

Malý slovník dopravního slangu

Dopravní termín	Přijatelný překlad	Vysvětlivka
babosed	-	<i>místo k sezení u prvních dveří tramvaje využívané převážně cestujícími vyššího věku; za zmínku rovněž stojí jeho atypické směřování s výhledem na celé osazenstvo tramvaje, takže toto místo využívají i lidé, kteří se rádi ústně projeví (např. opilci či „prorokové“ nebo „kazatelé“)</i>
dopravní teoretik nebo dopravik	dopravní vědec	<i>Člověk zabývající se dopravou jako vědou o přemísťování objektů v prostoru v rámci času. V ideálním případě (a tedy i v ideálním světě) by dopravní teoretici měli zastávat vedoucí (a nejlépe i všechny ostatní) funkce v dopravních institucích, aby se tak zamezilo dopravním faux pas, kterých je např. v Praze více než dost a které jsou v posledním odstavci dodatku označeném * zmíněny.</i>
doprava	dopravní věda	<i>věda zabývající se přemísťováním objektů v prostoru v rámci času neboli výslednou změnou prostorového bytí v čase</i>
Hurvínek	motorový vůz řady 810 (nepříliš často používaná přezdívka)	<i>tento výraz slouží jako narážka na stáří motorových vozů řady 810 (původní název Hurvínek se používá pro mnohem starší motorové vozy M 131.1); další alternativní přezdívky pro motorový vůz řady 810 jsou: šukafon, orchestrion, kolejový autobus (vzhledem ke stejnému zvuku motoru, který má i autobus značky Karosa)</i>
jednoprdeláč	-	<i>člověk, který jede sám v autě (většinou na místě řidiče :-)</i>
kaštan	cestující	<i>poměrně jemný výraz pro širokou nezainteresovanou cestující veřejnost, která se vyznačuje značným nezájmem o dění ve VHD a má rozsáhlé mezery v povědomí o VHD, není schopna si dát do souvislosti i triviální dopravní informace a v souvislosti s uvedenými charakteristikami se kaštani vyznačují svým specifickým slohem, který používají při psaní stížností; na stejné logice je postaven např. výraz „mudlové“, používaný v prostředí Harryho Pottera a rychle se ujal i v prostředí mezinárodní hry Geocaching</i>
Obluda	tramvaj 14T	<i>velmi neoblíbená tramvaj (za 60 milionů Kč) mezi všemi skupinami cestujících (bez ohledu na jejich povědomí o VHD), a to vzhledem k jejímu značně nevhodnému uspořádání míst k sezení a stání a také vzhledem k tomu, jaký zvuk vydává</i>

		<p>při jízdě, který při jízdě na rovině připomíná jízdu vozu převážejícího šrot (chrastění) či připomínajícího návštěvu mimozemských civilizací (pískání) a který je v zatáčkách vystřídán úpěnlivým funěním a supěním; více viz:</p> <p>http://subrt.blog.idnes.cz/c/154515/Proc-nektere-tramvaje-a-zvlaste-jednu-z-nich-nemame-radi.html</p>
pidík	midibus	<p>midibus, který vzhledem k své malé velikosti dostal takto poetickou přezdívku; tento výraz se dá použít pro jakoukoli autobusovou linku, na které jezdí midibus, nejvíce se však používá pro linku 236</p>
požitkář	-	<p>člověk, který rád využívá spoje, jezdící velmi málo, příp. ad hoc při nějaké události (např. výluce), a to nejlépe v neobvyklých trasách; pokud je to tedy možné, tak požitkář využívá pro spojení z bodu A do bodu B co možná nejméně obvyklou trasu (vyhledává požitek z cesty samotné), nebo linku s jistými specifiky, kterou by průměrný cestující běžně nepoužil (např. málo jezdící autobusovou linkou, či s přestupem na přívoz, či lanovku); požitkář obvykle cestuje v trase, jejíž jízdní doba je přibližně stejná (tj. není výrazněji delší), jako v případě zvolení trasy, kterou by zvolil průměrný cestující; požitkář obvykle nerad přestupuje, takže pokud to lze, volí trasu s méně přestupy i za cenu o něco delší jízdní doby; požitkářem může ojediněle být i kaštan, a to proto, že definice požitkáře se vztahuje vzhledem k použitému dopravnímu prostředku (či prostředkům) na určité trase, nikoli vzhledem k (ne)zajímavosti člověka o VHD</p>
ropák	-	<p>tvrdší varianta pro cestujícího označeného jako kaštan; pro ropáka platí stejná charakteristika jako pro kaštana plus následující kritéria: ropák je navíc i poměrně zanedbaného vzhledu, je z něj zpravidla cítit zápach cigaret, marihuany, či jiné omamné látky; ale pozor – ropák není to samé, co bezdomovec</p>
šotosilvestr	-	<p>poslední den provozu dle starého JŘ, který připadá na polovinu prosince a je slaven zejména mezi šotouši (viz samostatné heslo)</p>
šotouš	nadšenec pro dopravní realie	<p>Člověk zajímavý se o dopravní prostředky a podobu dopravy, většinou bez obecných odborných znalostí; šotouši se zajímají o to, jak doprava vypadá v současnosti, případně, jak vypadala v minulosti, rádi si ji fotí, sbírají</p>

