

Přístřešky a zastřešení nástupišť hromadné dopravy v Praze

Shelters and Public Transportation Platform Roofing in Prague

František Brynda

Abstract:

Public transportation is a common and essential part of all modern cities. What motivates passengers to use public transportation is not just the cost but mostly its simplicity, speed, attractiveness and comfort. Apart from the level of provided service (vehicle stock, connection frequency and capacity, fare system etc.) it is equally important to build and restore a proper infrastructure. Besides "linear" infrastructure, such as metro tunnels, tram tracks, reserved bus lanes etc., the stops and their equipment are basic elements of the system followed by interchange hubs, big transport hubs, metro stations and train stations.

It is the surroundings of stops or transport hubs that is one of the most frequented places in public space. Each stop should be equipped according to transportation system requirements. The fundamental facilities are always the same – shelters or different forms of platform roofing which should provide comfort for passengers. The article deals with different types of shelters and roofing of the public transportation platforms in Prague and compares them to selected examples from other cities in the Czech Republic or foreign countries. It concerns standardized bus or tram shelters in different variations, platform roofing of bus terminals in the vicinity of metro stations and roofing of important transport hubs in the city centre.

Keywords:

Bus shelter; public transportation roofing; platform; bus stop; tram stop; interchange hub

BRYNDA, František (2020). Přístřešky a zastřešení nástupišť hromadné dopravy v Praze. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 120–139. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.
Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Veřejná doprava je běžnou a nepostradatelnou součástí všech moderních měst. To, co cestující motivuje k použití veřejné dopravy, nejsou zdaleka jenom finance, ale především její jednoduchost, rychlost, atraktivita a pohodlnost. Vedle úrovně poskytované služby (vozidlový park, frekvence a kapacita spojů, tarifní systém apod.) je neméně důležité budování a obnova potřebné infrastruktury. Kromě „lineárních“ infrastrukturních staveb, jako jsou tratě a tunely metra, tramvajové tratě, vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy atd., je jedním ze základních prvků samotná zastávka a její vybavení. Následují malé přestupní body, velké přestupní uzly, stanice metra nebo železniční nádraží.

Důležitá je také úloha dopravy ve veřejném prostoru. V blízkosti zastávek se díky větší koncentraci obyvatel daří drobným podnikatelům a tato místa se tak stávají přirozenými lokálními centry. Okolí zastávek nebo přestupních bodů je jedním z nejméně frekventovaných míst ve veřejném prostoru. Každá zastávka by měla mít vybavení, které je definováno požadavky konkrétního dopravního systému. Jedná se například o zastávkový označnický systém, plochy pro informování cestujících (nástěnky, vitríny, prostor pro umístění jízdních řádů, mapy apod.), odpadkový koš, elektronický informační systém a jednotný mobiliář. Jedním ze základních vybavení je však přístřešek nebo jiná forma zastřešení prostoru pro cestující.

Ve většině měst jsou nejčastěji používány unifikované zastávkové přístřešky. Jde o jednoduchou konstrukci, která je mnohdy používána bez větších rozdílů hned v několika městech. Různé varianty se mohou lišit drobnými odchylkami danými například výrobní sérií. V lepších případech se zvolen modulární systém, který umožňuje prodloužit nebo naopak zkrátit délku přístřešku dle konkrétní zastávky. Pokud to daný typ neumožňuje, je nutné umístit i několik stejných přístřešků vedle sebe. Dalším možným řešením je zastřešení celého nástupiště případně celého přestupního uzlu. V zahraničí běžná věc se v Praze, potažmo v České republice, příliš nepoužívá. Zejména v Praze se zastřešená nástupiště vyskytují až na výjimky jen u stanic metra v prostoru dopravních terminálů. Významné přestupní uzly v centru Prahy jsou buď zcela bez zastřešení nebo jsou vybaveny pouze základními variantami unifikovaných přístřešků.



obr. 1 – Zastřešení nástupní zastávky v tramvajové smyčce u stanice metra Radlická (Zdroj: autor)

2 Terminologie

Zastávkovým stanovištěm se rozumí předepsaným způsobem označený prostor v rámci zastávky, kde fyzicky zastavuje vozidlo veřejné dopravy (tramvaj, autobus či trolejbus) obsluhující zastávku, tedy dle ČSN 73 6425-2 příjezdové nebo odjezdové stání. Nácestná zastávka standardně zahrnuje dvě zastávková stanoviště – pro každý směr jedno. Na jednom nástupišti může být umístěno jedno nebo více zastávkových stanovišť.

Význam termínu zastávka je odlišný od významu uvedeném v ČSN 73 6425-1/2, termín zastávkové stanoviště tato technická norma vůbec neuvádí. Cílem volby tohoto názvosloví je zajištění srozumitelnosti a přehlednosti zejména v pasážích popisujících varianty vzájemného umístění zastávkových stanovišť, případně v souvislosti s popisem řešení přestupních bodů. (Standard zastávek PID, 2017)

3 Situace v Praze

V současné době se v Praze ve většině případů používají unifikované přístřešky, které vlastní a spravuje reklamní agentura. Vyskytuje se zde několik typů podobných přístřešků, které se liší především řešením konstrukce střešky (obloukové zastřešení, vodorovné panely, skloněná skleněná rovina apod.). U jednoho zastávkového stanoviště bývají v případě potřeby umístěny i dva zastávkové přístřešky (typicky tramvajové zastávky v centru města), v mnoha případech však toto řešení kapacitně nedostačuje. V autobusové dopravě jsou používány stejné přístřešky. Můžeme se setkat také s atypickými řešeními, která vzešla buď od městských částí, nebo od jiných reklamních společností či firem.

Zejména v okrajových částech města se lze setkat se staršími variantami přístřešků, u kterých je nezřídka zanedbávána údržba. Většinou to jsou ocelové přístřešky s bočnicemi a zadní stěnou z plechu či v lepším případě z drátoskla.

3.1 Historie přístřešků v Praze

V městské dopravě se dříve používaly čekárny společné pro více zastávkových stanovišť. Často to byly zděné nebo dřevěné stavby, které poskytovaly cestujícím úkryt před nepříznivými povětrnostními podmínkami. Dále se v prostoru čekárny nacházely například vitríny s jízdními řády, telefonní automat, dopravní kancelář nebo zařízení technické infrastruktury související s provozem elektrických drah (přepínací stanice primární elektrické sítě, zapínací stanice veřejného osvětlení aj.) (Fojtík, 2010)



obr. 2 – Čekárna na Josefském náměstí, postavená v roce 1900. V roce 1926 byla přestěhována na Čechovo náměstí ve Vršovicích, kde sloužila ještě několik desítek let. (Zdroj: FOJTÍK, Pavel. Tramvaje a tramvajové tratě: historické centrum a Holešovice.)

