



# 5 DŮVODŮ PROČ HLAVNÍ MĚSTO PRAHA POTŘEBUJE STANDARD ZASTÁVEK PID

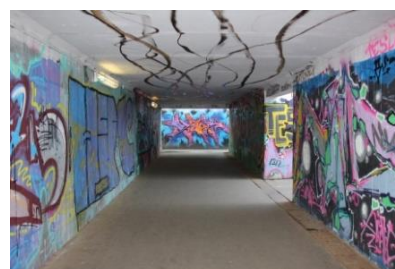
---



# DŮVOD 1

## ODPUDIVÉ A NEKOMFORTNÍ PŘESTUPNÍ UZLY – PŘESTUP JE BARIÉRA

Velké přestupní terminály jsou často terčem **stížností na špínu a pocit nebezpečí či místo koncentrace kriminality**. Při rekonstrukcích těchto staveb se nepostupuje jednotně, **bývá opomíjena snaha o co nejkratší přestupní vzdálenost a pohodlí cestujících při přestupech** (zastřešení, osvětlení, čistota, informovanost o návazných spojích). Stále chybějí lepší návaznosti tramvají a autobusů na páteřní dopravu, zejména na vlaky. Nevyhovující jsou ovšem často i přestupy mezi povrchovou dopravou (tramvaje a autobusy).

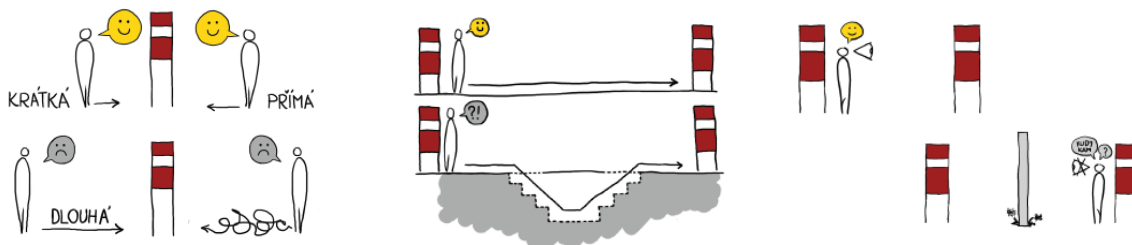


▲ Nevhodně uspořádaný, špinavý a pocitově nekomfortní přestupní uzel s absencí povrchového přístupu k zastávkám [Smichovské nádraží].

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

## CO NA TO STANDARD ZASTÁVEK PID?

Přestupní vazba musí vždy splňovat základní kritéria: **snadný přesun, informace, bezpečnost a komfort**.



▲ Zásady snadného přesunu při přestupu dle Standardu zastávek PID

Cestující musí mít možnost **přestupovat přímou, nejkratší bezbariérovou trasou** bez ztracených spádů i vzdáleností. **Cestující se musí cítit bezpečně** jak fakticky, například při přecházení komunikací, tak pocitově - žádná temná a nepřehledná zákoutí, ale jednoduché, účelné, přehledné prostory s koncentrací lidí a služeb. Informace o návazném spoji, za jak dlouho jede, z jakého nástupiště jede, musí být cestujícímu poskytnuta v logickém sledu.

Standard zastávek PID rovněž definuje vybavenost přestupních bodů i zastávek službami pro cestující i rozsahem informací o provozu Pražské integrované dopravy.

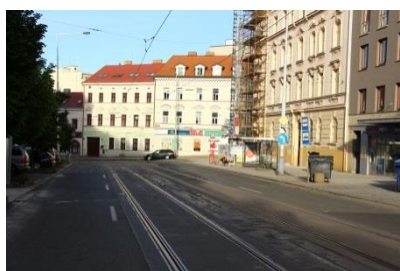


Všechny podrobnosti, jak má vypadat přestupní bod a jak má být vybaven řeší ► **kapitola 05 Přestupní body** Standardu zastávek PID.

# DŮVOD 2

## NEKOMFORTNÍ PŘÍSTUP NA ZASTÁVKU ČI DOKONCE JEHO ABSENCE – NA ZASTÁVKU SE NENÍ JAK DOSTAT

Zastávka je mnohdy 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 zřízení alespoň místa pro přecházení na konci ostrůvku. Cestující často - aby se vůbec dostal na zastávku či ze zastávky – **nachodí desítky či stovky metrů navíc** anebo je nucen „klíčkovat“ mezi jedoucimi auty, aby stihl svůj spoj.