		<p>nejrůznější s ní související předměty a projíždějí se; mají také v oblibě nejrůznější anomálie, jež se v dopravě vyskytují; mnohdy se baví i vymyšlením návrhů, jak by doprava měla vypadat, ale vzhledem k tomu, že se obvykle nezajímají o širší souvislosti, jejich návrhy nemívají velkou kvalitu.</p> <p>Šotouš může být zároveň i dopravním teoretikem čili dopravikem (viz samostatné heslo), ale jejich zájmy se většinou překrývají mnohem méně, než se na první pohled zdá a lze říci, že se jedná o dvě velmi odlišné záliby asi jako řízení lokomotiv a stavění modelové železnice.</p> <p>Dále viz dodatek pod slovníkovými hesly označený*.</p>
wana	tramvaj T3R.PLF	rekonstruovaná tramvaj z vozu T3 ve stříbrovínové barvě, jejíž název pravděpodobně vzešel z nízkopodlažní střední části vozu; kdyby se totiž tato střední část napustila vodou, dalo by se v ní pohodlně rochnit :-)
wlk	tramvaj T3R.P	přívěsný vůz k waně, který se od ostatních vozů T3R.P liší pouze svou barvou, aby barevně ladil k waně; mnohdy se však za wanu připojuje vůz T3R.P v klasické barvě červená a slonová kost; původ názvu wlk je neznámý
zeťák	zaměstnanec DP	jakýkoli zaměstnanec DP Praha a speciálně ten, který má na sobě podnikový mundúr, protože na něm je vyznačeno logo DP podobající se písmenu Z (a odtud ta přezdívka); ženským ekvivalentem není snacha, nýbrž zeťáčka; jistou inspirací k vymyšlení tohoto termínu také bylo poměrně nové označení příměstských vlaků, které nesou název Esko, a odtud už byla krátká cesta k vymyšlení termínu Zetko a zeťák

Dodatek

* Celá problematika šotoušů versus dopravních teoretiků je však ještě obtížnější o fakt, že k dopravním teoretikům se hlásí prakticky všichni šotouši a je tak velmi obtížné stanovit, kdo z nich je dopravním teoretikem právem. Situace je ještě těžší o to, že šotouš může být zároveň dopravním teoretikem a naopak.

Důsledky tohoto problému se pak projevují např. při psaní stížností na dopravní instituce, kdy v tom lepším případě šotouši a v horším případě dokonce kaštani zahlcují tyto instituce zbytečnými stížnostmi, které pak deptají příslušné pracovníky na odděleních stížností v dopravních institucích a značně kazí celkovou reputaci stěžovatelů a připomínkářů, rekrutujících se pouze z řad dopravních teoretiků. Dopravní instituce jsou pak zahlceny touto nepodstatnou administrativou od těchto skupin lidí a smutné na tom je to, že tyto instituce zpravidla nemají kompetentní personál (který je sám bohužel tvořen převážně z řad kaštanů), čas, ani náladu rozlišit, od kterého typu člověka jim stížnost přijde, takže veškeré skupiny stěžovatelů, které jsme si tady tak pracně vymezili, hází tyto dopravní instituce do jednoho pytle. Stížnosti od dopravních teoretiků jsou pak „zadušený“ těmito nepodstatnými kaštanskými (či šotoušskými) plevami, frky a smrky, nad jejichž obsahem nelze udělat nic jiného, než sprásknout ruce, protože jejich obsah, ale mnohdy i gramatika, je zpravidla velmi tristní.

