

# 6 důvodů proč hlavní město Praha a Středočeský kraj potřebuje Standard přestupních bodů a zastávek povrchové dopravy PID

// Důvod č. 1

## Odpudivé a nekomfortní přestupní uzly – přestup je bariéra

Velké přestupní terminály jsou často terčem stížností na špínu a pocit nebezpečí, místo koncentrace kriminality, při rekonstrukcích těchto uzlů se nepostupuje jednotně, **bývá opomíjena snaha o co nejkratší přestupní vzdálenost a pohodlí cestujících při přestupech** (zastřešení, osvětlení, čistota, informovanost o návazných spojích). Po zavedení nové sítě metrobusů stále chybí lepší návaznosti mezi linkami, aby byly ještě atraktivnější. Týká se nejen přestupů v rámci MHD, ale i vazeb **na železnici a příměstskou autobusovou dopravu** (připravovaná integrace se Středočeským krajem bude toto nutně muset řešit). V regionu budou přestupní vazby - v souvislosti s dalším rozvojem společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje - mnohem důležitější než dnes, zejména pak vazby mezi autobusovou a železniční dopravou. Současné přestupní uzly mnohdy postrádají základní občanskou vybavenost i aktuální informace o návazných spojích.



➤ Nevhodně uspořádaný, špinavý a pocitově nekomfortní přestupní uzel s absencí povrchového přístupu k zastávkám [Smíchovské nádraží].



➤ Nevhodný přístup/přestupní vazba z hlediska pocitu osobní bezpečnosti+ chybějící navigační systém [Přístaviště].



➤ Nevhodná pěší vazba, absence nástupiště u autobusové zastávky [přestupní bod Tatce, žel. stanice].



➤ Velmi dlouhá přestupní vazba [přestupní vazba Zadní Třebáň u Lípy (BUS, SID) a žst. Zadní Třebáň (vlak, PID) – 523 m, 9 min chůze].

→ řešení problému:

**kategorizace** jednotlivých přestupních uzlů a zastávek, definování zásad pro jejich výstavbu / přestavbu pro dosažení co nejvyšší atraktivity pro uživatele, zkrácení přestupních vzdáleností a časů, **definování povinné vybavenosti** jednotlivých uzlů a zastávek, zkulturnění největších přestupních uzlů

// Důvod č. 2

## Nekomfortní přístup na zastávku či dokonce jeho absence – na zastávku se není jak dostat

Zastávka je mnohdy v území nesprávně umístěná, **nerespektuje přirozené pěší proudy** ani místa koncentrace lidí. Nebo je zastávka v území správně umístěná, ale **není se na ní jak dostat**. **Chybějící přechody pro chodce**

a místa pro přecházení v blízkosti zastávky či absence bezbariérového přístupu na zastávku **nepřispívá dostupnosti a atraktivitě veřejné hromadné dopravy**. U autobusových zastávek se často zapomíná na zajištění přístupu z druhé strany ulice, u tramvajových ostrůvků pak na alespoň místo pro přecházení v jeho druhém čele. Cestující často - aby se vůbec dostal na zastávku či ze zastávky – **nachodí desítky či stovky metrů navíc** anebo je nucen „kličkovat“ mezi jedoucími auty, aby stihnul svůj spoj. Přístupy k **železničním zastávkám** bývají mnohdy příliš komplikované a neintuitivní – chybí navigace k nástupištím



➤ Zcela chybějící pěší vazba u zastávky [Nuselská radnice].



➤ Absence pěší vazby tam, kde by byla logická [Čechova čtvrť, Modřany].



➤ Absence pěší vazby v prostoru autobusové zastávky [Litochlebské náměstí].



➤ Zcela nevyhovující stavební stav zastávky.



➤ Zastávka bez nástupní hrany a s absencí přístupové pěší vazby [Kojetice, rozc.].



➤ Zcela nevyhovující stavební stav zastávky [Milčice, křižovatka].

