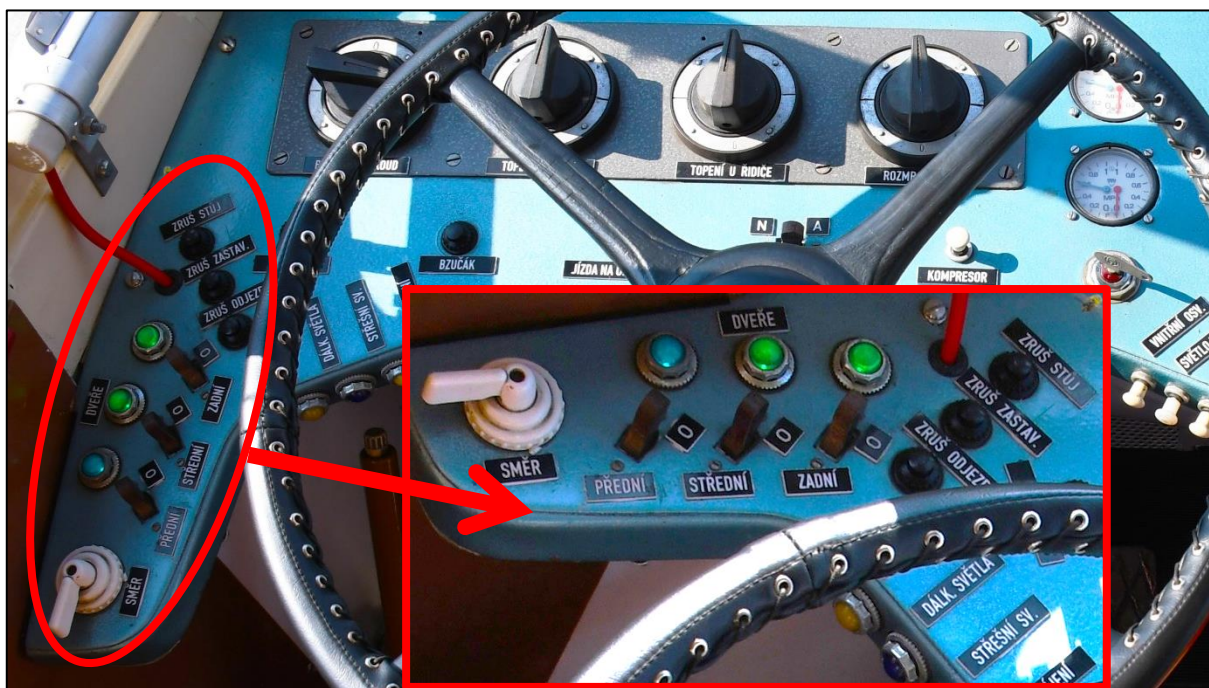
Zdroj: Autor

Na kontrolním panelu palubní desky („semafor“) je v tu chvíli zobrazena „červená“ barva, jež informuje řidiče následujícím signálem „STŮJ“. Poté v průběhu obsluhování zastávky, kdy je průvodčím prodáváno jízdné cestujícím, řidič tzv. vyruší signál na svém ovládacím panelu vlevo „ZRUŠ STŮJ“ a poté kontrolka zhasne. Řidič na své palubní desce může sledovat pomocí kontrolky, které dveře jsou otevřené či zavřené, jelikož zpětná zrcátka tehdy byla vyráběna o malém rozměru.

Jakmile výměna cestujících v zastávce je dokončena, po uzavření dveří průvodčí stiskne na svém pultu pracoviště „ODJEZD“. Na pracovišti průvodčího je rozsvícena zelená kontrolka a u řidiče je současně na „semaforu“ rozsvícena zelená kontrolka taktéž, potvrzující signál „jízda povolena“ či známější „volno“. Po rozjezdu či během jízdy řidič, jako v předchozím případě vyruší signál tlačítkem „ZRUŠ ODJEZD“.

Na palubní desce pracoviště řidiče v levé části, se vyskytují tři tlačítka pro otevření nebo zavření dveří. Tento trolejbus může být obsluhován i bez průvodčího. Avšak vzpomínky na nostalgii jsou krásné a je možné sledovat, jak to kdysi bylo.

Obrázek H-2 zachycuje popisovaná tlačítka a kontrolky pracoviště řidiče.



Obrázek H-2 – Tlačítka – Trolejbus: Škoda 8 Tr – pracoviště řidiče

Zdroj: Autor

Nastane-li situace, kdy je například na lince zpoždění a třeba jej mírně snížit, jelikož obsluha zastávek je takto zdouhavější než v současnosti, mohou být zastávky projížďeny. Před zastavením v zastávce průvodčí stiskne tlačítko „ZASTAVÍME“. Řidiči se na „semaforu“ zobrazí „žlutá“ barva na panelu kontrolky a současně se rozsvítí panel „ZASTAVÍME“, umístěný nad zástěnou řidiče směrem k cestujícím do interiéru.

Zmiňovaná situace nastává i v případě, pokud by zastávky byly obsluhovány v režimu „na znamení“. U prostředních dveří se nachází na pravém a levém madle, při pohledu na ně, dvě tlačítka. Ta slouží cestujícím pro stisknutí před zastávkou „na znamení“. Řidič bude informován žlutou kontrolkou na kontrolním panelu palubní desky a průvodčí uvidí rozsvícený nápis „ZASTAVÍME“ vpředu interiéru vozu. Při zastavení v zastávce zodpovídá za výstup cestujících druhými a třetími dveřmi průvodčí a v případě prvních, toto kontroluje řidič.

Během odbavování zastávky, kde bylo stisknuto tlačítko „STOP“ cestujícím, řidič na levé části palubní desky vyruší tuto signalizaci „ZRUŠ ZASTAV“ a kontrolka zhasne.

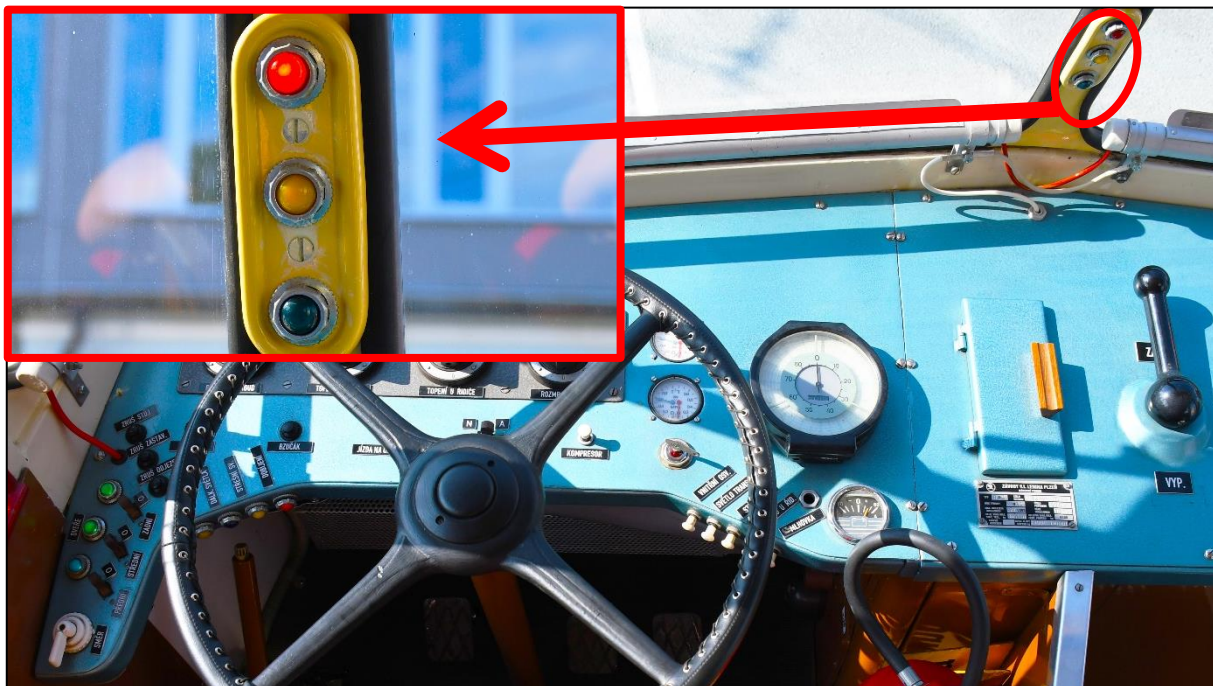
Obrázek H-3 ve čtverečku přibližuje umístění nápisu „ZASTAVÍME“ a v kroužku tlačítko „STOP“.



Obrázek H-3 – Tlačítka – Trolejbus: Škoda 8 Tr – interiér a signalizace „ZASTAVÍME“

Zdroj: Autor

Obrázek H-4 představuje umístění kontrolního panelu tzv. „semaforu“ sloužící ke vzdálené komunikaci mezi řidičem a průvodčím.



Obrázek H-4 – Tlačítka – Trolejbus: Škoda 8 Tr – „semafor“ (kontrolky)

Zdroj: Autor

Trolejbus typu Škoda 8 Tr disponuje elektrickou a provozní („vzduchovou“) brzdou. Pro zastavení či odstavení vozidla například na konečné zastávce je vybaven nouzovou („ruční“) brzdou. „Osmička“ však nevlastní dnes užívanou zastávkovou brzdou. Proto při obsluze zastávky řidič musí mít sešlápnutý brzdový pedál. Zastávková brzda slouží k zajištění vozu proti pohybu, pokud má vůz otevřené dveře, proto nonverbální komunikace průvodčího a řidiče byla nezbytná k zajištění bezpečnosti v tehdejšímu provozu.

Pokud došlo k nepředvídatelné či mimořádné události v okolí průvodčího, pult tlačítek umožňuje řidiči vyslat informaci stisknutím tlačítkem „STŮJ“. Řidič musel následně i mimo zastávku na širé silnici vůz zastavit. Prakticky do vyřešení situace. Následně řidič na svém pultu stiskl „ZRUŠ STŮJ“ a průvodčí „ODJEZD“.

Trolejbus: Škoda 14 TrR

Trolejbusy Škoda 14 Tr, respektive Škoda 14 Tr 10/6, byly vyrobeny v roce 1991. Některé byly rekonstruovány na konci devadesátých let v Pardubicích na typ 14 TrM. Tehdy disponovaly pouze tlačítkem typu „STOP“, umístěným v horní části vozu, kam ne každý dosáhl. Po modernizaci v roce 2006 ve společnosti Plzeňské městské dopravní podniky byly doplněny třemi tlačítky „STOP“ u každých dveří. V zadní části vozu, kde se nachází prostor pro přepravu kočárků, byly vybaveny jedním tlačítkem „KOČÁREK“. Cestující nejsou informováni, zda jsou tlačítka funkční, protože neustále svítí. (Nebude-li uvažován stav odstavení vozidla a podobně). Tabulka H-1 tlačítka představuje.

Signalizaci na pracovišti řidiče je možné kontrolovat nejen zvukově, ale i vizuálně. V pravé části palubní desky trolejbusu slouží jedna kontrolka oběma typům tlačítek. Nelze jednoznačně určit, v plně obsazeném voze, zda budou vystupovat cestující s kočárkem. Příčinou může být mírné prodloužení odbavování zastávek ve srovnání s jinými typy vozidel. Ve své době se jednalo o výrazné zlepšení, jelikož předchozí vozy takto vybaveny nebyly.





Tabulka H-1 – Trolejbus: Škoda 14 TrR – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér						0
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér						0
DVEŘE	Interiér						0
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér						0
STOP	Interiér	ANO	NE			vpravo	3
STOP OOSPO	Interiér						0
KOČÁREK	Interiér	ANO	NE			vpravo	1
Přístrojová palubní deska				ATYPICKÁ			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				není k dispozici			

Zdroj: Autor

Tabulka H-2 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 14 TrR.


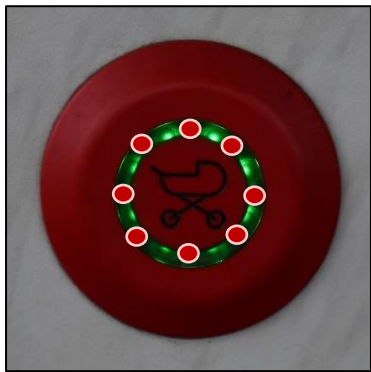

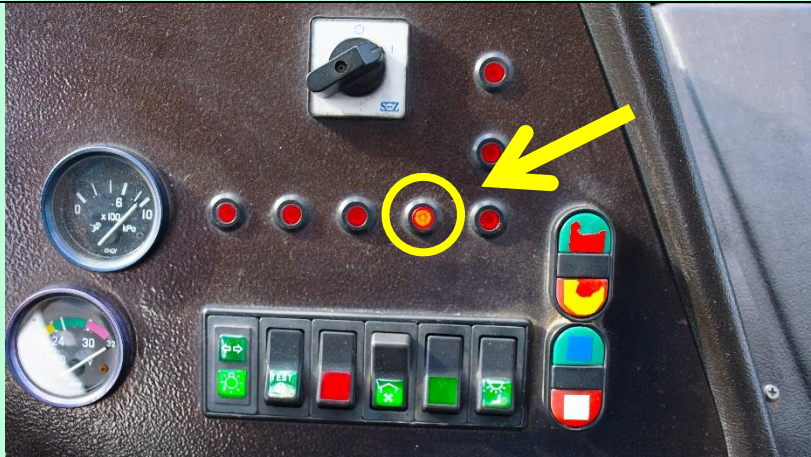

Tabulka H-2 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 14 TrR

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Po stisknutí tlačítka „STOP“ v kabině řidiče rozsvítí kontrolka v pravé části palubní desky znázorněné šipkou a kroužkem. Současně se ozve v kabině řidiče i zvuková signalizace.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace o stisknutí tlačítka se cestujícím nedostává. Tlačítko svítí před stisknutím, při stisknutí i po stisku neustále.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-3 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 14 TrR.

Tabulka H-3 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 14 TrR

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Po stisknutí tlačítka „STOP“ v kabině řidiče rozsvítí kontrolka v pravé části palubní desky znázorněná šipkou a kroužkem. Současně se ozve v kabině řidiče i zvuková signalizace.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace o stisknutí tlačítka se cestujícím nedostává. Tlačítko svítí před stisknutím, při stisknutí i po stisku neustále.			
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 21 Tr

Jak již bylo zmíněno, trolejbusy typu Škoda 21 Tr byly inovativní ve svém vybavení nízkou podlahou v první polovině vozu. To přispívalo rozšíření typů tlačítek pro nonverbální komunikaci mezi řidičem a cestujícími.

Na rozdíl od různých modifikací a výrobních sérií předchozího typu Škoda 14 Tr, případně Škoda 15 Tr (článeková verze), byla tlačítka dosazována při rekonstrukcích, opravách a modernizacích dle požadavků jednotlivých dopravců.

Škoda 21 Tr je vybavena pěti tlačítky „DVEŘE“, a jedním „INVALIDNÍ VOZÍK“ v exteriéru. Tlačítka „DVEŘE“ v interiéru jsou po čtyřech. Řidičem lze kontrolovat požadavek cestujících na uvolnění dveří na pravé části palubní desky. Obdobně tomu je i u jednoho tlačítka „INVALIDNÍ VOZÍK“ v exteriéru vozu.




Trolejbus je vybaven jedním tlačítkem typu „KOČÁREK a čtyřmi typu „STOP“. Naopak od předchozích typů zazní pouze zvuková signalizace. Kontrolkami na palubní desce vůz nedisponuje. Řidič může bohužel nechtěně projet zastávky obsluhované „na znamení“. Někteří řidiči raději zastavují na všech zastávkách, aby předcházeli případnému omylu, za cenu postupného navýšení zpoždění. Cestující mohou při stisku kteréhokoli tlačítka kontrolovat svůj požadavek jejich podsvícením. Trolejbus na svoji dobu byl vybaven výtečně.


Ve spodní části tabulky X-X je v kroužku dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný s funkcí „uvolnění dveří“ sloužící pro aktivaci SPODC. V praxi bylo využíváno pouze na odstavných plochách konečných. Jejich delší prodleva uzavírání se, umožnila řidičům zahájit zavírání dveří a z interiéru vozu vystoupit před jejich zavřením. Po návratu k vozu nebylo nutné hledat tlačítko pro otevření předních dveří (sloužící řidičům při opuštění vozu) ve spodní části karoserie. Mohli tak využít tlačítko „DVEŘE“ vně trolejbusu. Kontrolka tlačítka „uvolnění dveří“ byla pouze vizuální, právě díky nevratnému přepínači.

Stinnou stránku využívání tlačítka „uvolnění dveří“ bylo v případě, kdy řidič zapomněl vrátit tlačítko z „polohy 1“ (tlačítko zapnuto, je v požadované činnosti) do původní „polohy 0“ (tlačítko vypnuto, není v požadované činnosti). Nejednou se vyskytly na linkách případy, kdy cestující, využili tlačítek SPODC. Po zastavení trolejbusu kdekoliv na trati došlo k otevření dveří. Pro eliminaci těchto bezpečnostních rizik, bylo tlačítko na přístrojové desce řidiče odpojeno. Tlačítka k ovládání dveří jsou třípolohová – přepínač vratný.

Tabulka H-4 představuje tlačítka určená cestujícím a umístění tlačítka „uvolnění dveří“ na přístrojové palubní desce u trolejbusu Škoda 21 Tr.

Tabulka H-4 – Trolejbus: Škoda 21 Tr – tlačítka


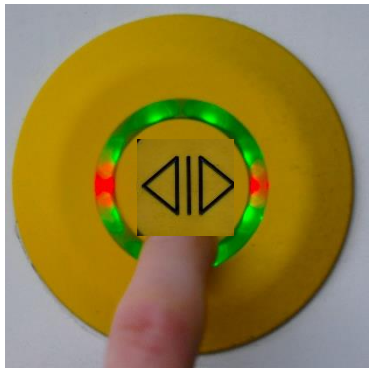



Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					bez posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO			vpravo boční panel	5	
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér	ANO	NE			vpravo	1	
DVEŘE	Interiér	ANO	ANO			vpravo boční panel	4	
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér						0	
STOP	Interiér	ANO	ANO				4	
STOP OOSPO	Interiér						0	
KOČÁREK	Interiér	ANO	ANO				1	
Přístrojová palubní deska					ATYPICKÁ			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvupolohové – přepínač nevratný			
Tlačítko určené k aktivaci a deaktivaci funkce „uvolnění dveří“								



Zdroj: Autor

Tabulka H-5 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 21 Tr.






Tabulka H-5 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 21 Tr

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku, ve vybraných vozech tohoto typu se symbolem zvonečku (🔔).			
			
Signalizace cestujícím			
<p>Tlačítko „DVEŘE“ při stisknutí je podsvícené kombinací zelené a červené bary.</p> <p>Následně zůstane zeleně podsvícené pro požadovaný nástup cestujících do doby otevření dveří.</p> <p>Pakliže jsou dveře v režimu „uvolnění“, tlačítko je podbarvené zelenou barvou.</p>			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-6 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 21 Tr. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







Tabulka H-6 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 21 Tr

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo SVÍTÍ červená/oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ při stisknutí je podbarveno kombinací zelené a červené barvy. Následně zůstane zeleně podsvícené pro požadovaný nástup cestujících do doby otevření dveří.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-7 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 21 Tr.

Tabulka H-7 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 21 Tr

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku, ve vybraných vozech tohoto typu se symbolem zvonečku (🔔).			
			
Signalizace cestujícím			
Stisknutím tlačítka „DVEŘE“ se nad příslušnými dveřmi SVÍTÍ zelená kontrolka ve smyslu potvrzení funkčnosti tlačítka a lze očekávat režimu tzv. „uvolnění dveří“ jejich následné otevření.		Tlačítko „DVEŘE“ po stisknutí nabude zeleného podsvitu. Toto podsvícení nastává v režimu „uvolnění dveří“.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-8 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 21 Tr. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


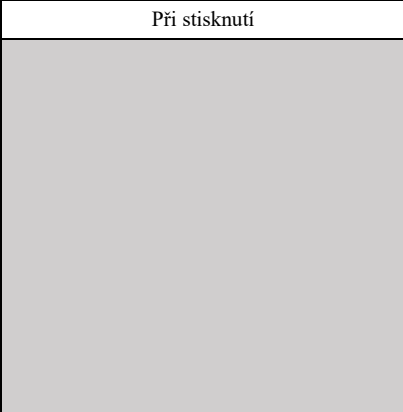

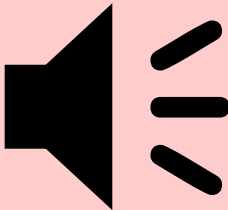

Tabulka H-8 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 21 Tr

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Vizuální signalizace se řidiči nedostává, pouze zvukové. Může docházet k projetí, a tudíž neobsloužení zastávek v režimu „na znamení“. Z druhého pohledu řidiči spojů zastavují ve všech zastávkách, čímž dochází k prodlužování jízdní doby spojů a tím snižování cestovní rychlosti společně s komfortem cestování veřejnou dopravou.</p>			
			
Signalizace cestujícím			
<p>Vozům evidenčních čísel 385–391 (v současnosti vyřazených) se nad příslušnými dveřmi SVÍTÍ červená kontrolka. Vozy 392–399 touto kontrolkou nedisponují a cestujícím slouží podsvít tlačítka „STOP“ vyobrazeného v pravé části této tabulky.</p>		<p>Stisknutím tlačítka „STOP“ dochází k podsvícení červenou barvou. Otevřením dveří podsvícení zhasne.</p>	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-9 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 21 Tr. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-9 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 21 Tr











Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Vizuální signalizace jako v předchozím případě absentuje. Řidič je informován výhradně zvukovým signálem. Může docházet k nebezpečným situacím, kdy řidič ve zpětných zrcátkách interiéru i exteriéru snadno přehlédne vystupující cestující.</p>			
			
Signalizace cestujícím			
<p>Stisknutím tlačítka „KOČÁREK“ dochází k rozsvícení žlutou barvou, což je pomyslným potvrzením požadavku sloužícího zejména k navýšení bezpečnosti provozu vystupujících cestujících s kočárkem či imobilních cestujících na vozíku. Informuje řidiče, je-li to možné, aby zajel co nejbližší k nástupní hraně zastávky, poněvadž tento typ trolejbusu nedisponuje plošinou.</p>			
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 24 Tr Citelis (I. série)

Tabulka H-10 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 24 Tr.


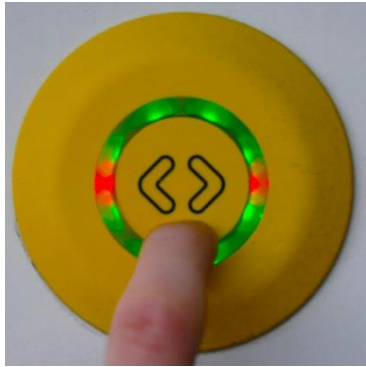

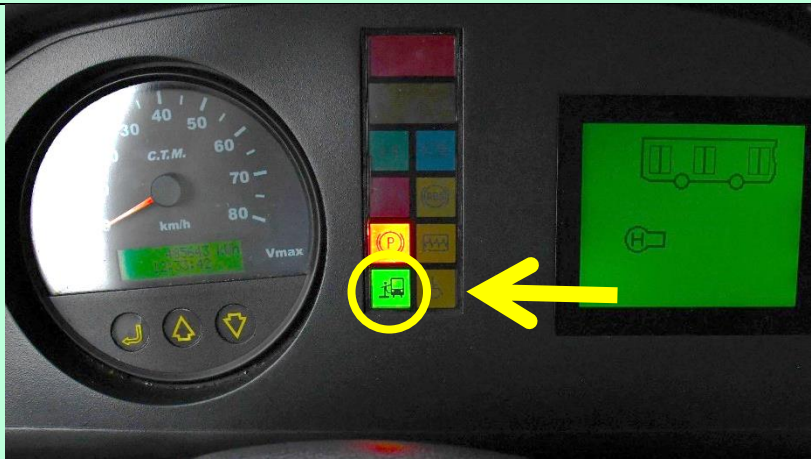

Tabulka H-10 – Trolejbus: Škoda 24 Tr (I.) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE			vpravo	1
DVEŘE		Interiér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK	1. typ	Interiér	ANO	NE			vpravo	1
INVALIDNÍ VOZÍK	2. typ	Interiér	NE	NE			vpravo	1
STOP		Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér	ANO	NE			vpravo	2
KOČÁREK		Interiér	NE	NE			uprostřed	2
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
	2. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvoupolohové – přepínač vratný „kolébka“			
Informace na provozní obrazovce po aktivování „uvolnění dveří“					Tlačítko určené k aktivaci a deaktivaci funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-11 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (I. série).




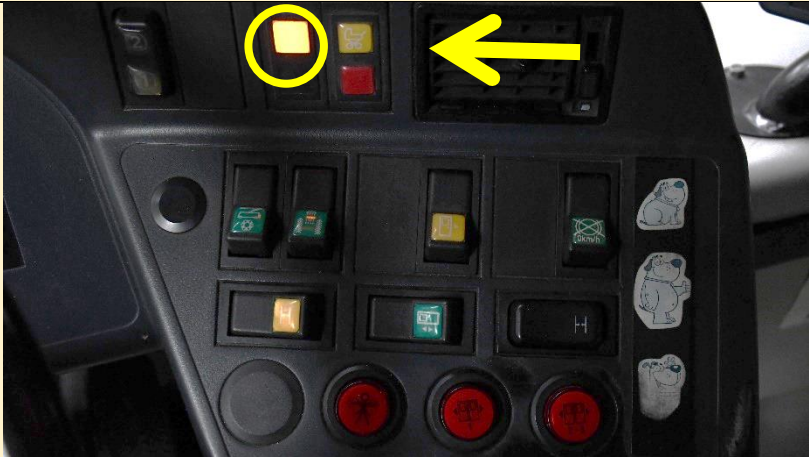

Tabulka H-11 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 24 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-12 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




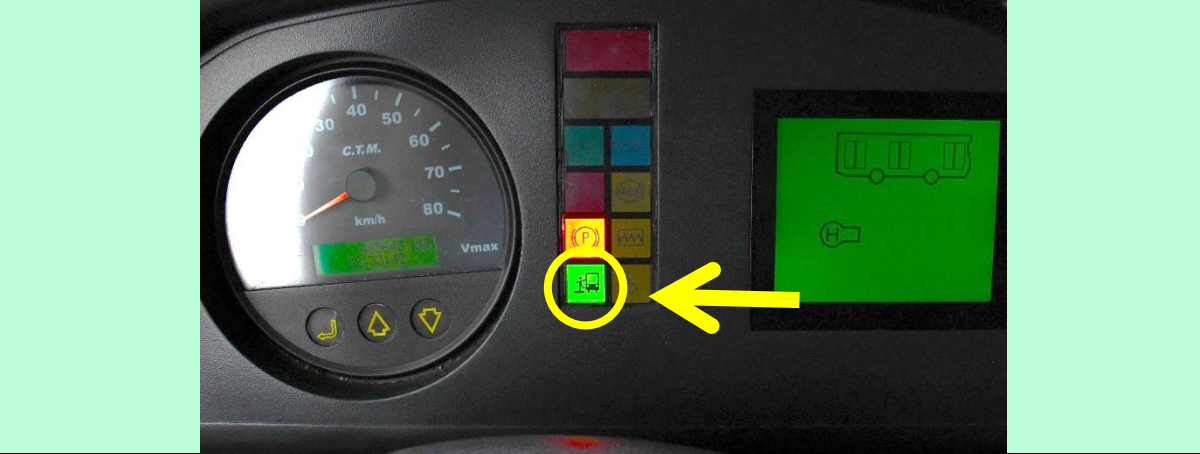


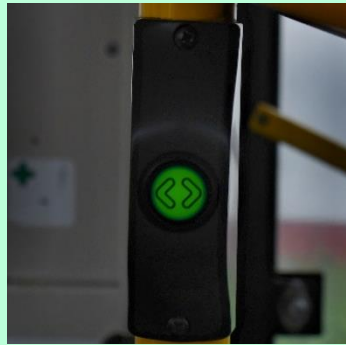
Tabulka H-12 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 24 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-13 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (I. série).

Tabulka H-13 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-14 představuje první typ tlačítka INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-14 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-15 představuje druhý typ tlačítka INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


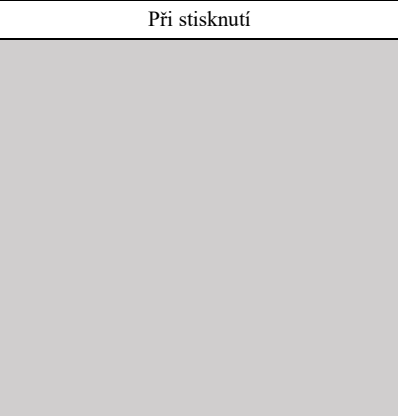




Tabulka H-15 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér (2); trolejbus: Škoda 24 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.		
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-16 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




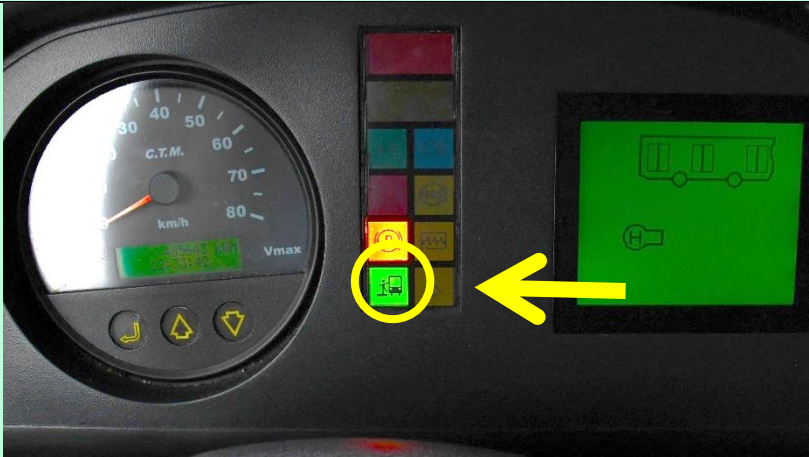



Tabulka H-16 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (I.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kružku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-17 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-17 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (I.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí		
				
Signalizace řidiči				
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP (OOSPO)“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP (OOSPO)“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-18 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-18 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (I.)









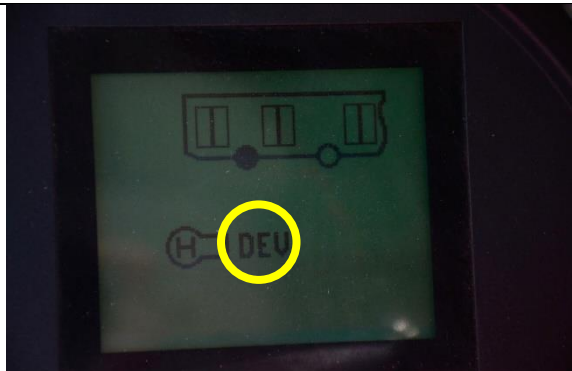

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem kočárku (🛒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 24 Tr Citelis (II. série)

Tabulka H-19 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 24 Tr.






Tabulka H-19 – Trolejbus: Škoda 24 Tr (II.) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE			vpravo	1
DVEŘE		Interiér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK	1. typ	Interiér	ANO	NE			vpravo	1
INVALIDNÍ VOZÍK	2. typ	Interiér	NE	NE			vpravo	1
STOP		Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér	ANO	NE			vpravo	2
KOČÁREK		Interiér	NE	NE			uprostřed	2
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
	2. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvoupolohové – přepínač vratný „kolébka“			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-20 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (II. série).






Tabulka H-20 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 24 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-21 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


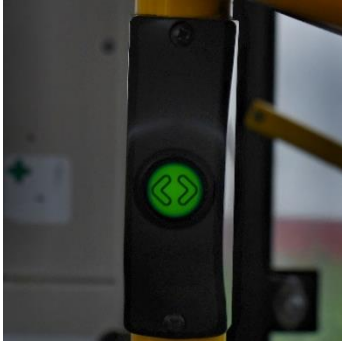



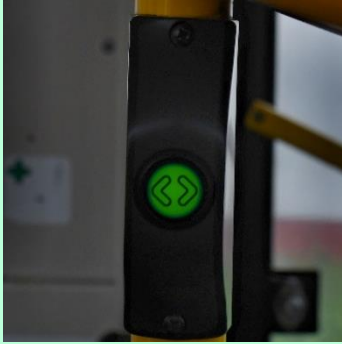
Tabulka H-21 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 24 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kružku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-22 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (II. série).




Tabulka H-22 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-23 představuje první typ tlačítka INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-23 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-24 představuje druhý typ tlačítka INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



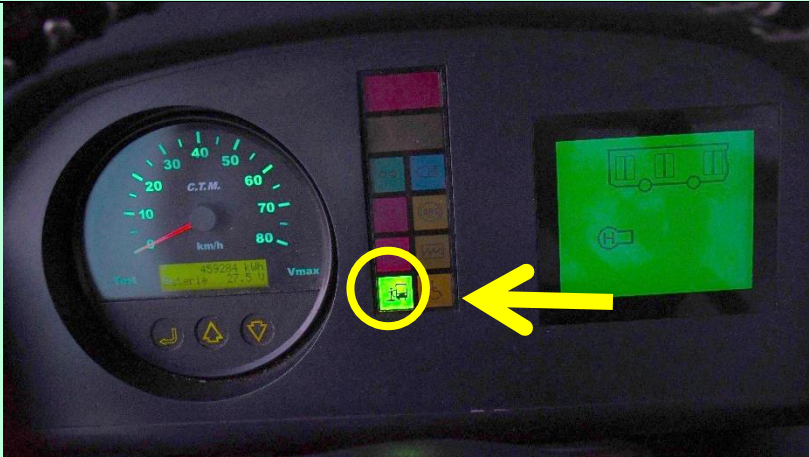


Tabulka H-24 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér (2); trolejbus: Škoda 24 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-25 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




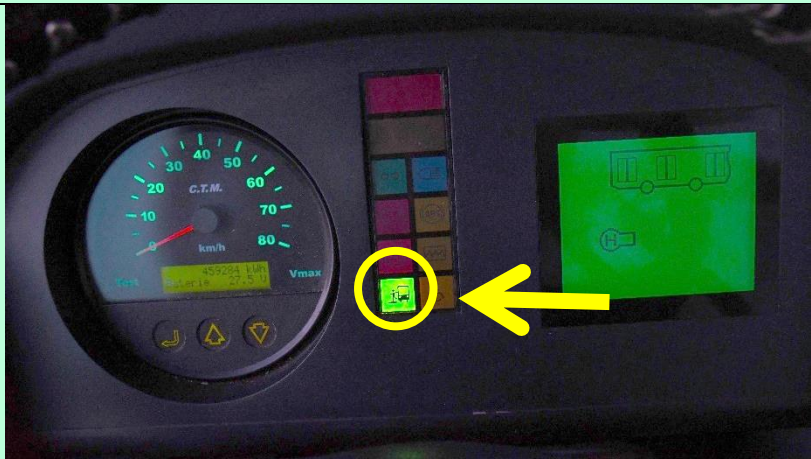



Tabulka H-25 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (II.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-2 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-26 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (II.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí		
				
Signalizace řidiči				
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-27 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-27 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 24 Tr (II.)

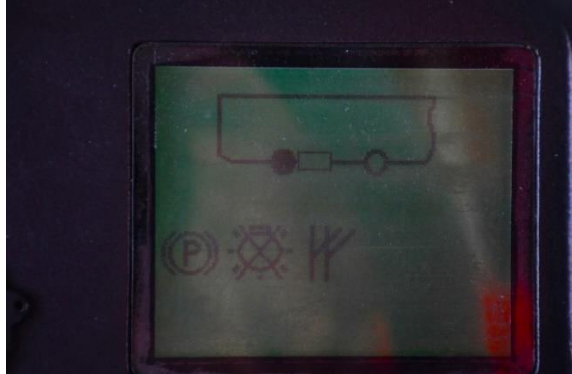

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem kočárku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 26 Tr Solaris (I. série)

Tabulka H-28 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 26 Tr.




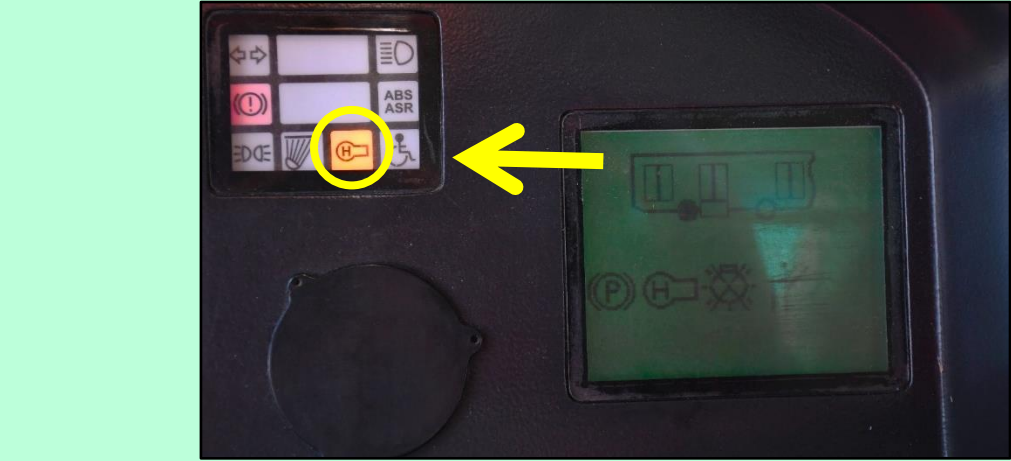

Tabulka H-28 – Trolejbus: Škoda 26 Tr (I.) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	5
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE	♿	♿	uprostřed	1
DVEŘE		Interiér	NE	ANO	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	5
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	NE	NE	Ⓜ♿	Ⓜ♿	uprostřed	1
STOP		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	9
STOP OOSPO		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	2
KOČÁREK		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ♿	uprostřed	1
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. A kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – s nutností držení			
	2. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvupolohové – přepínač nevratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-29 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (I. série).




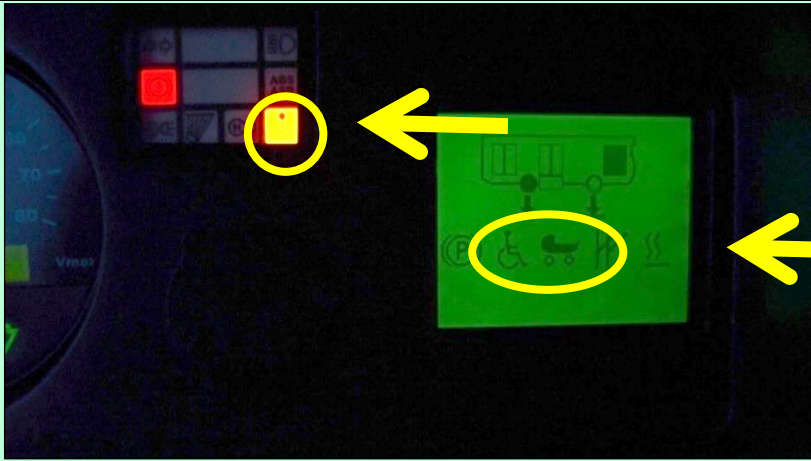

Tabulka H-29 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 26 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (⊞).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-30 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




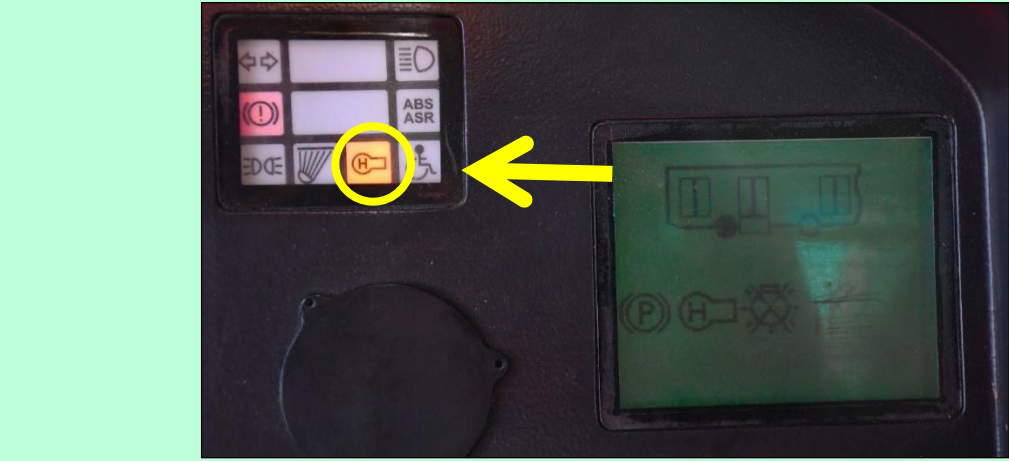


Tabulka H-30 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 26 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).</p> <p>Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol invalidního vozíku (♿) a kočárku (🛒).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
<p>Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.</p>			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-31 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (I. série).

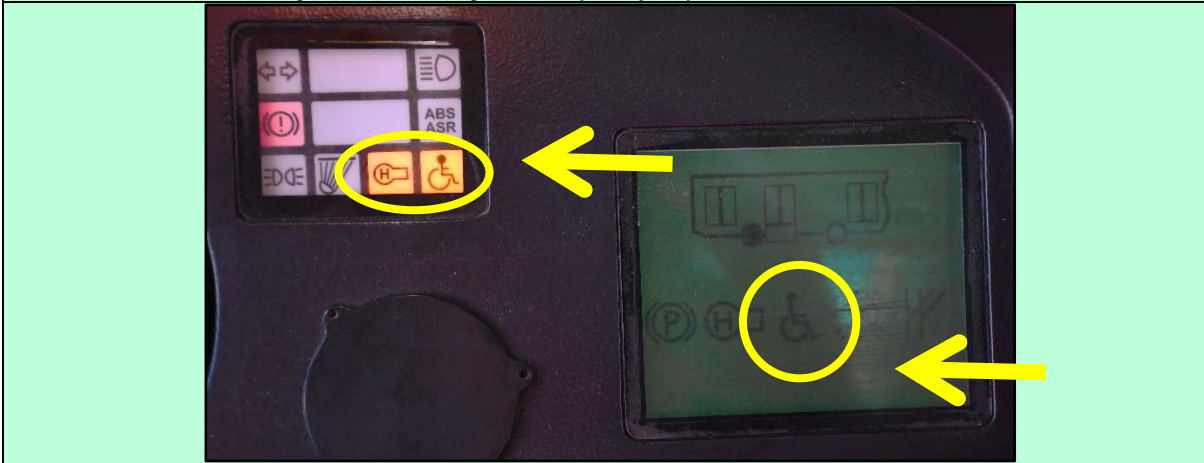
Tabulka H-31 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (⊞).			
			