3.2 Požadavky na přístřešky

Obecné požadavky na přístřešky řeší ČSN 73 6425-1. Ta se zabývá zejména technickými parametry (výška zastřešení, odstupové vzdálenosti, průchozí šířky, zásady pro umístění a další).

Požadavky na přístřešky v hl. m. Praze definují Manuál tvorby veřejných prostranství a Standard zastávek PID. Účelem přístřešků zastávek veřejné dopravy je zajistit pohodlí pro čekající cestující a jejich ochrana před nepříznivým počasím. (Melková, 2014)

Požadavek na umístování reklamy by měl být podřízen hlavní funkci přístřešku. Z přístřešku by měl být primárně dobrý výhled na přijíždějící vozidlo veřejné dopravy, při volbě bočnic je tedy vhodné upřednostnit transparentní typ. Na opačné straně, kde nebude bránit ve výhledu, lze umístit citylight s reklamou. (Melková, 2014). To ostatně potvrzuje i norma, která říká, že stěny přístřešku nesmí bránit výhledu cestujících na přijíždějící vozidla a rozhledu řidičů na přechody pro chodce. (ČSN 73 6425-1, článek 5.6.2.3)

Při rozhodnutí o umístění přístřešku je zapotřebí nejprve vyhodnotit bezprostřední okolí zastávky, pakliže přilehlé budovy tvoří přirozenou ochranu jako například podloubí, pasáže, markýza, je vhodné je využít a přístřešek před ně neumístit. Obdobně při architektonickém návrhu veřejného prostranství je možné neumístit unifikovaný přístřešek, ale přizpůsobit jeho návrh charakteru místa (Melková, 2014). Na frekventovaných zastávkách je možné použít specifické nebo alternativní typy přístřešků.



obr. 3 (vlevo) – Přístřešek bez bočnic na nástupním ostrůvku. (Zdroj: autor)

obr. 4 (vpravo) – Na frekventovaných zastávkách je možné použít specifické nebo alternativní typy přístřešků (Mnichov, Westfriedhof) (Zdroj: Autor)

Standard zastávek PID přímo říká, že standardní přístřešek musí být prosklený, osvětlený, snadno udržovatelný, esteticky a barevně sladěný s ostatním mobiliářem a odolný proti vandalismu. Součástí přístřešku nesmí být odpadkový koš, naopak však musí přístřešek umožňovat instalaci dalších prvků, jako například laviček, informačních vitrín, elektronických panelů, jízdenkového automatu či informačního kiosku. (Standard zastávek PID, 2017)

3.2.1 Umístění přístřešku

Při splnění požadavků daných normou je zásadní také umístění ve vztahu k zastávkovému stanovišti a orientace vzhledem k příjezdu vozidla. Zejména u tramvajových zastávek, kde je úzký nástupní ostrůvek, bývají přístřešky často umístovány na chodník. To sice norma povoluje, ale vždy je nutné zvážit, nakolik je toto řešení vhodné. Není problematické, pokud není na komunikaci příliš velký provoz. Během rekonstrukce tramvajové trati však bývá na ostrůvek doplněno zábradlí a pokud je přístřešek ponechán na stejném místě, je od zastávky dokonale oddělen. Ve stísněných poměrech lze použít přístřešky bez bočnic nebo se zkrácenými bočnicemi, které lze osadit i na úzký ostrůvek.

4 Stav zastřešení nástupišť a zastávkových přístřešků v Praze

V Praze je celkem 267 tramvajových zastávek, 1 197 autobusových zastávek a 61 stanic metra (počty dle názvů). Počet zastávkových stanovišť je celkem 3 770 (z toho je 67 stanovišť sdružených pro tramvaje a autobusy). (TSK, 2019)

Následující data využívají především údaje z přepravních průzkumů prováděných organizací ROPID a Dopravním podnikem hl. m. Prahy v letech 2015–2019. Údaje o přístřešcích a zastřešení byly doplněny až následně průzkumem autora. Seznamy nejvytíženějších zastávkových stanovišť a přestupních uzlů byly upraveny tak, aby je nezakreslovaly zastávky, které slouží pouze pro výstup nebo pouze pro noční dopravu (noční doprava v datech není zohledněna).

4.1 Tramvajové zastávky

Na tramvajových zastávkách převládají unifikované přístřešky. Na frekventovanějších zastávkách jsou používány stejné typy, jako na okrajích města. Pokud je potřeba zvýšit kapacitu, jsou u jedné nástupní hrany umístěny přístřešky dva, z nichž ten druhý bývá zpravidla v pozici, kde zastavuje druhá tramvajová souprava, nebo je použita prodloužená verze přístřešku.

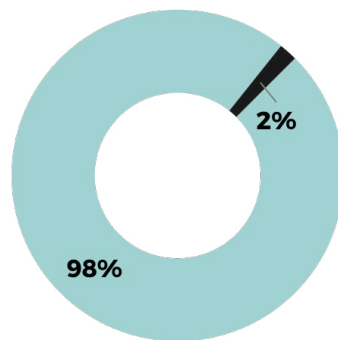


obr. 5 – Prodloužený přístřešek v zastávce Kobylisy (Zdroj: Autor)

Situace není lepší ani v okolí stanic metra, kde bývá velká frekvence cestujících, kteří přestupují z metra na tramvaje a obráceně. I přesto, že zastřešení nástupišť autobusových zastávek u stanic metra je již delší dobu standardem, u tramvajové dopravy je situace odlišná. Pouze u dvou z 34 stanic metra (stanice, kde je možné přestoupit na tramvajovou dopravu) jsou nástupiště na tramvajových zastávkách zastřešena.

4.1.1 Zastřešení nástupišť tramvajových zastávek

Tři tramvajové smyčky jsou vybaveny zastřešením nástupišť již z doby jejich výstavby. Jednou z nich je smyčka Starý Hloubětín, kde jsou zastřešeny dvě nástupní zastávky (každá v délce jedné soupravy). Ve smyčce Nádraží Braník je zastřešena pouze jedna nástupní zastávka v obratišti (v celé délce). Původně byla zastřešena obě odjezdová nástupiště.