#### → řešení problému:

Jasná **definice pravidel pro umístění přístupů a podobu přístupů na zastávku (včetně metra a železnice)** tak, aby přístup na ni byl co **nejjednodušší, nejbezpečnější a nejpřímější** (bez ztracených spádů a ztracených vzdáleností), aby cesta na zastávku bylo co **nejjednodušší** a přirozeně motivovala k využívání veřejné dopravy. Definování správného stavebního uspořádání zastávek pro zajištění bezbariérovosti a bezproblémového odbavení přistavených vozidel.

#### // Důvod č. 3

### Chybějící dynamický informační systém – Praha a okolí je jednou z posledních „vyspělých“ aglomerací bez on-line informací

On-line panely na zastávkách s aktuálními odjezdy spojů jsou pouze na vybraných zastávkách, **na těch hlavních zcela chybí**, dosud není sjednocen ani formát dat ke zveřejnění pro všechny druhy dopravy (nyní odděleny systémy DPP, ROPID a SŽDC) – **není ani on-line možnost (web, smartphone)**, jak tyto informace získat, **není jasná koncepce jak a kde informovat on-line**, **chybí jednotný výstup pro cestující s aktuálními mimořádnostmi v provozu** pro všechny druhy dopravy (nyní výstupy o mimořádnostech odděleně DPP, ROPID a železnice).



➤ Chemnitz (D) [Roter Turm].



➤ St. Gallen (CH) [Hauptbahnhof].



➤ Praha [Národní třída].

### → řešení problému:

**Definování vzhledu** elektronických zobrazovacích zařízení (LED, LCD technologie, interaktivní kiosky), stanovení **pravidel pro jednotné zobrazování on-line informací**, zapojení všech druhů dopravy včetně železnice a příměstské dopravy, definování jednotného výstupu **při mimořádných událostech**, kdy cestující potřebují on-line informace nejvíce (opět **pro celý systém** PID, s přípravou na nový společný systém se Středočeským krajem). Příprava podkladů a systemizace pro **možné budoucí čerpání evropských dotací** v Praze i Středočeském kraji.

### // Důvod č. 4

## Různorodý vzhled zastávek a absence naváděcího systému – náhodný cestující se ztrácí (metro, povrchová MHD, železnice – každý informuje jinak a nezávisle)

Na informační a naváděcí systém jsou **různé manuály** pro metro, povrchovou dopravu a železnici, **mimo prostory metra zcela chybí navigační a směrové tabule** (např. mimoúrovňové přístupy na tramvajové zastávky, směrové tabule **k železničním zastávkám** v rámci města kvůli nevyjasněným majetkovým vztahům), již nevyhovující definice vzhledu a vybavení zastávkových sloupků a informačních vitrín. **Zcela chybí koncepce naváděcího systému - označování jednotlivých zastávek v rámci přestupního uzlu** (náhodní cestující bloudí).

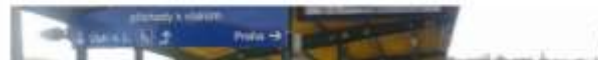


➤ Různé naváděcí systémy [Národní třída].

### Kudy k vlaku? U nádraží v Podbabě chybí informační cedule

Dělník Městská Metro 12. květen 2015, 8:00

Po výstupu z tramvaje či autobusu v Podbabě lidé nevědí, kudy se dostat na železniční zastávku. Není se čemu divit, stavba, která byla uvedena do provozu v srpnu minulého roku, je zakrytá valím z hlíny. V jejím okolí navíc chybí jakýkoliv orientační systém. Vše by přitom mohly vyřešit obvyčejné směrové cedule nebo nápisy na chodnicích.



➤ Problém absence naváděcího systému a nevyjasněných kompetencí byl i medializován [Výstřižek z elektronické verze deníku METRO; 12.5.2015].



➤ Nevyhovující stavební uspořádání i vzhled zastávky [Kunice, Vidovice].



➤ Příklady různých nevhodných podob zastávkových označků [Vrané nad Vltavou, škola a Dobříčovice, Pošta].