Signalizace cestujícím			
„SIGNALIZACE STOP“ nad všemi dveřmi SVÍTÍ		„SIGNALIZACE STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-32 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



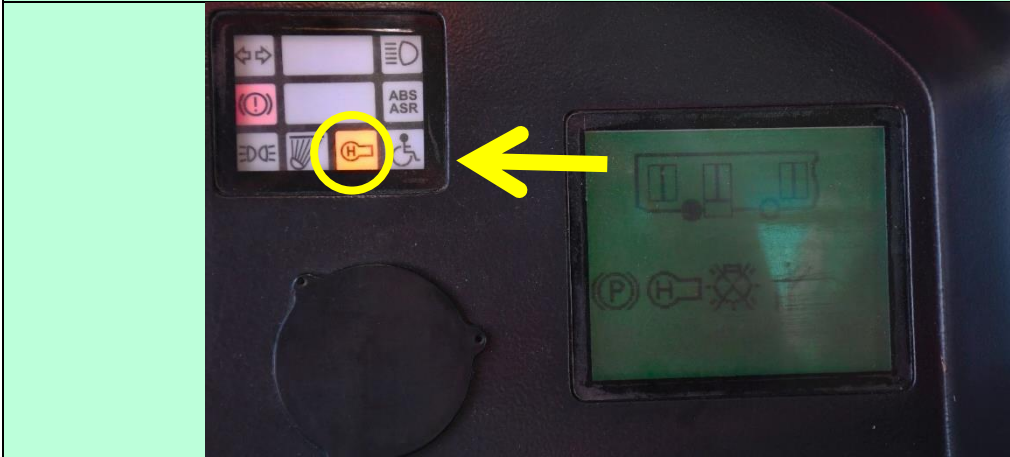


Tabulka H-32 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).</p> <p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (P).</p> <p>Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol invalidního vozíku (♿).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
„SIGNALIZACE STOP“ nad všemi dveřmi SVÍTÍ		„SIGNALIZACE STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-33 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-33 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (I.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☺).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ. (Ale nemusí to být pravidlem!)		Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-34 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



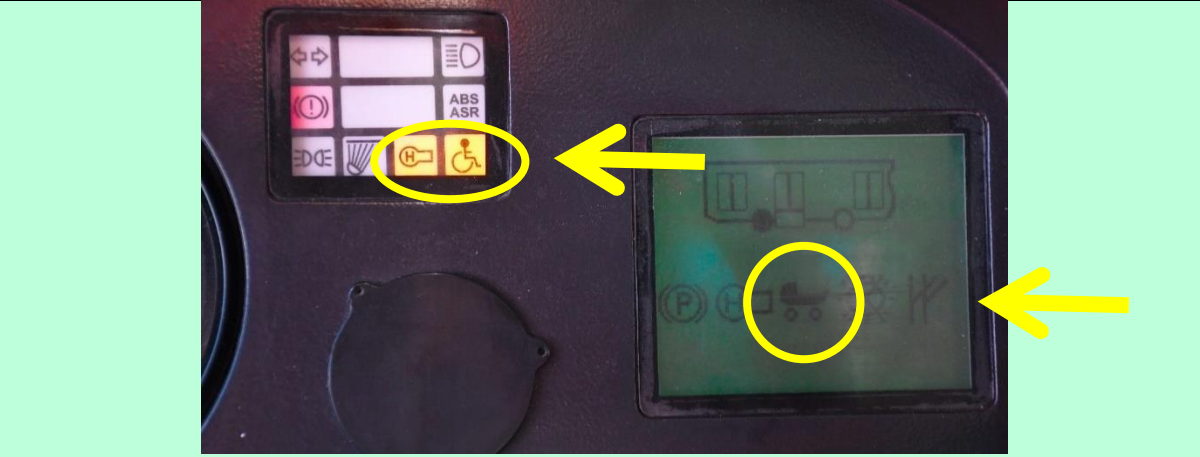


Tabulka H-34 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (I.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kružku se symbolem zastávky (☹).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ. (Ale nemusí to být pravidlem!)		Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-35 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-35 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (I.)

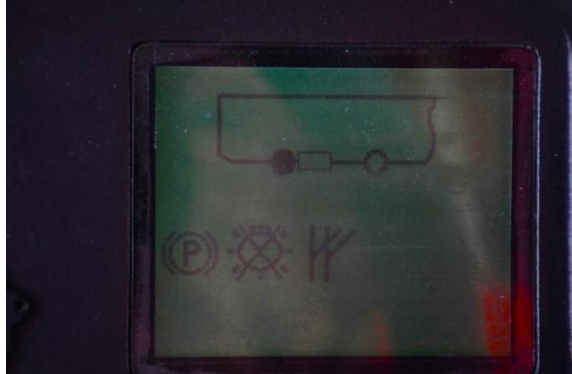

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿). Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol kočárku (🛒).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
<p>„SIGNALIZACE STOP“ nad všemi dveřmi SVÍTÍ</p>		<p>„SIGNALIZACE STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ</p>	
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 26 Tr Solaris (II. série)

Tabulka H-36 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 26 Tr.




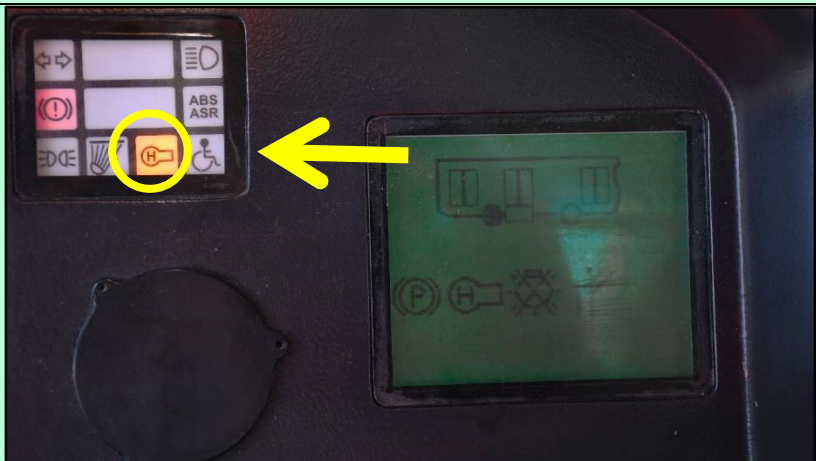

Tabulka H-36 – Trolejbus: Škoda 26 Tr (iL) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	5	
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér	ANO	NE	♿	♿	uprostřed	1	
DVEŘE	Interiér	NE	ANO	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	5	
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	NE	NE	Ⓜ♿	Ⓜ♿	uprostřed	1	
STOP	Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	9	
STOP OOSPO	Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	2	
KOČÁREK	Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ♿	uprostřed	1	
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. A kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – s nutností držení			
	2. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvupolohové – přepínač nevratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-37 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (II. série).




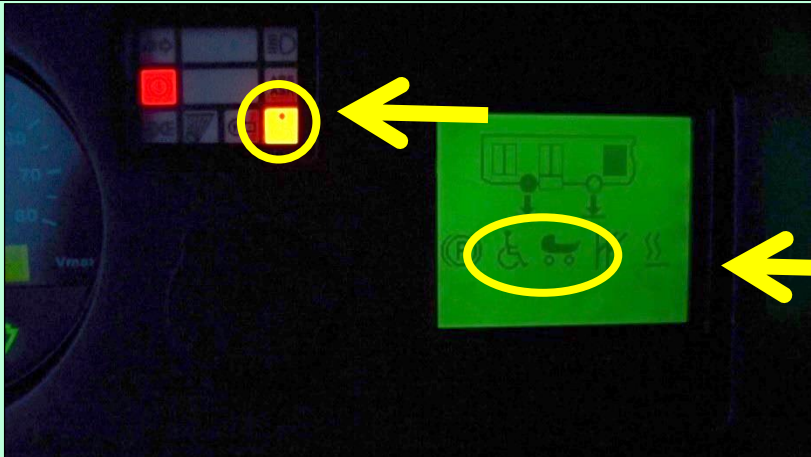

Tabulka H-37 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 26 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-38 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



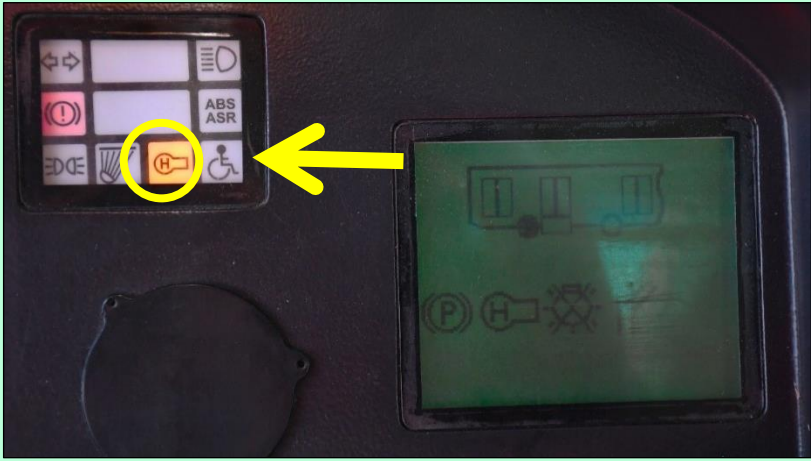


Tabulka H-38 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 26 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).</p> <p>Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol invalidního vozíku (♿) a kočárku (🛒).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
<p>Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.</p>			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-39 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (II. série).



Tabulka H-39 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☹).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-40 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



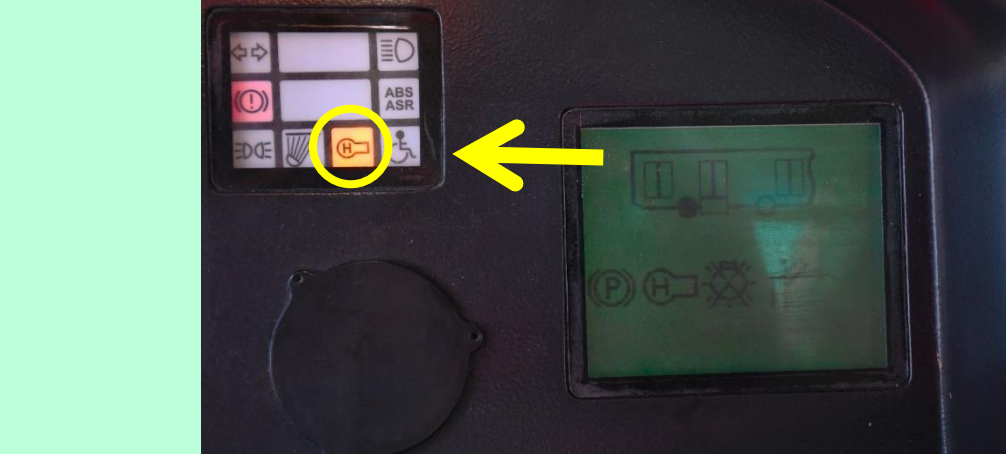


Tabulka H-40 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).</p> <p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (P).</p> <p>Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol invalidního vozíku (♿).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-41 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



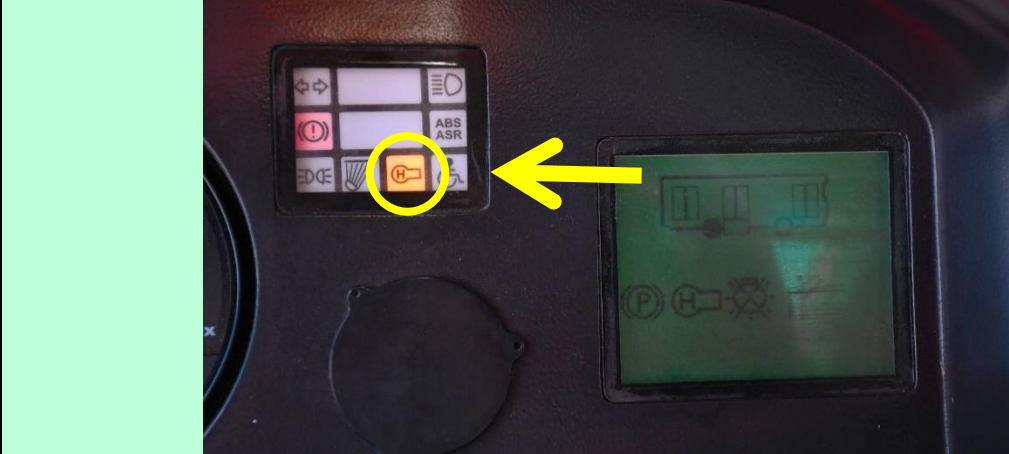


Tabulka H-41 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (II.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☺).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-42 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



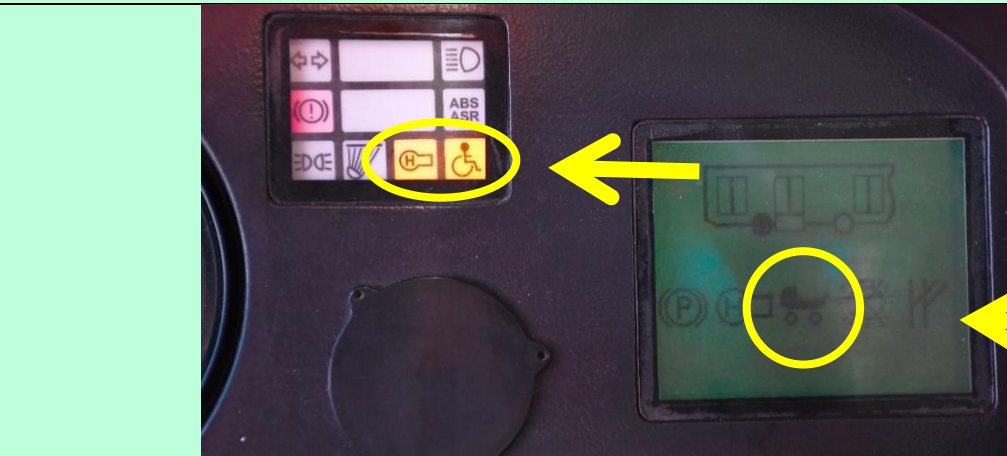


Tabulka H-42 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (II.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☹).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-43 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 26 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-43 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 26 Tr (II.)

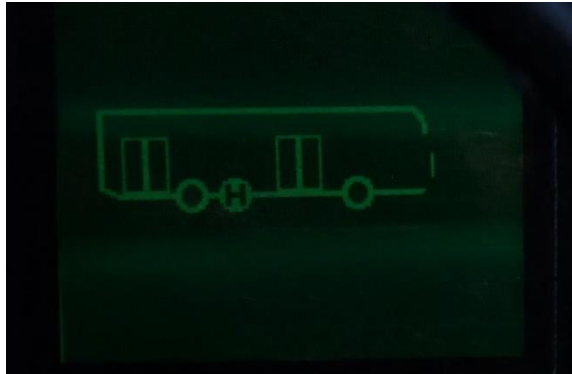

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿). Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol kočárku (🛒).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (I. série)

Tabulka H-44 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 28 Tr.




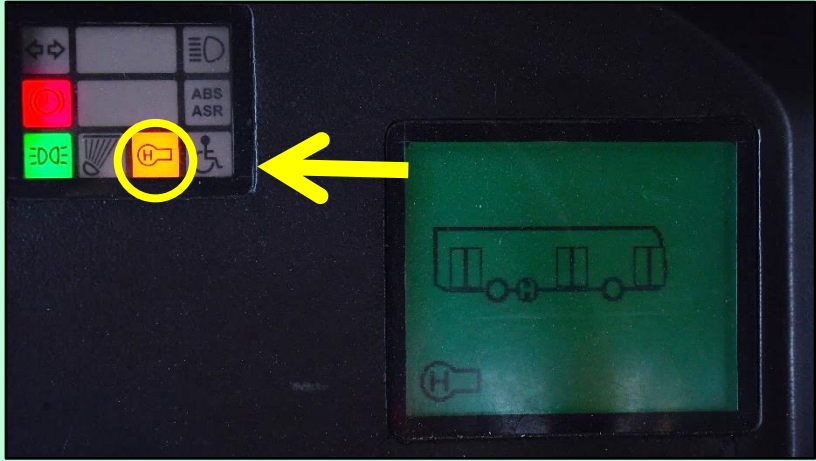

Tabulka H-44 – Trolejbus Škoda 26 Tr (I.) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	5
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE	♿	♿	uprostřed	1
DVEŘE		Interiér	NE	ANO	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	5
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	NE	NE	Ⓜ♿	Ⓜ♿	uprostřed	1
STOP		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	9
STOP OOSPO		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	2
KOČÁREK		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ♿	uprostřed	1
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
	2. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – s nutností držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvupolohové – přepínač nevratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-45 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (I. série).




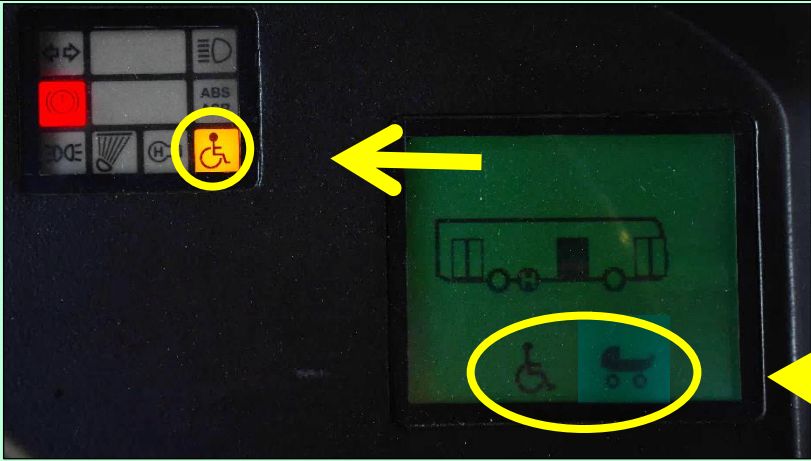

Tabulka H-45 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 28 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-46 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



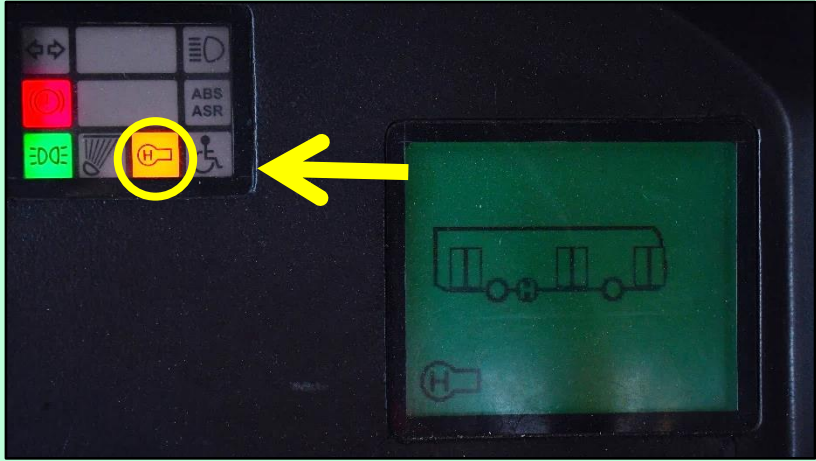


Tabulka H-46 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 28 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).</p> <p>Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol invalidního vozíku (♿) a kočárku (🛒).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
<p>Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.</p>			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-47 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (I. série).



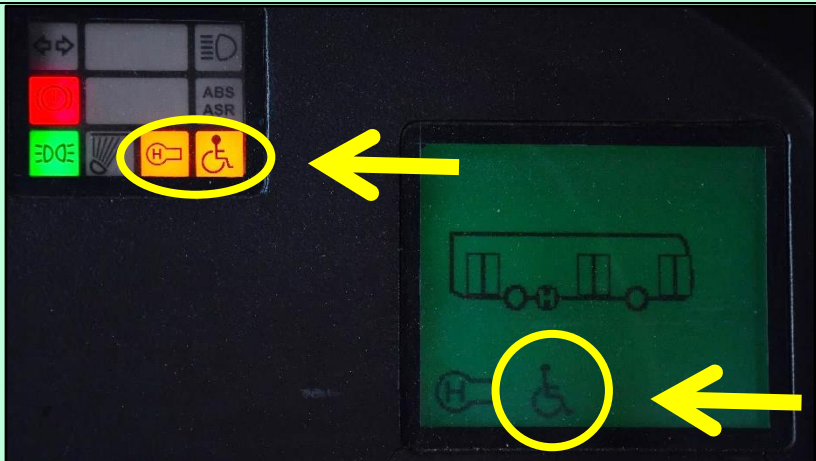


Tabulka H-47 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (⊞).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-48 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



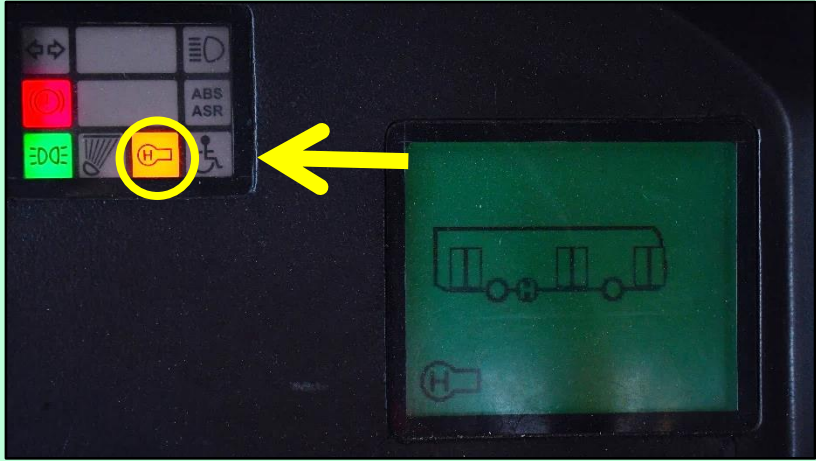

Tabulka H-48 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).</p> <p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).</p> <p>Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol invalidního vozíku (♿).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-49 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



Tabulka H-49 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (I.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-50 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



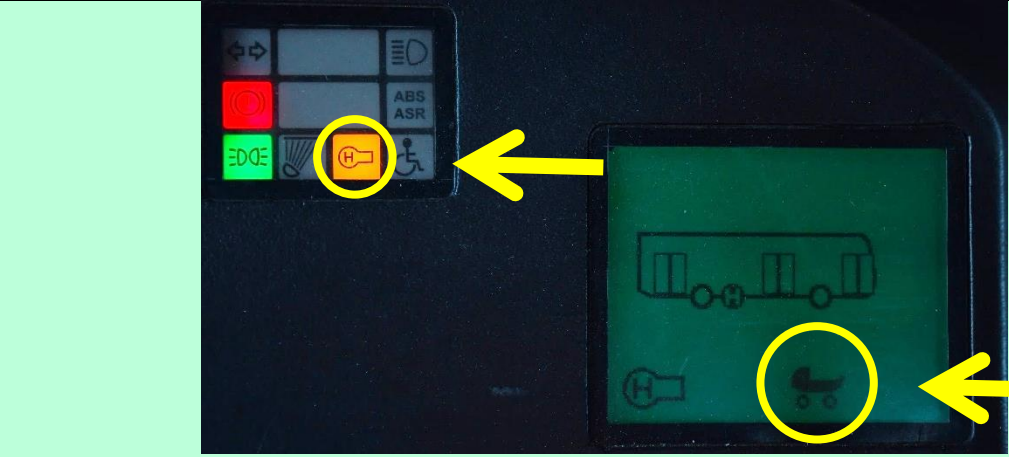


Tabulka H-50 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (I.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-51 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-51 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (I.)

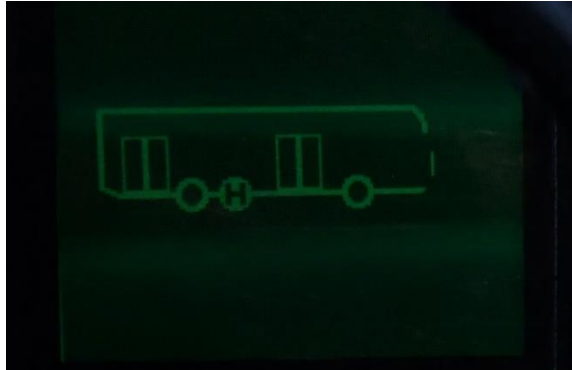

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿). Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol kočárku (🛒).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (II. série)

Tabulka H-52 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 28 Tr.




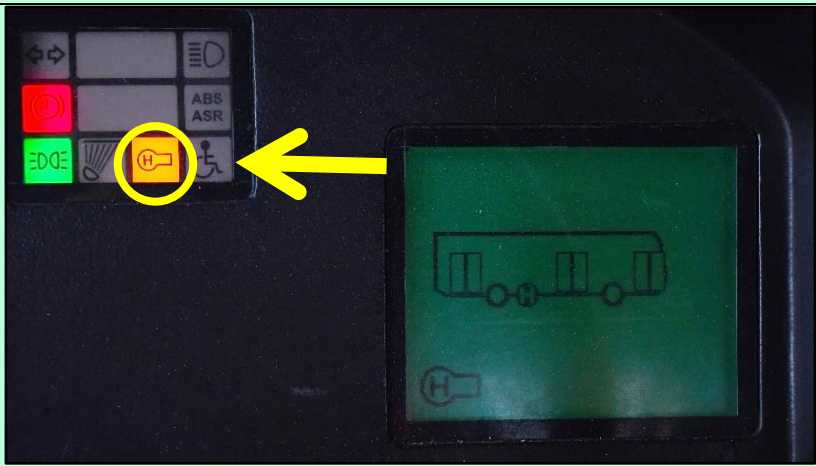

Tabulka H-52 – Trolejbus: Škoda 26 Tr (I.) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	5
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE	♿	♿	uprostřed	1
DVEŘE		Interiér	NE	ANO	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	5
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	NE	NE	Ⓜ♿	Ⓜ♿	uprostřed	1
STOP		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	9
STOP OOSPO		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ	uprostřed	2
KOČÁREK		Interiér	NE	NE	Ⓜ	Ⓜ♿	uprostřed	1
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. A kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvupolohové – přepínač nevratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-53 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (II. série).




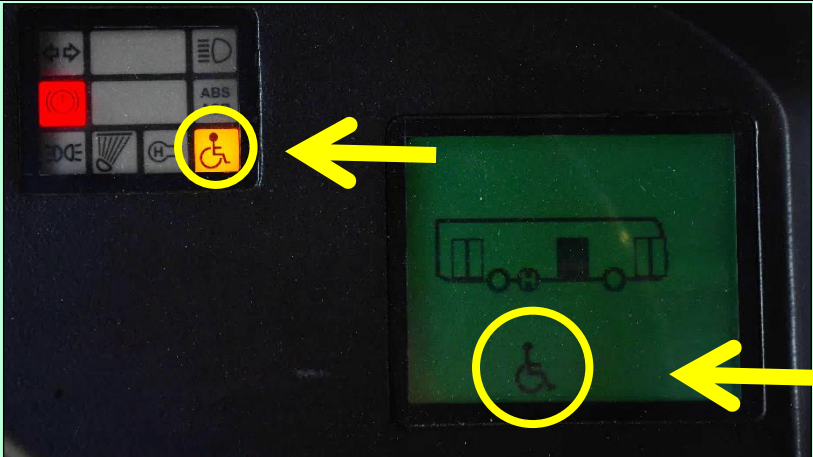

Tabulka H-53 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 28 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-54 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



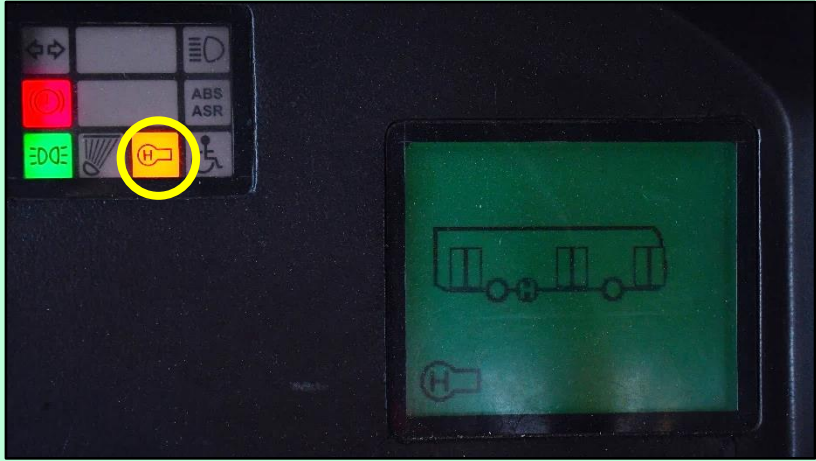


Tabulka H-54 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 28 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).</p> <p>Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol invalidního vozíku (♿) a kočárku (🛒).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
<p>Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.</p>			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-55 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (II. série).



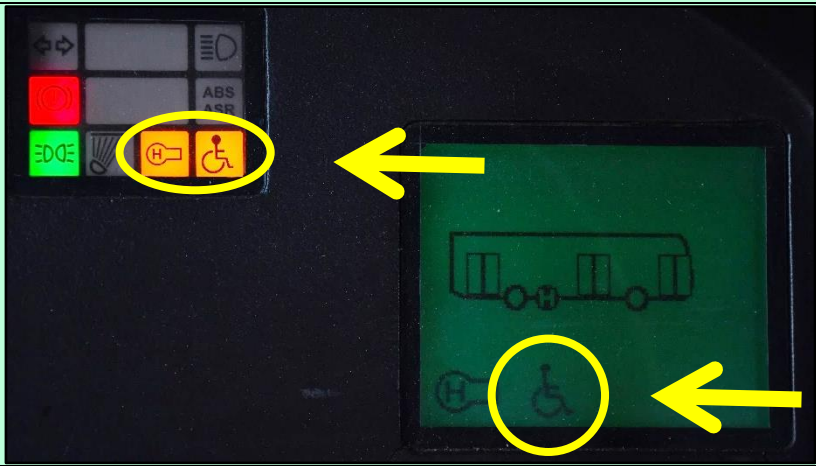


Tabulka H-55 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (⊞).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-56 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



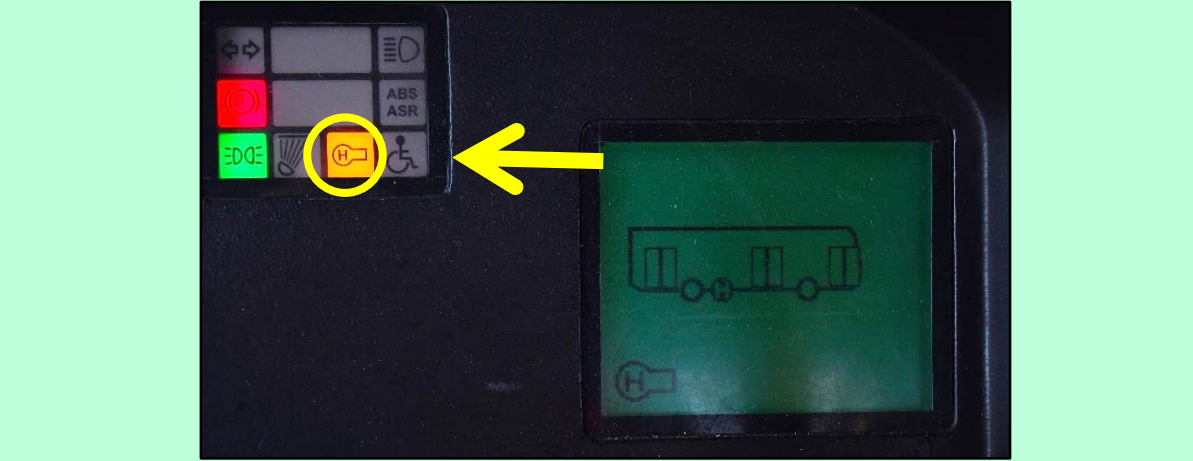


Tabulka H-56 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).</p> <p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).</p> <p>Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol invalidního vozíku (♿).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-57 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



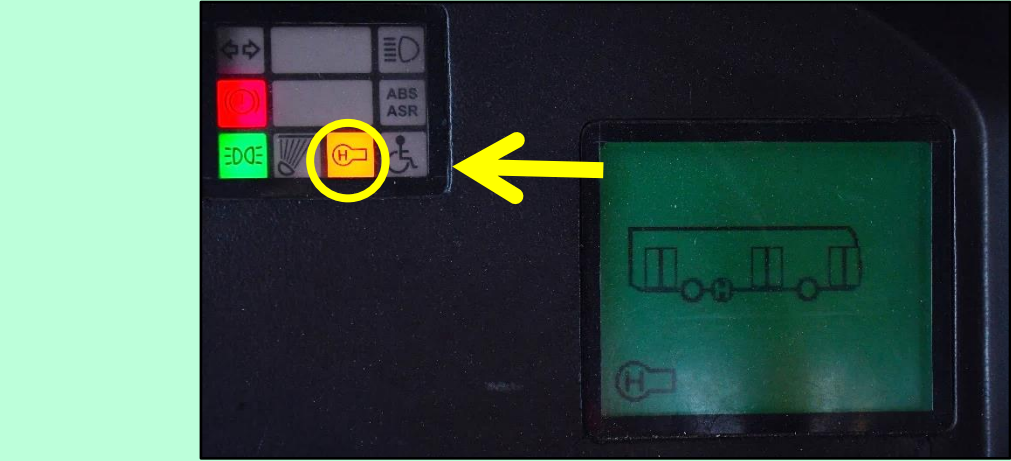


Tabulka H-57 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (II.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-58 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



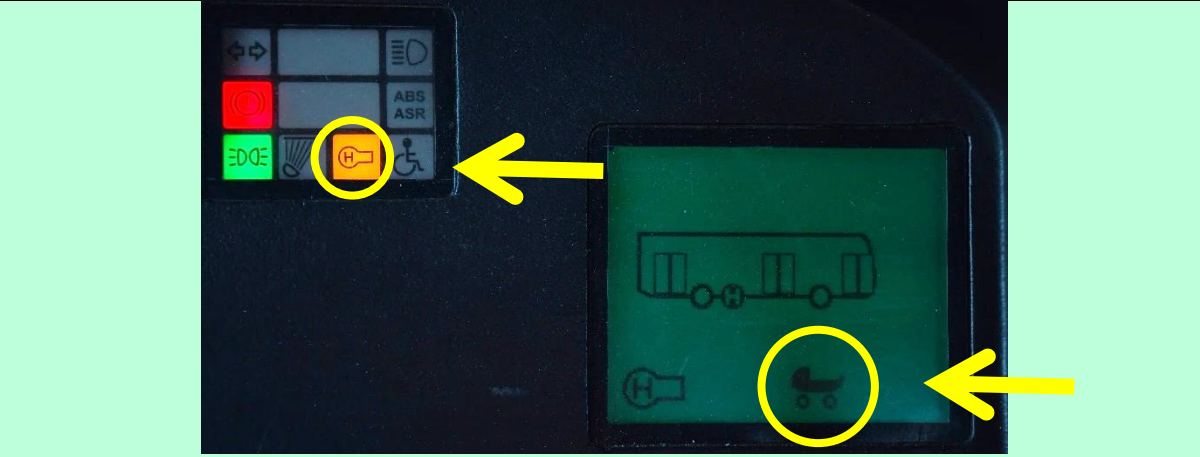


Tabulka H-58 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (II.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (Ⓜ).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-59 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 28 Tr Solaris (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-59 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 28 Tr (II.)



Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
<p>Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿). Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol kočárku (🛒).</p>			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (I. série)

Tabulka H-60 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 30 Tr.

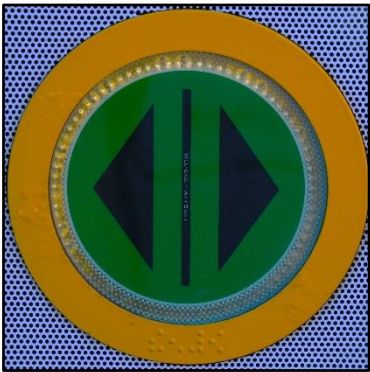

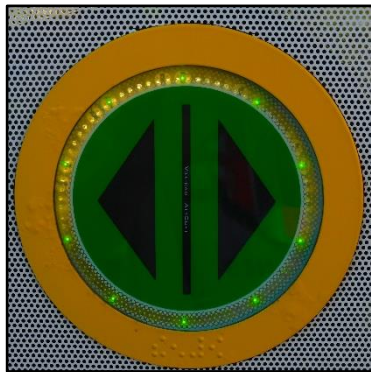

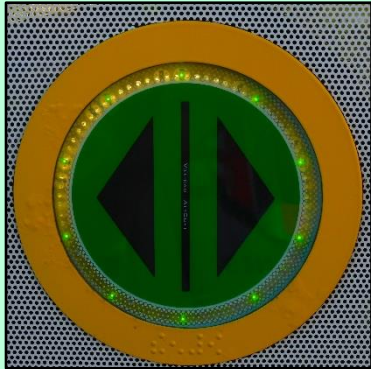
Tabulka H-60 – Trolejbus: Škoda 30 Tr (I.) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO	< >		4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	ANO	♿		1
DVEŘE	1. typ	Interiér	ANO	ANO	< >		4
DVEŘE	2. typ	Interiér	ANO	ANO	< >		7
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	NE	ANO	♿		1
STOP		Interiér	NE	NE	STOP		5
STOP OOSPO		Interiér	NE	NE	STOP		1
KOČÁREK		Interiér	NE	ANO	🛒		1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
II. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – s nutností držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvupolohové – přepínač nevratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-61 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (I. série).






Tabulka H-61 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 30 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-62 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (I. série). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-62 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 30 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „INVALIDNÍ VOZÍK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-63 představuje první typ tlačítka DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (I. série).


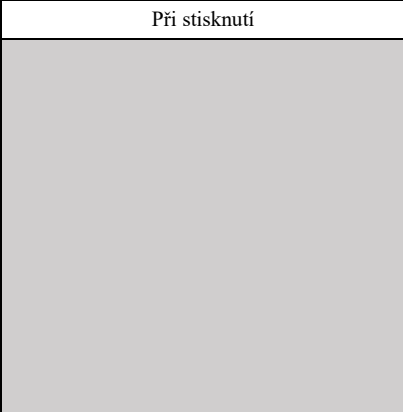



Tabulka H-63 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-64 představuje druhý typ tlačítka DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (I. série).





Tabulka H-64 – Tlačítko: DVEŘE – interiér (2); trolejbus: Škoda 30 Tr (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-65 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (I. série). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





Tabulka H-65 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „INVALIDNÍ VOZÍK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-66 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





Tabulka H-66 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (I.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „STOP“ v kroužku.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-67 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


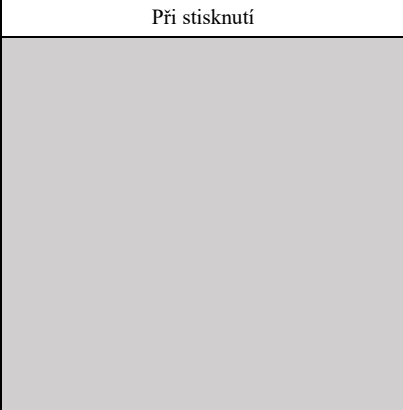



Tabulka H-67 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (I.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „STOP“ v kroužku.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-68 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (I. série). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-68 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (I.)



Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „KOČÁREK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (II. série)

Tabulka H-69 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 30 Tr.


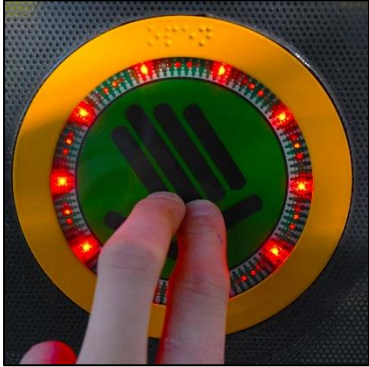



Tabulka H-69 – Trolejbus: Škoda 30 Tr (II.) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO	< >		4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	ANO	♿		1
DVEŘE	1. typ	Interiér	ANO	ANO	< >		4
DVEŘE	2. typ	Interiér	ANO	ANO	< >		7
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	NE	ANO	♿		1
STOP		Interiér	NE	NE	STOP		5
STOP OOSPO		Interiér	NE	NE	STOP		1
KOČÁREK		Interiér	NE	ANO	🛒		1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
II. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – s nutností držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvupolohové – přepínač nevratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-70 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (II. série).






Tabulka H-70 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 30 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-71 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (II. série). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-71 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 30 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „INVALIDNÍ VOZÍK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-72 představuje první typ tlačítka DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (II. série).


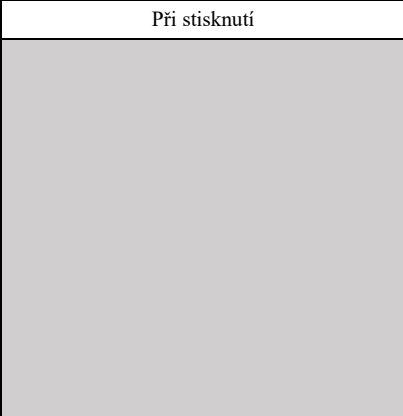



Tabulka H-72 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-73 představuje druhý typ tlačítka DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (II. série).


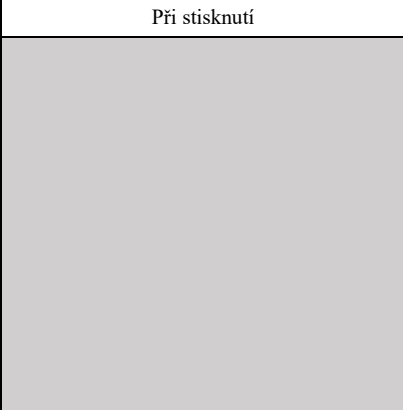



Tabulka H-73 – Tlačítko: DVEŘE – interiér (2); trolejbus: Škoda 30 Tr (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-74 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (II. série). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





Tabulka H-74 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „INVALIDNÍ VOZÍK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-75 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





Tabulka H-75 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (II.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „STOP“ v kroužku.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-76 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


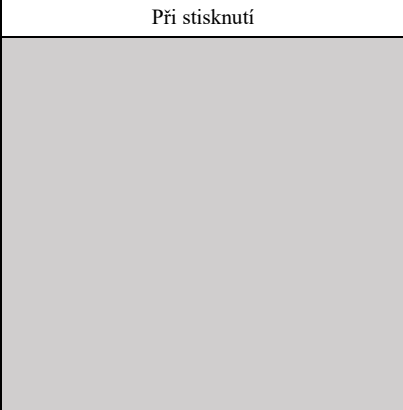



Tabulka H-76 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (II.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „STOP“ v kroužku.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-77 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (II. série). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-77 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (II.)



Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „KOČÁREK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (bateriový)

Tabulka H-78 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 30 Tr.


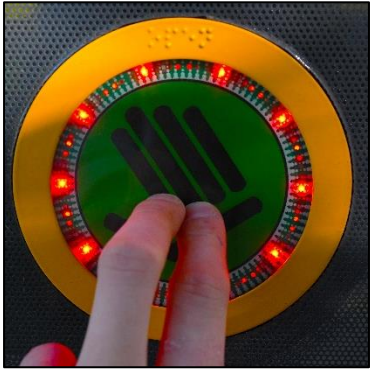



Tabulka H-78 – Trolejbus: Škoda 30 Tr (bat.) – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO	< >		4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	ANO	♿		1
DVEŘE	1. typ	Interiér	ANO	ANO	< >		4
DVEŘE	2. typ	Interiér	ANO	ANO	< >		7
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	NE	ANO	♿		1
STOP		Interiér	NE	NE	STOP		5
STOP OOSPO		Interiér	NE	NE	STOP		2
KOČÁREK		Interiér	NE	ANO	🛒		1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
II. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – s nutností držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvupolohové – přepínač nevratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-79 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový).






Tabulka H-79 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 30 Tr (bateriový)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-80 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-80 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 30 Tr (bateriový)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „INVALIDNÍ VOZÍK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-81 představuje první typ tlačítka DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový).





Tabulka H-81 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (bateriový)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-82 představuje druhý typ tlačítka DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový).