Zastřešení nástupišť:
zastávky TRAM

■ Počet zastávkových stanovišť TRAM celkem: 601

■ Zastřešená stanoviště TRAM: 11

graf 1 – Zastřešení samostatných stanovišť – TRAM (vlastní zpracování)

Při výstavbě tramvajové tratě na barrandovské sídliště v roce 2003 byla všechna nástupiště vybavena atypickými přístřešky. 3 z 6 zastávek dokonce mají zastřešena nástupiště v celé své délce (konečná zastávka Sídliště Barrandov pouze ve směru do centra).



obr. 6 – Zastřešená nástupní zastávka Sídliště Barrandov
(Zdroj: nasregion.cz)

Zastávka	Číslo stanoviště	Směr	Obrat	Počet přístřešků	Zastřešení
1. I. P. Pavlova	2 (B)	Bruselská, Nám.Míru	30 367	2	–
2. I. P. Pavlova	1 (A)	Štěpánská	26 882	2	–
3. Anděl	2 (B)	Bertramka	23 801	2	–
4. Anděl	1 (A)	Zborovská, Arbesovo nám., (od Bertramky)	23 291	1	–
5. Hradčanská	2 (B)	Vítězné nám., Pražný most	23 208	2	–
6. Hradčanská	1 (A)	Sparta, Chotkovy sady	20 976	2	–
7. Národní třída	2 (B)	Národní divadlo	19 049	–	Přesah střechy přilehlé budovy
8. Anděl	4 (D)	Na Knížecí	19 010	1	–
9. Václavské náměstí	2 (B)	Jindřišská	18 534	0	–
10. Karlovo náměstí	1 (A)	Novom. radnice, Štěpánská (od Moráně)	18 414	2	–
11. Václavské náměstí	1 (A)	Vodičkova	18 381	–	Loubí přilehlé budovy
12. Národní třída	1	Lazarská, Karlovo nám.	18 172	1	–
13. Anděl	3 (C)	Zborovská, Arbes. nám. (od Na Knížecí)	17 378	1	–
14. Náměstí Míru	2 (B)	Jana Masaryka, Šumavská	16 831	3	–
15. Palmovka	1 (A)	Invalidovna, Krejčířka	16 519	2	–
16. Karlovo náměstí	2 (B)	Moráň, Štěpánská (od Lazarské)	16 202	1	–
17. Masarykovo nádraží	3 (C)	Jindřišská, Hlavní nádraží	15 578	–	Markýza nádražní budovy
18. Masarykovo nádraží	4 (D)	Bílá labuť, Nám.Republiky	15 124	2	–
19. Palmovka	2 (B)	Balaběnka	14 547	1	–
20. Moráň	4 (D)	Palackého nám., Botan. zahrada	14 371	1	–
21. Karlovo náměstí	3 (C)	Moráň, Novom. Radnice (od Štěpánské)	14 333	0	–
22. Malostranská	2 (B)	Chotkovy sady, Čechův most, Královský letohrádek	14 222	1	–
23. Malostranská	1 (A)	Malostranské nám., Staroměstská	13 379	1	–
24. Vltavská	1 (A)	Strossmayerovo nám. (od Pražské tržnice)	13 052	–	Celá délka nástupiště
25. Jindřišská	2 (B)	Hlavní nádr., Masarykovo nádr.	12 687	1	–
26. Vltavská	2 (B)	Pražská tržnice	12 329	–	Celá délka nástupiště
27. Flora	2 (B)	Olšanské hřbitovy	12 153	1	–
28. Hlavní nádraží	2 (B)	Husinecká	11 948	2	–
29. Flora	1 (A)	Orionka, Olšanské nám., Radhošská	11 868	1	–
30. Náměstí Míru	1 (A)	I.P.Pavlova, Bruselská	11 725	3	–
31. Náměstí Republiky	1 (A)	Masarykovo nádr., Bílá labuť	11 668	2	–
32. Letenské náměstí	2 (B)	Korunovační	11 451	1	–
33. Strossmayerovo náměstí	4 (D)	Kamenická, Veletržní palác, Vltavská (od nábreží)	11 439	1	–
34. Náměstí Republiky	2 (B)	Dlouhá třída	11 321	1	–
35. Jindřišská	1 (A)	Václavské náměstí	10 943	2	–
36. Smíchovské nádraží	2 (B)	ČSAD Smíchov	10 773	1	–
37. Novoměstská radnice	13 (M)	Lazarská, Myslíkova (od Karlova nám.)	10 470	1	–
38. Smíchovské nádraží	1 (A)	Plzeňka	10 418	–	částečně (rozšířené zastřešení vstupu do metra)
39. Hlavní nádraží	1 (A)	Masarykovo nádr., Jindřišská	10 382	0	–
40. Husinecká	2 (B)	Lipanská	10 187	1	–
41. Národní divadlo	2 (B)	Národní divadlo, Újezd	10 167	0	–

Zastávka	Číslo stanoviště	Směr	Obrat	Počet přístřešků	Zastřešení
42. Florenc	1 (A)	Těšnov, Bílá labuť	10 143	2	–
43. Vítězné náměstí	4 (D)	Lotyšská, Dejvická	10 047	2	–
44. Palackého náměstí (nábreží)	7 (G)	Zborovská, Jiráskovo nám., Palackého nám.	9 947	1	–
45. Malostranské náměstí	2 (B)	Staroměstská, Právnická fakulta, Malostranská	9 932	0	–
46. Florenc	2 (B)	Karlínské náměstí	9 796	2	–
47. Letenské náměstí	1 (A)	Kamenická	9 778	1	–
48. Vítězné náměstí	3 (C)	Prašný most, Hradčanská	9 737	1	–
49. Strossmayerovo náměstí	1 (A)	Vltavská, Nábř. Kpt. Jaroše, Veletržní palác (od Letné)	9 606	1	–
50. Vodčková	1 (A)	Lazarská	9 597	1	–
51. Palmovka	4 (D)	Stejskalova	9 450	1	–
52. Kobylisy	2 (B)	Střelničná, Březiněveská	9 235	1	–
53. Husinecká	1 (A)	Hlavní nádraží	9 200	0	–
54. Národní divadlo	1 (A)	Národní třída	9 177	0	–
55. Malostranské nám.	1 (A)	Hellichova	9 168	0	–
56. Lazarská	1 (A)	Karlovo nám., Národní třída, Myslíkova	9 159	1	–
57. Lipanská	2 (B)	Olšanské náměstí	8 861	0	–
58. Biskupcova	2 (B)	Ohrada, Krejčířek	8 816	1	–
59. Štěpánská	2 (B)	I.P.Pavlova	8 628	1	–
60. Kobylisy	1 (A)	Ke Stírce	8 604	2	–
61. Slavia	1 (A)	Koh-i-noor	8 537	2	–

tab. 1 – Zastávková stanoviště TRAM v Praze
(vlastní zpracování, zdroj dat: Přepravní průzkumy ROPID)