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



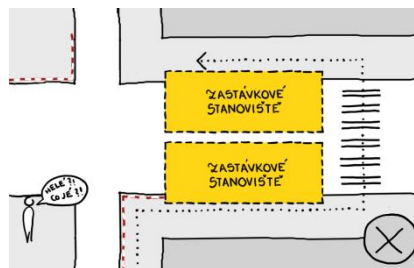
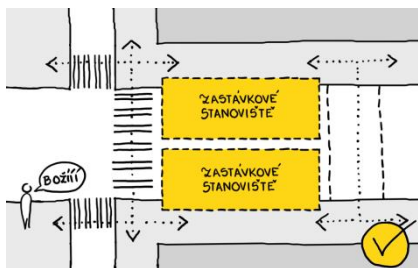
▲ Absence pěší vazby tam, kde by byla logická [Čechova čtvrt].



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

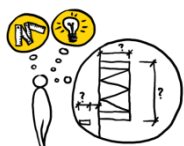
## CO NA TO STANDARD ZASTÁVEK PID?

Přístup na zastávku musí být jednoduchý, příjemný a bezpečný pro všechny skupiny uživatelů veřejné dopravy.



▲ Přístup na zastávku musí být přímý, bez zacházek v obou čelech zastávky a musí logicky navazovat na pěší vazby v území. Užití zábradlí často představuje nevhodné zástupné řešení za neprovedený přístup, a tak vede paradoxně k četným nebezpečným situacím při jeho podlézání a přebíhání silnice.

Vzhledem k tomu, že **většina chodců bude vždy používat nejkratší možnou cestu na zastávku** (i přesto, že nemusí být nejbezpečnější či dokonce „legální“), **je žádoucí zřídit přístup na zastávku v jeho obou čelech** spolu s příslušnými úpravami pro ochranu chodců, což výrazně zvyšuje bezpečnost chodců i provozu na pozemních komunikacích a nepřímo slouží i jako opatření zklidnění dopravy.



Všechna pravidla týkající se zastávek tramvají a autobusů obecně shrnuje ► **kapitola 02 Zastávky tramvají a autobusů** Standardu zastávek PID.

## DŮVOD 3

# PRAHA JE JEDNO Z POSLEDNÍCH „VYSPĚLÝCH“ MĚST BEZ ON-LINE INFORMACÍ PRO CESTUJÍCÍ

**Elektronické 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].



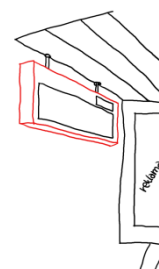
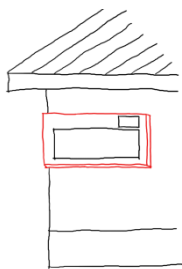
▲ St. Gallen (CH) [Hauptbahnhof].



▲ Praha [Národní třída].

## CO NA TO STANDARD ZASTÁVEK PID?

Standard zastávek PID připravuje půdu pro systematické osazování zastávek a přestupních bodů elektronickými odjezdovými panely a zároveň specifikuje informace, které se na nich mají zobrazovat.



▲ Typická umístění panelu se zobrazovací technologií LED.

Dokument zavádí **kategorizaci zastávek a přestupních bodů a k jednotlivým kategoriím přiřazuje požadované vybavení** a také stanovuje **pravidla pro umístování panelů** na zastávkách. Na vizuální podobu panelu bude vypsaná designérská soutěž.

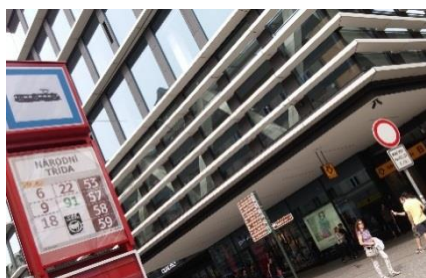


Jaké vybavení by měly mít jednotlivé kategorie zastávek a pravidla umístování mobiliáře popisuje ► **kapitola 06 Vybavení zastávek a přestupních bodů** Standardu zastávek PID.

# DŮVOD 4

## RŮZNORODÝ VZHLED ZASTÁVEK A ABSENCE NAVÁDĚCÍHO SYSTÉMU – NÁHODNÝ CESTUJÍCÍ SE ZTRÁCÍ

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). **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

Denisa Mokřířová Metro.cz 12. května 2015 9:03



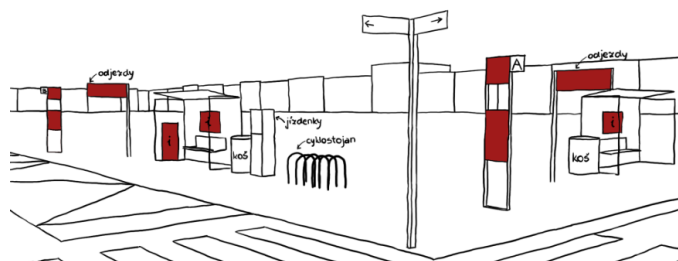
Po výstupu z tramvaje či autobusu v Podbabě lidé nevědí, kudy se dostat na železniční zastávku. Není se čemu divit, stavba, která byla uvedena do provozu v srpnu minulého roku, je zakrytá valem z hlíny. V jejím okolí navíc chybí jakýkoliv orientační systém. Vše by přitom mohly vyřešit obyčejné směrové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



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

## CO NA TO STANDARD ZASTÁVEK PID?

Zastávky veřejné dopravy jsou často východiskem velkého množství pěších cest po městě, všechny orientační a navigační prvky v rámci přestupních bodů by proto měly být součástí celoměstského informačního systému.