Tabulka H-82 – Tlačítko: DVEŘE – interiér (2); trolejbus: Škoda 30 Tr (bateriový)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-83 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





Tabulka H-83 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (bateriový)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „INVALIDNÍ VOZÍK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-84 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





Tabulka H-84 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (bateriový)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „STOP“ v kroužku.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-85 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový). Neze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


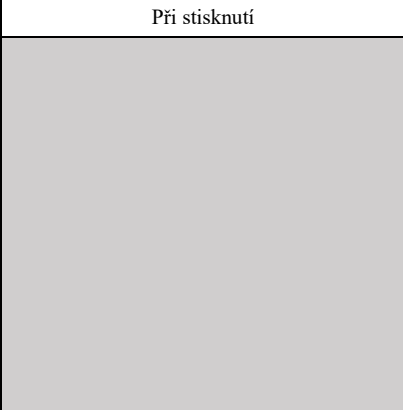



Tabulka H-85 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (bateriový)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „STOP“ v kroužku.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-86 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový). Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-86 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 30 Tr (bateriový)

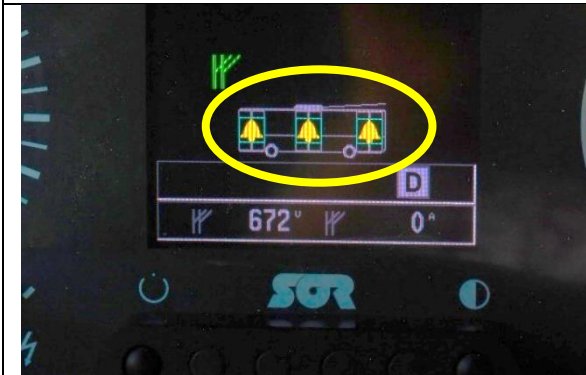

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „KOČÁREK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 32 Tr Sor

Tabulka H-87 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u trolejbusu Škoda 32 Tr.


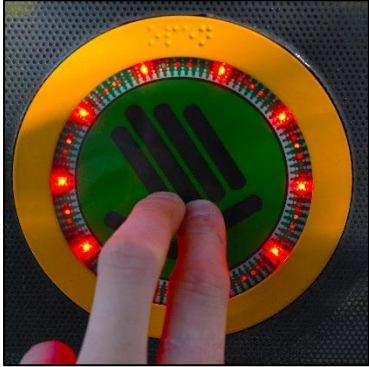



Tabulka H-87 – Trolejbus: Škoda 32 Tr – tlačítka

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO	< >		3
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	ANO	♿		1
DVEŘE		Interiér	ANO	ANO	< >		3
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	ANO	ANO	♿		1
STOP		Interiér	NE	ANO	STOP		7
STOP OOSPO		Interiér	NE	ANO	STOP		3
KOČÁREK		Interiér	NE	ANO	🛒		1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
II. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – s nutností držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvupolohové – přepínač nevratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-88 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru trolejbusu typu Škoda 32 Tr Sor.






Tabulka H-88 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; trolejbus: Škoda 32 Tr

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-89 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru trolejbusu typu Škoda 32 Tr Sor. Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







Tabulka H-89 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; trolejbus: Škoda 32 Tr

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „INVALIDNÍ VOZÍK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-90 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru trolejbusu typu Škoda 32 Tr Sor.







Tabulka H-90 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; trolejbus: Škoda 32 Tr

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol SPODC u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.		
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-91 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru trolejbusu typu Škoda 32 Tr Sor. Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







Tabulka H-91 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; trolejbus: Škoda 32 Tr

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „INVALIDNÍ VOZÍK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-92 představuje tlačítko STOP v interiéru trolejbusu typu Škoda 32 Tr Sor. Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-92 – Tlačítko: STOP – interiér; trolejbus: Škoda 32 Tr

Typ tlačítka	STOP		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „STOP“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-93 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru trolejbusu typu Škoda 32 Tr Sor. Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


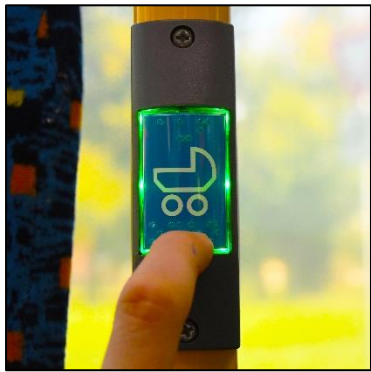




Tabulka H-93 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; trolejbus: Škoda 32 Tr

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí		
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „STOP“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.				
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-94 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru trolejbusu typu Škoda 32 Tr. Lze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-94 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; trolejbus: Škoda 32 Tr





Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky se objeví symbol „KOČÁREK“ u konkrétních dveří, kde bylo tlačítko stisknuto.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.		
			

Zdroj: Autor

Autobus: Karosa B 951E

Tabulka H-95 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Karosa B951E.





Tabulka H-95 – Autobus: Karosa B951E

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				bez posunu kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO				3
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér						0
DVEŘE	Interiér	ANO	ANO				3
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	ANO	ANO			vpravo	1
STOP	Interiér	NE	ANO			uprostřed	3
STOP OOSPO	Interiér	NE	ANO			uprostřed	1
KOČÁREK	Interiér	NE	ANO				1
Přístrojová palubní deska				ATYPICKÁ			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				třípolohové – přepínač nevratný			
Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“							
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-96 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Karosa B 951E.

Tabulka H-96 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Karosa B 951E

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-97 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Karosa B 951E.

Tabulka H-97– Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Karosa B 951E

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-98 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Karosa B 951E. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





Tabulka H-98 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Karosa B 951E

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-99 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Karosa B 951E. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-99 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Karosa B 951E

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-100 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Karosa B 951E. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-100 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Karosa B 951E

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-101 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Karosa B 951E. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-101 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Karosa B 951E




Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
„SIGNALIZACE STOP“ nad všemi dveřmi BLIKÁ			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.			
			

Zdroj: Autor

Autobus: Renault Citybus 12M 2070

Tabulka H-102 představuje tlačítka u autobusu Renault Citybus 12M 2070.






Tabulka H-102 – Autobus: Renault Citybus 12M 2070

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE		Exteriér					0
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér					0
DVEŘE		Interiér					0
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	NE	NE		uprostřed	1
STOP		Interiér	NE	NE		uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér					0
KOČÁREK		Interiér					0
Přístrojová palubní deska				ATYPICKÁ			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				není k dispozici			
Palubní deska							
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-103 představuje první typ tlačítka STOP v interiéru autobusu typu Renault Citybus 12M 2070.






Tabulka H-103 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Renault Citybus 12M 2070

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-104 představuje druhý typ tlačítka STOP v interiéru autobusu typu Renault Citybus 12M 2070.

Tabulka H-104 – Tlačítko: STOP – interiér (2); autobus: Renault Citybus 12M 2070




Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (I. série)

Tabulka H-105 představuje tlačítka u autobusu Irisbus Citybus 12M 2071 .






Tabulka H-105 – Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (I.)

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér						0
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér						0
DVEŘE	Interiér						0
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	NE	NE			uprostřed	1
STOP	Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO	Interiér						0
KOČÁREK	Interiér						0
Přístrojová palubní deska				ATYPICKÁ			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				není k dispozici			
Palubní deska							
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-106 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Renault Citybus 12M 2071 (I. série).



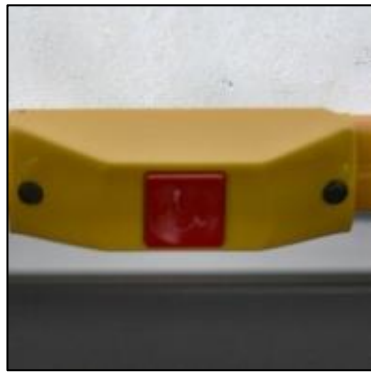



Tabulka H-106 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Citybus 2071 (I.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (Ⓜ).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-107 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Renault Citybus 12M 2071 (I. série).

Tabulka H-107 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Citybus 2071 (I.)


Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (II. série)

Tabulka H-108 představuje tlačítka u autobusu Irisbus Citybus 12M 2071 .




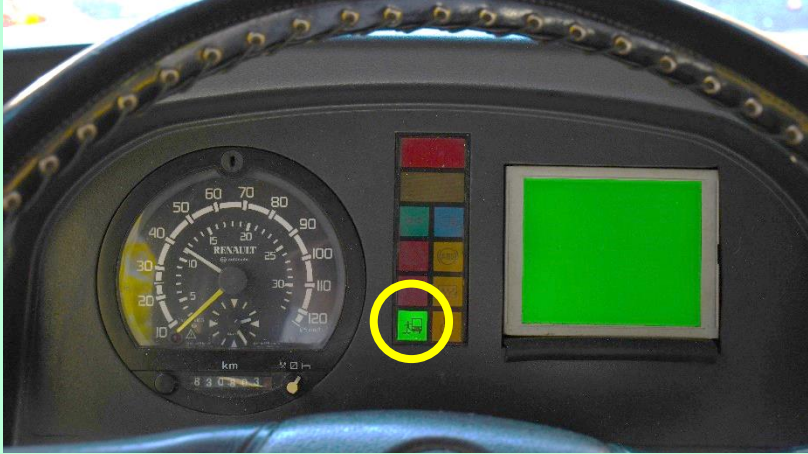


Tabulka H-108 – Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (II.)

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol				
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér					0	
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér					0	
DVEŘE		Interiér					0	
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	NE	NE		🚌	uprostřed	1
STOP		Interiér	NE	NE		🚌	uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér						0
KOČÁREK		Interiér						0
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ				
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka				
	1. pozice	-neobsazeno-		-neobsazeno-				
	2. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení				
	3. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení				
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení				
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				není k dispozici				
Palubní deska								
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-109 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Renault Citybus 12M 2071 (II. série).



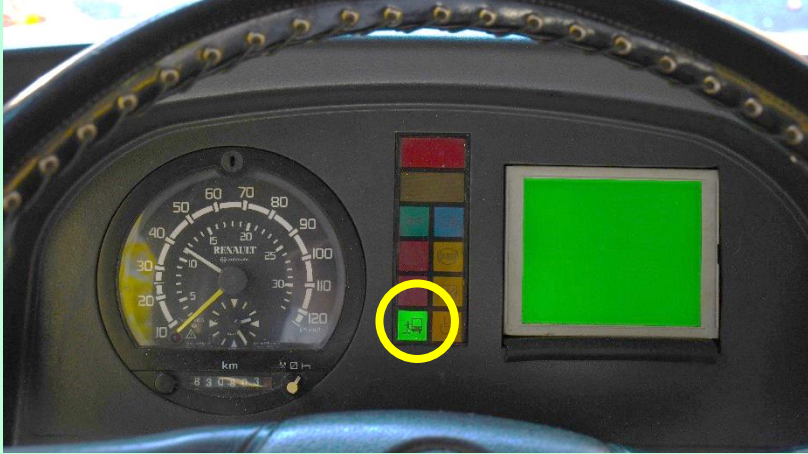


Tabulka H-109 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Citybus 2071 (II.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-110 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Renault Citybus 12M 2071 (II. série).

Tabulka H-110 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Citybus 2071 (II.)




Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (IV. série)

Tabulka H-111 představuje tlačítka u autobusu Irisbus Citybus 12M 2071.







Tabulka H-111 – Autobus: Irisbus Citybus 12M 2071 (IV.)

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér						0
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér						0
DVEŘE	Interiér						0
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	NE	NE			uprostřed	1
STOP	Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO	Interiér						0
KOČÁREK	Interiér						0
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	-neobsazeno-		-neobsazeno-			
	2. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				není k dispozici			
Palubní deska							
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-112 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Renault Citybus 12M 2071 (IV. série).






Tabulka H-112 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Citybus 2071 (IV.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-113 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Renault Citybus 12M 2071 (IV. série).

Tabulka H-113 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Citybus 2071 (IV.)









Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (Ⓜ).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M PS09D1

Tabulka H-114 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Irisbus Citelis.




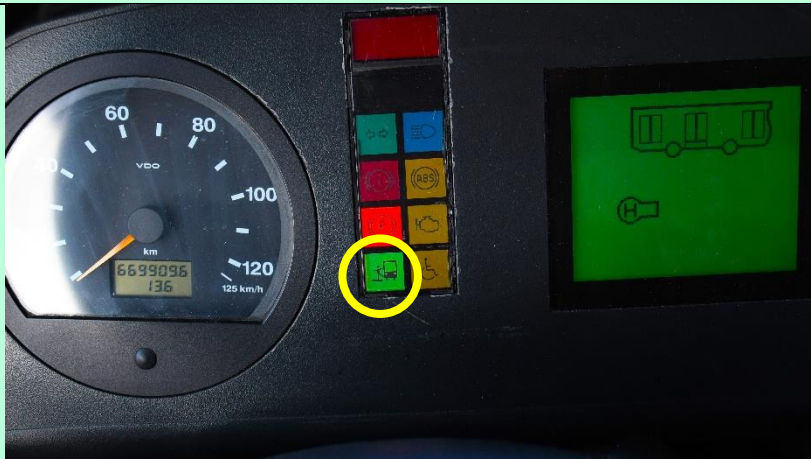

Tabulka H-114 – Autobus: Irisbus Citelis 12M PS09D1

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE			uprostřed	2
DVEŘE		Interiér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	ANO	NE			uprostřed	1
STOP		Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér	ANO	NE			uprostřed	2
KOČÁREK		Interiér						0
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. A kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-115 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D1.




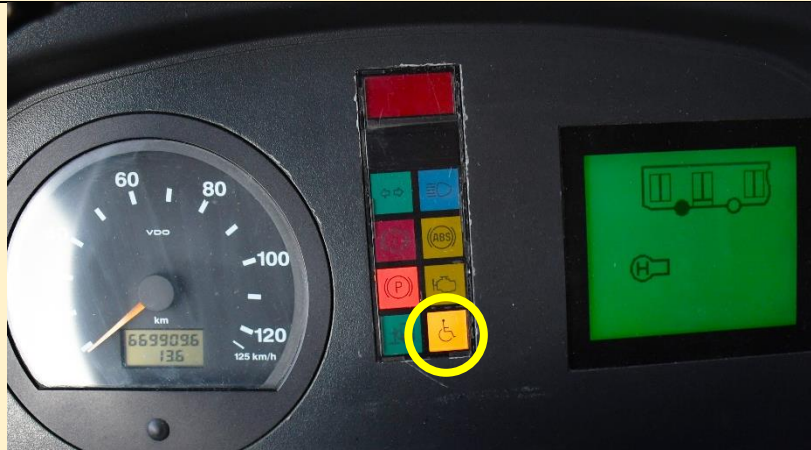

Tabulka H-115 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Citelis PS09D1

Typ tlačítka	DVEŘE		Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí / Uvolnění dveří	
				
Signalizace řidiči				
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).				
				
Signalizace cestujícím				
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.				
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-116 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D1. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







Tabulka H-116 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Citelis PS09D1

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed BLIKÁ oranžová kontrolka v kružku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujcím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-117 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D1.

Tabulka H-117 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Citelis PS09D1

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (🚏).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.		
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-118 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D1. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


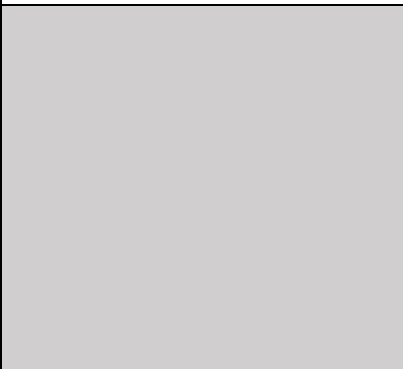




Tabulka H-118 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Citelis PS09D1

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-119 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D1. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.








Tabulka H-119 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Citelis PS09D1

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-120 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-120 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (I.)








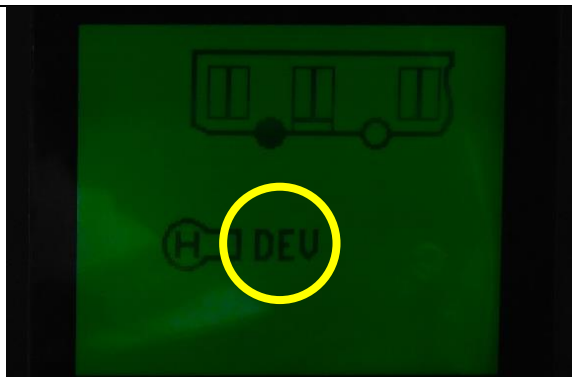

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
				

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (I. série)

Tabulka H-121 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Irisbus Citelis.


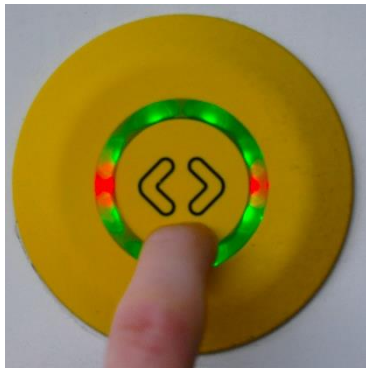

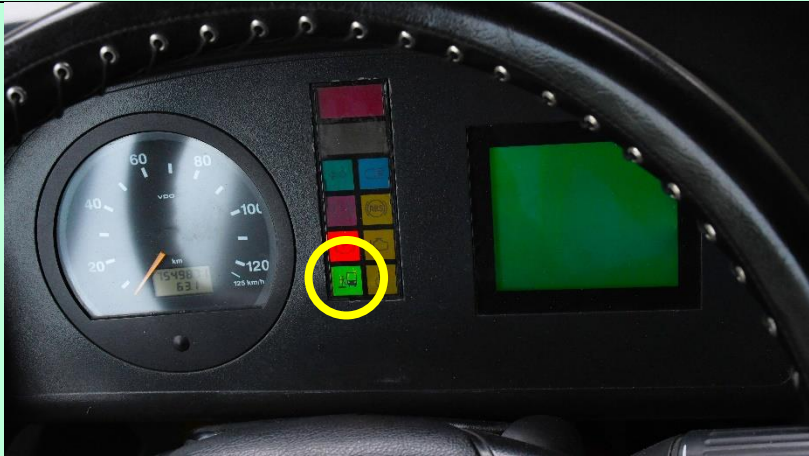

Tabulka H-121 – Autobus: Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I.)

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE			vpravo	2
DVEŘE		Interiér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	ANO	NE			uprostřed	1
STOP		Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér	ANO	NE			uprostřed	2
KOČÁREK		Interiér	ANO	NE			uprostřed, vpravo	1
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
	2. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-122 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I. série).






Tabulka H-122 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Citelis PS09D5 (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☰).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-123 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







Tabulka H-123 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Citelis PS09D5 (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce vpravo BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem invalidního vozíku (♿).			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-124 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I. série).

Tabulka H-124 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed SVÍTÍ zelená kontrolka v kroužku se symbolem zastávky (☒).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-125 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







Tabulka H-125 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky BLIKÁ kontrolka „INVALIDNÍ VOZÍK“			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-126 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.








Tabulka H-126 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (I.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu vozu u kabiny řidiče SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-127 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





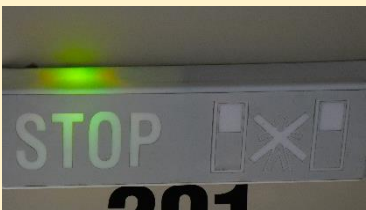


Tabulka H-127 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (I.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-128 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-128 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (I.)








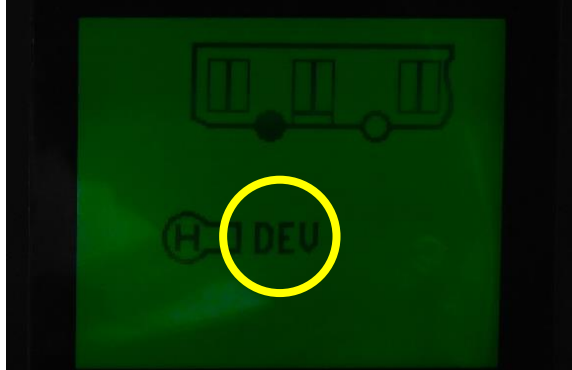

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na palubní desce uprostřed BLIKÁ oranžová kontrolka v kroužku se symbolem kočárku (🛴).			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (II. série)

Tabulka H-129 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Irisbus Citelis.


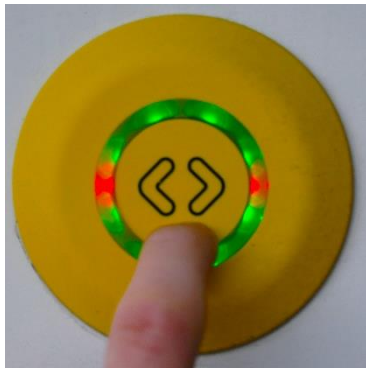



Tabulka H-129 – Autobus: Irisbus Citelis 12M PS09D5 (II.)

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE			vpravo	2
DVEŘE		Interiér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	ANO	NE			uprostřed, vpravo	1
STOP		Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér	ANO	NE			uprostřed	2
KOČÁREK		Interiér	ANO	NE			vpravo	1
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
	2. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-130 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (II. série).






Tabulka H-130 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Citelis PS09D5 (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-131 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



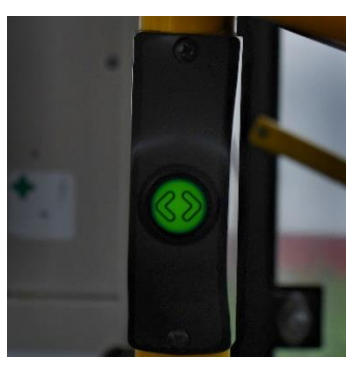



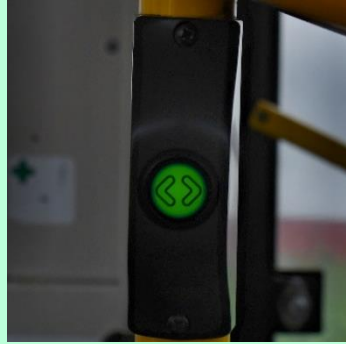
Tabulka H-131 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Citelis PS09D5 (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „INVALIDNÍ VOZÍK“			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-132 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (II. série).








Tabulka H-132 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-133 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




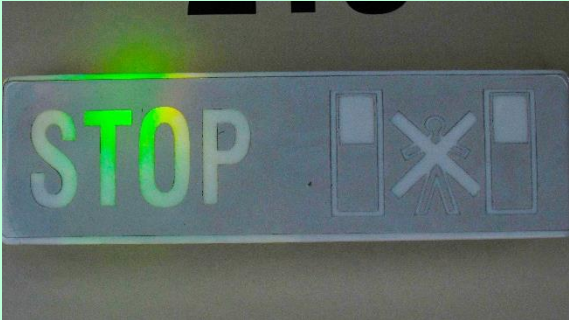

Tabulka H-133 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí		
				
Signalizace řidiči				
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „INVALIDNÍ VOZÍK“				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-134 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-134 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (II.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-135 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.








Tabulka H-135 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (II.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-136 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-136 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (II.)








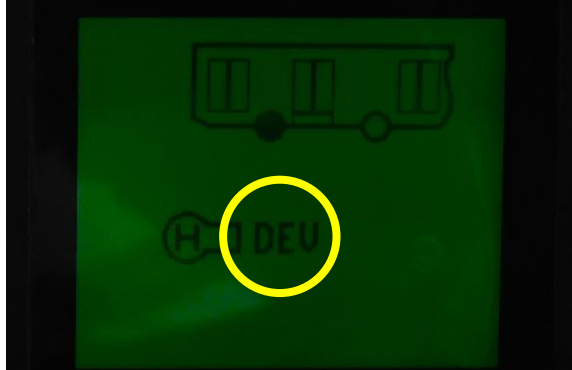

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „KOČÁREK“			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (III. série)

Tabulka H-137 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Irisbus Citelis.


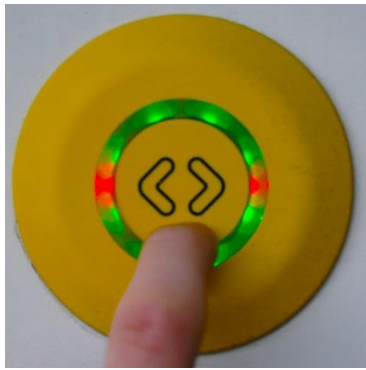



Tabulka H-137 – Autobus: Irisbus Citelis 12M PS09D5 (III.)

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE			vpravo	2
DVEŘE		Interiér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	ANO	NE			uprostřed, vpravo	1
STOP		Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér	ANO	NE			uprostřed	2
KOČÁREK		Interiér	ANO	NE			vpravo	1
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
	2. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-138 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (III. série).






Tabulka H-138 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Citelis PS09D5 (III.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-139 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







Tabulka H-139 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Citelis PS09D5 (III.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „KOČÁREK“			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-140 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (III. série).








Tabulka H-140 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (III.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-141 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-141 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (III.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „INVALIDNÍ VOZÍK“				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.		Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-142 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.








Tabulka H-142 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (III.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-143 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.








Tabulka H-143 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (III.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-144 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-144 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (III.)










Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „KOČÁREK“. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Irisbus Citelis 12M CNG PS09D5 (IV. série)

Tabulka H-145 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Irisbus Citelis.






Tabulka H-145 – Autobus: Irisbus Citelis 12M PS09D5 (Iv.)

Tlačítka určená cestujícím								
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:					s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze	
				provozní obrazovka	palubní deska			
DVEŘE		Exteriér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Exteriér	ANO	NE			vpravo	2
DVEŘE		Interiér	ANO	ANO			uprostřed	4
INVALIDNÍ VOZÍK		Interiér	ANO	NE			uprostřed, vpravo	1
STOP		Interiér	NE	NE			uprostřed	4
STOP OOSPO		Interiér	ANO	NE			uprostřed	2
KOČÁREK		Interiér	ANO	NE			vpravo	1
Přístrojová palubní deska					STANDARDIZOVANÁ			
I. B kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka			Typ tlačítka			
	1. pozice	-neobsazeno-			-neobsazeno-			
	2. pozice	zvuková signalizace dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří			jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“					dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce					Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
								

Zdroj: Autor

Tabulka H-146 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (IV. série).






Tabulka H-146– Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Citelis PS09D5 (IV.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří v zastávce kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-147 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (IV. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







Tabulka H-147 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Citelis PS09D5 (IV.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „KOČÁREK“			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-148 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (IV. série).








Tabulka H-148 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (IV.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-149 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (IV. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-149 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (IV.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí		
				
Signalizace řidiči				
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „KOČÁREK“				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-150 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (IV. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.








Tabulka H-150 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (IV.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-151 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (IV. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



Tabulka H-151 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (IV.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Uprostřed palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zhasne.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-152 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Irisbus Citelis 12M PS09D5 (IV. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-152 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Citelis PS09D5 (IV.)



Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
V pravé části palubní desky BLIKÁ kontrolka „KOČÁREK“. Po otevření dveří kontrolka zhasne.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Crossway LE CITY 12M

Tabulka H-153 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Iveco Crossway LE.

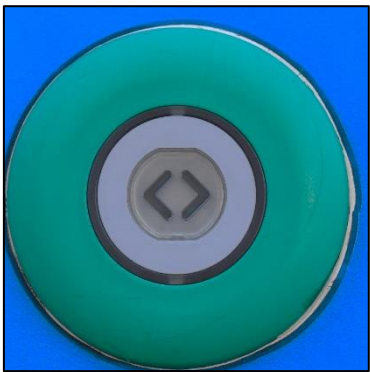

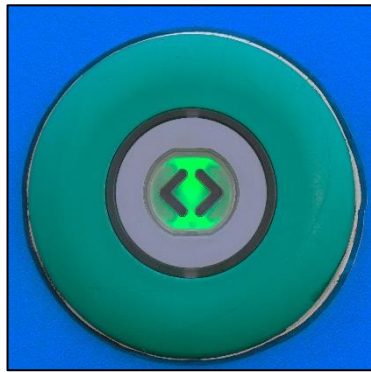

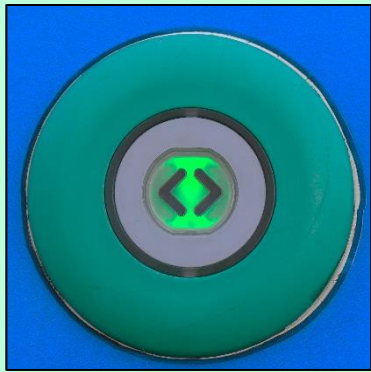
Tabulka H-153 – Autobus: Iveco Crossway

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO	🚌			4
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér	ANO	NE	♿			1
DVEŘE	Interiér	ANO	ANO	🚌			2
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	ANO	NE	♿			1
STOP	Interiér	NE	NE	🚌			4
STOP OOSPO	Interiér	NE	NE	🚌			2
KOČÁREK	Interiér	ANO	NE	🛒			1
Přístrojová palubní deska				ATYPICKÁ			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-154 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Iveco Crossway 12M.



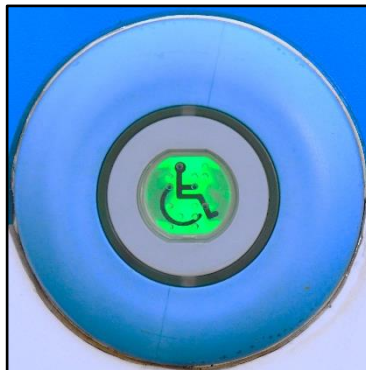

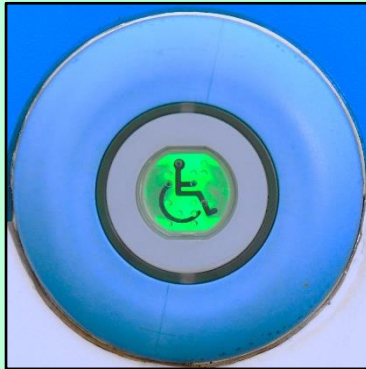
Tabulka H-154 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Crossway

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky BLIKÁ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-155 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Iveco Crossway 12M. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






Tabulka H-155 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Crossway

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem „INVALIDNÍ VOZÍK“.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-156 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Iveco Crossway 12M.







Tabulka H-156 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Crossway

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky BLIKÁ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-157 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Iveco Crossway 12M. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.





Tabulka H-157 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Crossway

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem „INVALIDNÍ VOZÍK“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-158 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Iveco Crossway 12M. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


Tabulka H-158 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Crossway

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky BLIKÁ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-159 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Iveco Crossway 12M. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

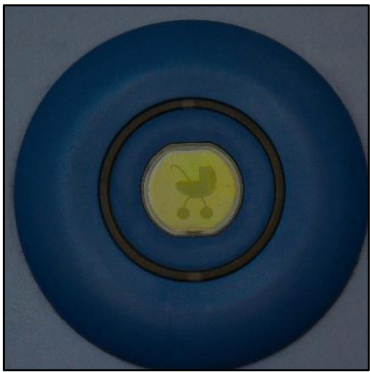




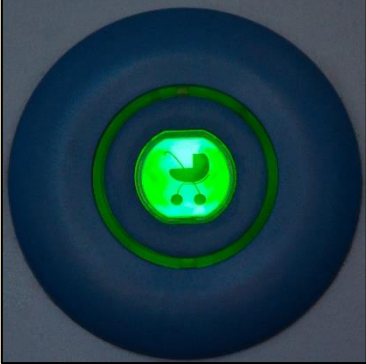
Tabulka H-159 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Crossway

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky BLIKÁ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-160 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Iveco Crossway 12M. Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-160 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Crossway












Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky BLIKÁ kontrolka se symbolem „KOČÁREK“.			
			
Signalizace cestujcím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (I. série)

Tabulka H-161 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Iveco Urbanway.
Evidenční číslo 187 disponuje u „uvolnění dveří“ automatickým zavíráním dveří




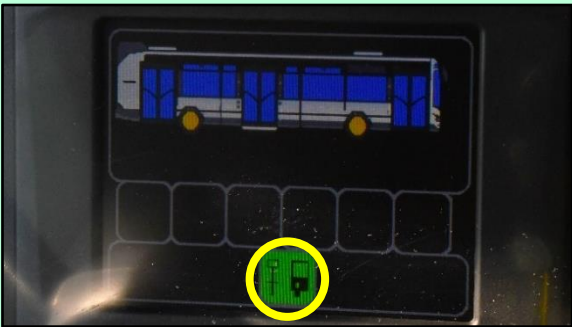
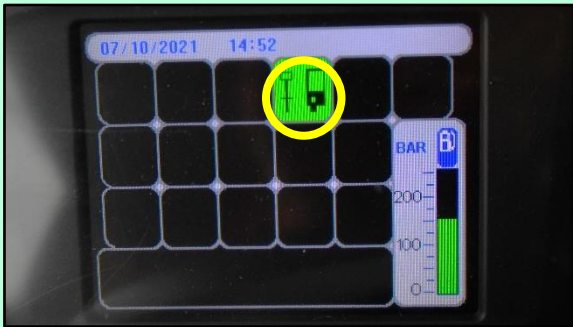

Tabulka H-161 – Autobus: Iveco Urbanway 12M (I.)

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO				4
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér	ANO	NE				1
DVEŘE	Interiér	ANO	ANO				5
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	ANO	NE				1
STOP	Interiér	NE	NE				10
STOP OOSPO	Interiér	ANO	NE				2
KOČÁREK	Interiér	ANO	NE				1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
III. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-162 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (I. série).




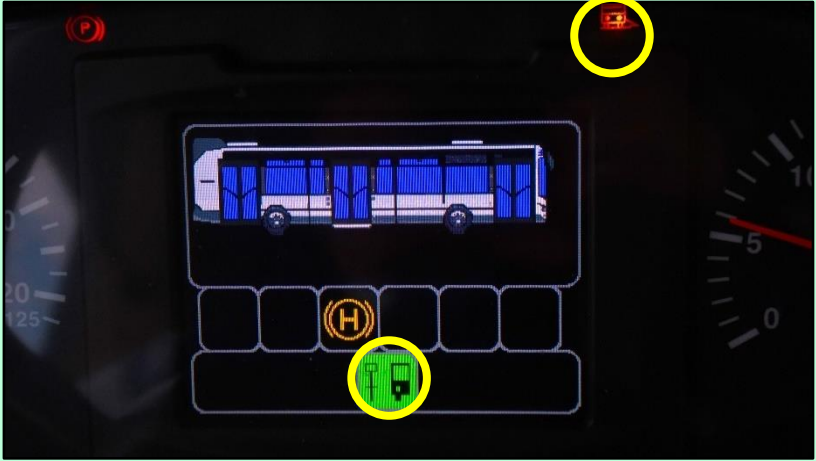

Tabulka H-162 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Urbanway (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-163 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.






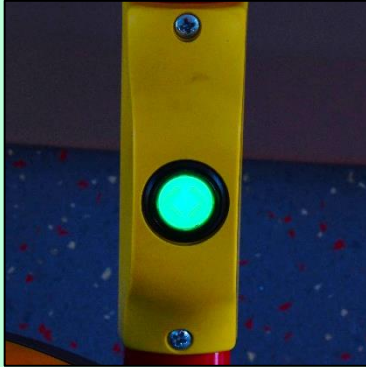
Tabulka H-163 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Urbanway (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-164 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (I. série).








Tabulka H-164 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Urbanway (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-165 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


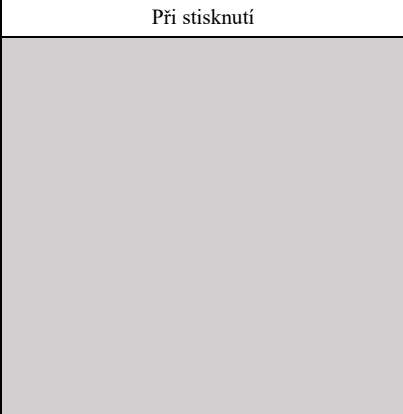

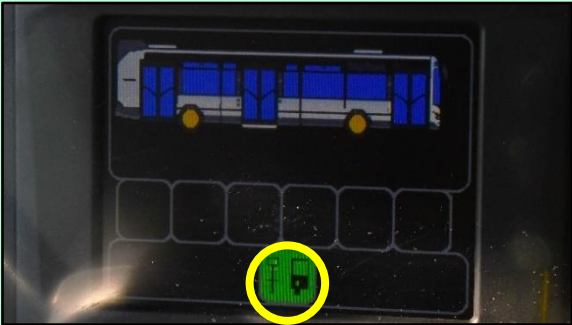
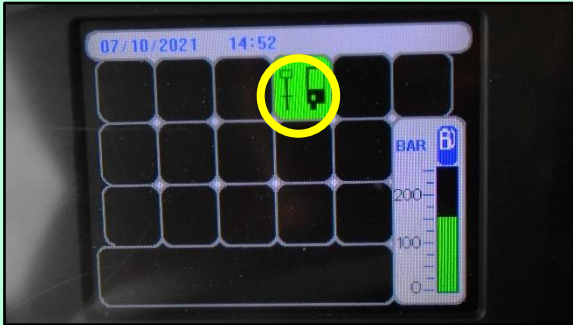


Tabulka H-165 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Urbanway (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-166 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




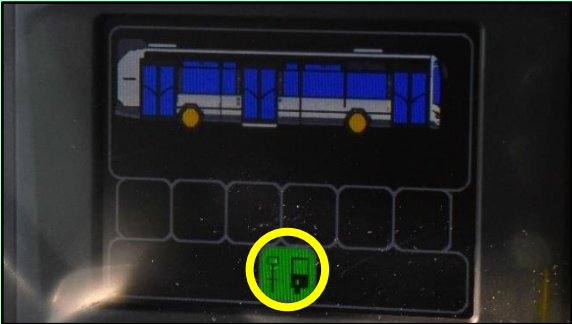
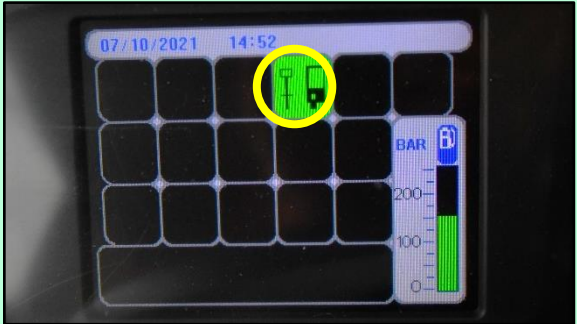



Tabulka H-166 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Urbanway (I.)

Typ tlačítka	STOP		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-167 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



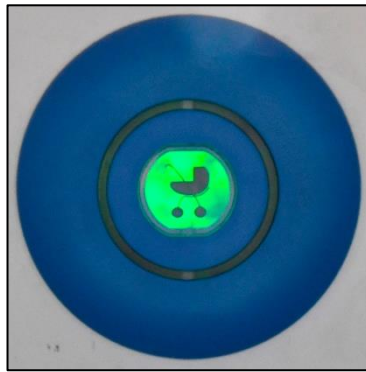



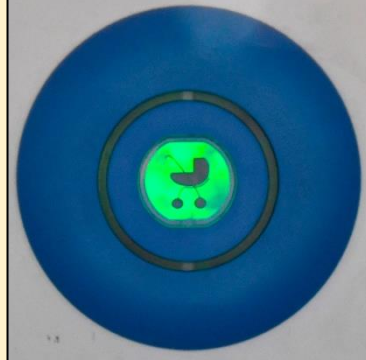
Tabulka H-167 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Urbanway (I.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-168 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-168 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Urbanway (I.)










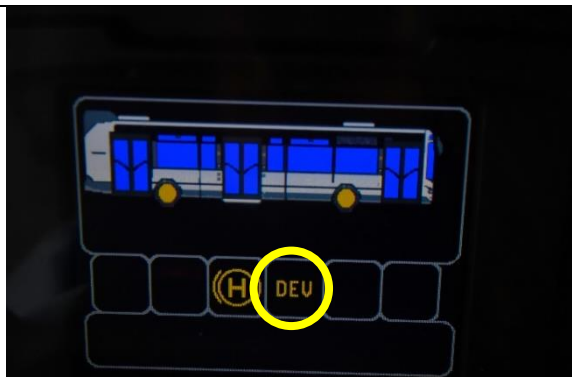

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem „KOČÁREK“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (II. série)

Tabulka H-169 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Iveco Urbanway.




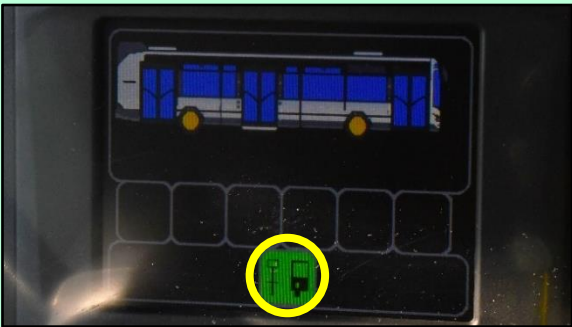
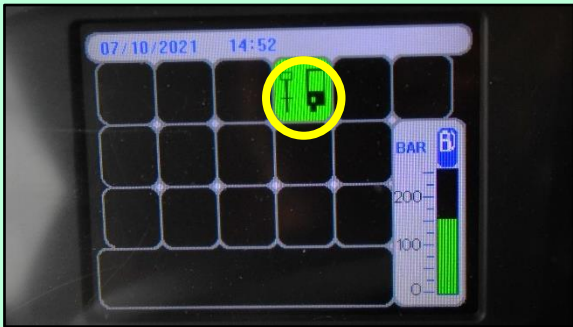

Tabulka H-169 – Autobus: Iveco Urbanway 12M (II.)

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO				4
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér	ANO	NE				1
DVEŘE	Interiér	ANO	ANO				5
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	ANO	NE				1
STOP	Interiér	NE	NE				10
STOP OOSPO	Interiér	ANO	NE				2
KOČÁREK	Interiér	ANO	NE				1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
III. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-170 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (II. série).




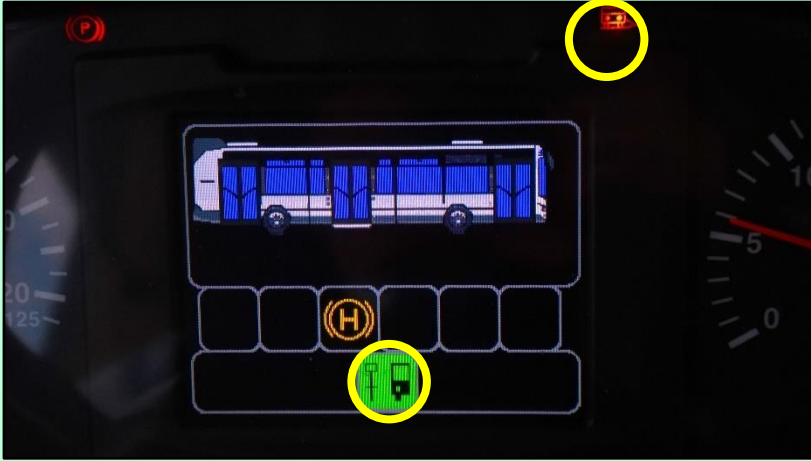

Tabulka H-170 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Urbanway (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-173 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.








Tabulka H-173 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Urbanway (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-174 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (II. série).




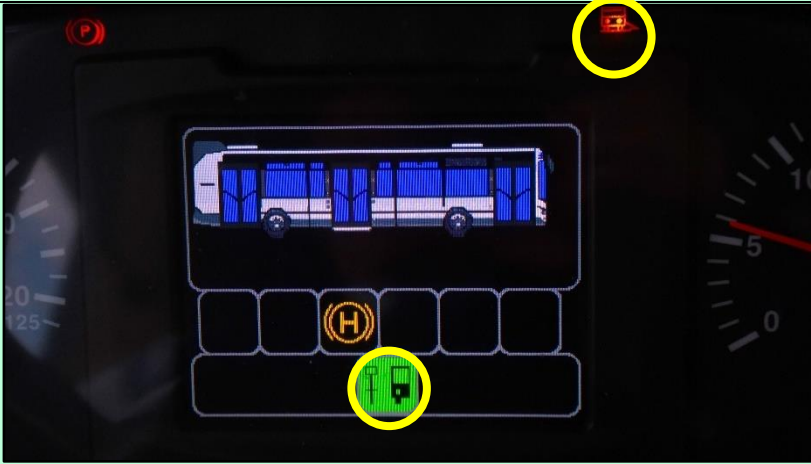



Tabulka H-174 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Urbanway (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-175 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.