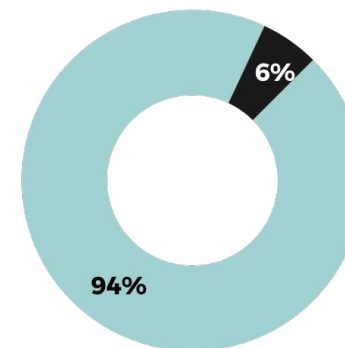
Tabulka 1 zobrazuje zastávková stanoviště tramvajových zastávek, kde je průměrný obrat cestujících větší než 500 za hodinu, tj. při délce průzkumu 17 hod. (6–23 hod.) denní obrat cestujících větší než 8 500. Takových zastávkových stanovišť je v Praze 61. Z tabulky je patrné, že nejvytíženější zastávková stanoviště mají pouze unifikované přístřešky (někde jich bývá u jednoho stanoviště i více), komfortní zastřešené celé nástupní hrany má však pouze zastávka Vltavská, která je až na pomyslné 24. a 26. příčce.

4.1.2 Zastřešení nástupišť tramvajových zastávek v blízkosti metra či železnice

Pouze u dvou stanic metra jsou nástupiště tramvajových zastávek zastřešené. Jedná se o již zmíněnou stanic Vltavská, kde jsou zastřešena 2 zastávková stanoviště před vestibulem metra. Druhou je stanice Radlická, kde je zastřešena pouze nástupní hrana. Oproti stanici Vltavská, kde zastřešení pochází z doby výstavby stanice, bylo v obratišti Radlická zastřešení dobudováno dodatečně při prodloužení tramvajové tratě ke stanici metra v roce 2008.

V Praze se nenachází žádné nádraží, u kterého by bylo zastřešené nástupiště tramvajové zastávky. Jedinou výjimkou je stanice Praha-Braník, kde je zastřešení realizováno v tramvajovém obratišti Nádraží Braník, a zastávka Vltavská (u stanice Praha-Bubny Vltavská) – oba případy zmíněny výše.

Zastřešení nástupišť: přestupní uzly TRAM u metra



■ Počet zastávek TRAM u metra: 34
■ Počet zastřešených zastávek TRAM (alespoň jedno stanoviště): 2

graf 2 – Zastřešení přestupních uzlů u metra – TRAM (vlastní zpracování)

4.1.3 Významné přestupní uzly s tramvajovou dopravou

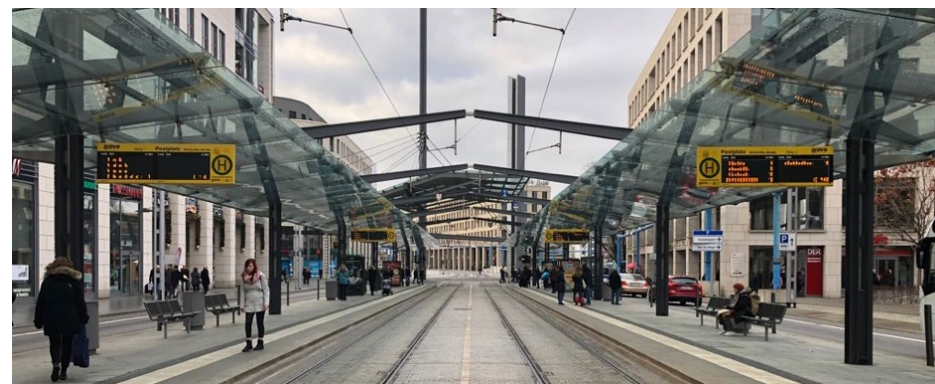
V centru Prahy se nachází hned 4 přestupní uzly (tramvajové zastávky), kde denní obrat (tj. výstup a nástup) přesahuje 50 000 cestujících za den. Ani jeden z nich však nemá zastřešená nástupiště a cestující si tak musí vystačit pouze s malými přístřešky. Jde o uzly Anděl, Karlovo náměstí (včetně zastávek Moráň a Novoměstská radnice), I. P. Pavlova a Palmovka.

Uzel	Přestup na	Obrat cestujících	Počet stanovišť	Počet přístřešků	Zastřešení
1. Anděl	Metro B	83 480	4	5	–
2. Karlovo nám. (+ Moráň + Novoměstská radnice)	Metro B	73 790	5	5	–
3. I. P. Pavlova	Metro C	65 552	4	4	–
4. Palmovka	Metro B	54 688	7	6	–
5. Karlovo náměstí	Metro B	48 949	3	3	–
6. Hradčanská	Metro A + vlak	44 184	2	4	–
7. Národní třída	Metro B	37 221	2	1	1 stanoviště (přesah budovy)
8. Václavské náměstí	Metro A	36 915	2	0	1 stanoviště (loubí)
9. Strossmayerovo náměstí		32 952	4	3	–
10. Palackého nám. (náměstí + nábřeží)	Metro B	31 324	4	4	–
11. Masarykovo nádraží	Metro B + vlak	30 702	2	1	1 stanoviště (markýza nádražní budovy)
12. Náměstí Míru	Metro A	28 556	2	6	–
13. Malostranská	Metro A	27 601	4	2	–
14. Národní divadlo		26 395	4	1	–
15. Vltavská	Metro C + vlak	25 381	4	–	Celá nástupiště u metra
16. Flora	Metro A	24 021	2	2	–
17. Jindřišská		23 630	2	3	–
18. Náměstí Republiky	Metro B	22 989	2	3	–
19. Hlavní nádraží	Metro C + vlak	22 330	2	2	–
20. Letenské náměstí		21 229	2	2	–
21. Smíchovské nádraží	Metro B + vlak	21 191	4	1	1 stanoviště částečně (rozšířené zastřešení vstupu do metra)
22. Želivského	Metro A	20 599	6	4	–
23. Florenc	Metro B a C	19 939	2	4	–
24. Vítězné náměstí	Metro A	19 784	2	3	–
25. Husinecká		19 387	2	1	–
26. Malostranské náměstí		19 100	2	0	–
27. Vodičkova		18 020	2	2	–
28. Kobylisy	Metro C	17 839	2	3	–
29. Palackého nám. (nábřeží)	Metro B	17 810	2	3	–
30. Biskupcova		17 077	2	2	–
31. Lazarská		17 005	2	2	–

tab. 2 – Přestupní uzly TRAM v Praze (vlastní zpracování)