Příklady, myslím, že není potřeba uvádět; každý si jistě na nějakou tu pikantnost vzpomene. Pro přesnost uvádím, že průměrný dopravní teoretik (a vlastně i šotouš) dokáže snadno rozlišit stížnost napsanou šotoušem od stížnosti pocházející z pera kašтана.

Většina dopravních institucí pak napíše (pokud vůbec něco napíše) na stížnost strojovou odpověď (tzn. z předem připravené šablony, kde akorát prohodí datum a místo události) bez bližšího zjištění příčiny, proč k nedostatku došlo a zpravidla vůbec nepodnikne ani preventivní kroky k tomu, aby se situace již neopakovala. Tyto kroky by se samozřejmě daly pochopit v případě, že stížnost napíše kaštan či šotouš s naprosto nesmyslnou stížností, ovšem aby dopravní instituce napsala dopravnímu teoretikovi strojovou odpověď, kterou dopravní teoretik pozná (na rozdíl od kašтана, který nepozná nic) už z první věty dané odpovědi na stížnost, to už je trochu silné kafe. Jestli pozná strojovou odpověď šotouš, to platí na míře vyspělosti šotouše. Bystřejší čtenáři si jistě všimli, že bylo psáno, že personál v dopravní instituci není schopen rozlišit kaštanovu (příp. šotoušovu) stížnost od stížnosti dopravního teoretika, a proto se instituce musí zabývat všemi stížnostmi stejně a stejným způsobem na ně (zpravidla strojově) odpovídá, takže tento problém nemá řešení, protože jsme se ocitli v začarovaném kruhu.

Ale pozor; to, co bylo doposud zmíněno, stále není tím nejsmutnějším a nejpodstatnějším problémem; doposud se řešily jen malichernosti. Tím absolutně největším problémem a strašákem totiž je problém lobbismu a politických rozhodnutí. Tento problém je uměle umocněn tím, že právě na příkazy těchto nátlakových a zájmových skupin, byť jsou (zpravidla) nesmyslné, slyší (nebo musí slyšet, protože je to příkaz) dopravní instituce nespočetněkrát ochotněji, než na jakkoli po všech stránkách správná doporučení z řad dopravních teoretiků.

Druhým podstatným problémem je ten, že mnohdy si dopravní instituce samy ze své vlastní vůle vytváří vize, které jsou zpravidla na hraně smysluplnosti a po patřičném zkreslení situace a uchlácholení ze strany těchto institucí, že se jedná o naprosto bezkonkurenční zlepšení, je občanům servírují, jako kdyby právě vynalezly lék proti rakovině. Přitom to nemusí být ani dopravní teoretik (stačil by někdo mírně nad hodnotu kašтана), kdo kritickým pohledem zjistí, že se nejedná o nic jiného, než o populismus a říká si, kde ta instituce bere tu odvahu se těmito vizemi a rozhodnutími ještě chlubit a překrucovat je ve svůj prospěch. Toto platí vesměs pro všechny dopravní instituce v ČR, a to nejen tam.

Součinností problémů lobbismu, politických rozhodnutí a vlastních vizí dopravních institucí tak vznikají tramvaje 14T, metro do polí, nedomyšlený projekt Opencard, nadbytečný nebo naopak nedostatečný provoz do určitých oblastí, ale dochází i k rušení některých „prý“ nerentabilních železničních tratí (které jsou ve skutečnosti velmi rentabilní), neúměrně se zdražuje jízdné (pokud to takhle půjde dál, bude IAD – bohužel – jasná volba), vzniká agresivní konkurence a příčinou a jádrem pudla těchto problémů (které zdaleka nejsou kompletní) jsou stále častější a nesmyslnější rozhodování z řad osob, které nejezdí ničím jiným, než IAD a které by měly spíše odpočívat v PL Bohnice.