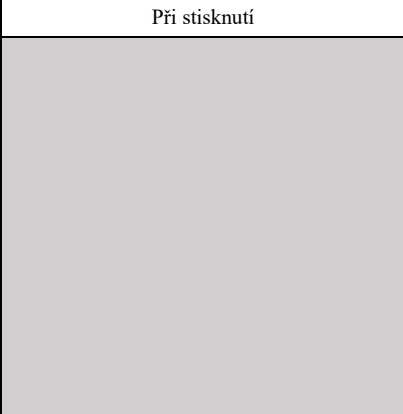

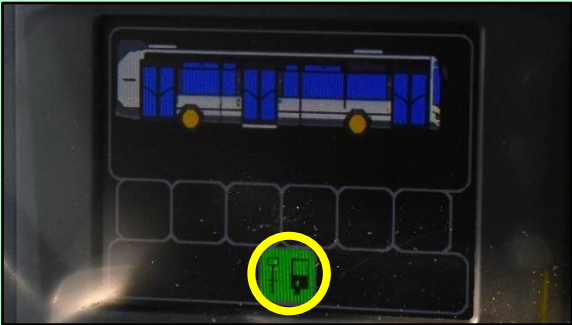
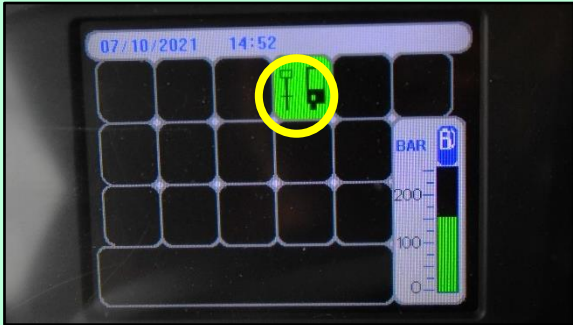


Tabulka H-175 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Urbanway (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	„TLAČÍTKO DVEŘE“ kde bylo stiknuto SVÍTÍ	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-176 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




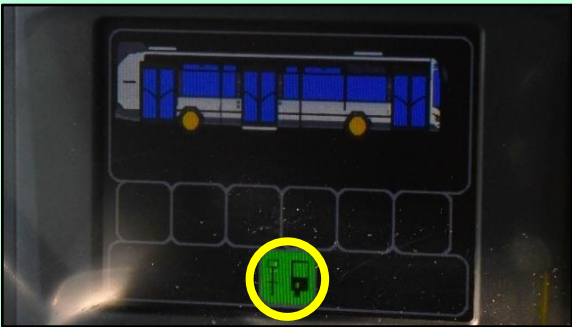
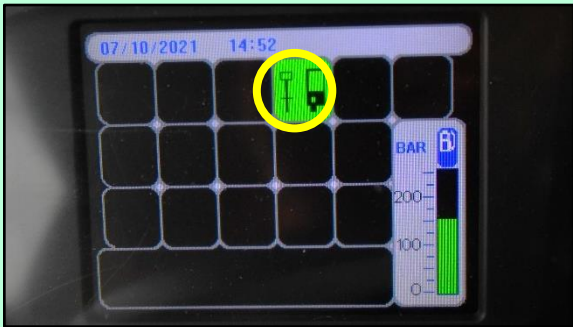



Tabulka H-176 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Urbanway (II.)

Typ tlačítka	STOP		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-177 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



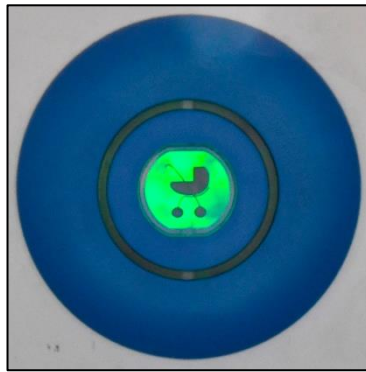
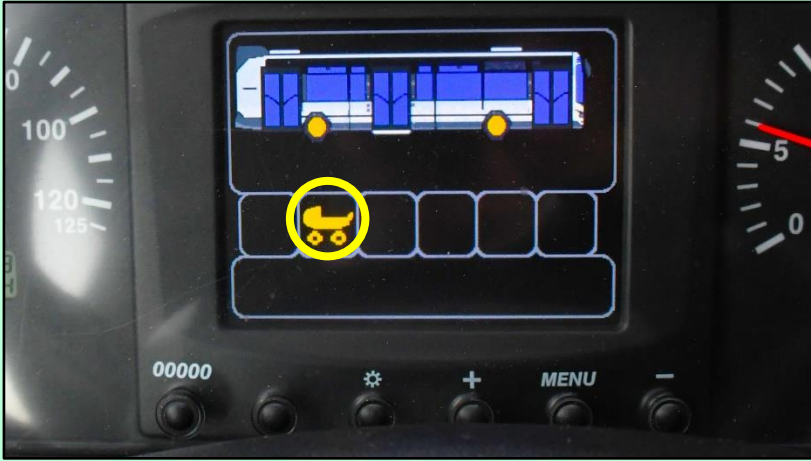


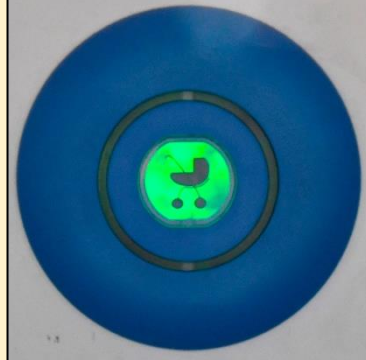
Tabulka H-177 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Urbanway (II.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „STOP (OOSPO)“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-178 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-178 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Urbanway (II.)










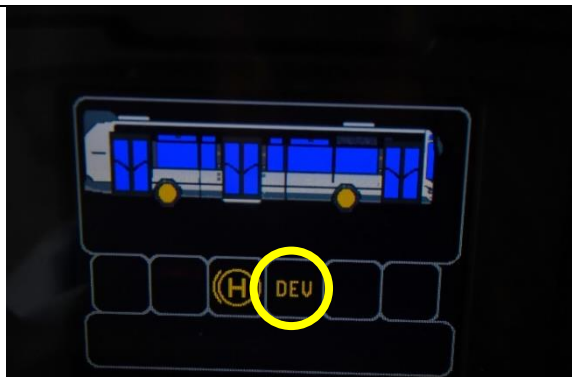

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem „KOČÁREK“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (III. série)

Tabulka H-179 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Iveco Urbanway.




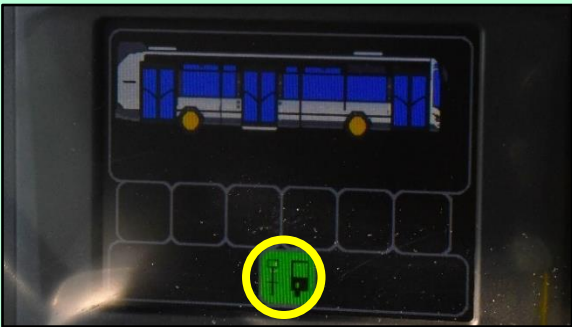
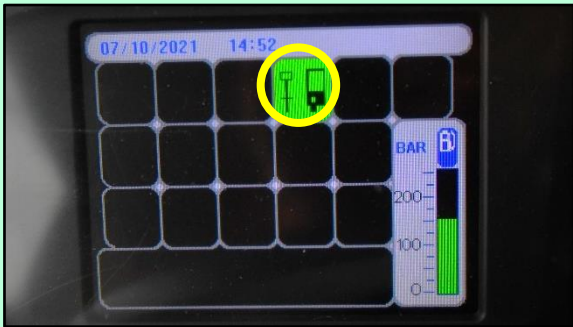

Tabulka H-179 – Autobus: Iveco Urbanway 12M (III.)

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO				4
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér	ANO	NE				1
DVEŘE	Interiér	ANO	ANO				5
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	ANO	NE				1
STOP	Interiér	NE	NE				10
STOP OOSPO	Interiér	ANO	NE				2
KOČÁREK	Interiér	ANO	NE				1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
III. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-180 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (III. série).




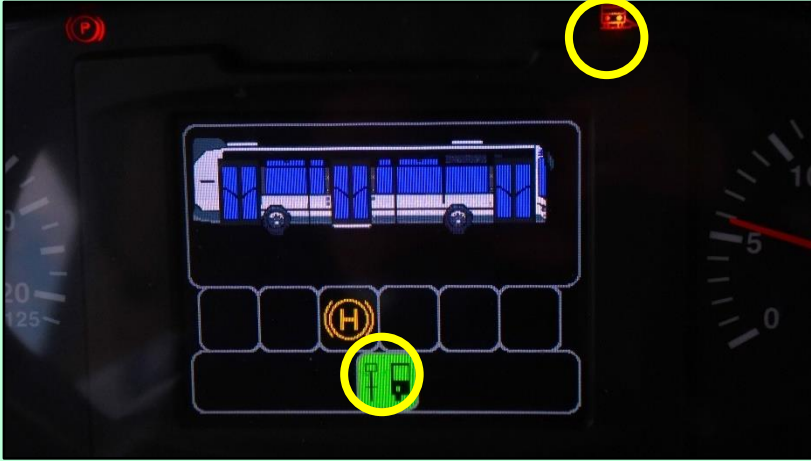

Tabulka H-180 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Urbanway (III.)

Typ tlačítka	DVEŘE		Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí / Uvolnění dveří	
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.				
				
Signalizace cestujícím				
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.				
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-181 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







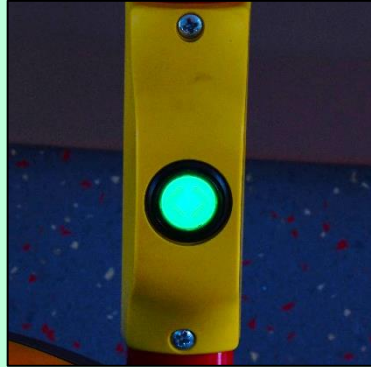
Tabulka H-181 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Urbanway (III.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-82 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (III. série).








Tabulka H-182 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Urbanway (III.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-183 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



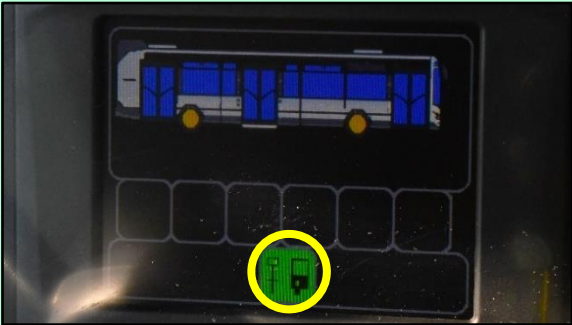
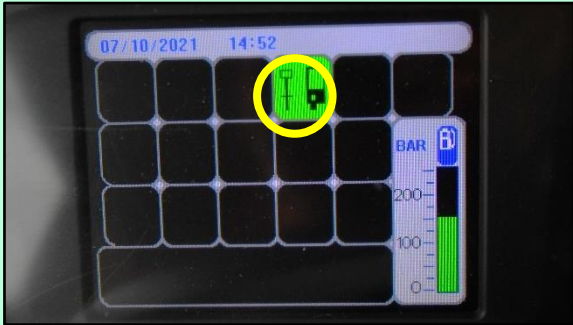


Tabulka H-183 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Urbanway (III.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-184 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




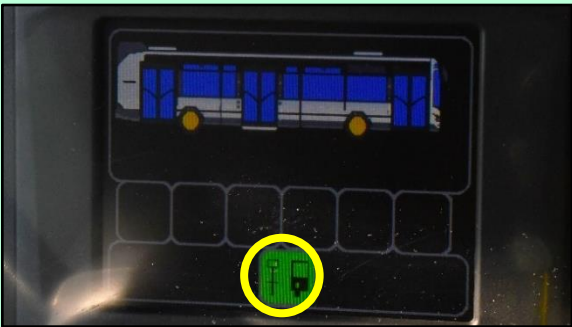
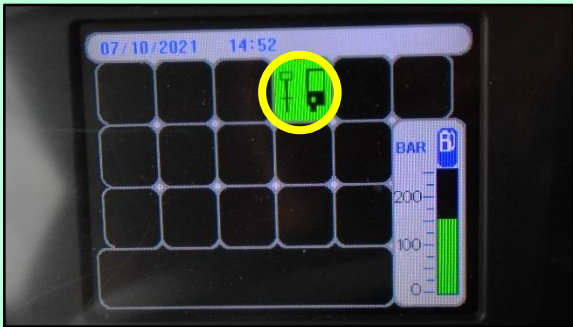



Tabulka H-184 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Urbanway (III.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-185 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.








Tabulka H-185 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Urbanway (III.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-186 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M (III. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-186 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Urbanway (III.)

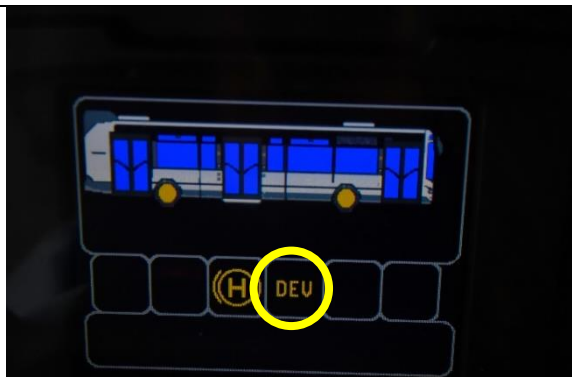

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem „KOČÁREK“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)

Tabulka H-187 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Iveco Urbanway.





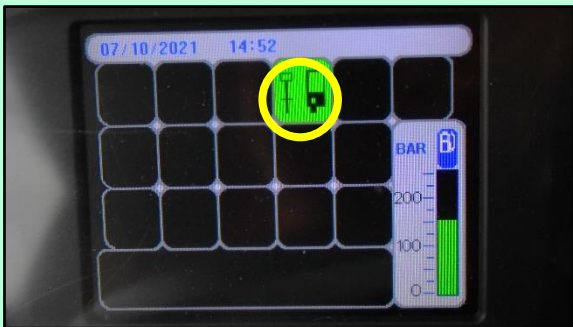

Tabulka H-187 – Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (I.)

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO	🚌			3
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér	ANO	NE	🚌	♿		1
DVEŘE	Interiér	ANO	ANO	🚌			2
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	ANO	NE	🚌	♿		1
STOP	Interiér	NE	NE	🚌			6
STOP OOSPO	Interiér	ANO	NE	🚌			2
KOČÁREK	Interiér	ANO	NE	🛒			1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
III. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-188 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (I. série).






Tabulka H-188 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Urbanway CNG (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-189 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.







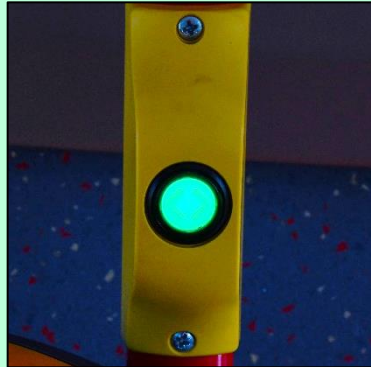
Tabulka H-189 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Urbanway CNG (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-190 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (I. série).








Tabulka H-190 – Tlačítko: DVEŘE – interiér; autobus: Urbanway CNG (I.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-191 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



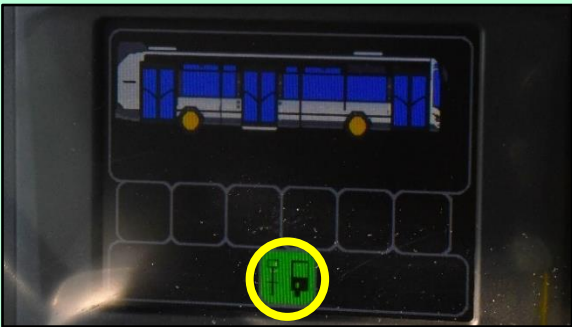
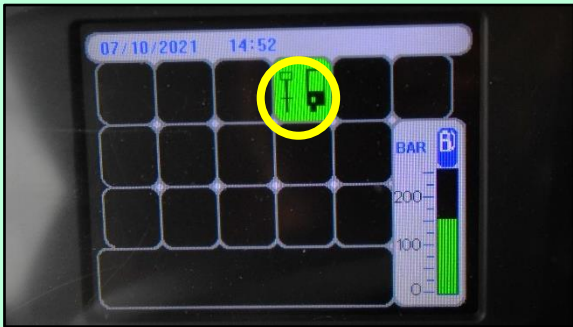


Tabulka H-191 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Urbanway CNG (I.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-192 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



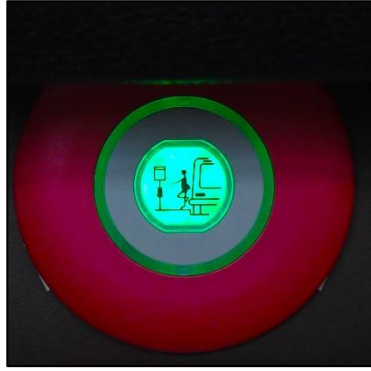
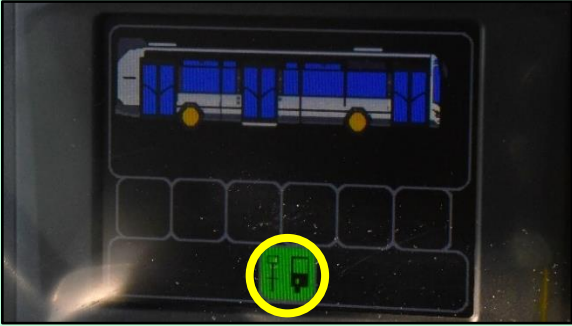
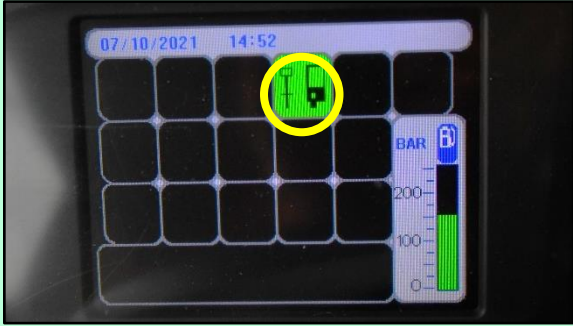



Tabulka H-192 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Urbanway CNG (I.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-193 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




Tabulka H-193 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Urbanway CNG (I.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí		
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.		
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-194 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-194 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Urbanway CNG (I.)












Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem „KOČÁREK“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)

Tabulka H-195 představuje tlačítka a „uvolnění dveří“ u autobusu Iveco Urbanway.




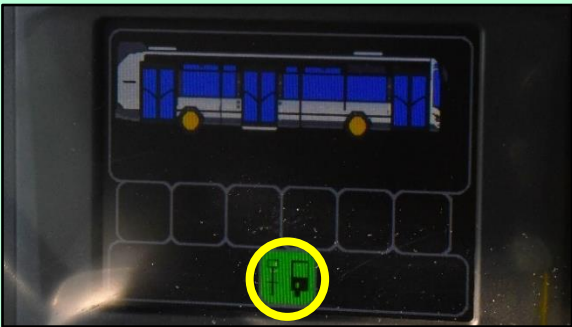
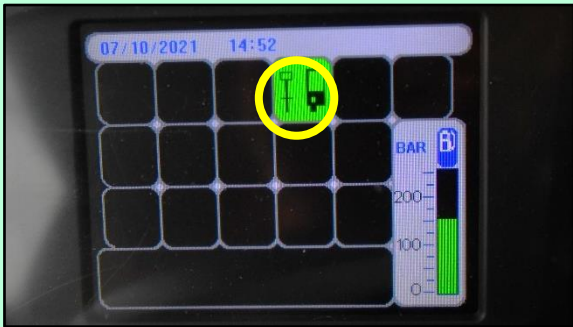

Tabulka H-195 – Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (II.)

Tlačítka určená cestujícím							
Kontrolování funkčnosti jednotlivých tlačítek:				s posunem kol			
Typ tlačítka	Umístění tlačítka	Podsvícení tlačítka	Detekce dveří SPODC	Zobrazené kontrolky a symboly řidiči			Počet tlačítek ve voze
				provozní obrazovka	palubní deska		
DVEŘE	Exteriér	ANO	ANO				4
INVALIDNÍ VOZÍK	Exteriér	ANO	NE				1
DVEŘE	Interiér	ANO	ANO				5
INVALIDNÍ VOZÍK	Interiér	ANO	NE				1
STOP	Interiér	NE	NE				10
STOP OOSPO	Interiér	ANO	NE				2
KOČÁREK	Interiér	ANO	NE				1
Přístrojová palubní deska				STANDARDIZOVANÁ			
III. kombinace ovládání dveří	Pozice	Činnost tlačítka		Typ tlačítka			
	1. pozice	zvuková signalizace dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	2. pozice	ovládání všech dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	3. pozice	ovládání 1. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
	4. pozice	ovládání 2., 3. dveří		jednopolohové – bez nutnosti držení			
Typ tlačítka „uvolnění dveří“				dvoupolohové – přepínač vratný			
Zobrazené informace na provozní obrazovce				Tlačítko určené k aktivování funkce „uvolnění dveří“			
							

Zdroj: Autor

Tabulka H-196 představuje tlačítko DVEŘE v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (II. série).






Tabulka H-196 – Tlačítko: DVEŘE – exteriér; autobus: Urbanway CNG (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „DVEŘE“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-197 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v exteriéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




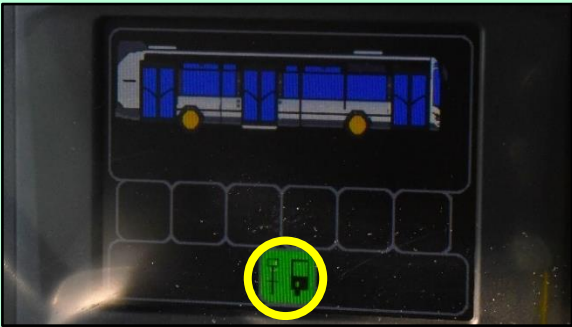
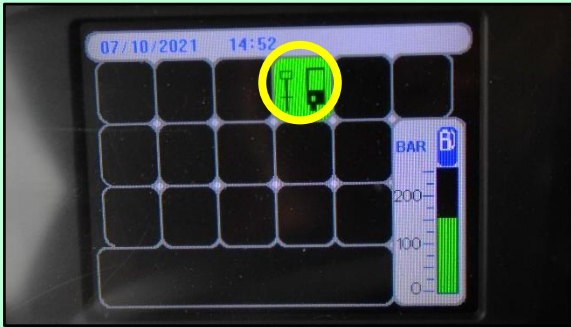


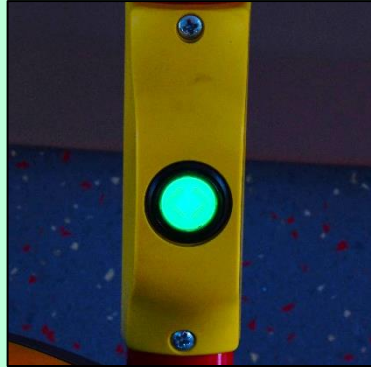
Tabulka H-197 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – exteriér; autobus: Urbanway CNG (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Exteriér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí SVÍTÍ.			
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-198 představuje tlačítko DVEŘE v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (II. série).








Tabulka H-198 – Tlačítko: DVEŘE – interiéru; autobus: Urbanway CNG (II.)

Typ tlačítka	DVEŘE	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí / Uvolnění dveří	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	Tlačítko „DVEŘE“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-199 představuje tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



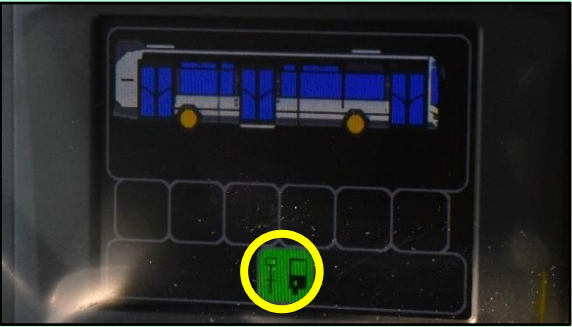
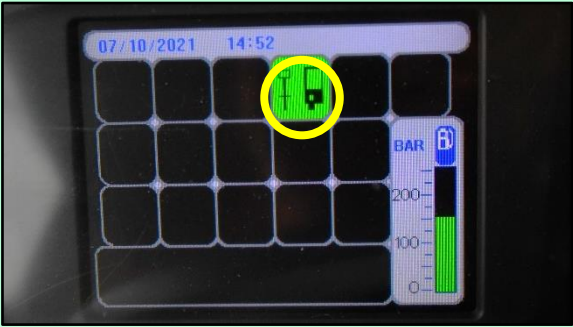


Tabulka H-199 – Tlačítko: INVALIDNÍ VOZÍK – interiér; autobus: Urbanway CNG (II.)

Typ tlačítka	INVALIDNÍ VOZÍK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky a „INVALIDNÍ VOZÍK-PLOŠINA“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „INVALIDNÍ VOZÍK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-200 představuje tlačítko STOP v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.




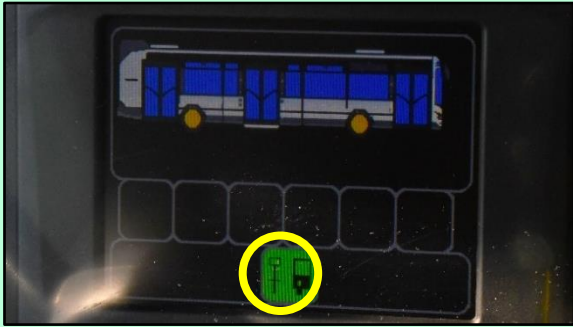
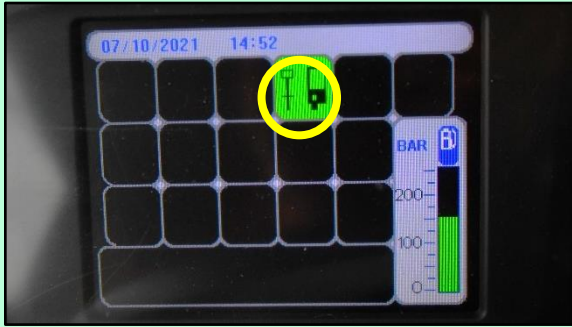



Tabulka H-200 – Tlačítko: STOP – interiér; autobus: Urbanway CNG (II.)

Typ tlačítka	STOP	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.		Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.	
			

Zdroj: Autor

Tabulka H-201 představuje tlačítko STOP (OOSPO) v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (II. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.



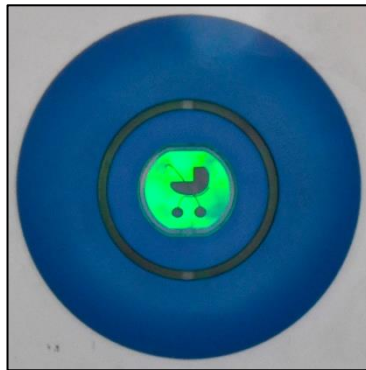
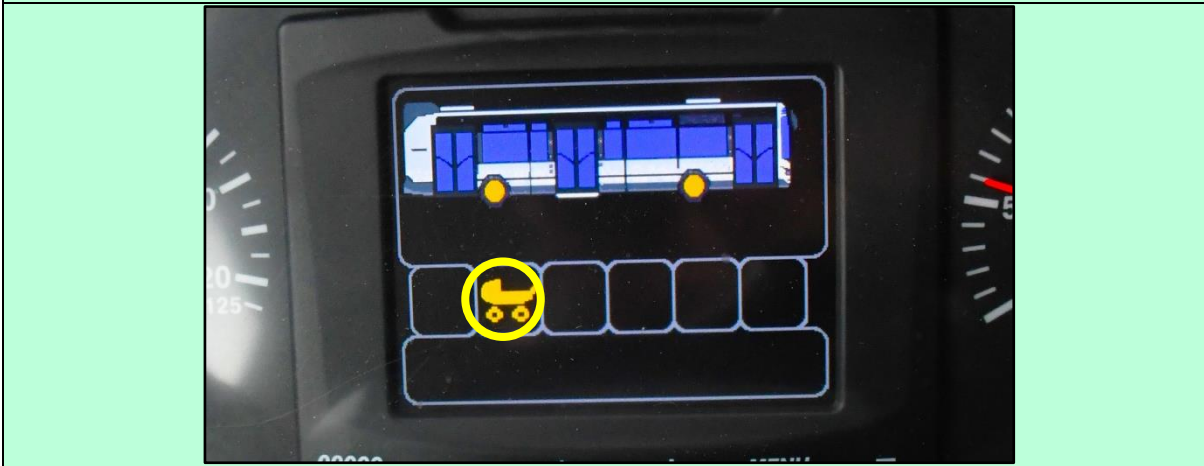



Tabulka H-201 – Tlačítko: STOP (OOSPO) – interiér; autobus: Urbanway CNG (II.)

Typ tlačítka	STOP (OOSPO)		Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka				
Před stisknutím	Při stisknutí		Po stisknutí	
				
Signalizace řidiči				
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem zastávky. Po otevření dveří kontrolka zmizí.				
				
Signalizace cestujícím				
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu SVÍTÍ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu SVÍTÍ.		Tlačítko „STOP (OOSPO)“ kde bylo stisknuto SVÍTÍ.	
				

Zdroj: Autor

Tabulka H-202 představuje tlačítko KOČÁREK v interiéru autobusu typu Iveco Urbanway 12M CNG (I. série). Nelze jím zastoupit tlačítko „DVEŘE“.

Tabulka H-202 – Tlačítko: KOČÁREK – interiér; autobus: Urbanway CNG (II.)

Typ tlačítka	KOČÁREK	Umístění tlačítka	Interiér
Činnost tlačítka			
Před stisknutím	Při stisknutí	Po stisknutí	
			
Signalizace řidiči			
Na provozní obrazovce palubní desky SVÍTÍ kontrolka se symbolem „KOČÁREK“.			
			
Signalizace cestujícím			
Signalizace „STOP“ nad všemi dveřmi vozu BLIKÁ.	Signalizace „STOP“ vpředu interiéru vozu BLIKÁ.	Tlačítko „KOČÁREK“ v místě stisknutí BLIKÁ.	
			

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA I – DRUHY TLAČÍTEK ŘIDIČE

K OVLÁDÁNÍ A UVOLNĚNÍ DVEŘÍ VOZIDEL

Tlačítka určená řidiči k otevírání, zavírání a uvolnění dveří vozidel doplňují předchozí Přílohu H. V této práci jsou užitá pojmenování vybraných jednotlivých druhů užívaných v praxi, proto jsou zde blíže vysvětlena a specifikována jejich funkce.

Tabulka I-1 je blíže charakterizuje.

Tabulka I-1 – Druhy tlačítek řidiče k ovládání a uvolnění dveří vozidel

Polohy tlačítek	Podtypy tlačítek		Poznámky
jednopolohová	bez nutnosti držení		
	včetně nutnosti držení		
dvoupolohová	přepínač vratný		též označované „kolébka“, poněvadž se „kolébá“ z jedné strany na druhou a obráceně tlačítko je nezávisle na řidiči vráceno do původní polohy po ukončení držení stisku
	přepínač nevratný	zvedací („hříbek“)	užívané ve starších vozech např. Škoda 14 Tr
		nezvedací	
		boční	užívané ve starších vozech např. Škoda 9 Tr
třípolohová	přepínač vratný		též označované „kolébka“, poněvadž se „kolébá“ z jedné strany na druhou a obráceně
	přepínač nevratný		tlačítko je nezávisle na řidiči vráceno do původní polohy po ukončení držení stisku

Zdroj: Autor

Pro tyto účely seznámení s druhy jednotlivých tlačítek jsou zanedbány přepínače vícepolohové sloužící například nastavování elektricky ovládaných zpětných zrcadel nebo přepínání mezi jednotlivými druhy světel, kde se vyskytují jejich kombinace (zvedací + počet jednotlivých poloh).

Jednopolohové tlačítko – bez nutnosti držení

Obrázek I-1 představuje výřez palubní desky trolejbusu Škoda 30 Tr Sor (všech sérií či modifikací provozovaných Dopravním podnikem města Pardubic, a. s.). Zakroužkované tlačítko na obrázku slouží otevírání všech dveří.

Tlačítku je možné přiřadit dvě funkce

1. „Funkce 0“ – tlačítko poprvé stisknuto, je v požadované činnosti:
– trolejbusu budou prvním stiskem otevřeny dveře
2. „Funkce 1“ – tlačítko podruhé stisknuto, není v požadované činnosti:
– trolejbusu budou druhým stiskem zavřeny dveře

Tlačítko jednopolohové bez nutnosti držení vzájemně střídá své funkce.



Obrázek I-1 – Tlačítka řidiče: Jednopolohové tlačítko – bez nutnosti držení tlačítka

Zdroj: Autor

Jednopolohové tlačítko – včetně nutnosti držení

Obrázek I-3 představující detail palubní desky trolejbusu Škoda 28 Tr Solaris první a druhé série, kdy obdobně jako dvanáctimetrová verze označovaná jako Škoda 26 Tr Solaris jsou vybaveny tlačítkem „zvukové signalizace dveří“ jednopolohovým, kde je nutnost držení tlačítka pro vykonávání požadované činnosti.

Tlačítku lze přiřadit jeho dvě funkce, jež jsou následující:

1. „Funkce 0“ – tlačítko nestisknuto, není v požadované činnosti:
– trolejbus nebude pomocí „zvukové signalizace dveří“ upozorňovat na blížící se zavření dveří.
2. „Funkce 1“ – tlačítko stisknuto, je v požadované činnosti:
– trolejbus bude stisknutím „zvukové signalizace dveří“ upozorňovat na blížící se zavření dveří.

Při stisku v „poloze 1“ následuje stisk příslušných tlačítek k zavření dveří. Jakmile dojde k ukončení onoho stisknutí, tlačítko bude vráceno do „polohy 0“.



Obrázek I-2 – Tlačítka řidiče: Jednopolohové tlačítko – včetně nutnosti držení tlačítka

Zdroj: Autor

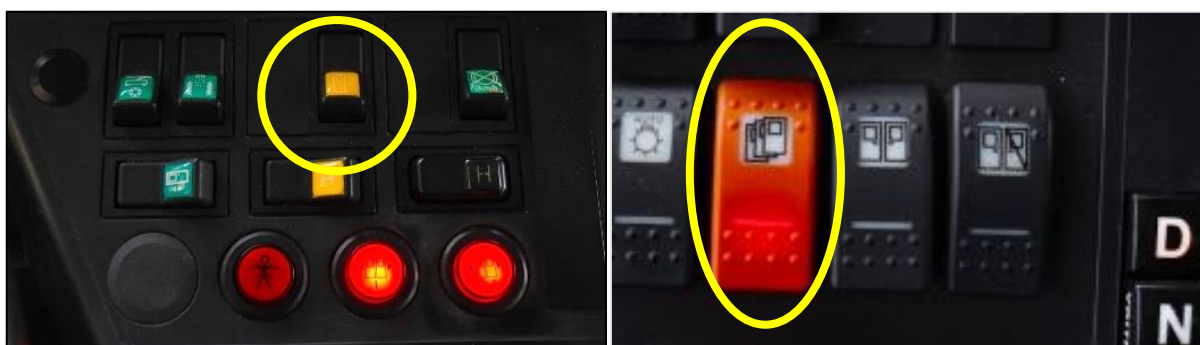
Dvoupolohové tlačítko –přepínač vratný – „kolébka“

Obrázek I-4 představuje „kolébku“, rovněž dvoupolohový přepínač vratný v levé části u trolejbusu typu Škoda 24 Tr Citelis (obě série) sloužící k uvolnění dveří v zastávce. Pravá část znázorňuje stejný typ tlačítka u trolejbusů typů Škoda 26 Tr Solaris i Škoda 28 Tr Solaris (obě série). V druhém případě se jedná o tlačítko sloužící k otevírání a zavírání všech dveří trolejbusu najednou.

Bude-li řidič chtít využít tlačítko u trolejbusu Škoda 24 Tr Citelis, sloužící k uvolnění dveří při tzv.: „samoobslužném poptávkovém otevírání dveří cestujícími“ stiskne tlačítko v kroužku (v levé části obrázku) směrem dolů (k sobě) a v tlačítku se aktivuje „funkce 1“, kdy se rozsvítí tlačítko „DVEŘE“ v interiéru a exteriéru vozu. Tlačítko se však vrátí do původní polohy („nahoru“) Pokud se řidič rozhodne „vyrušit“ tuto možnost, opět stiskne tlačítko směrem dolů (k sobě) a následně je aktivována „funkce 0“, kdy nelze již otevírat dveře pomocí tlačítek „DVEŘE“ v interiéru a exteriéru vozidla.

Trolejbusům typů Škoda 26 Tr a 28 Tr Solaris na tomto principu jako u „Citelisů“ fungují tlačítka k otevírání všech dveří, kdy při prvním stisku směrem dolů (k sobě) jsou dveře otevřeny. Následně se tlačítko vrátí zpět do své původní polohy. Pro zavření se opět stiskne směrem dolů (k sobě), dveře se zavřou a tlačítko se vrátí zpět.

Tlačítka dvoupolohová vratná, tedy tohoto druhu střídají dvě své pozice „otevřít – zavřít – otevřít – zavřít – ...“ a v tomto pořadí neustále dokola. Případně tedy „funkce 0 – funkce 1 – funkce 0 – funkce 1 – ...“



Obrázek I-3 – Tlačítka řidiče: Dvoupolohové tlačítko – přepínač vratný, „kolébka“

Zdroj: Autor

Dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný – zvedací – „hříbek“

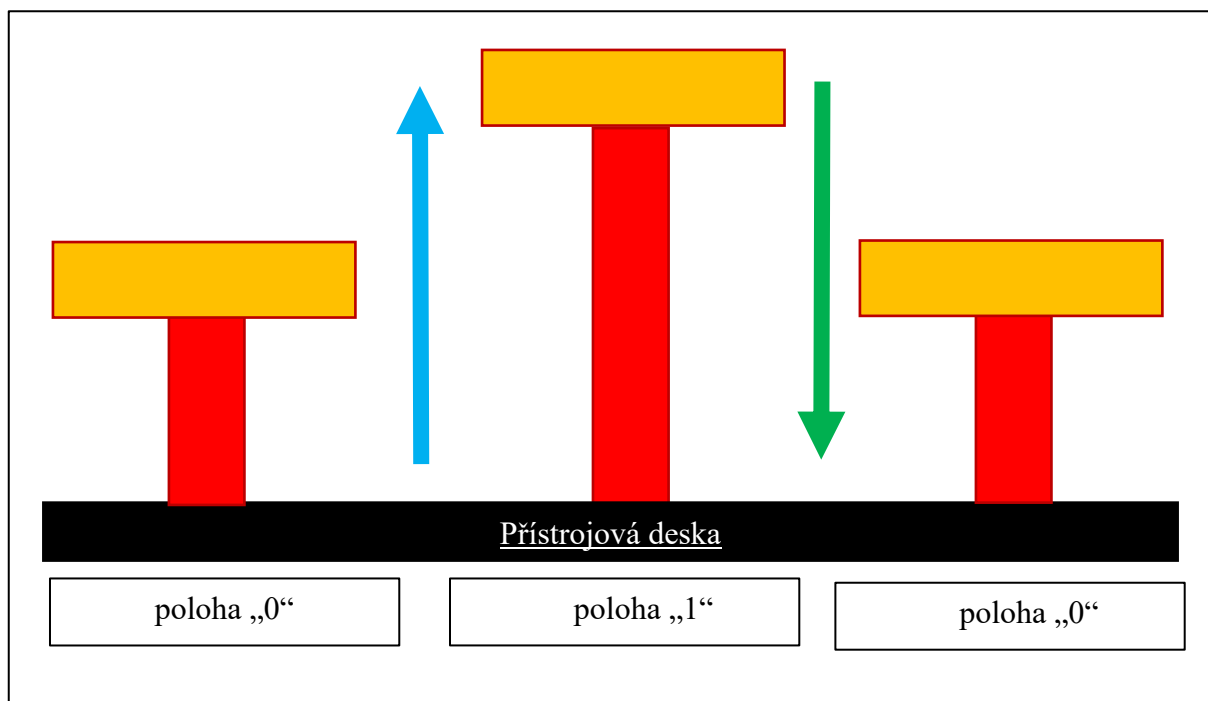
Dvoupolohovými nevratnými přepínači zvedacími tzv. „hříbky“ jsou vybavovány starší typy vozů například trolejbusy Škoda 14 Tr nebo autobusy Karosy řady 700.

Jako v předchozím případě se jedná o dvě polohy. Jedná se o jistý podtyp tlačítka.

1. „Poloha 0“ – tlačítko vypnuto, není v požadované činnosti:
– dveře vozidla jsou zavřené;
2. „Poloha 1“ – tlačítko zapnuto, je v požadované činnosti:
– dveře vozidla jsou otevřené.

Je-li tlačítko v poloze „0“ dveře vozidel jsou zavřené, při přepnutí do „polohy 1“, ve směru modré šipky dojde k otevření dveří. Při opětovném návratu do „polohy 0“ ve směru zelené šipky budou dveře zavřeny.

Obrázek I-5 představuje boční pohled na dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný – zvedací – „hříbek“.



Obrázek I-4 – Tlačítka řidiče: Dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný – zvedací „hříbek“

Zdroj: Autor

Dvoupolohové tlačítko –přepínač nevratný – nezvedací

Obrázek I-6 představuje výřez obrázku palubní desky trolejbusu Škoda 21 Tr, kde je zakroužkováno „dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný nezvedací“ sloužící k naklánění vozu k nástupní hraně (též kneelingu vozidla).

Zmiňované tlačítko „naklánění vozu“ se na rozdíl od okolních dvou tlačítek nachází v „poloze 1“.

Pro příklad lze uvést následující možnosti tohoto typu tlačítka:

1. „Poloha 0“ – tlačítko vypnuto, není v požadované činnosti:
– trolejbus zůstane nenakloněný k nástupní hraně zastávky.
2. „Poloha 1“ – tlačítko zapnuto, je v požadované činnosti:
– trolejbus bude po stisknutí tlačítka nakloněn k nástupní hraně zastávky.

Po opětovném přepnutí z „polohy 1“ do „polohy 0“ se trolejbus bude postupně vracet do své původní polohy, tedy k nenaklonění k nástupní hraně zastávky.