Tabulka 2 zobrazuje tramvajové zastávky (přestupní uzly), kde je průměrný obrat cestujících větší než 1 000 za hodinu, tj. při délce průzkumu 17 hod. (6–23 hod.) denní obrat cestujících větší než 17 000. Sledován byl počet stanovišť v rámci přestupního uzlu, počet přístřešků a typ zastřešení nástupišť. V Praze je hned 31 tramvajových zastávek s takovým obratem. Jedná se zejména o zastávky, kde je možný přestup na metro či na vlak. Pouze 5 z 31 zastávek má alespoň nějakou formu kapacitnějšího zastřešení nástupišť.

V zahraničí je zcela běžné, že takto významné uzly mají vlastní konstrukci zastřešení. Ta může být zajímavě architektonicky řešena. Jedním z těchto příkladů může být Postplatz v Drážďanech, kde jsou zastřešeny 4 nástupiště tramvajových zastávek ve dvou ulicích.



obr. 7 – Konstrukce zastřešení umožňuje přestup „suchou nohou“ mezi zastávkovými stanovišti ve dvou ulicích (zastávka Postplatz, Drážďany) (Zdroj: Autor)

4.2 Autobusové zastávky

V autobusové dopravě je v Praze podobná situace jako v dopravě tramvajové. Téměř každá autobusová zastávka je vybavena unifikovaným přístřeškem. Dle Standardu zastávek je nutné vybavit přístřeškem všechny zastávky kromě zastávek kategorie E (zastávky s malými obraty cestujících), což jsou zastávky malého významu typicky na okrajích měst či větších obcích, zastávky v malých obcích a zastávky v extravilánu. Výjimku tvoří pouze zastávky sloužící převážně pro výstup, kde přístřešek být nemusí. (Standard zastávek PID, 2017)

4.2.1 Zastřešení nástupišť autobusových zastávek

Samostatnou konstrukci zastřešení autobusové zastávky (kromě přístřešků) bychom v Praze našli spíše ojediněle. Často ale bývá využíván krytý vyčkávací prostor, který je součástí blízké budovy. Zastávky v samostatných autobusových obřadních zastávkách bývají zastřešené jen zřídka kdy.



obr. 8 – Unifikovaný přístřešek na zastávce Albertov (Zdroj: autor)

Zastávka	Číslo stanoviště	Směr	Obrat	Počet přístřešků	Zastřešení
1. Kačerov	3 (C)	Nem. Krč, Novodvorská	11 901	–	Celá délka nástupiště
2. Kobylisy	3 (C)	nástupní / Odra, Čimice	11 231	1*	Velkokapacitní přístřešek
3. Vysočanská	6 (F)	Nádraží Libeň	10 307	–	Pouze přední polovina délky nástupiště
4. Kačerov	2 (B)	Nem. Krč, Nové dvory	10 299	–	Celá délka nástupiště
5. Dejvická	6 (F)	nástupní / Suchdol	9 878	1	–
6. Černý Most	1 (V1)	výstupní / Horní Počernice	9 850	–	Celá délka nástupiště
7. Opatov	6 (F)	Litochleb. nám., Bachova	9 732	–	Celá délka nástupiště
8. Kačerov	4 (D)	Pod Dálnicí, V Zápolí	9 501	–	Celá délka nástupiště
9. Opatov	2 (B)	U Dálnice, Ke Kateřin., Šeberov	9 184	–	Celá délka nástupiště
10. Nádraží Veleslavín	11 (2)	nást. / Div. Šárka, Letiště	9 152	–	Celá délka nástupiště
11. Budějovická	3 (C)	Brumlovka, Polikliniky Budějovická, Lísek	9 121	1	–
12. Nemocnice Motol	1 (A)	Vypich	8 869	0	–
13. Háje	5 (E)	nástupní / Horčičkova	8 786	1	–
14. Nemocnice Motol	2 (B)	Motol	8 638	1	–
15. Kobylisy	4 (D)	nást. / Sídl. Kobylisy, Dunajecská	8 594	1	–
16. Háje	3 (C)	nástupní / Modrá škola, Horčičkova, Miličov	8 399	–	Celá délka nástupiště
17. Letňany	3 (C)	Letňanská, Čakovická	8 390	–	Celá délka nástupiště
18. Florenc	4 (D)	Pernerova	7 958	1	–
19. Smíchovské nádraží	10 (F)	nástupní / Lihovar, Přistaviště	7 383	–	Celá délka nástupiště
20. Kobylisy	8 (H)	Ládví	7 358	–	Loubí objektu metra
21. Zeměděl. univerzita	4 (D)	Kamýcká	7 095	1	–
22. Zeměděl. univerzita	2 (B)	Internacionální (Suchdol)	7 073	1	–

tab. 3 – Zastávková stanoviště BUS v Praze (vlastní zpracování)

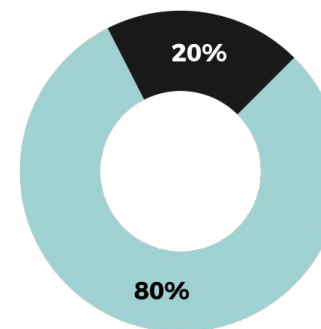
Tabulka 3 zobrazuje zastávková stanoviště autobusových zastávek, kde je průměrný obrat cestujících větší než 500 za hodinu, tj. při délce průzkumu 14 hod. (6–20 hod.) denní obrat cestujících větší než 7 000. Takových zastávkových stanovišť je v Praze 22. Oproti tramvajové dopravě je vidět patrné zlepšení v zastřešení nástupišť. Ještě příznivěji působí tabulka 4, kde jsou zastávky seskupeny po uzlech, ale data jsou tudíž mírně zkreslená. Například zastávka Dejvická (stanoviště F) je v autobusové dopravě šestou nejvytíženější, ale cestující mají k dispozici pouze jeden malý přístřešek (druhá nejvytíženější – Kobylisy – má alespoň prodloužený přístřešek v délce 4 klasických přístřešků). Nejhůře se na tom dle dat z tabulky zdá být zastávka Nemocnice Motol ve směru k Vypichu, kde není ani přístřešek ani žádná jiná forma zastřešení.

