

## Přestupní body veřejné hromadné dopravy

**Přednášející:** Vojtěch Novotný

Princip moderních integrovaných dopravních systémů, které jsou orientovány na osovou síť atraktivních linek s krátkým intervalem a páteřní úlohu kolejové dopravy, nevyhnutelně pro cestující generuje potřebu přestupovat. Cestující očekává kvalitní přestupní vazbu – tedy nejen časovou návaznost jednotlivých spojů (či velmi krátký interval návazných linek), ale i logické a kvalitní prostředí pěšího přesunu mezi jednotlivými dopravními prostředky. Řešení přestupních bodů veřejné dopravy je proto velmi specifická problematika, do které vstupuje mnoho aspektů.

Vždy je důležité řešit prostor celého přestupního bodu komplexně, jako celek. Je otázkou, zda „terminál“ je správné označení přestupního bodu či uzlu veřejné dopravy. Slovo „terminál“ evokuje utilitární stavbu čistě pro potřeby dopravy. Přestupní bod však má naopak být vhodně navázán na okolí, netvořit bariéru v území a zcela optimální je jej vhodně začlenit do kvalitního veřejného prostranství, včetně návazných služeb a komerčních ploch.

Z dopravního hlediska jsou při řešení a navrhování přestupního bodu důležité především dva základní aspekty – kvalitní, jednoduchá, krátká, přímá a na první pohled zřejmá přestupní vazba, která zajistí, aby cestující byl přestupem co nejméně „obtěžován“, a co nejpřímější a nejkratší jízdy spojů v rámci přestupního bodu tak, aby nedocházelo k navyšování provozních nákladů vlivem najždění zbytečných metrů a kilometrů v rámci „terminálu“.

Klíčem, zejména u velkých přestupních bodů (terminálů), je nejen dosažení kvalitní přestupní vazby nejen mezi páteřním (nadřazeným) kolejovým systémem (železnice, metro, rychlodrážní tramvaj) a návaznou povrchovou dopravou, či mezi spoji návazné dopravy mezi sebou, ale i mezi veřejnou dopravou a návaznou individuální dopravou, ať už ve formě cyklistické dopravy či individuální automobilové dopravy. Parkoviště B+R a P+R jsou standardní součástí přestupních bodů a jejich umístění a provedení musí splňovat požadavky na co nejkratší „přestup“ mezi individuálním dopravním prostředkem a veřejnou dopravou.

Toto všechno tvoří návrh přestupního bodu veřejné dopravy velice komplexní a specializovanou problematikou, která vyžaduje velkou zkušenost a nadhled ze strany projektanta, jeho schopnost efektivně spolupracovat například s architektem, a především odvalu k progresivním, ale přitom subtilním řešením. Pouhé splnění normových parametrů totiž v žádném případě nestačí ke kvalitnímu výsledku. Mnohdy je překážkou komplexního řešení přestupních bodů i velká rozdrobenost vlastnictví a správy jeho jednotlivých částí přestupního bodu, která výrazně ztěžuje koordinování investic a potřebných zlepšení.

ROPID, organizátor integrovaného dopravního systému Pražská integrovaná doprava zajišťující dopravní obsluhu v Praze a pražské metropolitní oblasti, si velmi dobře uvědomuje, že součástí kvality veřejné dopravy je i kvalita zastávek a přestupních uzlů. Proto připravuje dokument „Standard přestupních bodů a zastávek PID“, který na rozdíl od technických norem popisuje hlavní principy řešení přestupních bodů, ukazuje příklady špatné i dobré praxe a především chce být tolik potřebným „design manuálem“ pro oblast přestupních bodů.