Obrázek I-5 – Tlačítka řidiče: Dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný – nezvedací

Zdroj: Autor

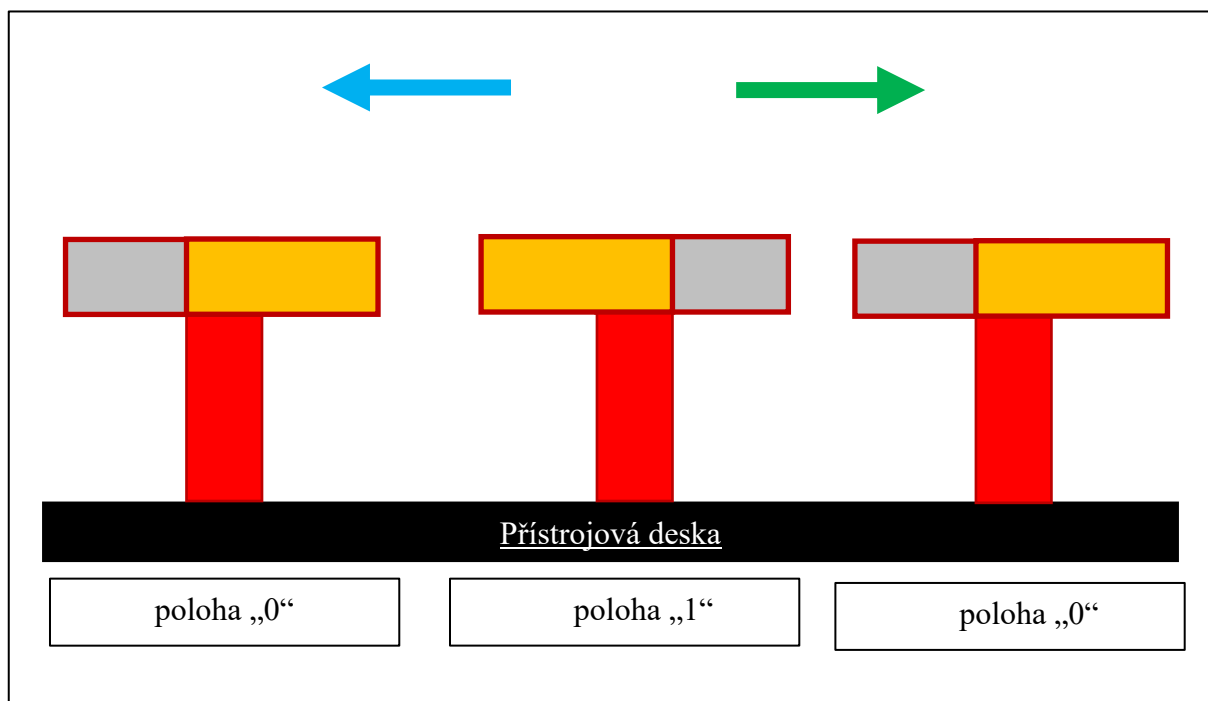
Dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný – boční

Dvoupolohovými nevratnými přepínači bočními jsou disponují historické trolejbusy Škoda 9 Tr. Jak sám název napovídá jedná se o dvě polohy. Tlačítku lze přidělit následující polohy:

1. „Poloha 0“ – tlačítko vypnuto, není v požadované činnosti:
– dveře vozidla jsou zavřené;
2. „Poloha 1“ – tlačítko zapnuto, je v požadované činnosti:
– dveře vozidla jsou otevřené.

Je-li tlačítko v poloze „0“ dveře vozidel jsou zavřené, při přepnutí do „polohy 1“, tedy „k sobě“ (zprava doleva) ve směru modré šipky dojde k otevření dveří, tlačítko zůstane v poloze oranžové barvy. Při opětovném návratu do „polohy 0“ „od sebe“ (zleva doprava) ve směru zelené šipky budou dveře zavřeny a tlačítko bude přepnuto zpět v oranžové barvě.

Obrázek I-7 představuje boční pohled na dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný – boční, kde šedá barva znázorňuje prostor, kde se tlačítko pohybuje.



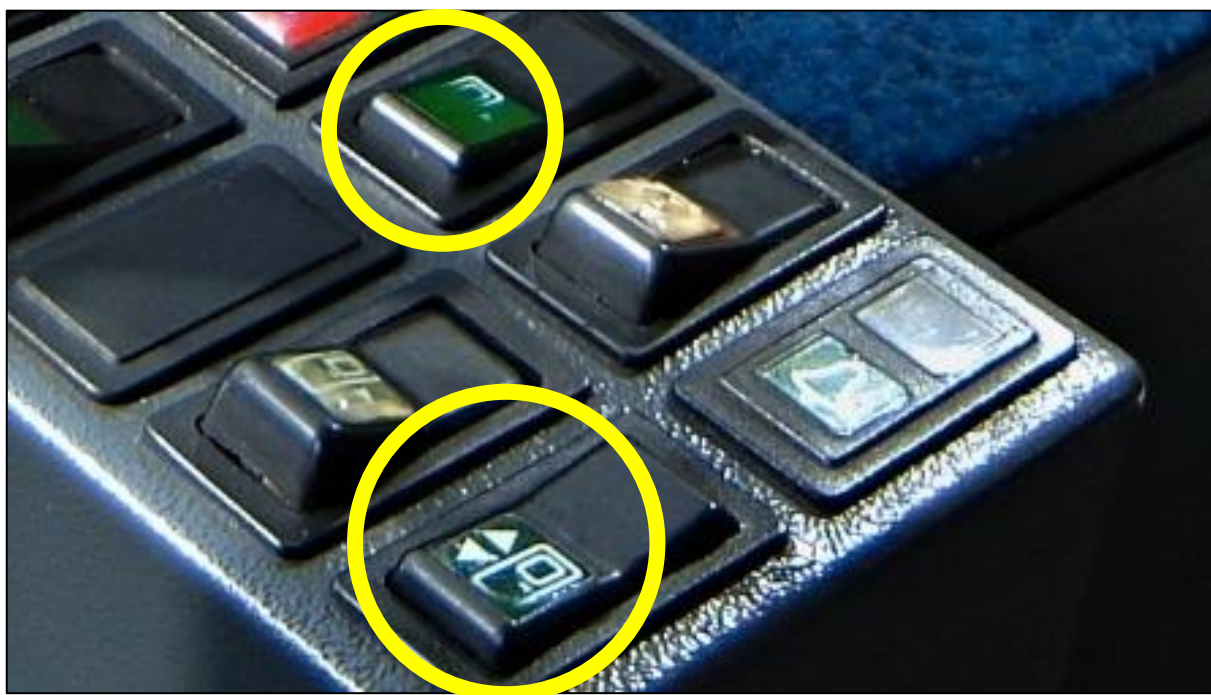
Obrázek I-7 – Tlačítka řidiče: Dvoupolohové tlačítko – přepínač nevratný – boční

Zdroj: Autor

Třípolohové tlačítko – přepínač vratný

Obrázek I-8 opět využívá pro demonstrování příkladu palubní desky trolejbusu Škoda 21 Tr. Tentokrát na tlačítkách sloužících k otevírání a zavírání dveří. Tlačítko nahoře je určené výhradně prvním dveřím. Dolní slouží druhým a třetím současně. Druhá série má dveře ovládané elektricky (nikoliv vzduchově). V „poloze 1“ je možné tlačítko držet nastupuje-li cestující přidržující se madel na dveři, jelikož by se mohl do nich přivítit.

1. „Poloha 0“ – „mezipoloha“ – tlačítko vypnuto, není v požadované činnosti:
– tlačítko, není-li stisknuto se vždy vrátí do mezipolohy.
2. „Poloha 1“ – „varianta 1 – dolů (vlevo po směru jízdy, k sobě z pohledu řidiče)“
– tlačítko zapnuto, je v požadované činnosti:
– trolejbusu se po stisku tlačítka dveře jsou otevřou, jsou-li otevřeny, dootevřou se.
3. „Poloha -1“ – „varianta 2 – nahoru (vpravo po směru jízdy, od sebe z pohledu řidiče)“
– tlačítko zapnuto, je v požadované činnosti:
– trolejbusu se po stisku tlačítka v této poloze ozve zvuková signalizace dveří a následně se dveře zavřou (při druhém stisku tímto směrem jsou okamžitě zavírány).



Obrázek I-8 – Tlačítka řidiče: Třípolohové tlačítko – přepínač vratný, „kolébka“

Zdroj: Autor

Třípolohové tlačítko – přepínač nevratný

Obrázek I-9 znázorňuje pravou část palubní desky trolejbusů typů Škoda 26 Tr a 28 Tr Solaris obou sérií. Zde se nachází tlačítko sloužící k blokaci jedné či druhé strany dvojdílných dveří. Samotný obrázek představuje rozdílnou polohu zakroužkovaného tlačítka a sousedního tlačítka sloužícího k uvolnění dveří, jež je pouze dvupolohovým tlačítkem s nevratným přepínačem. Každá série Solarisů má toto tlačítko odlišné, proto je nutné sledovat provozní obrazovku na palubní desce, která znázorní blokaci dané strany dveří. Mezipoloha je shodná ve všech typech, ale „poloha 1“ a „poloha -1“ mohou být prohozeny. Funkce tlačítka blokace části předních dveří ve voze Škoda 28 Tr ev. č. 400 lze rozdělit do tří variant:

1. „Poloha 0“ – „mezipoloha“ – tlačítko vypnuto, není v požadované činnosti:
– přední dveře se otevírají celé – není tedy blokována ani pravá, ani levá část dveří.
2. „Poloha 1“ – „varianta 1 – nahoru (tam)“ – tlačítko zapnuto, je v požadované činnosti:
– přední dveře blokují pravou část dveří, která se neotevře, ale otevře se pouze levá.
3. „Poloha -1“ – „varianta 2 – dolů (k sobě)“ – tlačítko zapnuto, je v požadované činnosti:
– přední dveře blokují levou část dveří, ta se neotevře, otevře se jenom pravá.



Obrázek I-9 – Tlačítka řidiče: Třípolohové tlačítko – přepínač nevratný

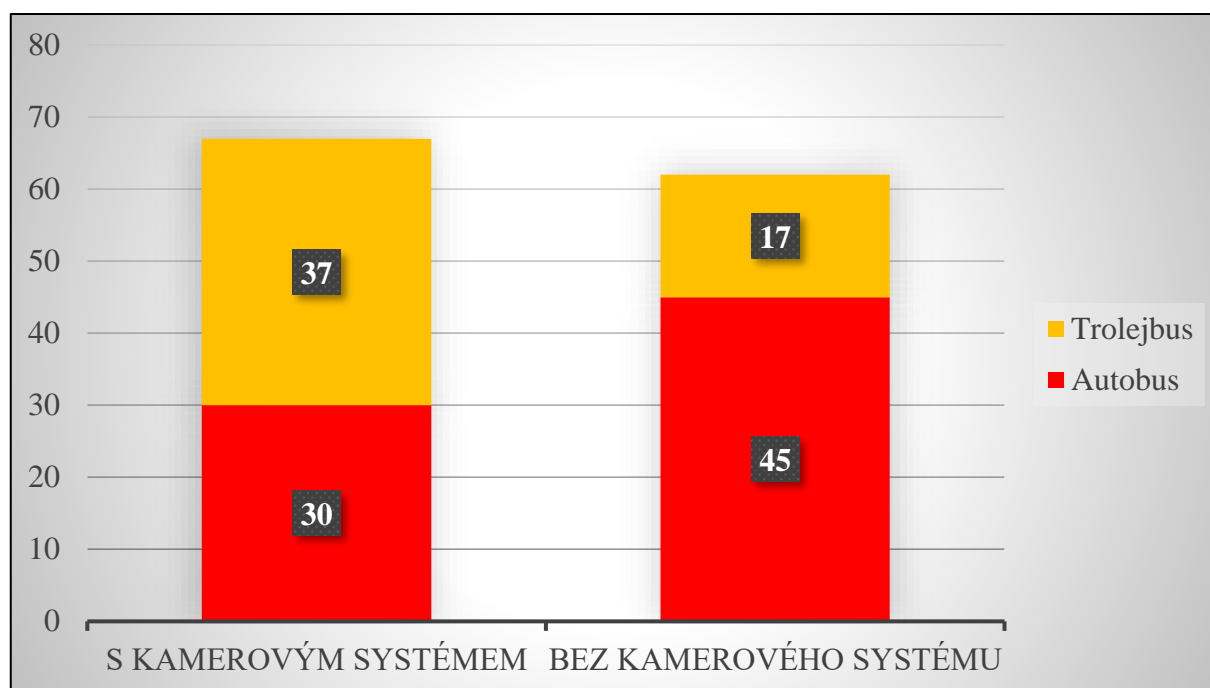
Zdroj: Autor

PŘÍLOHA J – ANALÝZA KAMEROVÉHO SYSTÉMU V DVEŘNÍM PROSTORU VOZIDEL

Kamerový systém umísťovaný do dveřního prostoru autobusů a trolejbusů vnáší mimo atraktivitu cestování prostředky městské hromadné dopravy, zejména navýšení komfortu. Jelikož je třeba klást vysoký důraz z hlediska bezpečnosti a zároveň průběžně vyhodnocovat bezpečnostní rizika spojená s přepravou, lze velmi pozitivně hodnotit předcházení případnému zranění cestujících v této části vozidel.

Od roku 2015 u autobusů a o rok později u trolejbusů jsou všechna nově příchozí vozidla zařazovaná do vozového parku Dopravního podniku města Pardubic vybavována kamerovým systémem v prostoru dveří.

Obrázek J-1 představuje současně vybavená vozidla kamerovým systémem.



Obrázek J-1 – Současně vybavená vozidla kamerovým systémem

Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (I. série)

Tabulka J-1 představuje kamerový systém umístěný v trolejbusech typu Škoda 28 Tr Solaris (I. série) v interiéru trolejbusu a monitor v kabině řidiče. Kamerový systém byl umísťován do vozidel dodatečně v roce 2020.

Tabulka J-1 – Kamerový systém – Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (I. série)



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (II. série)

Tabulka J-2 představuje kamerový systém umístěný v trolejbusech typu Škoda 28 Tr Solaris (II. série) v interiéru trolejbusu a monitor v kabině řidiče. Kamerový systém byl umísťován do vozidel dodatečně v roce 2020.

Tabulka J-2 – Kamerový systém – Trolejbus: Škoda 28 Tr Solaris (II. série)



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (I. série)

Tabulka J-3 znázorňuje kamerový systém umístěný v trolejbusech typu Škoda 30 Tr Sor (I. série). Jsou to první typy trolejbusů vybavené kamerovým systémem snímající prostor dveří. Trolejbusy disponují čtyřmi dveřmi. Obrazovka umístěná v kabině řidiče, uspořádává druhé dveře vlevo nahoru formátem „na šířku“, třetí – vlevo dolů v téže formátu. Poslední dveře jsou zobrazovány „na výšku“ na pravé polovině monitoru, pro zlepšení výhledu v této lokalitě interiéru vozu. Infračervené světlo, umístěné v kamerách, pro zlepšení výhledu v této lokalitě interiéru vozu. Infračervené světlo, umístěné v kamerách, při vypnutém osvětlení interiéru vozu zaručují dostatečný a komfortní přehled o dění ve voze.

Tabulka J-3 – Kamerový systém – Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (I. série)

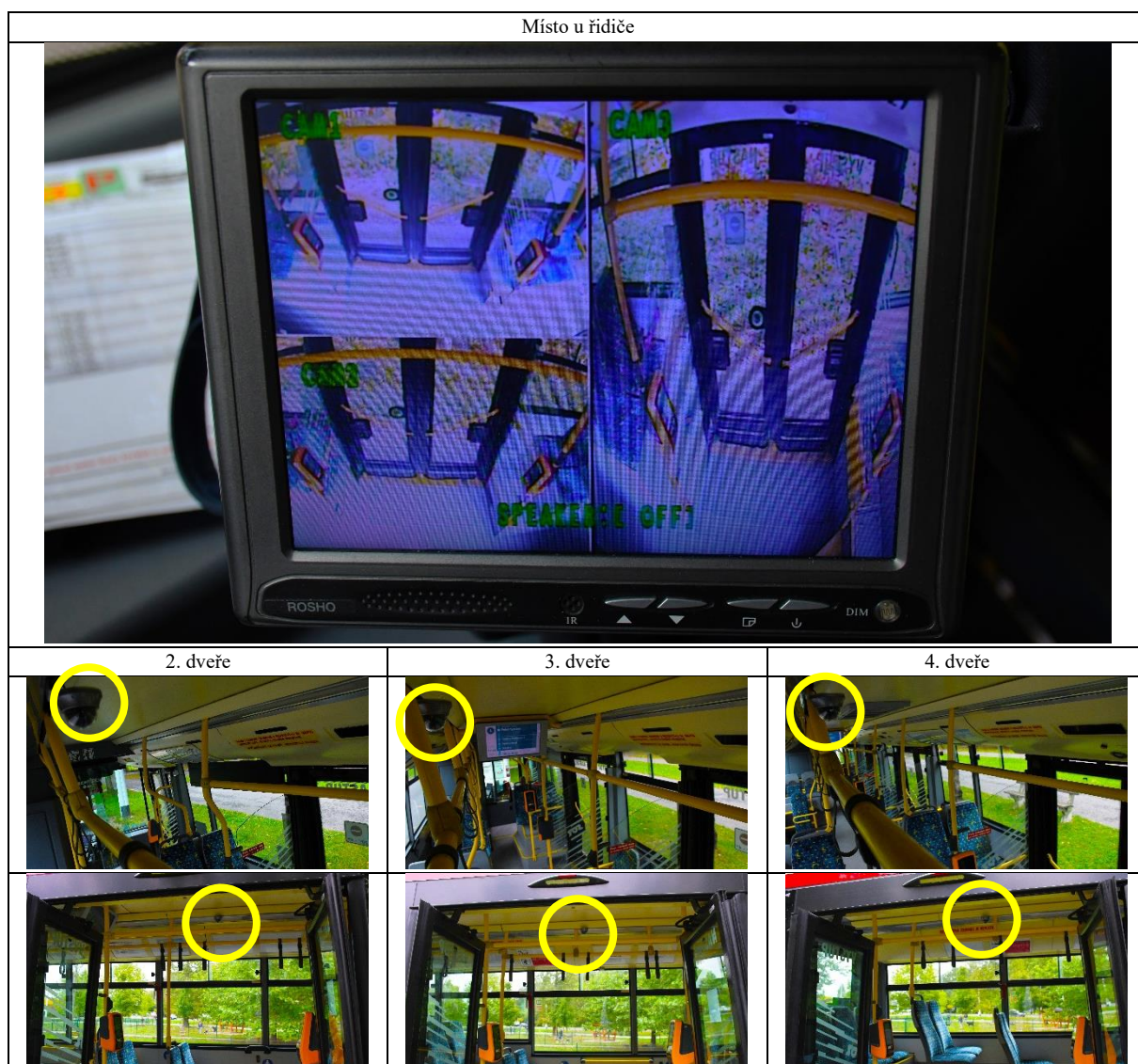


Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (II. série)

Tabulka J-4 znázorňuje kamerový systém umístěný v trolejbusech typu Škoda 30 Tr Sor (II. série). Naopak od předchozí série trolejbusy nedisponují infračerveným světlem. Tudíž při zhasnutém osvětlení v interiéru ve večerních hodinách je při srovnání s I. sérií viditelnost horší. Monitor obrazovek je sice nepatrně menší, ale pro účely kontroly dveřního prostoru plní svojí funkci totožně. Obdobně jako první série část vlevo nahoře je vyobrazen dveřní prostor druhých dveří, vlevo dole třetích dveří a vpravo jsou znázorněny poslední čtvrté dveře.

Tabulka J-4 – Kamerový systém – Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (II. série)



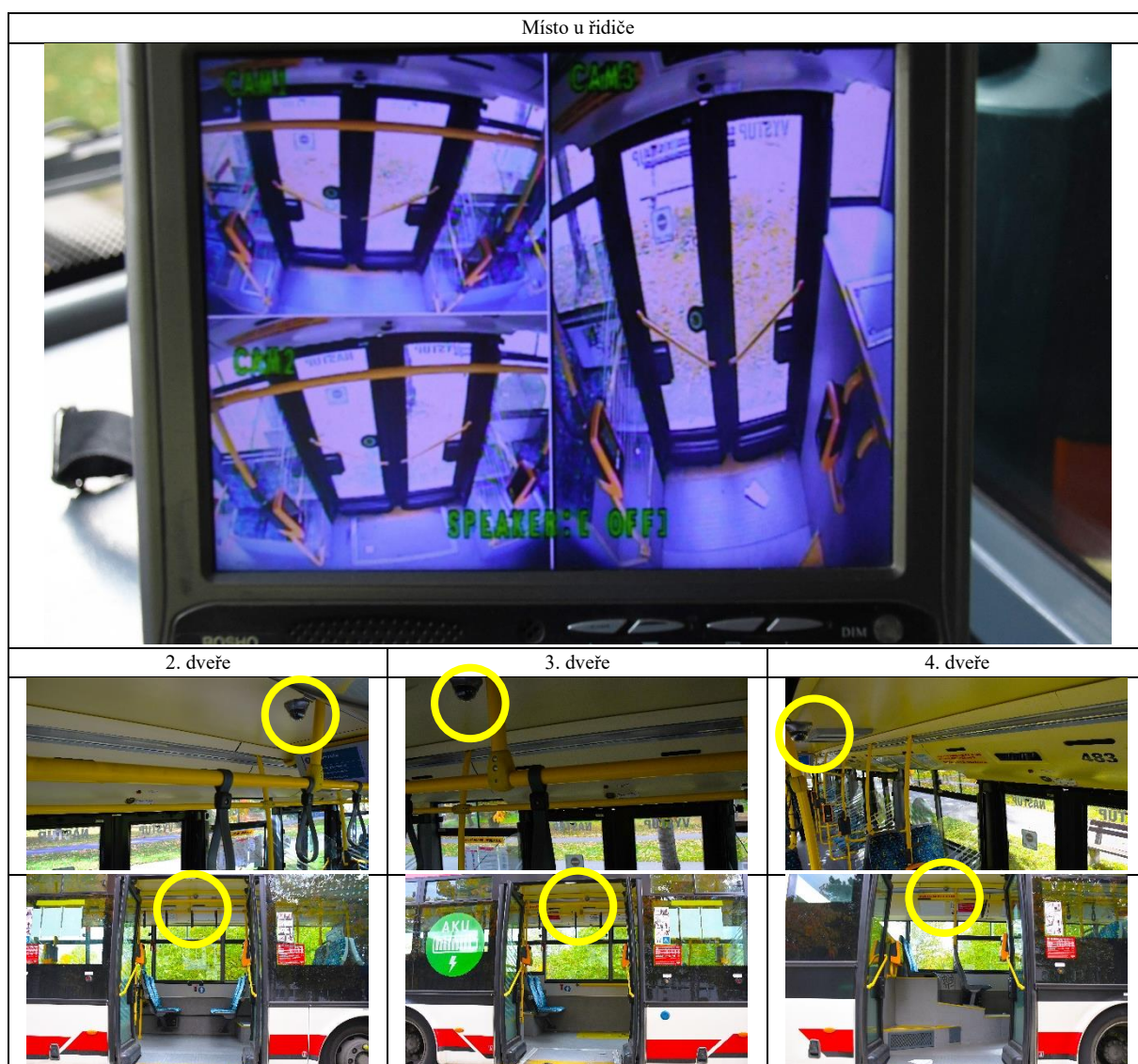
Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (bateriový)

Tabulka J-5 znázorňuje kamerový systém umístěný v trolejbusech typu Škoda 30 Tr Sor (bateriový).

Tyto trolejbusy jsou vybavené kamerovým systémem totožným s druhou sérií. Kamerový systém není rovněž vybaven infračerveným světlem, lze tak snadno při zhasnutém osvětlení ve večerních hodinách v interiéru vozidla přehlédnout cestující. Obrazovka řidiče je rozdělena na tři části. Levá horní část monitoruje prostor druhých dveří, dolní část třetích. Pravá část snímá poslední čtvrté dveře.

Tabulka J-5 – Kamerový systém – Trolejbus: Škoda 30 Tr Sor (bateriový)



Zdroj: Autor

Trolejbus: Škoda 32 Tr Sor

Tabulka J-6 u trolejbusů Škoda 32 Tr Sor, disponující třemi dveřmi, představuje kamerový systém vybavený též bez infračerveného světla disponuje rozdělením obrazovky na dvě části, kde vlevo je vyobrazen prostor druhých dveří a vpravo prostor zadních (třetích) dveří.

Tabulka J-6 – Kamerový systém – Trolejbus: Škoda 32 Tr Sor



Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Crossway 12M

Tabulka J-7 představuje první autobusy vybavenými kamerovým systémem Rosho. Je patrné, že zadní vyvýšená část interiéru zapřičiňuje nedostatečný výhled z kabiny řidiče. Právě díky kamerám lze tyto vozy považovat za komfortní, jelikož v zimě nebude v zastávkách zbytečně větráno a v létě nebude unikat klimatizovaný vzduch z interiéru.

Tabulka J-7 – Kamerový systém – Autobus: Iveco Crossway 12M

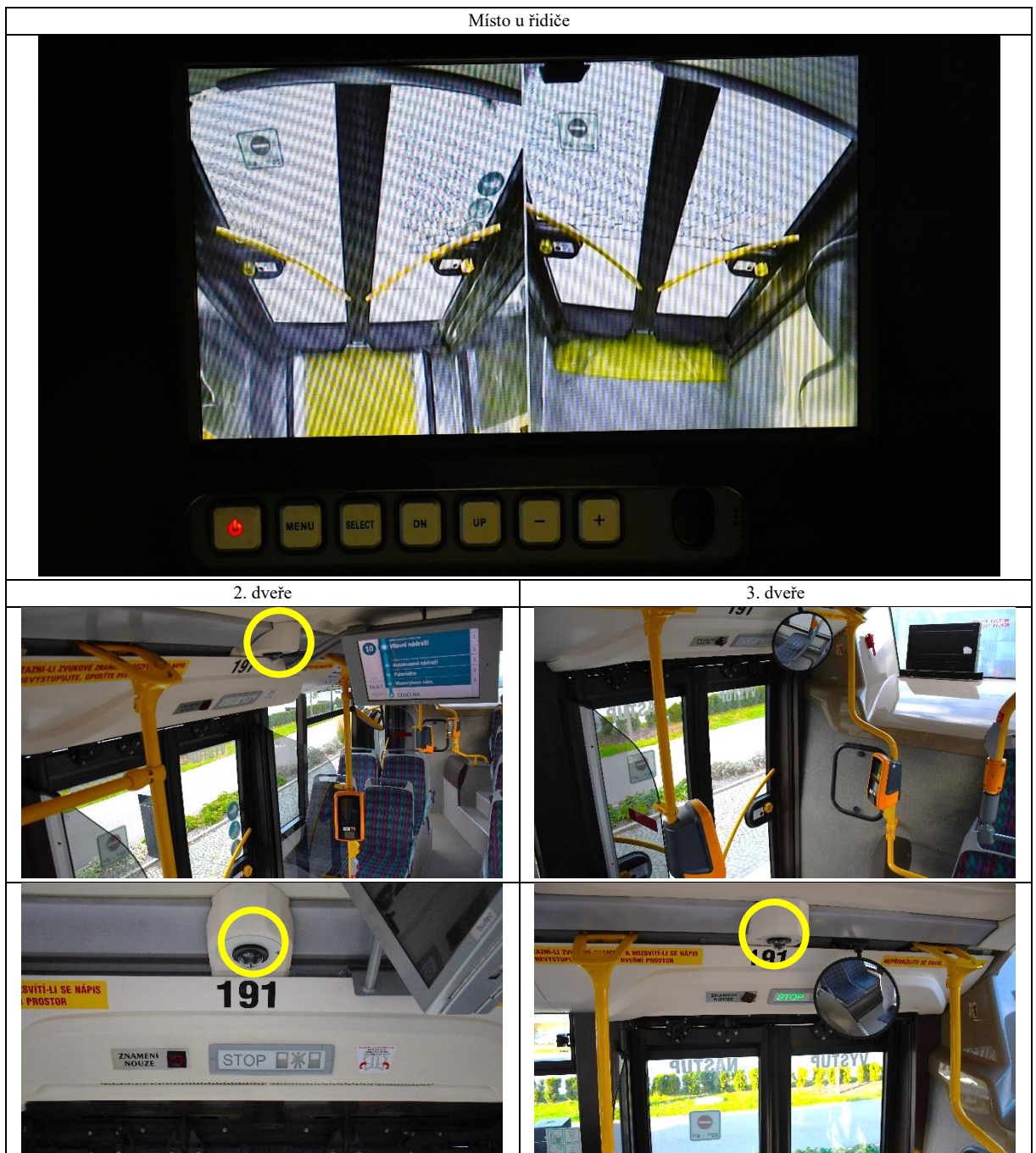


Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (I. série)

Tabulka J-8 zachycuje nevhodné umístění kamer v první sérii Urbanwayů, kdy řidiči musí kontrolovat dveřní prostor spíše zpětnými zrcátky v interiéru. Aby cestující byli řidičem spatřeni, musí se postavit do dveřního prostoru přímo pod kameru, nebo využít tlačítek SPODC. Naštěstí se však jedná se o pouhých 6 vozů takto vybavených.

Tabulka J-8 – Kamerový systém – Autobus: Iveco Urbanway 12M (I. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (II. série)

Tabulka J-9 zachycuje lepší umístění kamer Brigade, než bylo aplikováno v předchozí sérii Urbanwayů. Zde je vidět na celý dveřní prostor, kde na levé polovině obrazovky jsou druhé dveře a na pravé třetí dveře autobusu.

Tabulka J-9 – Kamerový systém – Autobus: Iveco Urbanway 12M (II. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M (III. série)

Tabulka J-10 v nejnovější sérii naftových Urbanwayů znázorňuje především lepší rozlišení obrazovek kamerového systému, beztlačítkové dotykové ovládání i sluneční clonu umístěná okolo, aby z každého úhlu bylo dostatečně vidět i při svítícím slunci.

Tabulka J-10 – Kamerový systém – Autobus: Iveco Urbanway 12M (III. série)

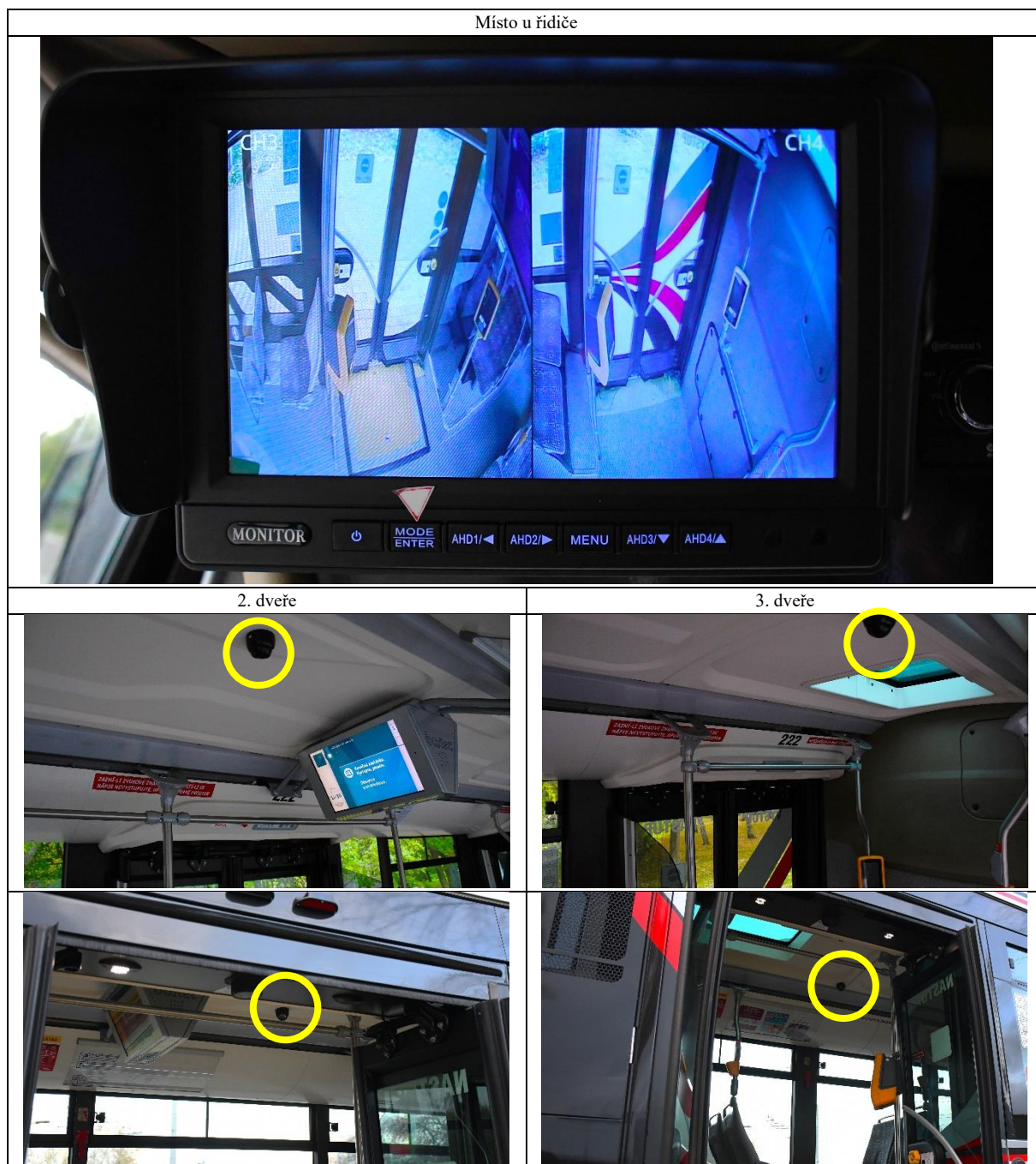


Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)

Tabulka J-11 představuje kamerový systém první série Iveco Urbanway 12M CNG. Zde se jedná o pouhý jediný kus, který je vybaven obrazovkou, kterou lze manuálně nastavit.

Tabulka J-11 – Kamerový systém – Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (I. série)



Zdroj: Autor

Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)

Tabulka J-12 znázorňuje stejný typ kamerového systému Brigade, jako byl umístěn do III. série Iveco Urbanway v dieselové verzi. Obdobně jako I. série CNG Urbanwayů obrazovka poskytuje zamezení špatné viditelnosti způsobené například slunečním svitem.

Tabulka J-12 – Kamerový systém – Autobus: Iveco Urbanway 12M CNG (II. série)



Zdroj: Autor

PŘÍLOHA K – ANALÝZA STANOVIŠŤ ZASTÁVEK V PARDUBICÍCH A OKOLÍ

Pro stanovení parametrů dat k analýze nástupních hran jsou potřebné parametry jako stanoviště, režim obsluhy zastávek („stálá“ / „na znamení“), tarifní pásmo a podobně.

Tabulka K-1 představuje vysvětlení údajů k tabulkám H-2 a H-3.

Tabulka K-1 – Nástupní hrany zastávek: vysvětlivky

Sloupec		Vysvětlení údaje
Název	Údaj	
Stanoviště	číselný údaj	číslo stanoviště / nástupiště / nástupní hrany
Zastávka na znamení	ANO	zastávka je na znamení
	NE	zastávka není na znamení
Pásmo / zóna	1	vnitřní pásmo (zastávka spadající pod město Pardubice)
	2	vnější pásmo (zastávka v obci nespádající pod město Pardubice)
Směr	DC	zastávka ve směru do centra
	O	zastávka v obratišti (ve většině případů jedna zastávka pro oba směry)
	ZC	zastávka ve směru z centra
Směr – zastávka	písemný údaj	následující zastávka v daném směru
Přístřešek / čekárna	NE	bez čekárny
	C	přístřešek cizí
	O	čekárna – otevřená
	P	čekárna – polootevřená
	U	čekárna – uzavřená
	UT	čekárna – uzavřená (dříve trafika)
Reklama	ANO	v čekárně je jeden banner pro reklamu
	NE	v čekárně není banner pro reklamu
	O	v čekárně je banner pro reklamu obráceně (není vidět při příjezdu do čekárny)
	2x	v čekárně jsou dva bannery pro reklamu
	3x	v čekárně jsou tři bannery pro reklamu
		zastávky jsou bez čekárny nebo se jedná přístřešek cizí
Materiál čekárny	beton	čekárna je z betonu / z cihel / zděný
	dřevo	čekárna je ze dřeva
	plast	čekárna je z plastových výplní
	plech	čekárna je z plechové konstrukce
	sklo	čekárna je ze skleněných výplní
	železná	čekárna je ze železné konstrukce
		zastávky jsou bez čekárny nebo se jedná přístřešek cizí (bez určení materiálu)

Sloupec		Vysvětlení údaje
Název	Údaj	
Osvětlení	ANO	osvětlení okolí zastávky je výtečné
	MZ	osvětlení okolí zastávky je dostatečné, možné zlepšit
	NE	osvětlení okolí zastávky není dostatečné (možnost přehlédnutí cestujících)
Jízdenkový automat	NE	bez jízdenkového automatu
	M	jízdenkový automat s možností platby pouze mincemi
	MP	jízdenkový automat s možností platby mincemi a platební kartou
Bezbariérový přístup	ANO	zastávka umožňuje bezbariérový přístup imobilním cestujícím
	NE	zastávka neumožňuje bezbariérový přístup imobilním cestujícím
Nástup s plošinou	ANO	zastávka umožňuje bezbariérový nástup/výstup pomocí plošiny vozidla
	NE	zastávka neumožňuje bezbariérový nástup/výstup pomocí plošiny vozidla
Nástup bez plošiny	ANO	zastávka umožňuje bezbariérový nástup/výstup bez užití plošiny vozidla
	NE	zastávka neumožňuje bezbariérový nástup/výstup bez užití plošiny vozidla
Nástupní hrana	0	nástupní hrana o výšce 0 cm
	2	nástupní hrana o výšce 2 cm
	3	nástupní hrana o výšce 3 cm
	4	nástupní hrana o výšce 4 cm
	5	nástupní hrana o výšce 5 cm
	6	nástupní hrana o výšce 6 cm
	7	nástupní hrana o výšce 7 cm
	8	nástupní hrana o výšce 8 cm
	9	nástupní hrana o výšce 9 cm
	10	nástupní hrana o výšce 10 cm
	11	nástupní hrana o výšce 11 cm
	12	nástupní hrana o výšce 12 cm
	13	nástupní hrana o výšce 13 cm
	14	nástupní hrana o výšce 14 cm
	15	nástupní hrana o výšce 15 cm
	16	nástupní hrana o výšce 16 cm
	17	nástupní hrana o výšce 17 cm
	18	nástupní hrana o výšce 18 cm
	19	nástupní hrana o výšce 19 cm
	20	nástupní hrana o výšce 20 cm
	22	nástupní hrana o výšce 22 cm
		0 cm – 15 cm – zastávka neumožňující bezbariérový nástup/výstup
		16 cm – 22 cm – zastávka umožňující bezbariérový nástup/výstup
číselný údaj	nejvyšší údaj výšky nástupní hrany v cm \pm 2 m od označnicku s odchylkou měření \pm 1 cm	
ANO	zastávka s bezbariérovým – tzv. kasselským obrubníkem	
Typ zastávky	B	zastávka v jízdním pruhu – s mysem – bez možnosti předjíždění
	O	zastávka mimo jízdní pruh – fyzicky oddělená
	P	zastávka v jízdním pruhu – s objížděním v protisměru/ve vedlejším pruhu
	Z	zastávka mimo jízdní pruh – bez fyzického oddělení – záložná zastávka

Zdroj: Autor

NÁSTUPNÍ HRANY STANOVIŠŤ ZASTÁVEK – VÝLUKOVÝ STAV LINKOVÉHO VEDENÍ

Linkové vedení městské hromadné dopravy v Pardubicích je v současné chvíli ve výlukovém stavu. Jednotlivé výluky, v rámci možností, na sebe postupně navazují a jsou koordinovány. Koncem roku 2021 je z důvodu rekonstrukce nadjezdu v ul. Kyjevská a Štrossova nad železniční tratí č. 001, 002 a 010 obsluhována dočasně zastávka „Černá za Bory, odbočka železniční zastávka“ linkami č. 2, 12, 27 a 28..

V normálním, běžném stavu linkového vedení tato zastávka je obsluhována linkami veřejné dopravy bez MHD. Tato zastávka, proto v závěrečných podílech není započtena.

(Poznámka: Zastávka „Černá za Bory, odbočka, železniční zastávka“ po rekonstrukci silnice II/322 spojené s výstavbou okružní křižovatky byla přesunuta blíže k Pardubicím. Tudíž spoje linky č. 28 jedoucí v úseku „Dašice, Pod Dubem“ – „Černá za Bory, pošta“ nebo „Dašice, Pod Dubem“ – „Staročernsko“ a v obou případech i ve směru zpět, tuto zastávku nemohou obsloužit. Nové situování křižovatky je až za tehdejší „křižovatkou stykovou“, dnes však za okružní křižovatkou.)

Tabulka K-2 představuje informace o nástupních hranách této zastávky.

Tabulka K-2 – Nástupní hrany zastávek – přehled dočasně obsluhovaných zastávek

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístřešek / čekárna	Reklama	Materiál čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Černá za Bory, odbočka železniční zastávka	-	A N O	1	DC	Slovaný, U Přejezdu	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Černá za Bory, odbočka železniční zastávka	-	A N O	1	ZC	Dašice, Pod Dubem	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z

Zdroj: Autor

NÁSTUPNÍ HRANY STANOVIŠŤ ZASTÁVEK – NORMÁLNÍ, BĚŽNÝ STAV LINKOVÉHO VEDENÍ

Dopravní podnik města Pardubic, a. s. na svých linkách využívá celkem 413 stanovišť zastávek v bezvýlukovém stavu linkového vedení s 212 různými názvy zastávek.

Započtena je zde zastávka „Karla Šípka“, jež je obsluhována pouze účelovým spojem linky č. 910 určeným pro cestující Školy Svítání.

Tabulka K-3 obsahuje všechna stanoviště zastávek obsluhované linkami Dopravního podniku města Pardubic, a. s. Jako stanoviště jsou uvažovány i zastávky, bez zvýšené nástupní hrany, jako například „Dukla vozovna“ před areálem Dopravního podniku, kde zatahující spoje umožňují výstup cestujících.

Obdobně je zde zahrnuta i nástupní hrana zastávky „Zdravotnická škola“ ve směru do autobusového obratiště, kde jsou vozidla odstavována.