4.2.2 Zastřešení nástupišť autobusových zastávek v blízkosti metra či železnice

Oproti tramvajové dopravě je u autobusové dopravy situace v okolí stanic metra příznivější. Alespoň nejvytíženější zastávky jsou vybaveny zastřešením, které vzniklo většinou již s výstavbou stanic metra. Z 61 stanic metra je u 52 z nich možné přestoupit na autobusy a u 13 je alespoň jedno z nástupišť pro autobusy zastřešeno.

Na některých místech bývá využívána kombinace zastřešení nejvytíženějších nástupišť a přístřešků u „vedlejších“ stanovišť. Ne vždy je to však zvoleno vhodně. Přístřešky také suplují zastřešení tam, kde je zastřešena pouze část nástupní hrany (např. zastávka Vysočanská směr Prosek).

Zastřešení nástupišť: přestupní uzly BUS u metra



■ Počet zastávek BUS u metra: 52

■ Počet zastřešených zastávek BUS (alespoň jedno stanoviště): 13

graf 3 – Zastřešení přestupních uzlů u metra – BUS (vlastní zpracování)

Uzel	Přestup na	Obrat cestujících	Počet stanovišť	Počet přístřešků	Zastřešení
1. Kačerov	Metro C + vlak	49 857	5	–	Všechna stanoviště v celé délce
2. Kobylisy	Metro C	49 237	8	3	2 stanoviště (loubí objektu metra)
3. Smíchovské nádraží	Metro B + vlak	47 967	9	0	5 stanovišť zastřešeno v celé délce, 1 stanoviště (přesah střechy výpravní budovy)
4. Budějovická (+ Polikl. Budějovická)	Metro C	36 684	11	4	3 stanoviště (loubí administrativní budovy)
5. Dejvická	Metro A	32 471	7	5	1 stanoviště zastřešeno
6. Černý Most	Metro B	29 748	20	2	15 stanovišť zastřešeno v celé délce, 3 stanoviště (loubí objektu metra)
7. Háje	Metro C	29 077	5	1	2 stanoviště zastřešena v celé délce
8. Opatov	Metro C	28 603	7	–	Všechna stanoviště v celé délce
9. Vysočanská	Metro B + vlak	27 301	4	1	Zhruba polovina délek nástupních hran
10. Letňany	Metro C	27 038	13	–	Všechna stanoviště v celé délce
11. Želivského	Metro A	25 509	9	2	4 stanoviště zastřešena v celé délce
12. Skalka	Metro A	23 205	7	1	5 stanovišť zastřešeno v celé délce
13. Na Knížecí	Metro B	21 531	13	3	7 stanovišť zastřešeno v celé délce
14. Nemocnice Krč	–	19 425	8	7	–
15. Zličín	Metro B	18 953	10	11	1 stanoviště v celé délce
16. Ládví	Metro C	18 450	4	3	–
17. Nádraží Veleslavín	Metro A + vlak	18 183	6	2	2 stanoviště zastřešena v celé délce
18. Nemocnice Motol	Metro A	17 507	2	1	–
19. Florenc	Metro B a C	16 633	6	2	–
20. Prosek	Metro C	16 361	6	5	–
21. Zemědělská univerzita	–	15 036	3	3	–

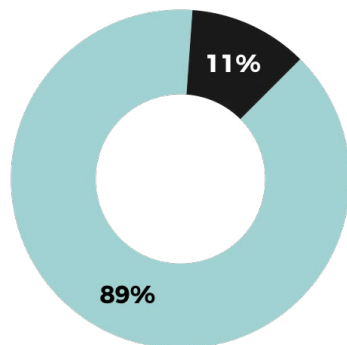
tab. 4 – Přestupní uzly BUS v Praze (vlastní zpracování)

Tabulka 4 zobrazuje autobusové zastávky (přestupní uzly), kde je průměrný obrat cestujících větší než 1 000 za hodinu, tj. při délce průzkumu 14 hod. (6–20 hod.) denní obrat cestujících větší než 14 000. Oproti tramvajové dopravě je opět vidět lepší stav, z 21 nejvytíženějších autobusových zastávek jich 15 má alespoň jedno nástupiště zastřešené nebo poskytuje cestujícím jiný úkryt před nepříznivými podmínkami. Opět se jedná zejména o zastávky, kde lze přestoupit na metro či na vlak.

Různý přístup lze vidět u výstavby nových stanic metra. Pokud porovnáme dva naposled zprovozněné úseky metra (IV.C.2 Ládví – Letňany a V.A Dejvická – Nemocnice Motol), zjistíme, že ze 7 nových stanic byla pouze u dvou z nich vybudovaná zastřešená nástupiště. Jedná se o stanici Letňany, kde je velký autobusový terminál, a o stanici Nádraží Veleslavín, kde je zastřešeno pouze jedno nástupiště. U ostatních stanic jsou většinou unifikované přístřešky. Na zastávkách Nemocnice Motol (směr Vypich) a Bořislavka (směr Horoměřice a směr Hanspaulka) dokonce chybí jakýkoli úkryt před nepříznivými povětrnostními podmínkami. Starší stanice (zejména dále od centra města) jsou na tom daleko lépe – všechny vytižené zastávky u stanic metra II.C (zprovozněno v roce 1980) mají zastřešená nástupiště.

U pražských nádraží či železničních zastávek lze zastřešení nástupišť pro autobusy nalézt jen zřídka. Co je na železnici poměrně běžnou věcí se tak mimo obvod dráhy stává v Praze raritou, přitom obrat cestujících v těchto stanicích a zastávkách může být srovnatelný. Na území hl. m. Prahy je 45 stanic a zastávek, z toho u 39 z nich lze přestoupit na autobusy. S výjimkou stanic a zastávek, které mají vazby i na metro (Nádraží Holešovice, Nádraží Veleslavín, Smíchovské nádraží a Kačerov), kde jsou nástupiště zastřešené díky výstavbě metra, je zastřešení pouze u jediné stanice, a to Praha-Braník, v autobusovém obratišti Nádraží Braník.