▲ Vybavení přestupního bodu nebo zastávky kategorie C.

Dokument zavádí **jednotné označování jednotlivých zastávkových stanišť** a stanovuje **pravidla pro umístění prvků informačních a navigačních prvků** v okolí zastávek.

Na Standard zastávek PID naváže soutěž „Jednotný informační systém hl. m. Prahy“ na podobu informačních a navigačních prvků v Praze a PID.

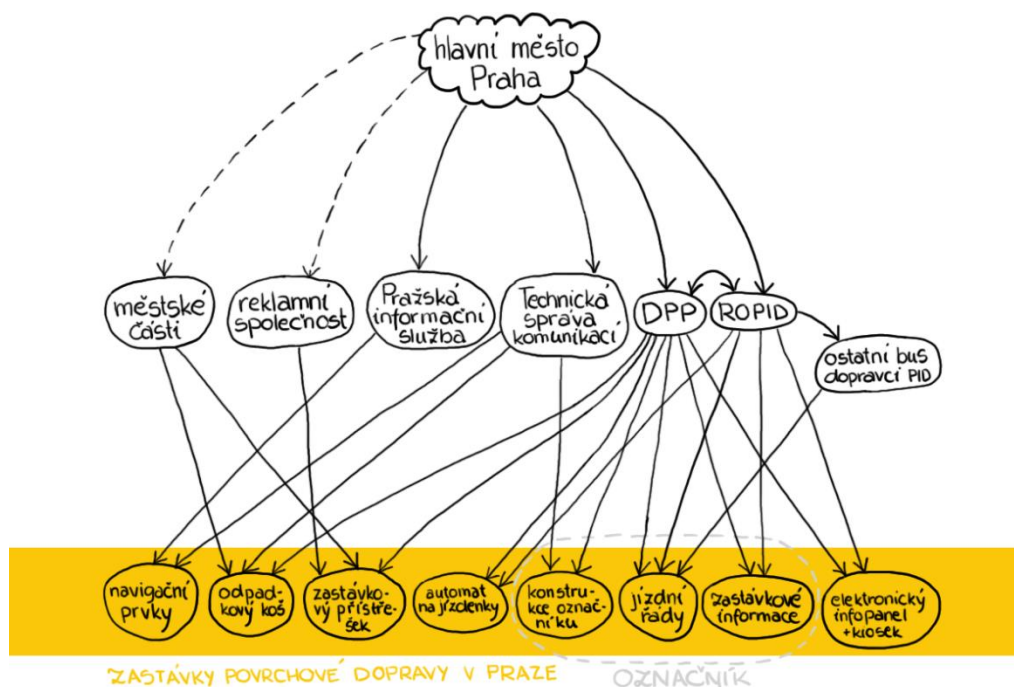


Jaké vybavení by měly mít jednotlivé kategorie zastávek a pravidla umístění mobiliáře popisuje ► **kapitola 06 Vybavení zastávek a přestupních bodů** Standardu zastávek PID.

# DŮVOD 5

## ROZTŘÍŠTĚNÉ KOMPETENCE PRO VLASTNICTVÍ, SPRÁVU A ÚDRŽBU ZASTÁVEK A INFORMACÍ (DPP, ROPID, TSK, JCD, ČD, SŽDC, MĚSTSKÉ ČÁSTI)

**Kvůli rozříšitelnosti 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, nezřídkou 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**).



▲ Schéma kompetencí a správy jednotlivých prvků infrastruktury veřejné dopravy v Praze.

## CO NA TO STANDARD ZASTÁVEK PID?

Dokument stav v oblasti majetku a správy zastávek a přestupních bodů analyzuje a nabízí dvě základní řešení optimalizace tohoto stavu.



► **Kapitola 07 Majetkoprávní řešení zastávek a přestupních bodů**  
Standardu zastávek PID

[www.standardzastavek.pid.cz](http://www.standardzastavek.pid.cz)

Standard zastávek PID byl schválen Radou hlavního města Prahy na základě  
Usnesení č. 2296 ze dne 19.9.2017.