Údaje zastávky „Černá za Bory, odbočka, železniční zastávka“ jsou uvedeny v tabulce K-2

Tabulka K-3 – Nástupní hrany zastávek – přehled zastávek obsluhovaných v běžném stavu

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístřešek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
17. listopadu	-	N E	1	DC	Masarykovo náměstí	C			A N O	M	A N O	A N O	A N O	16	Z
17. listopadu	-	N E	1	ZC	Jana Palacha	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	15	Z
Albert HM (hypermarket)	-	N E	1	ZC	Závodiště	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	10	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Autobusové nádraží	-	NE	1	DC	Palackého	P	O	sklo	MZ	M	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Autobusové nádraží	-	NE	1	ZC	Hlavní nádraží	P	O	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Bezdíčkova	-	NE	1	DC	Holubova	U	O	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Bezdíčkova	-	NE	1	ZC	Bezdíčkova	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Blahoutova	-	NE	1	DC	Na Drážce	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	16	Z
Blahoutova	-	NE	1	ZC	Dubina, točna	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	8	Z
Cihelna, točna	-	NE	1	O	Univerzita	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	NE	NE	ANO	O
Čacké	-	NE	1	ZC	Jesničánky, točna	NE			MZ	NE	NE	ANO	NE	9	Z
Čepí, prodejna	-	NE	2	DC	Starý Máteřov, křižovatka	U	NE	plast	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	11	Z
Čepí, prodejna	-	NE	2	ZC	(Čepí, prodejna)	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	13	Z

Název zastávky	Stavoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Černá u Bohdanče, obecní úřad	-	N E	2	DC	Černá u Bohdanče, bytovky	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Černá u Bohdanče, obecní úřad	-	N E	2	ZC	Živanice, Dědek	N E			MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Černá u Bohdanče, bytovky	-	A N O	2	DC	Rybitví, křižovatka	U	N E	dřevo	MZ	N E	N E	A N O	A N O	A N O	P
Černá u Bohdanče, bytovky	-	A N O	2	ZC	Černá u Bohdanče, obecní úřad	N E			MZ	N E	N E	A N O	A N O	A N O	P
Černá u Bohdanče, sever	-	N E	2	O	Černá u Bohdanče, obecní úřad	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	N E	N E	A N O	O
Černá za Bory	-	N E	1	DC	Holandská	U			MZ	N E	A N O	N E	N E	10	Z
Černá za Bory	-	N E	1	ZC	Žižín	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	11	Z
Černá za Bory, Dělnická	-	A N O	1	DC	Černá za Bory, Lipiny	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	Z
Černá za Bory, Dělnická	-	A N O	1	ZC	Řempe	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	Z
Černá za Bory, Lipiny	-	A N O	1	DC	Černá za Bory, silo	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	15	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Materiál čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Černá za Bory, Lipiny	-	A N O	1	ZC	Černá za Bory, Dělnická	N E			MZ	N E	A N O	A N O	A N O	16	Z
Černá za Bory, Na Vsi	-	A N O	1	ZC	Černá za Bory	N E			MZ	N E	N E	A N O	A N O	16	B
Černá za Bory, pošta	-	A N O	1	DC	Černá za Bory, silo	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	0	Z
Černá za Bory, pošta	-	A N O	1	ZC	Staročernsko	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	0	Z
Černá za Bory, prodejna	-	N E	1	DC	Holandská	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	20	P
Černá za Bory, prodejna	-	N E	1	ZC	Černá za Bory, Na Vsi	U T	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	20	Z
Černá za Bory, silo	-	A N O	1	DC	Zámeček	U	N E	sklo	N E	N E	A N O	A N O	A N O	12	Z
Černá za Bory, silo	-	A N O	1	ZC	Černá za Bory, pošta	N E			N E	N E	A N O	A N O	A N O	13	Z
Dašice, Pod Dubem	-	N E	2	O	Dašice, Zmínný, odbočka. Veská	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	O
Dašice, Zmínný, odbočka. Veská	-	N E	2	DC	Dašice, Pod Dubem	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	17	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Dašice, Zminný, odbočka. Veská	-	N E	2	ZC	Sezemice, Veská	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	P
Demokratické mládeže	-	N E	1	DC	Zborovské náměstí	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	10	Z
Demokratické mládeže	-	N E	1	ZC	Kapitána Nálepky	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	11	Z
Domov mládeže	-	N E	1	DC	Jana Palacha	N E			A N O	N E	N E	A N O	A N O	14	P
Domov mládeže	-	N E	1	ZC	Teplého	N E			A N O	N E	N E	A N O	A N O	14	P
Dopravní podnik	-	N E	1	DC	Teplého	U	A N O	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	13	P
Dopravní podnik	-	N E	1	ZC	Závodiště	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	11	P
Doubravice	-	A N O	1	DC	Semtín, zastávka	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	16	Z
Doubravice	-	N E	1	O	(Doubravice)	C			MZ	N E	A N O	A N O	N E	13	O
Doubravice	-	A N O	1	ZC	Srch, Hrádek	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	0	P

Název zastávky	Staniště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístešek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Dražkovice	-	NE	1	DC	Dražkovice, dolní	U	ANO	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	NE	9	Z
Dražkovice	-	NE	1	O	(Dražkovice)	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	12	P
Dražkovice	-	NE	1	ZC	Mikulovice, škola	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	11	Z
Dražkovice, dolní	-	ANO	1	DC	Jesničánky, točna	NE			ANO	NE	NE	ANO	NE	11	P
Dražkovice, dolní	-	ANO	1	ZC	Dražkovice	NE			ANO	NE	NE	ANO	NE	14	P
Dříteč	-	NE	2	DC	Němčice, rybníček	U	NE	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	NE	11	Z
Dříteč	-	NE	2	ZC	(Dříteč)	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	10	Z
Drozdice	-	NE	1	O	Černá za Bory, mlékárna	U	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	O
Dubina, centrum	-	NE	1	DC	Dubina, garáže	C			ANO	MP	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Dubina, centrum	-	NE	1	DC	Husova	C			ANO	NE	ANO	ANO	NE	12	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Dubina, centrum	-	NE	1	ZC	Dubina, sever	C			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Dubina, centrum	-	NE	1	ZC	Hůrka	C			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	17	O
Dubina, Dubinská	-	NE	1	DC	Dubina, penzion	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	12	P
Dubina, Dubinská	-	NE	1	ZC	(Dubina, Dubinská)	NE			ANO	NE	NE	ANO	NE	10	P
Dubina, garáže	-	NE	1	DC	Židov	UT	NE	sklo	MZ	NE	NE	ANO	ANO	ANO	P
Dubina, garáže	-	NE	1	ZC	Dubina, centrum	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Dubina, penzion	-	NE	1	DC	Dubina, točna	O	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Dubina, penzion	-	NE	1	ZC	Dubina, Dubinská	C			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Dubina, sever	-	NE	1	DC	Dubina, centrum	UT	NE	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Dubina, sever	-	NE	1	ZC	(Dubina, sever)	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	11	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Dubina, točna	-	NE	1	DC	Blahoutova	UT	NE	sklo	ANO	M	NE	ANO	NE	13	P
Dubina, točna	-	NE	1	ZC	Dubina, penzion	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	11	P
Dukla, Kulturní dům	-	NE	1	DC	Gorkého	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	B
Dukla, Kulturní dům	-	NE	1	ZC	Dukla, u náměstí	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	B
Dukla, náměstí	-	NE	1	DC	Teplého	U	2x	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Dukla, náměstí	-	NE	1	O	Dukla, náměstí	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	16	P
Dukla, náměstí	-	NE	1	ZC	Dukla, točna	C			MZ	MP	ANO	ANO	ANO	12	Z
Dukla, točna	-	NE	1	DC	Dukla, náměstí	U	NE	sklo	MZ	NE	ANO	NE	NE	0	O
Dukla, točna	-	NE	1	ZC	(Dukla, točna)	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	0	O
Dukla, u náměstí	-	NE	1	DC	Dukla, Kulturní dům	NE			MZ	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Materiál čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Dukla, u náměstí	-	NE	1	ZC	Dukla, náměstí	U	ANO	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Dukla, vozovna	-	NE	1	DC	Dopravní podnik	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	NE	9	O
Dukla, vozovna	-	NE	1	ZC	Dukla, vozovna	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	0	O
Dukla, vozovna	-	NE	1	ZC	(DPMP)	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	0	O
ERA, Zámeček	-	NE	1	ZC	Zdravotnická škola	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Fáblovka	-	ANO	1	DC	Cihelna, točna	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	0	Z
Fáblovka	-	ANO	1	ZC	Fáblovka, točna	C			MZ	NE	ANO	ANO	NE	0	Z
Fáblovka, točna	-	NE	1	O	Fáblovka	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	0	P
Globus	-	NE	1	DC	Trnová	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Globus	-	NE	1	ZC	Semtín, zastávka	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Globus, parkoviště	-	NE	1	O	Semtin, zastávka	U	ANO	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	16	O
Gorkého	-	NE	1	DC	Jana Palacha	C			MZ	NE	ANO	ANO	NE	16	Z
Gorkého	-	NE	1	ZC	Zborovské náměstí	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	0	Z
Gorkého, škola	-	NE	1	ZC	Dukla, Kulturní dům	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Hlaváčova	-	NE	1	DC	Hlavní nádraží	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	12	Z
Hlaváčova	-	NE	1	ZC	K Nemocnici	U	NE	sklo	ANO	NE	NE	ANO	ANO	13	Z
Hlavní nádraží	1	NE	1	DC	Autobusové nádraží	U	NE	sklo	ANO	MP	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Hlavní nádraží	2	NE	1	DC	Autobusové nádraží	U	NE	sklo	ANO	M	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Hlavní nádraží	5	NE	1	DC	Autobusové nádraží	U	NE	beton	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Hlavní nádraží	6	NE	1	DC	-	U	NE	beton	ANO	M	ANO	ANO	ANO	ANO	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Hlavní nádraží	3	NE	1	ZC	Albert Hypermarket	U	NE	beton	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Hlavní nádraží	4	NE	1	ZC	Polabiny, Lidická	O	NE	beton	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Hlavní nádraží	7	NE	1	ZC	-	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Hlavní nádraží	8	NE	1	ZC	-	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Hlavní nádraží	9	NE	1	ZC	-	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Holandská	-	NE	1	DC	Černá za Bory, pošta	U	ANO	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	NE	15	B
Holandská	-	NE	1	ZC	Černá za Bory, prodejna	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	4	Z
Holubova	-	NE	1	DC	Sakařova	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Holubova	-	NE	1	ZC	Bezdičkova	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	6	P
Hostovice	-	NE	1	DC	Žižín	NE			NE	NE	ANO	ANO	NE	10	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Hostovice	-	NE	1	O	(Hostovice)	NE			NE	NE	ANO	ANO	NE	6	P
Hůrka	-	NE	1	DC	Dubina, centrum	U	NE	sklo	NE	NE	ANO	ANO	NE	0	O
Hůrka	-	ANO	1	ZC	Spojil	NE			NE	NE	NE	ANO	ANO	ANO	Z
Husova	-	NE	1	DC	Židov	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	13	Z
Husova	-	NE	1	ZC	Dubina, centrum	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	11	Z
Chrudimská	-	NE	1	DC	Zborovské náměstí	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	10	Z
Chrudimská	-	NE	1	ZC	Čacké	NE			ANO	NE	NE	NE	NE	13	Z
Jana Palacha	-	NE	1	DC	17. listopadu	C			MZ	M	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Jana Palacha	-	NE	1	ZC	Domov mládeže	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	12	Z
Jesničánky, točna	-	NE	1	DC	Nemošická	NE			ANO	NE	NE	ANO	NE	2	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Jesničánky, točna	-	N E	1	ZC	(Jesničánky, točna)	N E			MZ	N E	N E	A N O	N E	10	O
Jilemnického	-	N E	1	DC	Dukla, náměstí	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Jilemnického	-	N E	1	ZC	Staňkova, škola	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
K nemocnici	-	N E	1	DC	Karla IV.	U	A N O	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	12	Z
K nemocnici	-	N E	1	ZC	Na Drážce	U	A N O	sklo	N E	N E	A N O	A N O	A N O	10	Z
K Letišti	-	N E	1	DC	Závodiště	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
K Letišti	-	N E	1	ZC	Letiště terminál*	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
K Polabinám	-	A N O	1	DC	Masarykovo náměstí	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	13	Z
K Polabinám	-	A N O	1	ZC	Závodu Míru, sídliště	N E			MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Karla IV.	-	N E	1	DC	Náměstí Republiky	N E			MZ	M	A N O	A N O	A N O	A N O	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Karla IV.	-	N E	1	ZC	Výzkumný ústav	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Karla Šípka	-	N E	1	ZC	Polabiny, točna	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Kapitána Nálepky	-	N E	1	DC	Demokratické mládeže	O	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	16	P
Kapitána Nálepky	-	N E	1	ZC	Dukla náměstí	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	P
Krajský úřad	-	N E	1	DC	Náměstí Republiky	U	A N O	sklo	A N O	M	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Krajský úřad	-	N E	1	ZC	Zlatá Štíka	U	A N O	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Krematorium	-	N E	1	DC	Stanislava Kostky Neumanna	U	A N O	sklo	MZ	N E	N E	A N O	A N O	8	P
Krematorium	-	N E	1	ZC	Zborovské náměstí	N E			MZ	N E	N E	A N O	N E	0	P
Kréta	-	N E	1	DC	Polabiny, Kapitána Bartoše	U	A N O	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	Z
Kréta	-	N E	1	ZC	Rosice, pošta	P	A N O	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	10	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Kyjevská	-	N E	1	DC	Nemocnice	UT	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	11	Z
Kyjevská	-	N E	1	ZC	Pardubičky, točna	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Lány na Důlku	-	A N O	1	DC	Lány na Důlku, Krchleby	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	P
Lány na Důlku	-	A N O	1	ZC	Lány na Důlku, Na Cihelně	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	P
Lány na Důlku, Krchleby	-	A N O	1	DC	Staré Smojedy	P	N E	sklo	A N O	N E	N E	A N O	N E	3	P
Lány na Důlku, Krchleby	-	A N O	1	ZC	Lány na Důlku	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	8	P
Lány na Důlku, Na Cihelně	-	A N O	1	DC	Lány na Důlku	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Lány na Důlku, Na Cihelně	-	A N O	1	ZC	Opočinec	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Lázně Bohdaneč, Autobusové nádraží	-	N E	2	DC	UMA, točna	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Lázně Bohdaneč, Autobusové nádraží	-	N E	2	ZC	Lázně Bohdaneč, náměstí	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	8	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Materiál čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Lázně Bohdaneč, náměstí	-	NE	2	DC	Lázně Bohdaneč, Autobusové nádraží	C			MZ	M	ANO	ANO	ANO	11	Z
Lázně Bohdaneč, náměstí	-	NE	2	ZC	Lázně Bohdaneč, točna	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	16	Z
Lázně Bohdaneč, točna	-	NE	2	DC	Lázně Bohdaneč, náměstí	O	NE	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	16	Z
Lázně Bohdaneč, točna	-	NE	2	ZC	(Lázně Bohdaneč, točna)	NE			MZ	NE	ANO	ANO	ANO	7	P
Letiště terminál	-	NE	1	DC	K Letišti	NE			ANO	MP	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Letiště terminál	-	NE	1	ZC	(Letiště terminál)	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Lexova	-	NE	1	ZC	Dukla, náměstí	NE			MZ	NE	ANO	ANO	ANO	8	Z
Masarykovo náměstí	1	NE	1	DC	Zimní stadion	U	2x	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	17	P
Masarykovo náměstí	3	NE	1	DC	Sukova	U	2x	sklo	ANO	M	ANO	ANO	ANO	16	P
Masarykovo náměstí	2	NE	1	ZC	Palackého	U	3x	sklo	ANO	MP	ANO	ANO	ANO	16	P

Název zastávky	Staniště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Mikulovice, škola	-	A N O	2	DC	Dražkovice	O	N E	sklo	N E	N E	A N O	A N O	N E	11	P
Mikulovice, škola	-	A N O	2	ZC	Mikulovice, Staňkova	N E			N E	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Mikulovice, Staňkova	-	N E	2	O	Mikulovice, škola	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	12	P
Mnětice, Tuněchodská	-	A N O	1	ZC	Tuněchody, kovárna	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	2	P
Mnětice	-	N E	1	DC	Mnětice, u mostu	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	10	P
Mnětice	-	N E	1	O	Mnětice, u mostu	UT	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	8	P
Mnětice, u mostu	-	A N O	1	DC	Černá za Bory, prodejna	U	N E	sklo	N E	N E	A N O	A N O	N E	4	P
Mnětice, u mostu	-	A N O	1	ZC	Mnětice	N E			A N O	N E	A N O	N E	N E	4	Z
Na Bukovině	-	A N O	1	DC	Zlatá Štika	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	10	P
Na Bukovině	-	A N O	1	ZC	Na Haldě	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	12	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Na Drážce	-	NE	1	DC	Na Okrouhlíku	U	O	sklo	ANO	M	NE	ANO	ANO	11	Z
Na Drážce	-	NE	1	ZC	Dubina, garáže	O	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	13	Z
Na Haldě	-	NE	1	DC	Na Bukovině	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	11	P
Na Haldě	-	NE	1	ZC	Husova	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	12	P
Na Okrouhlíku	-	NE	1	DC	Krajský úřad	UT	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Na Okrouhlíku	-	NE	1	ZC	Na Drážce	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Nadjezd Paramo	-	ANO	1	DC	Hlavní nádraží	P	O	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Náměstí Republiky	1	NE	1	DC	Krajský úřad	U	NE	sklo	ANO	M	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Náměstí Republiky	3	NE	1	DC	Karla IV.	O	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Náměstí Republiky	2	NE	1	ZC	Sukova	U	NE	sklo	ANO	MP	ANO	ANO	ANO	ANO	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Němčice, chaloupky	-	A N O	2	DC	Ráby, Kunětická hora	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	14	P
Němčice, chaloupky	-	A N O	2	ZC	Němčice, rybníček	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	20	P
Němčice, rybníček	-	A N O	2	DC	Němčice, chaloupky	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Němčice, rybníček	-	N E	2	O	Dříteč	O	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	10	P
Nemocnice	-	N E	1	DC	Štrossova	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	17	Z
Nemocnice	-	N E	1	ZC	Kyjevská	O	N E	sklo	A N O	M	A N O	A N O	A N O	16	Z
Nemošice, 5. května	-	A N O	1	DC	Nemošice, škola	U	N E	sklo	MZ	N E	N E	A N O	N E	14	P
Nemošice, 5. května	-	A N O	1	ZC	Nemošice točna	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	12	P
Nemošice, Nábřežní	-	A N O	1	ZC	Nemošice 5. května	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	13	P
Nemošice, škola	-	N E	1	DC	Kyjevská	U	N E	sklo	MZ	M	A N O	A N O	A N O	A N O	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Nemošice, škola	-	NE	1	ZC	Nemošice, Nábřežní	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	10	P
Nemošice, točna	-	NE	1	DC	Nemošice, 5. května	U	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	O
Nemošice, točna	-	NE	1	ZC	Ostřešany, hřiště	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	10	P
Nemošická, bytovky	-	ANO	1	DC	Krematorium	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Nemošická, bytovky	-	ANO	1	ZC	Nemošice, škola	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Nové Srnojedy	-	ANO	2	DC	Svítkov, stadion	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	15	Z
Nové Srnojedy	-	ANO	2	ZC	Staré Srnojedy	U	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	NE	19	Z
Ohrazenice, Semtínská	-	NE	1	DC	Ohrazenice, škola	U	NE	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	18	P
Ohrazenice, Semtínská	-	NE	1	ZC	Ohrazenice, točna	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	18	P
Ohrazenice, škola	-	NE	1	DC	Trnová, náměstí	U	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přířešek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Ohrazenice, škola	-	NE	1	ZC	Ohrazenice, Semtínská	O	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Ohrazenice, točna	-	NE	1	DC	Ohrazenice, Semtínská	U	NE	sklo	ANO	NE	NE	ANO	ANO	15	P
Ohrazenice, točna	-	NE	1	ZC	(Ohrazenice, točna)	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	16	P
Opočinec	-	NE	1	DC	Lány na Důlku, Na Cihelně	U	NE	beton	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Opočinec	-	NE	1	ZC	(Opočinec)	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Ostřešany, hřiště	-	ANO	2	DC	Nemošice, škola	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	18	P
Ostřešany, hřiště	-	ANO	2	ZC	Ostřešany, škola	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	16	P
Ostřešany, park	-	NE	2	DC	Ostřešany, škola	U	NE	sklo	MZ	NE	NE	ANO	NE	2	O
Ostřešany, park	-	NE	2	ZC	Ostřešany, točna	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	18	P
Ostřešany, škola	-	NE	2	DC	Ostřešany, hřiště	U	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Ostřešany, škola	-	NE	2	ZC	Ostřešany, park	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Ostřešany, točna	-	NE	2	O	Ostřešany, škola	U	NE	sklo	MZ	NE	NE	ANO	NE	11	O
Palackého	-	NE	1	DC	Masarykovo náměstí	U	ANO	sklo	ANO	M	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Palackého	-	NE	1	ZC	Autobusové nádraží	C			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Pardubičky, točna	-	NE	1	DC	Kyjevská	O	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Pardubičky, točna	-	NE	1	ZC	Průmyslová	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Poděbradská	-	NE	1	DC	Polabiny, Hradecká	P	ANO	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	NE	12	Z
Poděbradská	-	NE	1	ZC	Trnová	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Albert Hypermarket	-	NE	1	DC	Hlavní nádraží	O	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Bělehradská	-	NE	1	DC	Polabiny, Kapitána Bartoše	U	ANO	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Polabiny, Bělehradská	-	NE	1	ZC	Polabiny, Kosmonautů	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, hotel	-	NE	1	DC	Stavařov	P	ANO	sklo	MZ	M	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, hotel	-	NE	1	ZC	Polabiny, Kosmonautů	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Hradecká	-	NE	1	DC	Stavařov	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Hradecká	-	NE	1	ZC	Poděbradská	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Kosmonautů	-	NE	1	DC	Polabiny, Bělehradská	P	ANO	sklo	MZ	M	ANO	ANO	NE	6	Z
Polabiny, Kosmonautů	-	NE	1	ZC	Polabiny, točna	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	NE	11	Z
Polabiny, Jiřího Potůčka	-	NE	1	DC	Polabiny, Sluneční	NE			MZ	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	O
Polabiny, Jiřího Potůčka	-	NE	1	ZC	Trnová náměstí	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Kapitána Bartoše	-	NE	1	DC	Polabiny, Lidická	U	2x	sklo	ANO	MP	ANO	ANO	ANO	ANO	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Polabiny, Kapitána Bartoše	-	NE	1	ZC	Polabiny, Bělehradská	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Lidická	-	NE	1	DC	Polabiny, Albert Hypermarket	U	ANO	sklo	ANO	M	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Lidická	-	NE	1	ZC	Polabiny, Kapitána Bartoše	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Polabiny, Sluneční	-	NE	1	DC	Polabiny, Kapitána Bartoše	P	ANO	sklo	MZ	M	ANO	ANO	NE	15	Z
Polabiny, Sluneční	-	NE	1	ZC	(Polabiny, Sluneční)	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	NE	NE	13	P
Polabiny, točna	-	NE	1	DC	Polabiny, Kosmonautů	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	11	P
Polabiny, točna	-	NE	1	ZC	Poděbradská	NE			MZ	NE	ANO	NE	NE	7	Z
Polabiny, Okrajová	-	NE	1	ZC	Polabiny, Jiřího Potůčka	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	7	Z
Popkovice, hostinec	-	NE	1	DC	Popkovice, školka	NE			ANO	NE	NE	ANO	NE	12	O
Popkovice, hostinec	-	ANO	1	ZC	Staré Čivice, Průmyslová zóna	NE			ANO	NE	NE	ANO	NE	10	P

Název zastávky	Staniště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Popkovice, křižovatka	-	N E	1	DC	Svítkov, park	N E			M Z	N E	A N O	A N O	N E	14	Z
Popkovice, křižovatka	-	N E	1	ZC	Popkovice, školka	O	N E	sklo	N E	N E	A N O	A N O	N E	12	P
Popkovice, školka	-	A N O	1	DC	K Letišti	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Popkovice, školka	-	A N O	1	ZC	Popkovice, hostinec	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	14	P
Průmyslová	-	N E	1	DC	Pardubičky, točna	N E			A N O	N E	N E	A N O	N E	11	O
Průmyslová	-	N E	1	ZC	Zámeček	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	0	O
Ráby, křižovatka	-	A N O	2	DC	Staré Hradiště, Brozany	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	18	Z
Ráby, křižovatka	-	A N O	2	ZC	Ráby, prodejna	O	N E	plast	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Ráby, Kunětická hora	-	A N O	2	DC	Ráby, prodejna	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	11	Z
Ráby, Kunětická hora	-	A N O	2	ZC	Němčice, chaloupky	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	0	P

Název zastávky	Staniště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Ráby, prodejna	-	A N O	2	DC	Ráby, křižovatka	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	5	P
Ráby, prodejna	-	A N O	2	ZC	Ráby, Kunětická hora	N E			MZ	N E	N E	A N O	N E	11	Z
Rokycanova	-	N E	1	O	Ráby, Kunětická hora	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Rosice, Generála Svobody	-	A N O	1	DC	Rosice, náměstí	U	N E	železo	MZ	M	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Rosice, Generála Svobody	-	A N O	1	ZC	Rosice, točna	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	P
Rosice, náměstí	-	N E	1	DC	Rosice, pošta	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	16	P
Rosice, náměstí	-	N E	1	ZC	Rosice, Generála Svobody	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	14	P
Rosice, pošta	-	N E	1	DC	Rosice, Kréta	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	17	P
Rosice, pošta	-	N E	1	ZC	Rosice, náměstí	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	19	P
Rosice, točna	-	N E	1	DC	Rosice, Generála Svobody	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Rosice, točna	-	N E	1	ZC	Rybitví, zadní brána	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Rybitví, křižovatka	-	A N O	2	DC	Rybitví, léčebna	U	N E	beton	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Rybitví, křižovatka	-	A N O	2	ZC	Černá u Bohdanče, bytovky	N E			A N O	M	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Rybitví, léčebna	-	A N O	2	DC	Rybitví, závod	U	N E	beton	N E	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Rybitví, léčebna	-	A N O	2	ZC	Rybitví, křižovatka	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Rybitví, stavební škola	-	N E	2	O	Rybitví, křižovatka	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Rybitví, zadní brána	-	N E	1	O	Rosice, točna	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	10	P
Rybitví, závod	-	N E	1	DC	Semtín, vlečka	U	N E	beton	A N O	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Rybitví, závod	-	N E	1	DC	Semtín, vlečka	P	N E	sklo	A N O	N E	N E	A N O	A N O	13	O
Rybitví, závod	-	A N O	1	ZC	UMA, továrna	U	N E	plech	A N O	N E	N E	A N O	A N O	13	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Řempe	-	A N O	1	ZC	Drozdice	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	P
Stanislava Kostky Neumanna	-	N E	1	DC	Výzkumný ústav	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Stanislava Kostky Neumanna	-	N E	1	ZC	Ulice Svobody	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	20	P
Sakařova	-	N E	1	DC	Krajský úřad	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	9	P
Sakařova	-	N E	1	ZC	Holubova	N E			MZ	N E	A N O	A N O	A N O	7	P
Semtín, hlavní brána	-	N E	1	DC	Semtín, zastávka	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	0	Z
Semtín, hlavní brána	-	N E	1	O	Semtín, hlavní brána*	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Semtín, hlavní brána	-	N E	1	ZC	Semtín, vlečka	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Semtín, vlečka	-	A N O	1	DC	Semtín, hlavní brána	P	N E	sklo	MZ	N E	N E	N E	N E	0	P
Semtín, vlečka	-	A N O	1	ZC	Rybitví, závod	P	N E	sklo	MZ	N E	N E	N E	N E	0	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Materiál čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Semtín, zastávka	-	A N O	1	DC	Globus, parkoviště	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	17	Z
Semtín, zastávka	-	A N O	1	ZC	Semtín, hlavní brána	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	15	Z
Sezemice, Počaply	-	A N O	2	DC	Hůrka	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	Z
Sezemice, Počaply	-	A N O	2	ZC	Sezemice, záměstí	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	Z
Sezemice, škola	-	N E	2	DC	Sezemice, záměstí	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	10	P
Sezemice, škola	-	N E	2	ZC	Sezemice, škola	U	N E	plast	MZ	N E	A N O	A N O	N E	6	Z
Sezemice, Veská	-	N E	2	DC	Dašice, Zminný, odbočka Veská	U	N E	plast	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	19	P
Sezemice, Veská	-	N E	2	ZC	Sezemice, Veská	U	N E	plast	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	18	P
Sezemice, záměstí	-	A N O	2	DC	Sezemice, Počaply	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	19	Z
Sezemice, záměstí	-	A N O	2	ZC	Sezemice, škola	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	8	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Slovany, Dašická	-	NE	1	DC	Na Okrouhlíku	UT	NE	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	16	Z
Slovany, Dašická	-	NE	1	ZC	Slovany, Spojilská	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	9	Z
Slovany, Spojilská	-	NE	1	DC	Slovany, Dašická	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	7	Z
Slovany, Spojilská	-	NE	1	ZC	Slovany, U Přejezdu	NE			ANO	NE	ANO	ANO	NE	9	Z
Slovany, točna	-	NE	1	DC	Slovany, U Přejezdu	O	NE	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	11	P
Slovany, točna	-	NE	1	ZC	Slovany, točna	NE			ANO	NE	NE	ANO	ANO	16	P
Slovany, U Přejezdu	-	NE	1	DC	Slovany, Spojilská	UT	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	NE	3	Z
Slovany, U Přejezdu	-	NE	1	ZC	Slovany, točna	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	20	P
Spojil	-	NE	2	DC	Hůrka	O	NE	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	P
Spojil	-	NE	2	ZC	Spojil, točna	NE			ANO	NE	NE	ANO	ANO	ANO	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Spojil, točna	-	N E	2	O	Spojil	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	22	P
Srch, Hrádek	-	A N O	2	DC	Doubravice	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	P
Srch, Hrádek	-	A N O	2	ZC	Srch, Pohránov	N E			MZ	N E	A N O	A N O	A N O	15	P
Srch, obecní úřad	-	N E	2	DC	Srch, Pohránov	N E			A N O	M	A N O	A N O	A N O	20	Z
Srch, obecní úřad	-	N E	2	ZC	Srch, točna	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	20	Z
Srch, Pohránov	-	A N O	2	DC	Srch, Hrádek	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	Z
Srch, Pohránov	-	A N O	2	ZC	Srch, obecní úřad	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	17	Z
Srch, točna	-	N E	2	O	Srch, obecní úřad	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	20	O
Staňkova, škola	-	N E	1	DC	U Kapitána	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	P
Staňkova, škola	-	N E	1	ZC	Jilemnického	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Staré Čívce, hostinec	-	A N O	1	DC	Staré Čívce, Přeloučská	C			A N O	N E	A N O	A N O	N E	0	Z
Staré Čívce, hostinec	-	A N O	1	ZC	Staré Čívce, Ke Mlýnu	N E			A N O	N E	N E	N E	N E	13	Z
Staré Čívce, JTEKT	-	N E	1	DC	Staré Čívce, Panasonic	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	11	P
Staré Čívce, JTEKT	-	N E	1	ZC	Staré Čívce, KYB	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	13	P
Staré Čívce, Ke Mlýnu	-	A N O	1	DC	Staré Čívce, hostinec	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	3	P
Staré Čívce, Ke Mlýnu	-	A N O	1	ZC	Staré Čívce, točna	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	3	P
Staré Čívce, KYB	-	N E	1	DC	Staré Čívce, JTEKT	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	19	P
Staré Čívce, KYB	-	N E	1	ZC	Staré Čívce, Průmyslová zóna	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	20	P
Staré Čívce, Na Štěpnici	-	A N O	1	DC	Staré Čívce, točna	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	11	P
Staré Čívce, Na Štěpnici	-	A N O	1	ZC	Staré Čívce, Panasonic	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	8	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Staré Čívce, Panasonic	-	N E	1	DC	Staré Čívce, Na Štěpnici	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	15	P
Staré Čívce, Panasonic	-	N E	1	ZC	Staré Čívce, JTEKT	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	14	P
Staré Čívce, Přeloučská	-	A N O	1	DC	Popkovice, hostinec	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	3	P
Staré Čívce, Přeloučská	-	A N O	1	ZC	Staré Čívce, hostinec	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	Z
Staré Čívce, Průmyslová zóna	-	N E	1	DC	Staré Čívce, KYB	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	20	P
Staré Čívce, Průmyslová zóna	-	N E	1	ZC	Staré Čívce, Průmyslová zóna	N E			A N O	N E	N E	A N O	A N O	20	P
Staré Čívce, točna	-	N E	1	DC	Staré Čívce, Ke Mlýnu	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Staré Čívce, točna	-	N E	1	ZC	Staré Čívce, Na Štěpnici	N E			MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Staré Hradiště, Brozany	-	A N O	2	DC	Staré Hradiště, Psinek	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	10	P
Staré Hradiště, Brozany	-	A N O	2	ZC	Ráby, křižovatka	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Staré Hradiště, hostinec		A N O	2	DC	Fáblovka, točna	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	10	Z
Staré Hradiště, hostinec	-	A N O	2	ZC	Staré Hradiště, obecní úřad	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	9	Z
Staré Hradiště, Na Hledíku	-	A N O	2	DC	Staré Hradiště, hostinec	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	8	Z
Staré Hradiště, Na Hledíku	-	A N O	2	ZC	Ohrazenice, Semtínská	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	0	Z
Staré Hradiště, Obecní úřad	-	A N O	2	ZC	Staré Hradiště, Na Hledíku	U	N E	plast	A N O	N E	N E	A N O	N E	10	Z
Staré Hradiště, Psinec	-	A N O	2	DC	Staré Hradiště, hostinec	U	N E	plech	MZ	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Staré Hradiště, Psinec	-	A N O	2	ZC	Staré Hradiště, Brozany	U	N E	plast	MZ	N E	A N O	A N O	N E	0	P
Staré Srnojedy	-	A N O	2	DC	Nové Srnojedy	N E			A N O	M	A N O	A N O	N E	9	P
Staré Srnojedy	-	A N O	2	ZC	Lány na Důlku, Krchleby	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	14	P
Staročernsko	-	N E	1	DC	Dašice, Zminný, odbočka Veská	U	N E	plech	MZ	N E	A N O	A N O	N E	0	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Starý Máteřov	-	N E	2	ZC	Starý Máteřov, křižovatka	U	N E	beton	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Starý Máteřov, křižovatka	-	N E	2	O	Starý Máteřov	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Stavařov	-	N E	1	DC	Zimní stadion	U	A N O	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Stavařov	-	N E	1	ZC	Polabiny, Hradecká	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	8	Z
Sukova	-	N E	1	DC	Náměstí Republiky	C			MZ	N E	A N O	A N O	N E	11	Z
Sukova	-	N E	1	ZC	Zimní stadion	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	Z
Svítkov, Kostnická	-	N E	1	DC	Svítkov, škola	O	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	11	P
Svítkov, Kostnická	-	N E	1	ZC	Svítkov, park	O	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	12	Z
Svítkov, les	-	A N O	1	ZC	Svítkov, škola	N E			N E	N E	N E	A N O	N E	3	P
Svítkov, park	-	N E	1	DC	Svítkov, Kostnická	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	13	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Svítkov, park	-	N E	1	ZC	Popkovice, křižovatka	U	N E	sklo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	12	Z
Svítkov, škola	-	N E	1	DC	Závodiště	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	Z
Svítkov, škola	-	N E	1	ZC	Svítkov, Kostnická	U	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	10	Z
Svítkov, stadion	-	A N O	1	DC	Svítkov, park	N E			A N O	N E	N E	A N O	N E	13	P
Svítkov, stadion	-	A N O	1	ZC	Nové Smejedy	N E			A N O	N E	N E	A N O	N E	16	P
Štrossova	-	N E	1	DC	U Kostelíčka	UT	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	16	Z
Štrossova	-	N E	1	ZC	Nemocnice	N E			A N O	N E	A N O	A N O	A N O	17	Z
Teplého	-	N E	1	DC	Domov mládeže	U	O	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	9	P
Teplého	-	N E	1	ZC	Dopravní podnik	N E			MZ	N E	A N O	N E	N E	10	Z
Třída Míru	-	N E	1	DC	Náměstí Republiky	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Třída Míru	-	N E	1	ZC	17. listopadu	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	P
Trnová	-	A N O	1	DC	Poděbradská	P	N E	sklo	MZ	N E	N E	A N O	A N O	8	Z
Trnová	-	A N O	1	ZC	Globus	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Trnová, náměstí	-	N E	1	DC	Polabiny, Jiřího Potůčka	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Trnová, náměstí	-	N E	1	ZC	Ohrazenice, škola	P	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Tuněchody, cihelna	-	A N O	2	DC	Tuněchody, kostel	N E			MZ	N E	A N O	N E	N E	0	P
Tuněchody, cihelna	-	A N O	2	ZC	Úhřetice	N E			MZ	N E	A N O	N E	N E	0	P
Tuněchody, kostel	-	N E	2	DC	Tuněchody, kovárna	U	N E	beton	A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	Z
Tuněchody, kostel	-	N E	2	ZC	Tuněchody, Cihelna	N E			A N O	N E	N E	A N O	N E	9	Z
Tuněchody, kovárna	-	A N O	2	DC	Mnětice	N E			A N O	N E	A N O	A N O	N E	10	P

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Tuněchody, kovárna	-	A N O	2	ZC	Tuněchody, kostel	O	N E	plast	A N O	N E	A N O	A N O	N E	11	P
U Grandu	-	N E	1	ZC	Třída Míru	P	N E	sklo	A N O	M	A N O	A N O	A N O	A N O	P
U Kapitána	-	N E	1	DC	Ulice Svobody	N E			N E	N E	N E	N E	N E	17	Z
U Kapitána	-	N E	1	ZC	Staňkova, škola	N E			MZ	N E	N E	N E	N E	7	Z
U Kostelíčka	-	N E	1	DC	Krajský úřad	UT	N E	sklo	A N O	N E	A N O	A N O	N E	12	Z
U Kostelíčka	-	N E	1	ZC	Štrossova	N E			MZ	M	A N O	A N O	A N O	A N O	Z
Úhřetice	-	N E	2	O	Tuněchody, Cihelna	U	N E	beton	A N O	N E	N E	A N O	N E	8	P
Ulice Svobody	-	N E	1	DC	Stanislava Kostky Neumanna	N E			MZ	N E	A N O	A N O	N E	15	Z
Ulice Svobody	-	N E	1	ZC	U Kapitána	N E			MZ	N E	A N O	A N O	A N O	12	Z
UMA, točna	-	A N O	1	DC	UMA, továrna	P	N E	sklo	N E	N E	N E	A N O	N E	10	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
UMA, točna	-	NE	1	O	UMA, továrna	NE			NE	NE	ANO	ANO	NE	0	P
UMA, točna	-	NE	1	ZC	Lázně Bohdaneč, Autobusové nádraží	NE			MZ	NE	NE	ANO	NE	13	Z
UMA, točna	-	NE	1	ZC	(Uma, točna)	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	0	P
UMA, továrna	-	NE	1	DC	Rybitví, závod	P	NE	sklo	MZ	NE	NE	ANO	NE	10	Z
UMA, továrna	-	NE	1	ZC	Uma, točna	P	NE	sklo	NE	NE	NE	ANO	NE	12	Z
Univerzita	-	NE	1	DC	Stavařov	U	ANO	sklo	ANO	M	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Univerzita	-	NE	1	ZC	Cihelna, točna	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Výzkumný ústav	-	NE	1	DC	Karla IV.	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	20	P
Výzkumný ústav	-	NE	1	ZC	Stanislava Kostky Neumanna	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	19	P
Zámeček	-	NE	1	DC	Průmyslová	U	NE	sklo	ANO	M	ANO	ANO	ANO	15	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Zámeček	-	NE	1	ZC	Černá za Bory, silo	U	NE	sklo	MZ	NE	NE	ANO	ANO	18	O
Závodistiště	-	ANO	1	DC	Dopravní podnik	U	ANO	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	NE	17	Z
Závodistiště	-	ANO	1	ZC	Letiště	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	14	Z
Závodu Míru	-	NE	1	DC	Závodu Míru, sídliště	U	NE	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	NE	13	P
Závodu Míru	-	NE	1	ZC	Závodu Míru	NE			MZ	NE	ANO	ANO	NE	12	P
Závodu Míru, sídliště	-	NE	1	DC	K Polabinám	NE			MZ	NE	ANO	ANO	ANO	13	P
Závodu Míru, sídliště	-	NE	1	ZC	Závodu Míru	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	14	P
Zborovské náměstí	-	NE	1	DC	Gorkého	U	ANO	sklo	ANO	M	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Zborovské náměstí	-	NE	1	ZC	Nemošická	O	O	sklo	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	Z
Zdravotnická škola	-	NE	1	DC	Zámeček	O	NE	železo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	11	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Material čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Zdravotnická škola	-	NE	1	ZC	Zámeček	O	NE	železo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	10	Z
Zdravotnická škola	-	NE	1	ZC	(Zdravotnická škola)	O	NE	železo	MZ	NE	ANO	ANO	ANO	10	Z
Zdravotnická škola	-	NE	1	O	(Zdravotnická škola)	NE			NE	NE	ANO	NE	ANO	10	Z
Zimní stadion	-	NE	1	DC	Masarykovo náměstí	U	ANO	sklo	MZ	NE	ANO	ANO	NE	9	Z
Zimní stadion	-	NE	1	ZC	Stavařov	C			ANO	NE	ANO	ANO	NE	9	Z
Zlatá štika	-	NE	1	DC	Krajský úřad	NE			MZ	NE	ANO	ANO	ANO	19	Z
Zlatá štika	-	NE	1	ZC	Na Bukovině	NE			ANO	NE	ANO	ANO	ANO	11	Z
Židov	-	NE	1	DC	Bezdičkova	NE			MZ	NE	NE	ANO	ANO	ANO	P
Židov	-	NE	1	O	Bezdičkova	U	NE	beton	ANO	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	O
Židov	-	NE	1	ZC	Dubina, garáže	NE			MZ	NE	NE	ANO	NE	10	Z

Název zastávky	Stanoviště	Zastávka na znamení	Tarifní pásmo / zóna	Směr	Směr – zastávka	Přístežek / čekárna	Reklama	Materiál čekárny	Osvětlení	Jízdenkový automat	Bezbariérový přístup	Nástup pomocí plošiny	Nástup bez plošiny	Nástupní hrana	Typ zastávky
Židov	-	N E	1	ZC	(Židov)	N E			A N O	N E	N E	N E	N E	10	O
Živanice	-	A N O	2	DC	Živanice, Dědek	U	N E	dřevo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	7	Z
Živanice	-	A N O	2	ZC	Živanice, Nerad, odbočka	U	N E	dřevo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	11	O
Živanice, Dědek	-	A N O	2	DC	Černá u Bohdanče, sever	O	N E	sklo	A N O	N E	N E	A N O	A N O	17	P
Živanice, Dědek	-	A N O	2	ZC	Živanice	O	N E	sklo	A N O	N E	N E	A N O	A N O	17	P
Živanice, Nerad	-	N E	2	O	Živanice, Nerad, odbočka	U	N E	plast	N E	N E	N E	A N O	A N O	17	O
Živanice, Nerad, odbočka	-	A N O	2	DC	Živanice	U	N E	dřevo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	11	Z
Živanice, Nerad odbočka	-	A N O	2	ZC	Živanice, Nerad	U	N E	dřevo	MZ	N E	A N O	A N O	N E	8	Z
Žižín	-	A N O	1	DC	Černá za Bory	U	N E	plech	MZ	N E	N E	A N O	N E	10	P
Žižín	-	A N O	1	ZC	Hostovice	N E			MZ	N E	N E	A N O	N E	10	P

Zdroj: Autor

RESUMÉ

Zastávky na znamení

Tabulka K-4 představuje výsledky – počty a podíly zastávek na znamení.

Tabulka K-4 – Stanoviště zastávek: Zastávky na znamení

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Zastávka na znamení	ANO	zastávka je na znamení	27,60	114
	NE	zastávka není na znamení	72,40	299
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-1 představuje graficky výsledky – počty a podíly zastávek na znamení.



Obrázek K-1 – Stanoviště zastávek: Zastávky na znamení

Zdroj: Autor

Tarifní pásmo / tarifní zóna

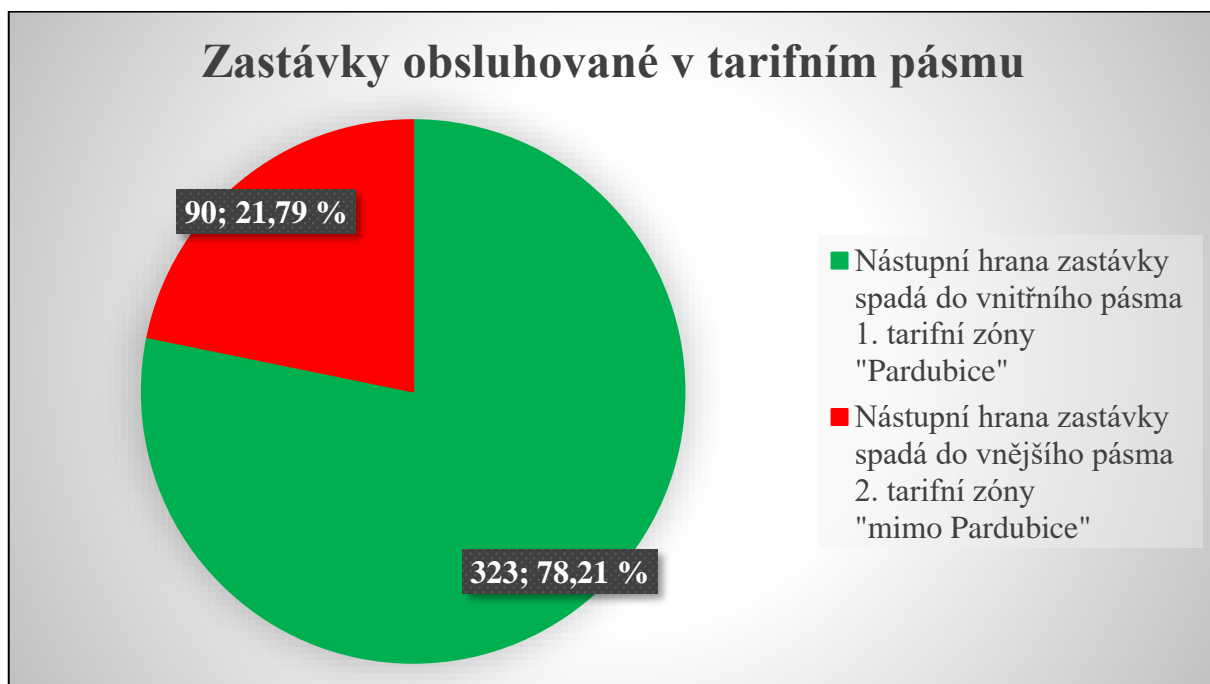
Tabulka K-5 představuje výsledky – počty a podíly zastávek podle tarifního pásma / tarifní zóny.