Zastřešení nástupišť: přestupní uzly BUS u vlaku



■ Počet zastávek BUS u vlaku: 39

■ Počet zastřešených zastávek BUS (alespoň jedno stanoviště): 5

graf 4 – Zastřešení přestupních uzlů u vlaku – BUS (vlastní zpracování)

4.2.3 Další významné přestupní uzly s autobusovou dopravou

V Praze nejsou žádné přestupní uzly bez návaznosti na metro či vlak, které by měly zastřešení. Přitom obraty v některých zastávkách jsou poměrně velké. Například uzly Nemocnice Krč a Zemědělská univerzita mají obě denní obraty cestujících přes 15 000 osob, přesto jsou zde k dispozici pouze malé přístřešky.

4.3 Provizorní přístřešky

Na mnoha místech lze najít „trvalé provizorium“. Jedná se o zastávky, kde byly dočasně umístěny mobilní přístřešky – v drtivé většině případů černá ocelová konstrukce s plechovými bočnicemi.



obr. 9 (vlevo) – Provizorní přístřešek na zastávce Prosek (Zdroj: autor)

obr. 10 (vpravo) – Nová verze provizorního přístřešku na zastávce Plaňanská (Zdroj: autor)

Dopravní podnik hl. m. Prahy, ve spolupráci s organizací ROPID, nedávno pořídil dalších 50 mobilních prosklených přístřešků. Postupně bylo vytipováno několik míst, kam by přístřešky měly být umístěny. V současné době je 31 z nich již instalováno, 1 čeká na instalaci a dalších 16 čeká buď na vyjádření (dotčených úřadů, vlastníků pozemků, městských částí apod.) či na vydání souhlasu k umístění.

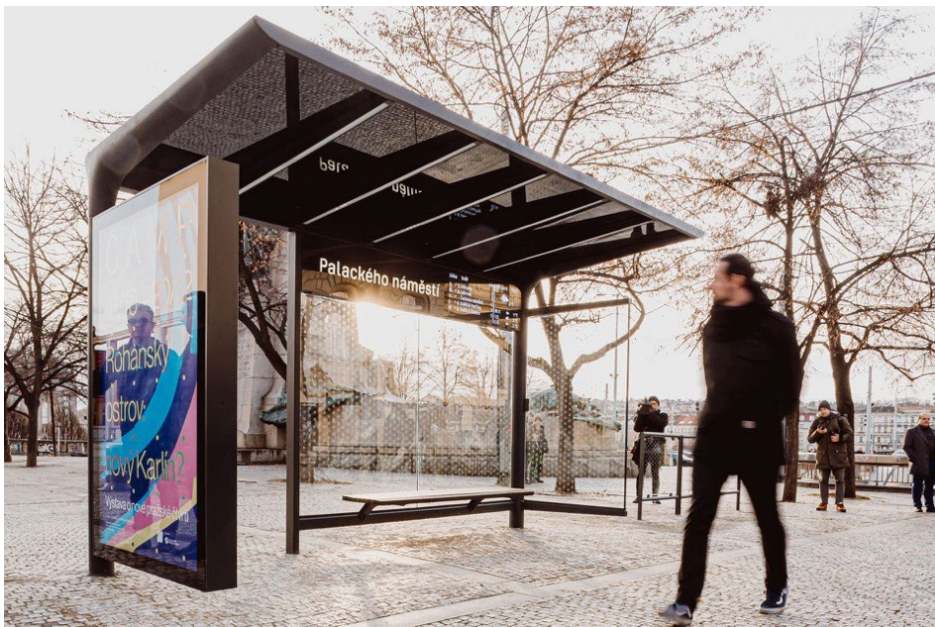
Přístřešky jsou instalovány například na zastávkách Stadion Strahov (směr Vypich), Vypich (směr Petřiny), Výstaviště Holešovice (nástupní zastávka v obratišti) či Ruská (směr Čechovo náměstí). Nejedná se zdaleka jen o místa na okrajích metropole, naopak jejich využití je poměrně vysoké i v širším centru města či na sídlištích.

Nové mobilní přístřešky mají unifikovanou velikost. Jejich nevýhodou je, že jsou umístěny na chodník, tak kvůli podestě vzniká schod a přístřešek tak není bezbariérově přístupný. Na některých zastávkách se to podařilo vyřešit tím, že byl přístřešek zapuštěn do dlažby.

5 Nové zastávkové přístřešky pro Prahu

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy zorganizoval soutěž na podobu nových zastávkových přístřešků. Předmětem byl návrh pražského mobiliáře – zastávkového přístřešku a zábradlí. Cílem bylo nalézt kultivovanou podobu obou prvků tak, aby spolu vzájemně vizuálně korespondovaly, splňovaly všechny funkční požadavky a umožňovaly variantní řešení v závislosti na požadavcích plynoucích z kontextu jednotlivých zastávek a umístění v prostoru města. Vítězný návrh patří autorům Artěl, spol. s r. o. – prof. MgA. Michal Froněk prof. M.A. Jan Němeček, MgA. Aleš Kachlík, Ing. arch. Martin Klanica. (IPR, 2019)

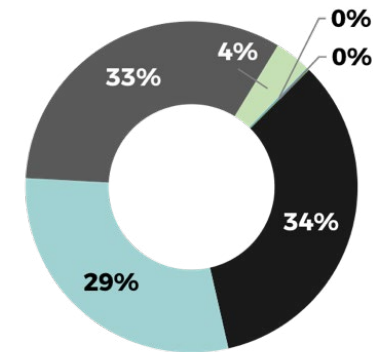
Prototyp je testován od listopadu 2019 na Palackého náměstí. Navrženo bylo několik variant přístřešků – s plnými bočnicemi, zkrácenými bočnicemi, bez bočnic, prodloužený přístřešek, oboustranný přístřešek apod. Teprve čas ukáže, jak se podaří přístřešky implementovat do městského prostředí. Nové přístřešky by měly nahradit všechny stávající unifikované přístřešky od reklamních společností a snad i jejich plechové předchůdce, které se ve městě stále hojně vyskytují.



obr. 11 – Testovaný prototyp nového přístřešku dle vítězného návrhu soutěže o jednotný městský mobiliář (Zdroj: IPR Praha)