### → řešení problému:

**Sjednocení vzhledu informační grafiky** pro naváděcí systém v metru, povrchové dopravě i na metropolitní železnici v rámci PID (linky S), stanovení pravidel pro umístění navigačních a směrových tabulí, **zavedení jednotného systému označování zastávek / nástupišť** v rámci přestupního uzlu, **definice jednotného vzhledu zastávkového označků** a informačních vitrín. Rozšíření směrových tabulí i mimo vlastní prostory metra nebo železnice (např. vazba MHD-MHD nebo MHD-železnice při delší nebo neintuitivní přestupní vazbě).

### // Důvod č. 5

## Nejasná koncepce rozvoje městského mobiliáře na zastávkách (chybějící nebo odpudivé přístřešky, lavičky, koše)

Stávající smlouva na mobiliář s JCD končí, není řešena obnova dalších zastávkových přístřešků, resp. doplnění chybějících v rámci Prahy. Zejména v sídlištní zástavbě **často odstrašující vzhled a stav přístřešků**. S tím souvisí i **nedostatek sedacích ploch** nebo **nedostatečný prostor pro informace pro cestující** či nevhodně řešené odpadové hospodářství. Správa různých prvků mobiliáře mnoha subjekty je nekoncepční a neefektivní.



➤ Nekomfortní a vizuálně nevhodný městský mobiliář [Bazovského, Řepy].



➤ Přístřešek zakrývá zastávkový označnick [Jiviny, Řepy].



➤ Zastávka zcela bez přístřešku a městského mobiliáře [Na Strži, Pankrác].

#### → řešení problému:

Stanovení **jednotných pravidel pro městský mobiliář** v rámci Prahy v souladu s Manuálem veřejného prostoru (IPR) jako podklad i pro budoucí smluvní řešení správy a údržby mobiliáře, **stanovení pravidel pro rozmístování prvků mobiliáře na jednotlivé kategorie zastávek**, propojení mobiliáře s prvky elektronického informačního systému, příprava podkladů pro možné **čerpání evropských dotací**.

// Důvod č. 6

### **Roztříštěné kompetence pro vlastnictví, správu a údržbu zastávek a informací (DPP, ROPID, TSK, JCD, ČD, SŽDC, městské části)**

**Kvůli roztříštěnosti kompetencí se déle řeší závady a vše je dražší** (při výměně informací jezdí na jedno místo více firem, cestující a mnohdy ani úředníci samosprávy nevědí, s kým řešit závady, jejich odstranění trvá déle, nezřídka se odpovědnost přehazuje z jednoho subjektu na druhý bez řešení problému, „mrtvé“ finanční prostředky uložené v množství náhradních dílů, **velmi složitá koordinace při modernizaci infrastruktury i při žádostech o evropské dotace**).

#### → řešení problému:

**Jasně rozdělení kompetencí** pro vlastnictví, správu a údržbu jednotlivých komponentů zastávek a přestupních uzlů v rámci Prahy a Středočeského kraje (nástupiště, označnick, elektronické panely, navigační systém, sociální zázemí, přístřešky, další prvky mobiliáře nebo vybavenosti přestupních uzlů).

## **CELKOVÉ SHRUTÍ**

### **Proč je potřeba „Standard zastávek“?**

Neřešené problémy v oblasti přestupních uzlů a zastávek PID odrazují cestující od využívání veřejné dopravy, zejména při nutnosti přestupů, a jsou častým zdrojem jejich nespokojenosti. Praha také zaostává za ostatními světovými metropolemi v rozšíření on-line informací o provozu. Současně se připravuje nová podoba nového společného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje, tedy zastávkový standard bude potřeba stejně aktualizovat.

Chybí stanovení jednotných pravidel napříč všemi druhy dopravy a také jasné vymezení kompetencí mezi jednotlivými složkami města i dopravci.

**Toto vše by mělo být součástí připravovaného Standardu přestupních bodů a zastávek povrchové dopravy PID. Standard připraví půdu pro účelné a efektivní dlouhodobé investice do dopravní infrastruktury včetně možného čerpání evropských dotací.**

**Plnění tohoto standardu pak přinese benefity v podobě atraktivnějších přístupových bodů k veřejné dopravě, vyšší informovanosti on-line, lepšího propojení jednotlivých druhů dopravy, vyšší konkurenceschopnosti vůči IAD a také úspory nákladů díky harmonizaci práce jednotlivých složek města.**