Tabulka K-5 – Stanoviště zastávek: Zastávky podle tarifního pásma

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Pásmo / zóna	1	vnitřní pásmo (zastávka spadající pod město Pardubice)	78,21	323
	2	vnější pásmo (zastávka v obci nespádající pod město Pardubice)	21,79	90
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-2 představuje výsledky – počty a podíly zastávek podle tarifního pásma / tarifní zóny.



Obrázek K-2 – Stanoviště zastávek – zastávky spadající do tarifních zón

Zdroj: Autor

Směr jízdy

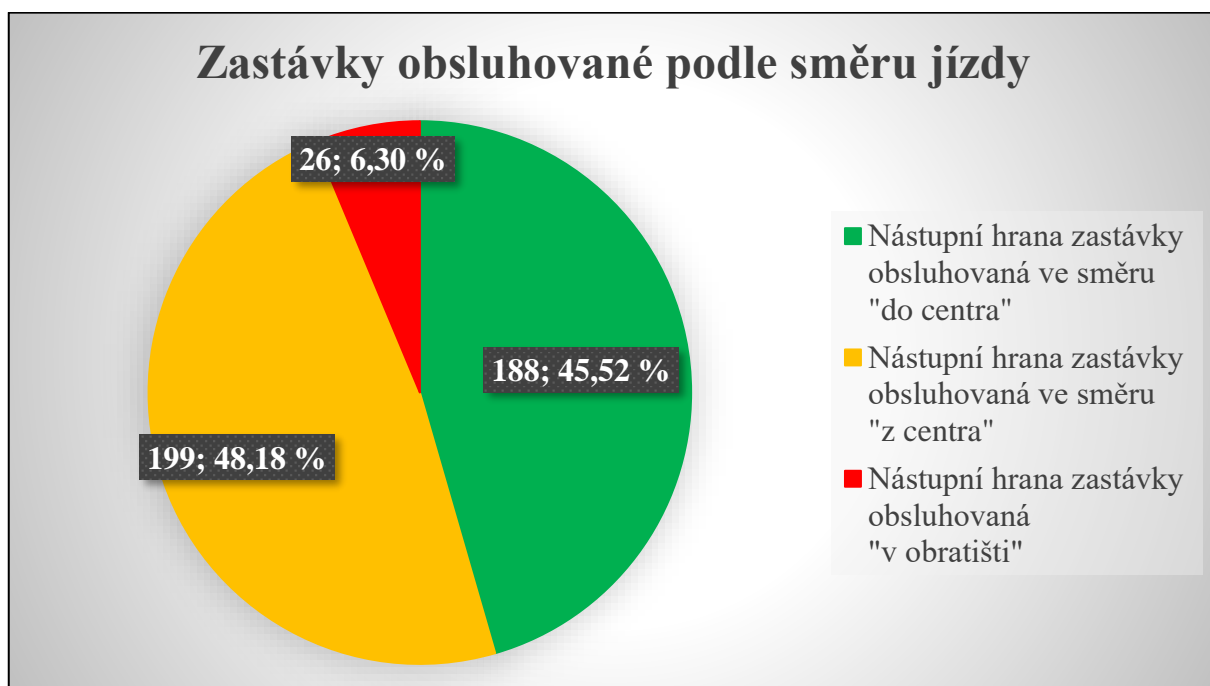
Tabulka K-6 znázorňuje zjištěné údaje o počtu nástupních hran zastávek obsluhovaných ve směru do centra, z centra nebo v obratišti.

Tabulka K-6 – Stanoviště zastávek – zastávky obsluhované podle směru jízdy

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Směr	DC	zastávka ve směru do centra	45,52	188
	O	zastávka v obratišti (jedna zastávka pro oba směry)	6,30	25
	ZC	zastávka ve směru z centra	48,18	199
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-3 znázorňuje zjištěné údaje o počtu nástupních hran zastávek obsluhovaných ve směru do centra, z centra nebo v obratišti.



Obrázek K-3 – Stanoviště zastávek – zastávky spadající do tarifních zón

Zdroj: Autor

Typy čekáren

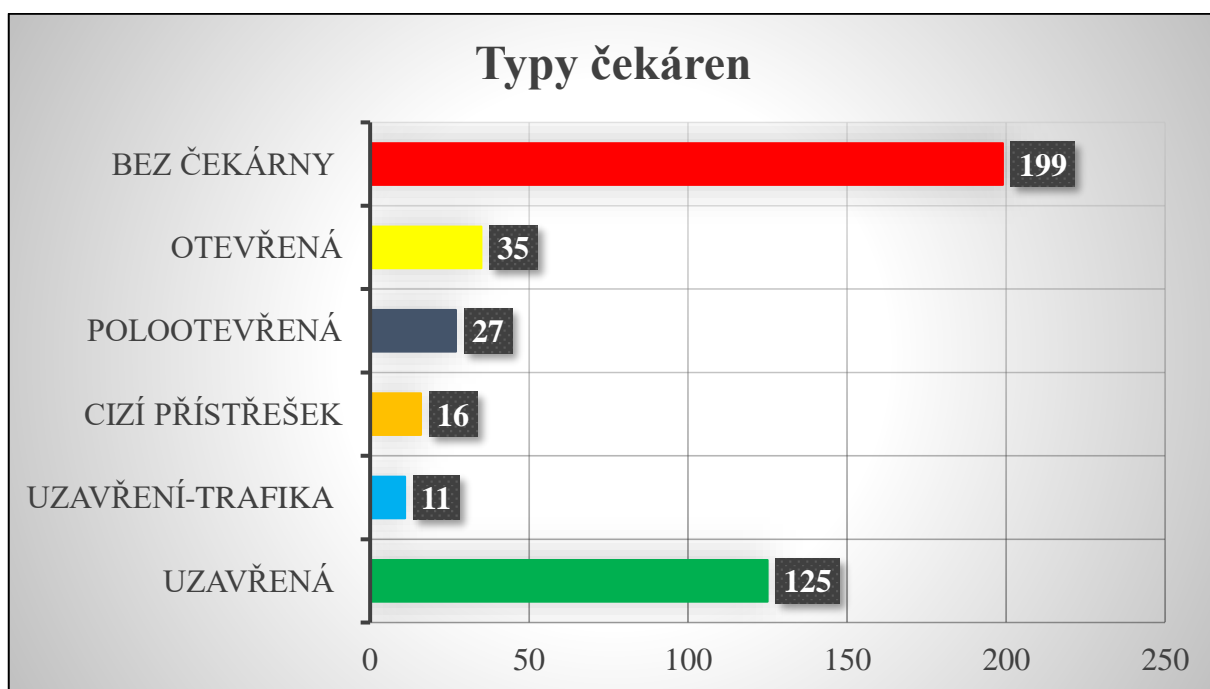
Tabulka K-7 vytyčuje typy čekáren na stanovištích zastávek.

Tabulka K-7 – Stanoviště zastávek – typy čekáren

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Přístřešek / čekárna	NE	bez čekárny	48,43	199
	C	přístřešek cizí	3,87	16
	O	čekárna – otevřená	7,99	35
	P	čekárna – polootevřená	6,54	27
	U	čekárna – uzavřená	30,28	125
	UT	čekárna – uzavřená (dříve trafika)	2,66	11
		CELKEM		100,00

Zdroj: Autor

Obrázek K-4 vytyčuje typy čekáren na stanovištích zastávek.



Obrázek K-4 – Stanoviště zastávek – zastávky spadající do tarifních zón

Zdroj: Autor

Reklamní bannery na čekárnách

Tabulka K-8 představuje zjištěné údaje ohledně osazení čekáren na zastávkových stanovištích bannery pro reklamu. Ve sloupci „Reklama“ s vyplněním údaje „O“, značí umístění banneru pro reklamu obráceně či nevhodně, tudíž cestující nevidí přijíždět vozidlo k zastávce, což je nežádoucí jev zejména v zastávkách „na znamení“. Proto cestující logicky musí i přes nepříznivé počasí opustit čekárnu s dostatečným předstihem a vyčkávat mimo ni příjezdu vozidla. V Pardubicích se jedná o zastávky.

1. „Autobusové nádraží“ DC („Palackého“);
2. „Autobusové nádraží“ ZC („Hlavní nádraží“);
3. „Bezdíčkova“ DC („Holubova“);
4. „Na Drážce“ DC („K Nemocnici“, „Na Okrouhlíku“)
5. „Nadjezd Paramo“ DC
6. „Teplého“ DC („Domov mládeže“);
7. „Zborovské náměstí“ ZC („Krematorium“, „Chrudimská“, „Demokratické mládeže“).

U potenciálních cestujících třeba se sníženou schopností pohybu, je problematičtější a velmi časově náročnější jejich přemístění z čekárny k vozidlu, jež přijelo do zastávky. I tato maličkost však může mít za důsledek zbytečného narůstání zpoždění spojů na linkách MHD nejen v Pardubicích. Řidič tak nemůže dostatečně předvídat, zda cestující hodlají využít konkrétní spoj a může tedy docházet k nedorozumění při nonverbální komunikaci mezi řidičem a cestujícím.

Vybrané zastávky disponují dvěma bannery pro umístění reklamy:

1. „Dukla, náměstí“ DC („Dopravní podnik, „Dukla, u náměstí“, „Dukla, vozovna“, „Teplého“);
2. „Masarykovo náměstí“ DC („Náměstí Republiky“, „Sukova“);
3. „Masarykovo náměstí“ DC („Zimní stadion“);
4. „Polabiny, Kapitána Bartoše“ DC („Polabiny, Lidická“);

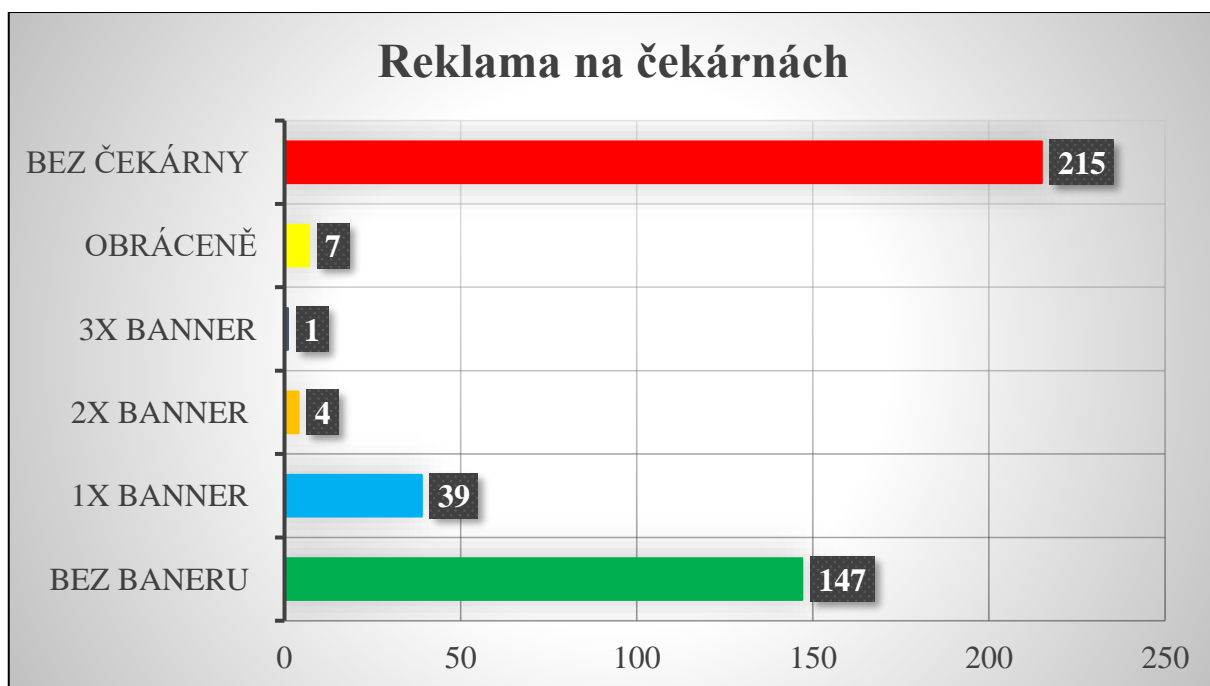
Třemi bannery disponuje pouze zastávka „Masarykovo náměstí“ ve směru z centra („17. listopadu“, „Autobusové nádraží“, „Palackého“). Čekárna na zast. „Autobusové nádraží“ ve směru z centra („Hlavní nádraží“) jsou umístěny čtyři bannery pro reklamu. V obráceném směru („Palackého“) ich je k dispozici šest.

Tabulka K-8 – Stanoviště zastávek: reklamní banery na čekárnách

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Reklama	ANO	v čekárně je jeden banner pro reklamu	9,45	39
	NE	v čekárně není banner pro reklamu	35,59	147
	O	v čekárně je banner pro reklamu obráceně (není vidět při příjezdu do čekárny)	1,69	7
	2x	v čekárně jsou dva bannery pro reklamu	0,96	4
	3x	v čekárně jsou tři bannery pro reklamu	0,25	1
		zastávky jsou bez čekárny nebo se jedná přístřešek cizí	52,05	215
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-5 představuje zjištěné údaje týkající se osazení baneru na čekárně na stanovišti zastávky.



Obrázek K-5 – Stanoviště zastávek: zastávky spadající do tarifních zón

Zdroj: Autor

Materiál čekárny

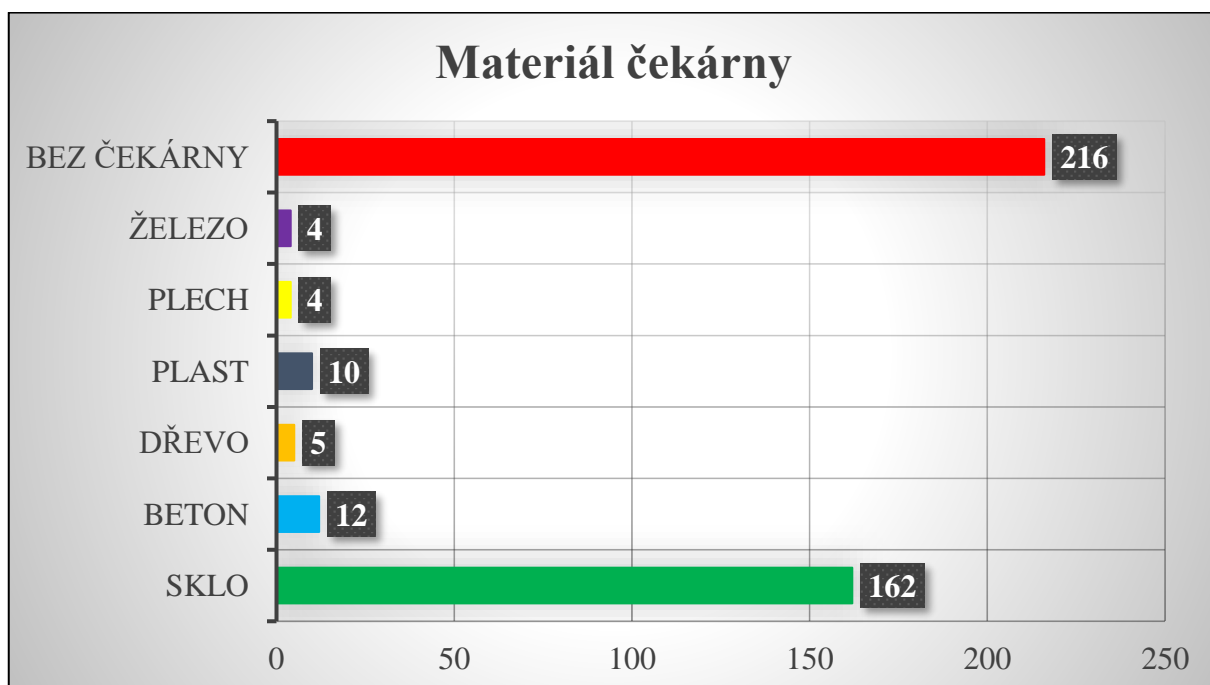
Tabulka K-89 představuje výsledky – počty a podíly zastávek podle materiálu čekárny.

Tabulka K-9 – Stanoviště zastávek: Materiál čekárny

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Materiál čekárny	beton	čekárna je z betonu / z cihel / zděný	2,90	12
	dřevo	čekárna je ze dřeva	1,21	5
	plast	čekárna je z plastových výplní	2,42	10
	plech	čekárna je z plechové konstrukce	0,97	4
	sklo	čekárna je ze skleněných výplní	39,23	162
	železo	čekárna je ze železné konstrukce	0,97	4
		zastávky jsou bez čekárny nebo se jedná přístřešek cizí (bez určení materiálu)	52,30	216
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-6 představuje výsledky – počty a podíly zastávek podle materiálu čekárny.



Obrázek K-6 – Stanoviště zastávek: zastávky spadající do tarifních zón

Zdroj: Autor

Osvětlení okolí zastávek

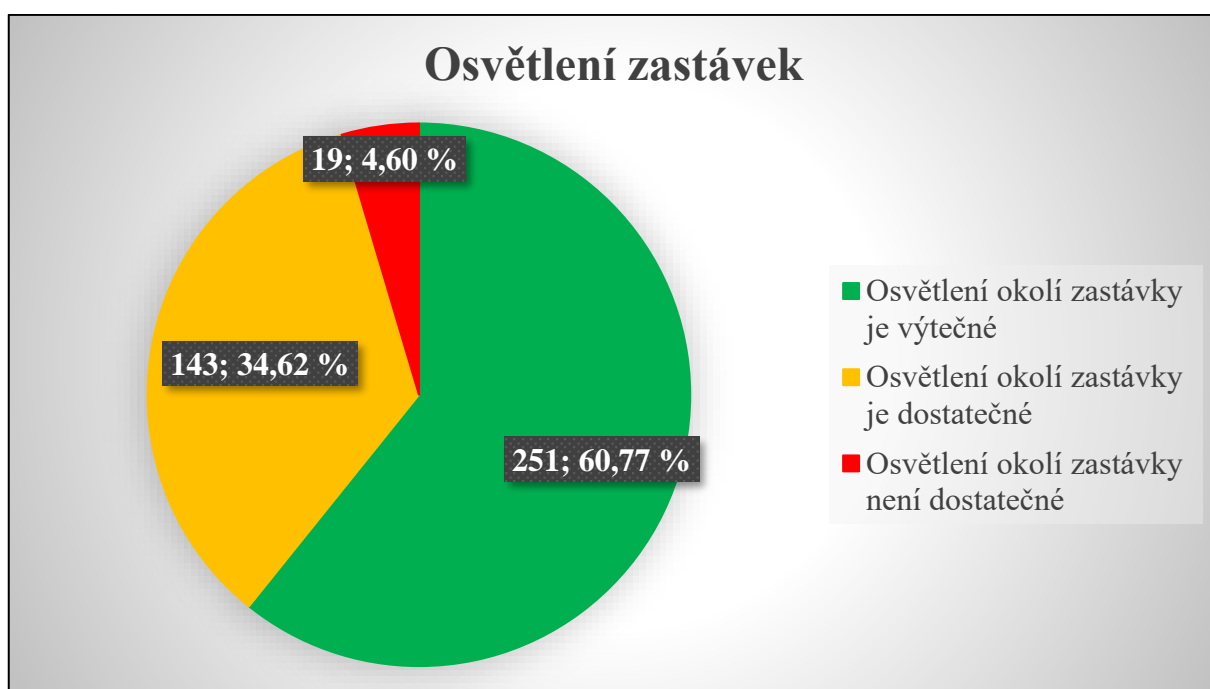
Obrázek K-10 znázorňuje zjištěné údaje o osvětlení stanovišť zastávek a jeho okolí.

Tabulka K-10 – Stanoviště zastávek: výsledky – II. část

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Osvětlení	ANO	osvětlení okolí zastávky je výtečné	60,77	251
	MZ	osvětlení okolí zastávky je dostatečné, možné zlepšit	34,62	143
	NE	osvětlení okolí zastávky není dostatečné (možnost přehlédnutí cestujících)	4,61	19
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-7 znázorňuje zjištěné údaje o osvětlení stanovišť zastávek a jeho okolí.



Obrázek K-7 – Stanoviště zastávek: zastávky spadající do tarifních zón

Zdroj: Autor

Nedostatečné osvětlení se týká především okolí zastávek:

1. „Černá za Bory, silo“ DC („Zámeček“);
2. „Černá za Bory, silo“ ZC („Černá za Bory, pošta“, Černá za Bory, Lipiny“);
3. „Hostovice“ v obratišti;
4. „Hostovice“ DC („Žižín“);
5. „Hůrka“ v obratišti, DC („Dubina, centrum“);
6. „Hůrka“ ZC („Spojil“, „Sezemice, Počaply“);
7. „K nemocnici“ ZC („Na Drážce“);
8. „Mikulovice, škola“ DC („Dražkovice“);
9. „Mikulovice, škola“ ZC („Mikulovice, Staňkova“);
10. „Mnětice, u mostu“ DC („Černá za Bory, prodejna“);
11. „Popkovice, křižovatka“ ZC („Popkovice, hostinec“, „Popkovice, školka“);
12. „Rybitví, léčebna“ DC („Rybitví, závod“);
13. „Svítkov, park“ ZC („Popkovice, křižovatka“);
14. „U Kapitána“ ZC („Gorkého, škola“, „Staňkova, škola“, „Zborovské náměstí“);
15. „UMA, točna“ DC („UMA, továrna“);
16. „UMA, točna“ ve směru do centra/ze smyčky;
17. „UMA, továrna“ ZC („UMA, točna“);
18. „Zdravotnická škola“ ve směru do obratiště;
19. „Živanice, Nerad“ v obratišti.

Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky

Tabulka K-11 představuje výsledky počtu a podílu zastávek umožňujících bezbariérový přístup na stanoviště zastávky

Tabulka K-11 – Stanoviště zastávek: Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Bezbariérový přístup	ANO	zastávka umožňuje bezbariérový přístup imobilním cestujícím	85,96	355
	NE	zastávka neumožňuje bezbariérový přístup imobilním cestujícím	14,04	58
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-8 představuje výsledky počtu a podílu zastávek umožňujících bezbariérový přístup na stanoviště zastávky



Obrázek K-8 – Stanoviště zastávek: Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky

Zdroj: Autor

Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky s využitím plošiny

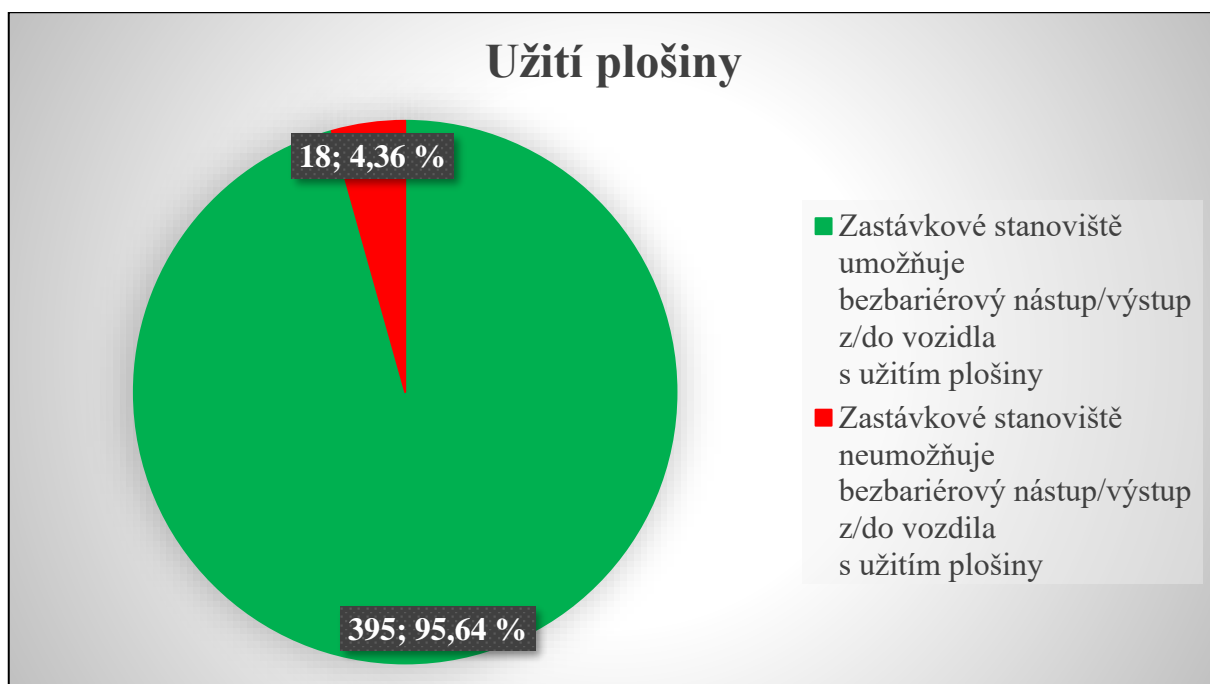
Tabulka K-12 představuje výsledky počtu a podílu zastávek umožňujících bezbariérový přístup z vozidla/do vozidla s využitím sklopné plošiny.

Tabulka K-12 – Stanoviště zastávek: Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Nástup s plošinou	ANO	zastávka umožňuje bezbariérový nástup/výstup pomocí plošiny vozidla	95,64	395
	NE	zastávka neumožňuje bezbariérový nástup/výstup pomocí plošiny vozidla	4,36	18
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-9 představuje výsledky počtu a podílu zastávek umožňujících bezbariérový přístup z vozidla/do vozidla s využitím sklopné plošiny.



Obrázek K-9 – Stanoviště zastávek: Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky

Zdroj: Autor

Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky bez využití plošiny

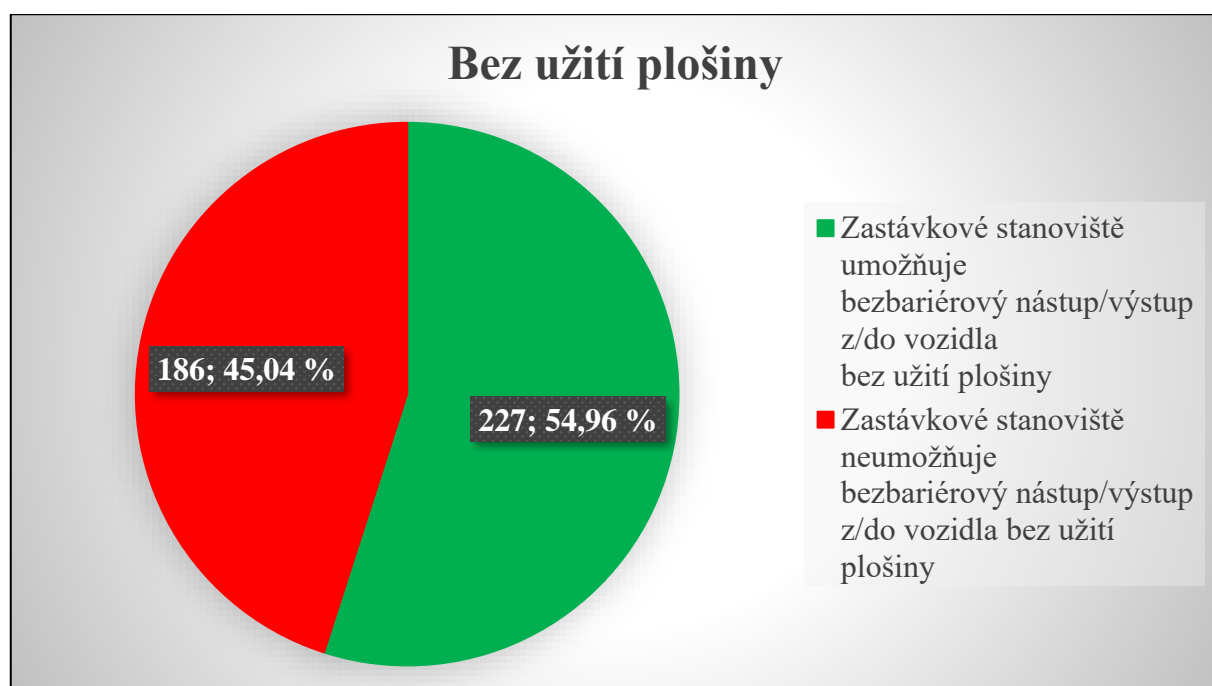
Tabulka K-13 představuje výsledky počtu a podílu zastávek umožňujících bezbariérový přístup z vozidla/do vozidla bez využití sklopné plošiny.

Tabulka K-13 – Stanoviště zastávek: Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Nástup bez plošiny	ANO	zastávka umožňuje bezbariérový nástup/výstup bez užití plošiny vozidla	54,96	227
	NE	zastávka neumožňuje bezbariérový nástup/výstup bez užití plošiny vozidla	45,04	186
	CELKEM		100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-10 představuje výsledky počtu a podílu zastávek umožňujících bezbariérový přístup z vozidla/do vozidla bez využití sklopné plošiny.



Obrázek K-10 – Stanoviště zastávek: Bezbariérový přístup na nástupiště zastávky

Zdroj: Autor

Výšky nástupních hran zastávek

Tabulka K-14 představuje výsledky počtu a podílu zastávek výšky nástupní hrany stanoviště zastávky a u poznámky „ANO“ osazení BKO (bezbariérovým kasselským obrubníkem)

Tabulka K-13 – Stanoviště zastávek: Výšky nástupních hran zastávek

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Nástupní hrana	0	nástupní hrana o výšce 0 cm	8,50	35
	2	nástupní hrana o výšce 2 cm	0,73	3
	3	nástupní hrana o výšce 3 cm	1,70	7
	4	nástupní hrana o výšce 4 cm	0,73	3
	5	nástupní hrana o výšce 5 cm	0,49	2
	6	nástupní hrana o výšce 6 cm	0,97	4
	7	nástupní hrana o výšce 7 cm	1,70	7
	8	nástupní hrana o výšce 8 cm	3,16	13
	9	nástupní hrana o výšce 9 cm	2,67	11
	10	nástupní hrana o výšce 10 cm	8,01	33
	11	nástupní hrana o výšce 11 cm	7,52	31
	12	nástupní hrana o výšce 12 cm	7,04	29
	13	nástupní hrana o výšce 13 cm	5,10	21
	14	nástupní hrana o výšce 14 cm	2,91	12
	15	nástupní hrana o výšce 15 cm	2,67	11
	16	nástupní hrana o výšce 16 cm	7,28	30
	17	nástupní hrana o výšce 17 cm	2,91	12
	18	nástupní hrana o výšce 18 cm	1,70	7
	19	nástupní hrana o výšce 19 cm	2,18	9
	20	nástupní hrana o výšce 20 cm	2,91	12
	22	nástupní hrana o výšce 22 cm	0,24	1
		ANO	zastávka s bezbariérovým – tzv. kasselským obrubníkem	28,88
		CELKEM	100,00	413
		0 cm – 15 cm – zastávka neumožňující bezbariérový nástup/výstup	53,88	222
		16 cm – 22 cm – zastávka umožňující bezbariérový nástup/výstup	17,23	71
	ANO	zastávka s bezbariérovým – tzv. kasselským obrubníkem	28,88	120
		CELKEM	100,00	413
	číselný údaj	nejvyšší údaj výšky nástupní hrany v cm \pm 2 m od označnicku s odchylkou měření \pm 1 cm	71,12	293
	ANO	zastávka s bezbariérovým – tzv. kasselským obrubníkem	28,88	120
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Typy zastávek

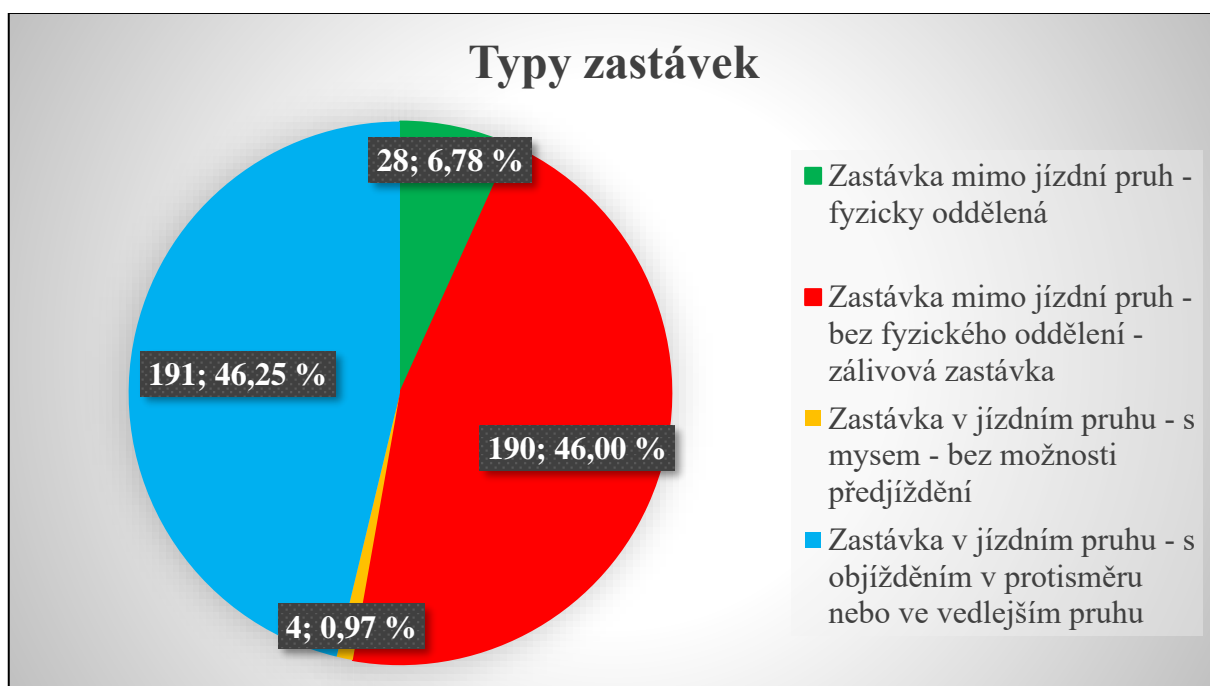
Tabulka K-15 představuje typy zastávek, jež využívá DPMP na linkách MHD.

Tabulka K-15 – Stanoviště zastávek: Typy zastávek

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Typ zastávky	B	zastávka v jízdním pruhu – s mysem – bez možnosti předjíždění	0,97	4
	O	zastávka mimo jízdní pruh – fyzicky oddělená	6,80	28
	P	zastávka v jízdním pruhu – s objížděním v protisměru/ve vedlejším pruhu	46,36	191
	Z	zastávka mimo jízdní pruh – bez fyzického oddělení – zálivová zastávka	45,87	190
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

Obrázek K-11 představuje typy zastávek, jež využívá DPMP na linkách MHD.



Obrázek K-11 – Stanoviště zastávek: Typy zastávek

Zdroj: Autor

Jízdenkové automaty

Tabulka K-16 představuje typy automatů před změnou odbavovacího systému.

Tabulka K-16 – Stanoviště zastávek: Jízdenkové automaty před změnou OiS

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Jízdenkový automat	NE	bez jízdenkového automatu	91,52	378
	M	jízdenkový automat s možností platby pouze mincemi	1,93	8
	MČ	jízdenkový automat s možností platby mincemi a nákupu časového jízdného	0,49	2
	MD	jízdenkový automat s možností platby mincemi a dobíjení el. peněženky	4,61	19
	MP	jízdenkový automat s možností platby mincemi a platební kartou	1,46	6
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

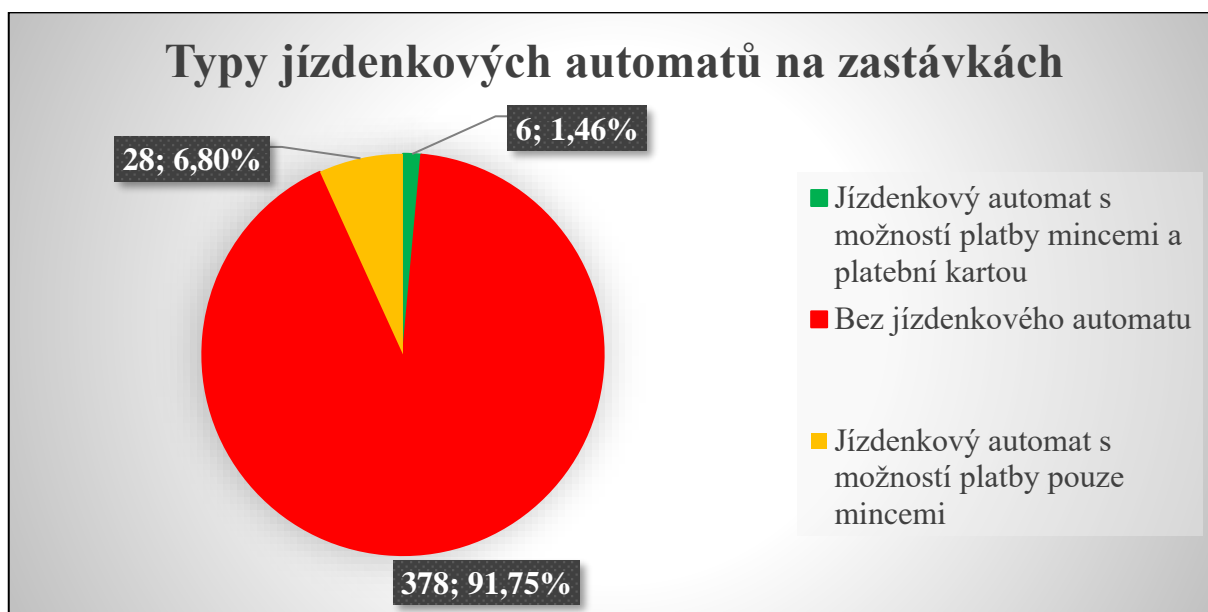
Tabulka K-17 představuje typy automatů před změnou odbavovacího systému.

Tabulka K-17 – Stanoviště zastávek: Jízdenkové automaty – po změně OiS

Sloupec		Vysvětlení údaje	Podíl	Počet
Název	Údaj		[%]	[ks]
Jízdenkový automat	NE	bez jízdenkového automatu	91,26	378
	M	jízdenkový automat s možností platby pouze mincemi	2,18	28
	MP	jízdenkový automat s možností platby mincemi a platební kartou	1,46	6
		CELKEM	100,00	413

Zdroj: Autor

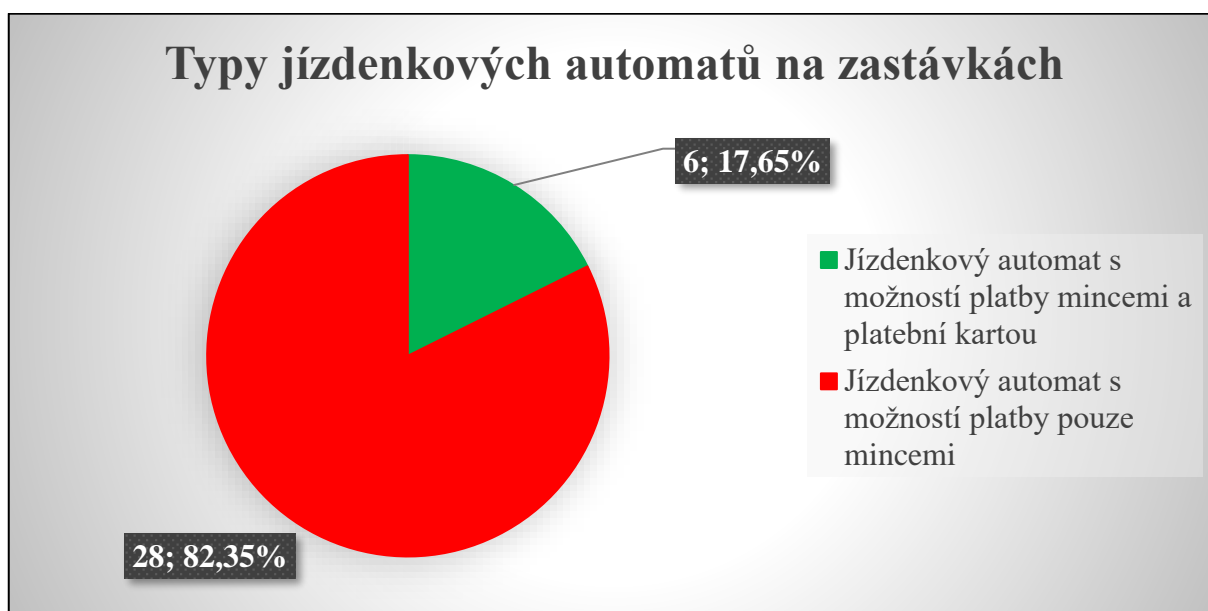
Obrázek K-12 představuje podíly zastávek s jízdenkovým automatem



Obrázek K-12 – Stanoviště zastávek: Typy zastávek

Zdroj: Autor

Obrázek K-13 představuje podíly zastávek s jízdenkovým automatem



Obrázek K-13 – Stanoviště zastávek: Typy zastávek

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA L – ANALÝZA

JÍZDENKOVÝCH AUTOMATŮ

Vybrané zastávky či jejich okolí jsou vybaveny jízdenkovými automaty. Před přechodem na nový odbavovací systém bylo možné rozlišit na následující typy:

1. jízdenkový automat s možností platby mincemi a platební kartou;
2. jízdenkový automat s možností platby pouze mincemi;
3. jízdenkový automat s možností platby mincemi, dobíjení tzv. „elektronické peněženky“ bezkontaktní čipové Pardubické karty;
4. jízdenkový automat s možností platby mincemi, dobíjení tzv. „elektronické peněženky“ bezkontaktní čipové Pardubické karty a nákupu časového jízdného.