6 Shrnutí

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území Prahy v roce 2018



■ Metro ■ Tramvaje ■ Autobusy ■ Železnice ■ Lanovka ■ Přívozy

graf 5 – Počet a podíl přepravených cestujících v PID (vlastní zpracování, data: TSK)

Z grafu 5 je vidět, v jakém poměru je využívána veřejná doprava v Praze. Zatímco metro s 34 % všech přepravených cestujících je koncipováno velice velkoryse (stanice jsou prostorné, jsou v nich užívány téměř luxusní materiály a jejich údržba je na velmi dobré úrovni), autobusová a tramvajová doprava zůstává nadále poněkud pozadu. Přitom v součtu (62 %) přepraví více cestujících než metro (34 %). Těmto druhům dopavy by proto měla být věnována větší pozornost. Nabídka spojů a úroveň vozového parku je také na dobré úrovni, ale infrastruktura mírně zaostává. Mnoho zastávek je již rekonstruovaných a cestující se tak mohou těšit lepším povrchům nebo prostorovému uspořádání. Mnohdy se však nemají kde schovat před deštěm nebo přímým sluncem.

6.1 Zásady pro umístování přístřešků ve veřejném prostranství

Nejdříve se nabízí otázka, zda je na zastávce vůbec přístřešek potřeba. To může být rozhodnuto například na základě intenzity provozu nebo podle obratu cestujících. Dále je potřeba vyhodnotit, zda bude lepší použít přístřešek či zvolit jinou formu zastřešení. Pokud je zastávka umístěná například u loubí či na jiném místě, které cestujícím samo o sobě poskytuje krytý vyčkávací prostor, není nutné budovat další zastřešení.

Přístřešek by měl být umístěn na přirozeném místě největší koncentrace cestujících na zastávce v dostatečné blízkosti místa zastavení vozidla, ale zároveň nesmí bránit rychlým přesunům cestujících k/od vozidla nebo podél vozidla. Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně objemný prvek, je nutné přístřešek umístit obezřetně s ohledem na prostorové parametry chodníku tak, aby netvořil bariéru běžného pěšího pohybu a nebránil plnohodnotnému užívání uličního prostranství. Přístřešek by rovněž neměl narušovat kompozici prostoru a tvořit vizuální bariéru (např. v charakteristických průhledech). (Standard zastávek PID, 2017)

6.2 Změna přístupu

Nejvytíženější zastávky by měli poskytovat cestujícím co nejlepší zázemí, což samozřejmě platí i pro jejich zastřešení. Ne úplně vhodný přístup byl zvolen u tramvajových zastávek Anděl. Ty jsou v prostředí, jenž prošlo v posledních desetiletích obrovskou proměnou a jsou obklopeny moderní zástavbou. Větší zastřešený prostor pro čekání cestujících by zde byl výhodou. Z hlediska památkové ochrany jistě není jednoduché implementovat tato řešení do Pražské památkové rezervace, ale mimo ni by to neměl být problém. Jako příklad lze uvést již zmíněnou zastávku Postplatz v Drážďanech, kde jsou zastřešena všechna nástupiště tramvajových zastávek (4 zastávková stanoviště) a navíc jsou propojena zastřešením části přilehlé křižovatky, takže lze veškeré přestupy realizovat pod střechou. Zastávky na Andělu mají podobné uspořádání, ale místo zastřešení je zde umístěno 5 unifikovaných přístřešků. Přitom tudy denně projde přes 80 000 cestujících.

Jednou za čas (například při rekonstrukcích povrchů, tramvajových tratí či obnově nebo modernizaci veřejného prostranství) by bylo potřeba v určitých místech konfrontovat stávající stav s požadavky na moderní dopravní systémy.

7 Závěr

Kvalitní infrastruktura je základ každého dopravního systému. Pokud chceme i nadále zlepšovat modal split ve prospěch městské hromadné dopravy, bude nutné se daleko více věnovat prostředí, ve kterém se pohybují nejen cestující, ale i jiní obyvatelé či návštěvníci města. Cílit lze například na atraktivní a komfortní prostředí zastávek a přestupních uzlů ve veřejných prostranstvích.

Splnění základních požadavků a poskytnout cestujícím alespoň nějaký úkryt před nepříznivými povětrnostními podmínkami (většinou pomocí unifikovaných přístřešků) by sice v některých případech mělo stačit, na důležitých nebo exponovaných místech ale stojíme před daleko větší výzvou, kterou bychom neměli promarnit. Většina západních metropolí si je toho vědoma a cíleně buduje zastřešení přestupních uzlů nejen v místech s přestupem na metro či železnici, ale také na jiných vytižených místech v centru nebo na jeho okrajích. Praha by mohla využít dobré výchozí pozice, kdy je městská doprava hojně využívána, a dále rozvíjet její potenciál zlepšováním podmínek pro cestující. Nová řešení se dají aplikovat buď při modernizacích veřejných prostranství, rekonstrukcích tramvajových tratí či úplných novostavbách přestupních uzlů. Nemělo by to však být podmínkou – budování lepších podmínek pro cestující přeci může být samo o sobě investiční akcí s poměrně dobrou návratností finančních prostředků.

Literatura

- ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek*. Praha: Český normalizační institut, 2007-05.
- FOJTÍK, Pavel. *Tramvaje a tramvajové tratě: historické centrum a Holešovice*. Praha: Paseka, 2010. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-039-2. s. 48
- IPR Praha. *Městský mobiliář: zastávkový přístřešek* [online]. 2019 [cit. 7.12.2019]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/mobiliarzastavka>
- MELKOVÁ, Pavla. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. 1. vyd. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014, 289 s. ISBN 978-80-87931-09-7. s. 219–220
- Standard zastávek PID: standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje*. V Praze: České vysoké učení technické, 2017. ISBN 978-80-01-06345-3. s. 231
- Ročenka dopravy Praha 2018*. V Praze: Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI), 2019. s. 17–23

Další zdroje

- Přepavní průzkumy PID – BUS 2015–2019. ROPID
- Přepavní průzkumy PID – TRAM 2017. ROPID

Článek byl podpořen grantem SGS18/111/OHK1/2T/11 „Vývoj a potenciál veřejných prostranství“.

Informace o autorovi

Ing. arch. František Brynda
Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze
Frantisek.Brynda@gmail.com