Jízdenkový automat s možností platby mincemi a platební kartou byly umístěny:

1. „Dukla, náměstí“ ZC („Dukla, točna“);
2. „Hlavní nádraží“ ve odbavovací hale hlavního nádraží;
3. „Letiště, terminál“ u vchodu do odbavovací haly letiště – Terminálu Jana Kašpara;
4. „Masarykovo náměstí“ ZC („17. listopadu“, „Autobusové nádraží, „K Polabinám“, „Palackého“);
5. „Náměstí Republiky“ ZC („Masarykovo náměstí“, „Sukova“, „Zimní stadion“);
6. „Polabiny, Kapitána Bartoše“ DC („Polabiny, Lidická“)

Jízdenkové automaty s platbou pouze mincemi byly umístěny:

1. „17. listopadu“ DC („Masarykovo náměstí“, „Palackého“);
2. „Dubina, točna“ DC („Blahoutova“);
3. „Karla IV.“ DC („Krajský úřad“, „Náměstí Republiky“)
4. „Krajský úřad“ DC („Karla IV.“, „Náměstí Republiky“, „U Grandu“)
5. „Polabiny, hotel“ DC („Stavařov“)
6. „Polabiny, Lidická“ DC („Polabiny, Albert Hypermarket“)
7. „Svítkov, Kostnická“ ZC („Svítkov, park“), u úřadu MČ Pardubice VI – Svítkov;
8. „Zámeček“ DC („Průmyslová“, „Zdravotnická škola“)

Jízdenkový automat umožňující platbu mincemi a dobíjení „elektronické peněženky“ bezkontaktní čipové karty umožňovaly automaty v okolí zastávek:

1. „Autobusové nádraží“ DC („Palackého“);
2. „Hlavní nádraží“ ve odbavovací hale hlavního nádraží;
3. „Hlavní nádraží“ v blízkosti stanoviště č. 3, 4 a 6;
4. „Lázně Bohdaneč, náměstí“ DC („Lázně Bohdaneč, Autobusové nádraží“);
5. „Na Drážce“ DC („K Nemocnici“, „Na Okrouhlíku“);
6. „Na Spravedlnosti“ (dnes „Jana Palacha“) DC („17. listopadu“);
7. „Náměstí Republiky“ DC („Karla IV.“, „Krajský úřad“);
8. „Nemocnice“ ZC, umístěného u hlavní brány Pardubické nemocnice;
9. „Nemošice, škola“ DCtra („Kyjevská“, „Nemošická, bytovky“);
10. „Palackého“ DC („17. listopadu“, „K Polabinám“, „Masarykovo náměstí“)
11. „Polabiny, Kosmonautů“ DC („Polabiny, Bělehradská“, „Polabiny, hotel“);
12. „Polabiny, Sluneční“ DC („Polabiny, Kapitána Bartoše“);
13. „Rosice, Generála Svobody“ DC („Rosice, náměstí“),
v blízkosti radnice, posléze úřadu městské části Pardubice VII – Rosice;
14. „Rybitví, křižovatka“ ZC („Černá z Bohdanče, bytovky“, „Rybitví, stavební škola“);
15. „Srch, obecní úřad“ DC („Srch, Pohránov“);
16. „Staré Srnojedy“ DC, umístěného v blízkosti obecního úřadu Srnojedy
17. „U Kostelíčka“ ZC („Na Okrouhlíku“, „Štrossova“);
18. „Univerzita“ DC („Stavařov“);
19. „Zborovské náměstí“ DC („Gorkého“, „Gorkého, škola“).

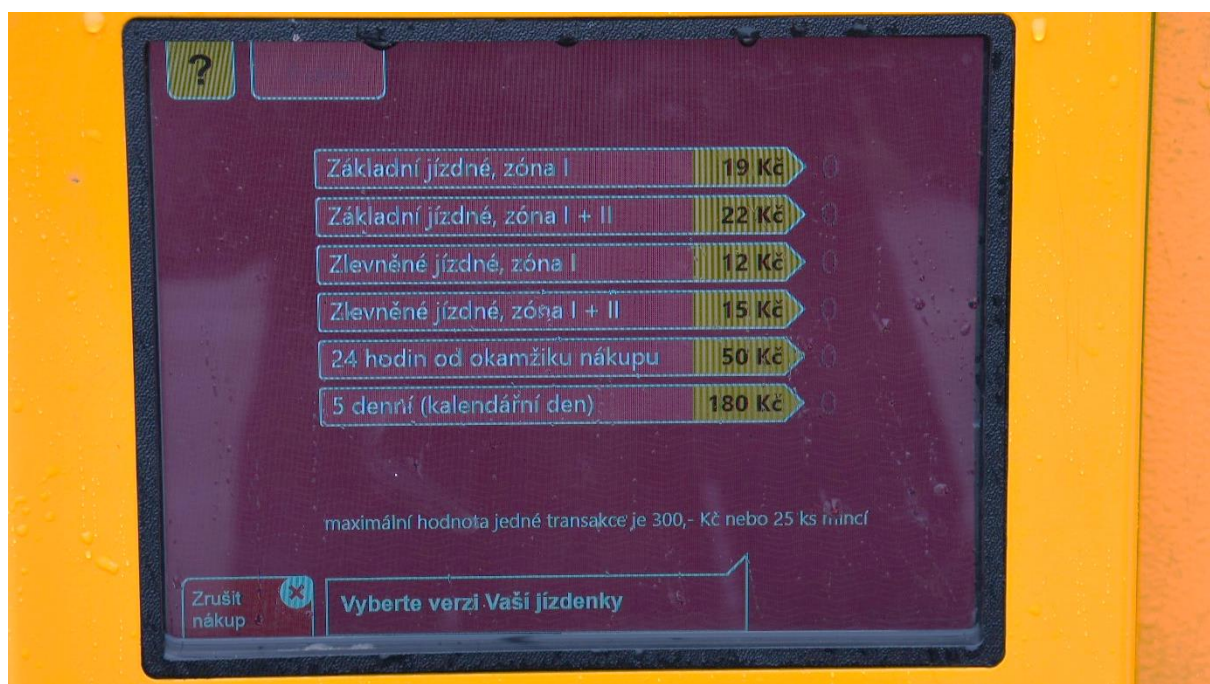
Jízdenkový automat od společnosti Emtest, a. s. (125), (126) s možností platby mincemi a nákupu časového jízdného zapříčinil uzavření informačního střediska a předprodeje jízdenek v blízkosti zastávky „Dubina, centrum“. Toto je možné datovat k druhé polovině roku 2006, kdy byl zaveden odbavovací systém umožňující platbu jízdného speciální (bezkontaktní čipovou) „Pardubickou kartou“. Nejednalo se však o platební kartu. Tento typ automatu byl umístěn u stanoviště č. 2 zastávky „Masarykovo náměstí“ DC („Náměstí Republiky“, „Sukova“).

Počínaje 28. březnem 2021 došlo k celoplošnému nasazení vozidel s novým odbavovacím systémem umožňující mimo využívání bezkontaktních čipových Pardubických karet, nově i platbu pomocí platební karty.

V současnosti jsou tedy využívány výhradně dva typy automatů pro zakoupení jízdních dokladů na linky městské hromadné dopravy:

1. jízdenkový automat s možností platby mincemi a platební kartou;
2. jízdenkový automat s možností platby pouze mincemi.

Obrázek L-1 představuje dotykovou obrazovku prvního typu jízdenkového automatu. Vyrábí jej právnická osoba Mikroelektronika, spol. s r. o. se sídlem ve Vysokém Mýtě. Jedná se o „Kompaktní stacionární automat na výdej jízdních dokladů“ značený „AVJG“ (127). Cestující mohou vybírat z šesti druhů jízdného a třech jazyků. Češtiny, angličtiny a němčiny. Na rozdíl od druhého typu disponuje mimo již zmiňované možnosti platby mincemi a platební kartou, především přestupní jízdenkou pro pět kalendářních dní v ceně 180 CZK.



Obrázek L-1 – Jízdenkové automaty: Stacionární automat na výdej jízdních dokladů „AVJG“

Zdroj: Autor

Obrázek L-2 vyobrazuje jízdenkový automat s možností platby výhradně mincemi. Tento typ automatů v minulosti umožňoval u vybraných kusů dobíjení tzv. „elektronické peněženky“ bezkontaktní čipové Pardubické karty. Při přechodu na nový odbavovací systém v roce 2021 tato možnost byla ukončena, o čemž informuje samolepka s textem: „Z důvodu přechodu na nový odbavovací systém, je ukončeno dobíjení Pardubické karty“. Počátkem ledna 2022 jsou samolepkami opatřeny automaty v budově pardubického hlavního nádraží nedaleko Informačního střediska DPMP.

Jako v předchozím případě výrobcem je společnost Mikroelektornika, přičemž se jedná o typ značený „AVJ 24G“ (128) umožňující prodat až 16 druhů jízdenek. Je jedním z nejrozšířenějších typů jízdenkových automatů, se kterými je možné se setkat v okolí zastávek České republiky, zejména však v krajských městech, jako jsou například Liberec, Olomouc, Praha a Ústí nad Labem.

Součástí automatu je i stručný návod k jeho obsluze včetně volby tlačítka „STORNO“. Tu cestující využijí za podmínek, kdy navolí nesprávné jízdné. Nedojde-li k platbě do časového limitu (odhadem okolo 60-90 sekund), automat se vrátí do původního módu, jako by tlačítko „STORNO“ stisknuto bylo. Poté je možné volbu jízdného dle libosti opakovat.



Obrázek L-2 – Jízdenkové automaty: Stacionární automat na výdej jízdních dokladů AVJ 24G

Zdroj: Autor

Obrázek L-3 přibližuje detail výběrové části automatu, kde je možno volit z pěti druhů jízdného na těchto typech automatů „AVJ 24G“:

1. (Nepřestupní) „Základní jízdné“ určené pro zóny „1“ a „2“ v ceně 22 CZK;
2. (Nepřestupní) „Základní jízdné“ určené výhradně pro zónu „1“ v ceně 19 CZK;
3. (Nepřestupní) „Zlevněné jízdné“ určené pro zóny „1“ a „2“ v ceně 15 CZK;
4. (Nepřestupní) „Zlevněné jízdné“ určené pouze pro zónu „1“ v ceně 12 CZK;
5. (Přestupní) „24hodinové přenosné jízdné“ určené pro obě zóny v ceně 50 CZK.

První čtyři typy jízdenek je nutné neprodleně po nástupu do vozidla označit ve strojku umístěného v blízkosti každých dveří. Naopak poslední pátá přestupní jízdenka, lišící se nejen od ostatních druhů především šířkou papíru, nýbrž upozorňuje cestující na platnost již od uskutečnění nákupu oproti jiným městům. Datum a čas je na jízdence vytištěn, není třeba ji ve vozidle označovat i z důvodu, že se nevejde do místa strojku k tomu určenému.










Obrázek L-3 – Jízdenkové automaty: Jízdné na stacionárním automatu AVJ 24G

Zdroj: Autor





Tabulka L-1 představuje přehled současných užívaných typů jízdenkových automatů „AVJ 24G“ a „AVJG“ od společnosti Mikroelektronika a jejich umístění na zastávkách. Automaty v Rybitví, v Srnojedech a v Srchu jsou umístěny blíže k tamějšímu obecnímu úřadu a v případě Rosic a Svítkova se nachází u Úřadu městské části. Mimo obce Srch jsou automaty vzdáleny od zastávek více než ostatní, většinou v mezizastávkovém úseku.

Tabulka L-1 – Jízdenkové automaty – seznam a fotografie jejich umístění

Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
17. listopadu	DC	Masarykovo náměstí Palackého Třída Míru	X		
Autobusové nádraží	DC	Palackého	X		
Dubina, centrum	DC	Dubina, garáže	X	X	




Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
Dubina, točna	DC	Blahoutova	X		
Dukla, náměstí	ZC	Dukla, točna Jilemnického Kapitána Nálepky	X	X	
Hlavní nádraží (1)	DC	Autobusové nádraží (odbavovací hala žst. Pardubice, hlavní nádraží)	X	X	
Hlavní nádraží (2)	DC	Autobusové nádraží (odbavovací hala žst. Pardubice, hlavní nádraží)	X		

Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
Hlavní nádraží (3)	ZC	st. č. 3: Albert Hypermarket st. č. 4: Polabiny, Lidická st. č. 6: Náhradní autobusová doprava za vlaky	X		
Jana Palacha	DC	17. listopadu	X		
Karla IV.	DC	Krajský úřad Náměstí Republiky	X		
Krajský úřad	DC	Karla IV. Náměstí Republiky U Grandu	X		

Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
Lázně Bohdaneč, náměstí	DC	Lázně Bohdaneč, Autobusové nádraží	X		
Masarykovo náměstí	DC	Náměstí Republiky Sukova	X		
Masarykovo náměstí	ZC	17. listopadu Autobusové nádraží K Polabinám Palackého	X	X	
Na Drážce	DC	K Nemocnici Na Okrouhlíku	X		

Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
Náměstí Republiky	DC	Karla IV. Krajský úřad	X		
Náměstí Republiky	ZC	Masarykovo náměstí Sukova Zimní stadion	X		
Nemocnice	ZC	Kyjevská (u hlavního vchodu Pardubické nemocnice)	X		
Nemošice, škola	DC	Kyjevská Nemošická, bytovky	X		

Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
Palackého	DC	17. listopadu Masarykovo náměstí	X		
Polabiny, hotel	DC	Stavařov	X		
Polabiny, Kosmonautů	DC	Polabiny, Bělehradská Polabiny, hotel	X		
Polabiny, Kapitána Bartoše	DC	Polabiny, Lidická	X	X	

Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
Polabiny, Lidická	DC	Polabiny, Albert Hypermarket	X		
Polabiny, Sluneční	DC	Polabiny, Kapitána Bartoše	X		
Rosice, Generála Svobody (Rosice, náměstí) > Úřad městského obvodu VII	DC	Rosice, náměstí	X		
Rybitví, léčebna	ZC	Rybitví, křižovatka	X		

Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
Srch, obecní úřad > Obecní úřad Srch	DC	Srch, Pohránov	X		
Srnojedy (Nové Srnojedy) > Obecní úřad Srnojedy	DC	Svítkov, stadion	X		
Svítkov, Kostnická > Úřad městského obvodu VI	ZC	Svítkov, park	X		
U Kostelíčka	ZC	Na Okrouhlíku Štrossova	X		

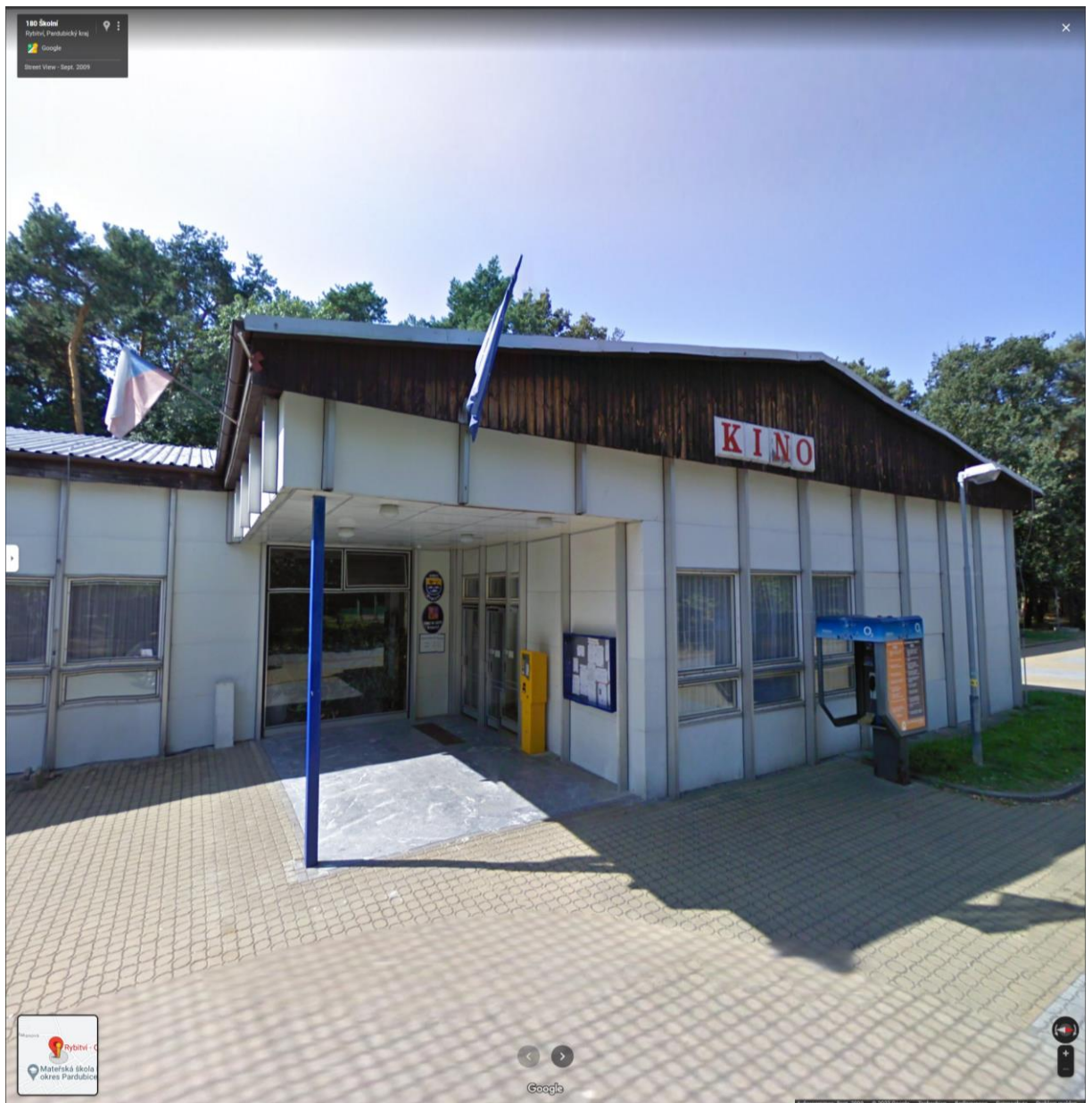
Umístění jízdenkového automatu	Směr	Směr – zastávka	Platba mincemi (AVJ 24G)	Platba platební kartou (AVJG)	Fotografie
Univerzita	DC	Stavařov	X		
Zámeček	DC	Průmyslová Zdravotnická škola	X		
Zborovské náměstí	DC	Gorkého Gorkého, škola	X		
Celkem	-	-	34	6	

Zdroj: Autor

Poznámky k tabulce:

V době tvorby analýzy jízdenkových automatů t. č. probíhala rekonstrukce prostoru před obecním úřadem v Rybitví. Jízdenkový automat zde byl demontován, proto není v tabulce výše vyfocen.

Obrázek L-4 názorně snímek obrazovky umístění jízdenkového automatu v Rybitví.



Obrázek L-4 – Jízdenkové automaty: Snímek obrazovky umístění v obci Rybitví

Zdroj: (129)

Obrázek L-5 zachycuje screenshot, tedy snímek obrazovky webových stránek DPMP ze dne 6. ledna 2022 lišící se v informacích o jízdenkových automatech od tabulky L-1 umístěné na předchozích stranách.

Jízdenkové automaty		
Název stanice (lokalita)	Tarif - jízdné Kč	Platba platební kartou
17. listopadu	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Autobusové nádraží	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Dubina, centrum	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč / 5 denní 180 Kč	✓
Dubina, točna	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Dukla náměstí	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč / 5 denní 180 Kč	✓
Hlavní nádraží 1 (v budově ČD)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč / 5 denní 180 Kč	✓
Hlavní nádraží 2 (v budově ČD)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Hlavní nádraží 3 (nástupiště)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Jana Palacha	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Karla IV.	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Krajský úřad	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Lázně Bohdaneč, náměstí	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Masarykovo náměstí (nástupiště č. 2)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč / 5 denní 180 Kč	✓
Masarykovo náměstí (nástupiště č. 3)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Na Drážce	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Náměstí Republiky (u Divadla)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Náměstí Republiky (u KB)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč / 5 denní 180 Kč	✓
Nemocnice	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Nemošice, škola	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Palackého	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Polabiny, hotel	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Polabiny, Kosmonautů	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Polabiny, Kpt. Bartoše	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč / 5 denní 180 Kč	✓
Polabiny, Lidická	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Polabiny, Sluneční	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Rosice, Gen. Svobody	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Rybitví (obecní úřad)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Srch (obecní úřad)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Srnojedy (Staré Srnojedy)	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
U Grandu	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
U Kostelíčka	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Univerzita	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Zámeček	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	
Zborovské náměstí	16, 19, 11, 13 / 24 hod. 45 Kč	

Obrázek L-5 – Jízdenkové automaty: Snímek obrazovky webových stránek DPMP

Zdroj: (130)

PŘÍLOHA M – ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ

V JINÝCH MĚSTECH

Zastávky obsluhované v režimu „na znamení“ jsou zaváděny pro zvýšení kvality, komfortu, a především rychlosti při cestování veřejnou dopravou.

V celostátním informačním systému o jízdních řádech jsou značeny podle obrázku M-1

Značka	Význam použité značky	Umístění značky
x	spoj zastavuje jen na znamení nebo požádání	před časovým údajem spoje
	zastávka jen na znamení nebo požádání	před názvem zastávky

Obrázek M-1 – Zastávka na znamení – symbol v jízdních řádech v CIS JŘ

Zdroj: (131)

Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. na svých linkách zastávky obsluhované v režimu „na znamení“ nevyužívá.

Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. problematiku či případný postup pro cestující v zastávkách obsluhovaných v režimu „na znamení“ ve Smluvních přepravních podmínkách pro přepravu ve vozidlech městské hromadné dopravy v Hradci Králové neupřesňuje. (132)

ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ V BRNĚ A OKOLÍ

V hlavním městě Moravy, kterým je Brno, dominantním dopravcem linek MHD je Dopravní podnik města Brna, a. s., kde se řídí dokumentem nazvaným: „Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje“.

Ve článku 8 – „Vztahy mezi dopravcem a cestujícími“ je v odstavci 3 – „Používání bezpečnostních a dorozumívacích zařízení“ písmene „g“ uvedeno:

„Přání zastavit vozidlo v zastávce na znamení cestující oznamuje jedním dlouhým stiskem tlačítka signalizace k řidiči, ve vozidlech s volbou otevření dveří stisknutím tlačítka otevření dveří, ve vlacích cestující stiskne tlačítko ‚Zastavíme na znamení‘.“ (133)

Obrácený způsob – tedy pro nástup v zastávce obsluhované v režimu „na znamení“ se v téže článku a odstavci v písmenu „k“ píše:

„Cestující, který chce do vozidla nastoupit v zastávce na znamení, je povinen zaujmout na zastávce takové místo, aby mohl být řidičem včas spatřen. Pokud vlak v zastávce zastavuje jen na znamení, je cestující povinen zájem o nástup signalizovat máváním v dostatečném předstihu a dostatečně zřetelně.“ (133)

Přepravní podmínky IDS JMK, do kterých je začleněna i lodní doprava dopravce DPMB podrobněji přibližují zastávek obsluhovaných v režimu „na znamení“ ve čtvrté příloze SPP „Smluvní přepravní podmínky brněnské lodní dopravy“ v článku 1 – „Povinnosti cestujících“ ve 3. větě následně:

„Zastávky, mimo konečných jsou na znamení. Cestující, který chce vystoupit, o tom musí včas uvědomit posádku lodi, tak aby bylo možné loď bezpečně zastavit. Cestující, který chce nastoupit dává kapitánovi přijíždějící lodi včas znamení otáčením návěstního terče na přístavním můstku. Vstup na přístavní můstek je povolen pouze za účelem dávání návěsti a k nastupování a vystupování. Na přístavní můstek včetně lávky je povoleno vstoupit až po přistání lodi a po vystupování cestujících.“ (133)

ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ V JIHLAVĚ A OKOLÍ

Dopravní podnik města Jihlavy, a. s. na svých linkách upřesňuje problematiku zastávek obsluhovaných v tomto režimu v dokumentu umístěném na svých webových stránkách: „Smluvní přepravní podmínky pro autobusovou a trolejbusovou dopravu osob v Jihlavě“, kde ve článku 7 – „Vztahy mezi dopravcem a cestujícími“ ve druhé větě části „Povinnosti cestujících“ je uváděno:

„V zastávkách na znamení musí cestující, který hodlá nastoupit, dát včas znamení zvednutím ruky. Cestující, který hodlá vystoupit, musí včas před zastávkou použít signalizační zařízení ve vozidle.“ (134)

Nutno dodat, že v krajském městě Vysočiny jsou obsluhovány všechny zastávky DPMJ na síti linek jihlavské MHD v režimu „na znamení“.

Obrázek M-2 představuje označení zastávky obsluhované v režimu „na znamení“.



Obrázek M-2 – Zastávka „NA ZNAMENÍ“ – „Jihlava, Dům Kultury“

Zdroj: Autor

Výjimky zastávek obsluhovaných v režimu „na znamení“ však tvoří:

1. „KONEČNÁ“ – konečné zastávky ve smyčkách trolejbusů a obratištích autobusů (například „Bosch Diesel“, „Dopravní podnik“, „Hlavní nádraží ČD“, „Masarykovo náměstí“ (týkající se spojů zde ukončených), Motorpal Hala);
2. „STÁLÁ“ – centrální přestupní zastávky „Masarykovo náměstí“ a jejich ekvivalenty („Masarykovo náměstí, horní“ i „Masarykovo náměstí, dolní“).

Tyto zastávky jsou obsluhovány vždy ve všech typech dní, čtyřicet hodin denně a všemi linkami. V minulosti však konečné zastávky byly obsluhovány v režimu „na znamení“ rovněž, bohužel pokud řidič ve voze v dané chvíli nečerpal bezpečnostní přestávku, či neměl vyrovnávací přestávku, vozy mohly zastávkou projet bez zastavení v případě, pokud cestující dle SPP nedali dostatečně viditelné znamení rukou. To však způsobilo jisté nepříjemnosti a nepochopení, proto se přistoupilo na kompromis. (135)

Obrázek M-3 představuje konečnou zastávku Masarykovo náměstí v Jihlavě.



Obrázek M-3 – Zastávka „KONEČNÁ“ – „Jihlava, Dům Kultury“

Zdroj: Autor

Druhý typ zastávek, jež není obsluhován v režimu „na znamení“, jsou zastávky „stálé“, umístěné jen na Masarykově náměstí. V zastávce umístěné v dolní části náměstí je dle provozních možností umožňován přestup mezi více linkami. Jelikož se jedná o jedno z největších náměstí v Evropě nachází se zde více zastávek. Pojmenovány jsou:

1. „Masarykovo náměstí, horní“
(zastávka v severovýchodní části náměstí, položené ve vyšší nadmořské výšce);
2. „Masarykovo náměstí“
(zastávka v centrální části náměstí, sloužící autobusům jedoucím k Domu Kultury či Chlumova, které v tomto směru neobsluhují první a třetí zastávku)
3. „Masarykovo náměstí, dolní“
(zastávka v jižní části náměstí, položené v nižší nadmořské výšce);

Obrázek M-4 znázorňuje tento druhý typ zastávek na jihlavském Masarykově náměstí pojmenovaných jako „zastávka STÁLÁ“.



Obrázek M-4 – Zastávka „STÁLÁ“ – „Jihlava, Masarykovo náměstí“

Zdroj: Autor

ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ V KARLOVÝCH VARECH A OKOLÍ

V Karlových Varech jsou cestující povinni na linkách DPKV řídit se dokumentem: „Smluvní přepravní podmínky vydané Dopravním podnikem Karlovy Vary, a. s.“ Článek 8 – „Vztahy mezi dopravcem a cestujícími“ ve druhém odstavci upřesňují podmínky nástupu do vozidla a výstupu z vozidla následovně:

*„V zastávkách na znamení musí cestující, který hodlá nastoupit,
dát včas znamení zvednutím ruky.*

Cestující, který hodlá vystoupit, musí včas použít signalizační zařízení.“ (136)

Karlovy Vary jsou tak druhým městem v České republice, kde jako v případě Jihlavy, je nutné při vyčkávání na spoj v zastávce, být připraven dát řidiči s přijíždějícím vozidlem znamení zvednutím ruky. Samotná přítomnost cestujícího na zastávce tedy není dostačující podmínkou pro zastavení vozidla.

Mimo zastávek obsluhovaných v režimu „na znamení“ zmiňují karlovarské Smluvní přepravní podmínky povinnost využívat samoobslužného poptávkového otevírání dveří cestujícími:

*„Ve vozidlech vybavených tlačítky samoobslužného systému otevírání dveří
si musí cestující otevřít dveře stisknutím příslušného tlačítka vně nebo uvnitř vozu.“ (136)*

ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ V LIBERCÍ A OKOLÍ

Městská hromadná doprava v Liberci proslavená svojí meziměstskou tramvajovou tratí do Jablonce nad Nisou zahrnuje všechny linky dopravců do Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje (IDOL). Problematika zastávek obsluhovaných v režimu „na znamení“ tak zastřešují: „Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje“ v 11. kapitole ve druhém odstavci:

„Cestující se sám musí starat, aby do správného vozidla nastoupil v nástupní zastávce/stanici, přestoupil v přestupní zastávce/stanici a z vozidla v cílové zastávce/stanici vystoupil včas, na stanovených místech a na správné straně. Cestující, který chce vystoupit v zastávce na znamení, oznámí úmysl vystoupit stisknutím tlačítka zvonku včas před zastávkou. Cestující, který chce nastoupit v zastávce na znamení, musí čekat v zastávce tak, aby mohl být řidičem přijíždějícího vozidla včas spatřen. (137)

Obrázek M-5 znázorňuje viditelné vyznačení „NA ZNAMENÍ“ na označnicku zastávky.



Obrázek M-5 – Zastávka na znamení – „Proseč nad Nisou, Zelené údolí“

Zdroj: Autor

Všechny autobusové linky MHD v Liberci obsluhují všechny zastávky v režimu „na znamení“ v pracovní dny mezi 20. – 4. hodinou a celodenně v sobotu, neděli a ve státní svátky Výjimku tvoří centrální přestupní zastávka Fügnerova. V krajských SPP IDOL uvádí: „Dodatek k SPP IDOL pro linky MHD Liberec dopravce Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou“. V šestém článku dodatku – „Vztahy mezi dopravcem a cestujícími“ ve svém pátém odstavci v bodech „c“ a „d“ – „Používání bezpečnostních, dorozumívacích a ovládacích zařízení se umožňuje v těchto případech:“ uvádí:

„...hodlá-li vystoupit cestující v zastávce na znamení, je povinen dostatečně včas upozornit řidiče jedním stisknutím tlačítka ‚znamení k řidiči‘ nebo stisknutím tlačítka ‚otevření dveří cestujícími‘.“ (137)

„...na linkách MHD Jablonec nad Nisou pak vždy, hodlá-li cestující vystoupit na každé zastávce, a to dostatečně včas.“ (137)

Obrázek M-6 vyobrazuje tramvajovou zastávku Brandl v Jablonci nad Nisou obsluhovanou v režimu „na znamení“ celodenně a celotýdenně, jako vybrané další zastávky.



Obrázek M-6 – Zastávka na znamení – „Jablonec nad Nisou, Brandl“

Zdroj: Autor

ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ V MARIÁNSKÝCH LÁZNÍCH A OKOLÍ

Městská doprava Mariánské Lázně, s. r. o. zajišťující autobusový a trolejbusový provoz v tomto městě též disponuje zastávkami obsluhovanými „na znamení“. Zastávky tohoto charakteru se týkají výhradně autobusových linek č. 10 a 13. Jedná se o zastávky: „Mlékárna“ a „Kama“. První jmenovanou pak v tomto režimu obsluhují i školní spoje označené pod linkou č. 14.

„Smluvní přepravní podmínky platné při přepravě v trolejbusech a autobusech společností Městská doprava Mariánské Lázně, s. r. o.“ ve článku 7 – „Ostatní ustanovení“ v odstavci 11 obsluhu zastávek „na znamení“ týkající se vystupujících cestujících z vozidla zohledňují následujícími slovy:

*„Požadavek zastavit vozidlo v zastávce na znamení je povinen:
cestující ve vozidle oznámit jedním dlouhým stiskem
tlačítka signalizace k řidiči (tlačítka ‚STOP‘).“ (138)*

Povinnosti cestujících pro požadované zastavení vozidla v zastávce SPP MDML upřesňují následovně:

*„Požadavek zastavit vozidlo v zastávce na znamení je povinen:
cestující čekající v prostoru zastávky dát znamení zdvižením, nebo kýváním paže.“ (138)*

Podobně jako v Karlových Varech a v Jihlavě pohybovat se v okolí zastávky obsluhované v režimu „na znamení“ není podmíněno zastavení vozidla u nástupiště.

ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ V OPAVĚ A OKOLÍ

Dopravce MHD v Opavě je Městský dopravní podnik Opava, a. s. I v tomto městě disponují 17 názvy zastávek neobsluhovanými v režimu „na znamení“, jež jsou následující: „Divadlo“, „Dolní náměstí“, „Globus“, „Jaktař“, „Kaufland“, „Městské sady“, „Nemocnice“, „Praskova“, „Raduň, škola“, „Suché Lazce, střed“, „Těšínská“, „Vávrovice, Opavia“, „Vávrovice, pošta“, „Vlaštovičky, Lužní“, „Vrchní“, „Východní náměstí“, „Zlatníky střed“.

Lze tedy předpokládat, že tyto zastávky včetně dalších 21 zastávek jakožto konečných, je s velkým obratem cestujících. Z toho konečné zastávky „Englišova“ nebo „Slavkov“ jsou tzv. „průjezdnymi konečnými“, kde je ve většině případů vyrovnávací přestávka v délce jedné minuty (139).

Naopak 88 zastávek je obsluhováno v režimu „na znamení“. To samozřejmě upravují i zdejší „Smluvní přepravní podmínky“ ve článku 7 – „Vztahy mezi dopravcem a cestujícím“, odstavci 3 – „Povinnosti cestujících“ větě 6.:

„Používat zařízení ve vozidle jen k účelu tomu určenému, znamení pro výstup musí cestující dávat včas, aby mohl řidič bezpečně zareagovat.“ (140)

Článek 11 – „Ostatní ustanovení“ je věnováno právě těmto ovládacím zařízením:

„Používání bezpečnostních a dorozumívacích a ovládacích zařízení.

Cestující smí těchto zařízení použít pouze v případech:

1. dát znamení k zastavení v zastávce na znamení.“ (140)

ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ V OSTRAVĚ A OKOLÍ

V samotném centru Slezska, tedy v Ostravě, kde městskou hromadnou dopravu zastřešuje „Dopravní podnik Ostrava, a. s.“. Linky jsou začleněny do „Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje“ označovaného jako ODIS, což může znamenat „Ostravský dopravní integrovaný systém“.

Tramvaje na své síti zastávkami obsluhovanými v tomto režimu nedisponují, ale k tomuto charakteru lze zmínit zastávku „U Hradu“ obsluhovanou pouze linkou 4 v době od 09:30-18:30, přestože úsekem „Výstaviště“ a „Hranečník“ projíždí navíc linky č. 10, 12 a 14. V případě zvýšené poptávky cestujících bývá obsluha této zastávky prodlužována „podle potřeby“, případně zde zastavuje mimořádně i linka č. 12 (141). Tímto zmiňovaným úsekem projíždí linky č. 10 a 14 zastávku „Důl Zárubek“, přesto linky č. 4 a 12 na ní zastavují. V úseku „Hranečník“ až „Vratimovská“ linka 4 obsluhuje zastávky „Teplotechna“, „Osada Míru“, „Kunčičky, kostel“, ale linka č. 14 jen „Osada Míru“.

Obrázek M-7 zobrazuje informaci na zastávkovém sloupku o omezené době obsluhy zastávky Střelnice v Ostravě.



Obrázek M-7 – Zastávka s omezenou dobou obsluhy – „Ostrava, Střelnice“

Zdroj: (142)

Zastávka „Střelnice“ v úseku mezi „Nová Ves, vodárna“ a „Feroná“, jež je obsluhovaná linkami 7, 11, 17 a 18 v této zastávce zastavují pouze v době 04:30-23:00.

Linka 10 v úseku „Dřevoprodej“ až „Don Bosco“ neobsluhuje zastávky „Moravská“, „Kolonie Jeremenko“, „Český dům“ a „Dolní Vítkovice, Hlubina“ ale linka 1 ano. Obdobně linka 6 a zmiňovaná linka 10 neobsluhují zastávku „Dolní Vítkovice, Hlubina“, naopak linky 1 a 2 ano. Dále linka 19, provozovaná v nočních hodinách neobsluhuje v úseku „Vítkovice, Mírové náměstí“ a „Mariánské náměstí“ zastávky „Pohraniční“ a „Vagonka“.

Trolejbusy na své síti linek obsluhují 35 zastávek v režimu „na znamení“ z toho jedna – „Zvěřinská“ mezi zastávkami „Hranečnick“ a „Ústřední hřbitov“ je pouze v jednom směru. Autobusy disponují větším počtem těchto zastávek. V budoucnu podle informací (141) měly vzniknout i u tramvají. Myslí se na ně i SPP v článku 7 – „Vztahy mezi dopravcem a cestujícími“ následovně:

*„Povinnosti dopravce při poskytování přepravních služeb je zejména:
zastavení vozidla v zastávkách ,Na znamení‘ vždy, nachází-li se v jejím prostoru
viditelně jedna nebo více osob a zároveň musí zastavit, pokud již v zastávce zastavil
jiný autobus nebo trolejbus a cestující by mohl přehlédnout.“ (143)*

*„Povinnosti cestujících: v zastávce ,na znamení‘ zaujmout takové místo
v jejím prostoru, aby mohl být řidičem včas spatřen.“ (143)*

Ve článku 10 – „Ostatní ustanovení“ doplňují v 1. odstavci – „Používání bezpečnostních, dorozumivacích a ovládacích zařízení. Cestující smí těchto zařízení použít v případech“ písmene „d“ a „e“:

*„Před zastávkou ,na znamení‘, včas signalizovat řidiči přání zastavit vozidlo
stisknutím tlačítka ,znamení k řidiči‘, jedním dlouhým stisknutím tlačítka ,STOP‘,
nebo stisknutím ,Předvolby otevírání dveří‘.“(143)*

*„U vozidel vybavených tlačítka pro samoobslužné otevírání dveří si cestující předvolí
otevření dveří pro výstup. Pro nástup do vozidla použije cestující tlačítka
pro otevírání dveří umístěné zvenčí na karoserii vozidla.“ (143)*

ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ V PRAZE A OKOLÍ

Linky MHD provozované v hlavním městě Praze a jeho okolí, několika dopravci sdružují „Smluvní přepravní podmínky Pražské integrované dopravy“.

Zastávky obsluhované v režimu „na znamení“ lze rozdělit do následujících kategorií:

1. celodenně, celotýdenně;
2. v pracovní dny od 20 h do 4 h, v sobotu, v neděli a ve státní svátky celodenně.

Druhou kategorií zastávek obsluhovaných v režimu na znamení představuje obrázek M-8



Obrázek M-8 – Zastávka na znamení – „Praha, Žárská“

Zdroj: (142)

Problematiku zastávek obsluhovaných v režimu „na znamení“ popisuje postup pro nastupujícího cestujícího popisují webové stránky PID, jež uvádí následující:

„Zaujmu na nástupišti takové místo, abych mohl být řidičem včas spatřen (nemusím na přijíždějící autobus či tramvaj mávat), řidič musí zastavit i pokud již v zastávce zastavilo jiné vozidlo veřejné dopravy a cestující by mohl být přehlédnut.“ (144)

Vystupující cestující zde naleznou následující popis zvlášť pro autobusy:

„Stisknu tlačítko ‚Znamení k řidiči‘ (obvykle umístěné na přidržovacích tyčích) nebo poptávkové tlačítko dveří dostatečně včas, aby řidič stihl bezpečně zastavit (před každou zastávkou ‚na znamení‘ na ni upozorňuje akustický hlásič, v případě, že hlášení zastávek z nějakého důvodu nefunguje, je povinen řidič zastavit v takové zastávce vždy).“ (144)

A také pro tramvaje:

„Stisknu tlačítko poptávkového otevírání dveří (zelené tlačítko umístěné na dveřích, na přidržovacích tyčích nebo u míst určených pro přepravu vozíků pro invalidy a kočárků) dostatečně včas, aby řidič stihl bezpečně zastavit (před každou zastávkou ‚na znamení‘ na ni upozorňuje akustický hlásič, v případě, že hlášení zastávek z nějakého důvodu nefunguje, je povinen řidič zastavit v takové zastávce vždy). Vozy bez těchto tlačítek musí zastavit vždy i v zastávkách ‚na znamení‘.“ (144)

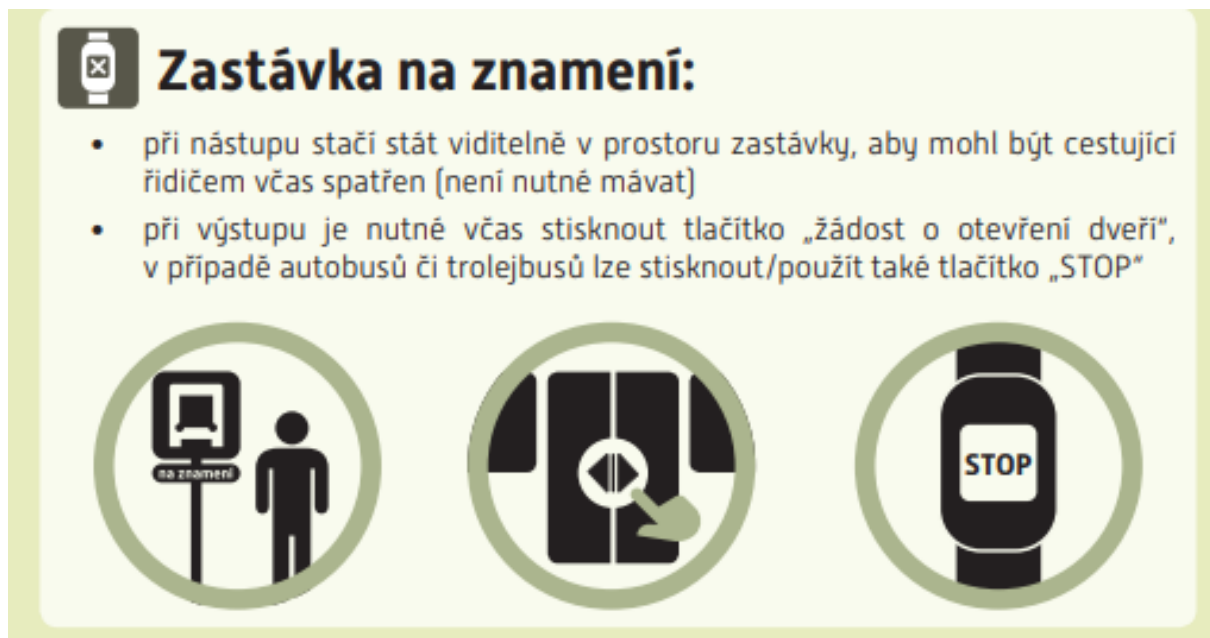
Dokument „Smluvní přepravní podmínky PID“ v osmém odstavci kapitoly 4.A – „Povinnosti dopravce“ prikazují dopravcům následující povinnosti:

„Doprovce zajistí zastavení vozidla v zastávce ‚na znamení‘, nachází-li se viditelně v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo zastavilo-li již v prostoru zastávky jiné vozidlo nebo použije-li cestující ve vozidle vnitřní signalizaci. V zastávce ‚na znamení‘ musí také zastavit každá tramvaj, která není vybavena tlačítky ‚Žádost o otevření dveří‘.“ (145)

V kapitole 4.B – „Povinnosti cestujícího“ ve odst 4 ukládá cestujícím:

„Cestující, který hodlá nastoupit v zastávce ‚na znamení‘, musí zaujmout v prostoru zastávky takové místo, aby mohl být řidičem včas spatřen. Cestující, který hodlá v této zastávce vystoupit, musí včas použít vnitřní signalizační zařízení. V autobuse a trolejbuse použije tlačítko ‚Znamení k řidiči (STOP)‘ nebo ‚Žádost o otevření dveří‘. Cestující s dětským kočárkem nebo osoba na vozíku pro invalidy může využít také signalizaci pro výstup s dětským kočárkem nebo žádost o vyklopení plošiny pro výstup osoby na vozíku pro invalidy.“ (145)

Obrázek J-8 představuje výřez Smluvních přepravních podmínek PID, které graficky poskytují pokyny cestujícím, jak se zachovat v zastávkách obsluhovaných „na znamení“.



Obrázek M-9 – Zastávka na znamení – Pražská integrovaná doprava

Zdroj: (146), úprava autor