

## Magistrát hlavního města Prahy

K rukám radních Magistrátu hl.města Prahy  
K rukám předsedkyně kontrolního výboru JUDr. Jaroslavy Janderové  
místopředsedovi Ing. Ondřeji Prokopovi

Mariánské nám. 2  
110 00 Praha 1

K rukám: představenstva Dopravního podniku hl.m.Prahy, Ing. Petrovi Witowskému, Ing. Ladislavu Urbánkovi, PhDr. Jiřímu Špičkovi, Ing. Janu Šurovskému, Ph.D., Mgr. Mateji Augustínovi

K rukám představenstva společnosti České dráhy a.s., Ivanovi Bednářikovi, MBA, Bc. Václavu Nebeskému, JUDr Petrovi Pavelcovi, LL.M., Ing. Jiřímu Ješetovi, Mgr. Michalovi Krausovi

K rukám vedení organizace ROPID, řediteli Ing. et Ing. Petrovi Tomčíkovi, náměstkovi Ing. Martinu Šubrtovi

V Praze, dne 6.1.2021

### **Věc: Stanovisko autorů petice [www.pid-neprebarvovat.cz](http://www.pid-neprebarvovat.cz) k projektu změna vizuálního stylu Pražské integrované dopravy**

Vážený pane primátore Hříbe, vážený pane náměstků Scheinherre, vážený pane náměstků Hlaváčku, vážené dámy a pánové radní,

dovolujeme si Vás oslovit jménem petice [www.pid-neprebarvovat.cz](http://www.pid-neprebarvovat.cz), protože se pod naši petici podepsala významná jména české architektury a designu a máme právo se k tomuto tématu odborně vyjádřit.

Byť máme k samotnému procesu vyzvané soutěže významné výhrady, není to hlavní problém ani příčina tohoto dopisu.

Rádi bychom Vám připomněli, že zasahovat do tak významného tématu, kterým je **identita hlavního města Prahy, její vizuální styl, barevnost hromadné dopravy, vztah k architektuře a historickému dědictví**, to samo o sobě je tak významná oblast, že se ji snažit ovlivnit na základě prakticky „tajné“ soutěže, uspořádané několika radními tak, aby se ani významná jména architektury a designu nemohla zúčastnit, považujeme za zpochybnění výsledku, i kdyby se tento výsledek jevil sebelépe. Samotným procesem byl tento výsledek znehodnocen, i když myšlenka mohla mít na počátku racionální důvod.

Nepravdivé informace šířené v médiích o tom, že celý proces „údajně“ nebude stát nic navíc, nemění nic na tom, že k těmto nepravdám existují odborné posudky a odhady nákladů, které prokazují opak.

Jestliže pomineme, že náklady na přebarvení příměstských vlaků CityElefant by stály v řádech stamilionů, není možné ignorovat autorská práva jejich designéra ak. soch. Jiřího Španihela, stejně jako autorská práva autorů designu ostatních dotčených vozidel.

Hlavním problémem vítězného návrhu je jeho **velmi podprůměrná kvalita**. Pokud by soutěžícími byli odborníci z oboru průmyslového designu a architekti dopravních prostředků, měli by o historii, aktuálním vývoji a trendech dobrý přehled. To bohužel není případ žádného ze soutěžících.

V takovém případě by se vítězný návrh nejevil jako již nepovedená kopie jednotek rakouských drah.



Jednotka Talent rakouských drah ve starším provedení laku, na který bylo mj. v souvislosti s novým návrhem barevného řešení pro PID poukazováno, jako na vzdáleného příbuzného. Návrh má ale několik odlišností. Čelo je řešeno ze zcela logických důvodů jako celek a dveře jsou oproti zbytku vozidla přece jen zvýrazněny, byť červená je jistě agresivnější. (foto: Michael Day). *Navíc rakouské dráhy toto barevné schéma již opustily a vrátily se k tradiční formě s horizontálními pruhy.*

Je tedy zapotřebí připomenout, že **průmyslový design** a **grafický design** jsou dva zcela rozdílné obory. Z toho také vyplývají nejen naše připomínky, že jak v porotě, tak zejména i mezi soutěžícími měli být zejména průmysloví designéři, kteří by své návrhy připravovali společně s grafickými designéry, pokud by neměla tuto kvalifikaci současně tatáž osoba.

Rádi bychom zdůraznili, že **vozidla hromadné dopravy mají dělení ploch vodorovné** (střecha, okenní část, podokenní část). Jedinými výraznými svislými plochami jsou dveře a nejdůležitější sloupky vozidel (áčkové sloupky u kabiny řidiče, případně sloupky zadního čela; ostatně právě těmto sloupkům se věnuje při tvorbě designu značná pozornost). V posledních letech je možné zaznamenat u autobusů ještě trend zvýrazňování podběhů, což odstartoval Mercedes se svým Citarem. Zde se ale opět jedná o **zvýraznění vodorovného charakteru, nikoli vertikálního**. Horizontální směr odpovídá také směru pohybu vozidel.

Narušení souladu dílů vozu a barevného členění s sebou přináší další úskalí. Výrobci dnes totiž nezdědka používají **různé typy materiálů** při konstrukci vnějšího opláštění, které dělí právě do jednotlivých pásů, přičemž **tyto materiály mají obvykle rozdílné vlastnosti ve vztahu ke složení barev**. Neznamena to, že by bylo nemožné dosáhnout jednotného odstínu při nalakování svislých pruhů od střechy až po podlahu, rozhodně to ale **přináší výrobcům (a lakovnám) komplikaci**, nikoli zjednodušení, v důsledku toho i zvýšení ekonomické náročnosti procesu lakování.

Ve vítězném návrhu se kromě bočnic mají svislé pruhy navíc objevovat i na čelech, což je nekonvenční řešení, byť rozhodně nelze říci, že by nebylo nikdy dříve použito a že by byla Praha (potažmo Středočeský kraj) v tomto ohledu světová. Zde nelze upřít, že vozidla hromadné dopravy budou snadno a jednoznačně identifikovatelná, byť argument náměstka A. Scheinherra použitý ve facebookové diskuzi, že si lidé nebudou plést autobusy směřující do Středočeského kraje s autobusy do Berlína asi nelze vnímat jako ten nejmoudřejší příklad. **Jednoznačné identifikovatelnosti by tedy dosaženo bylo**, o tom nemá smysl dlouze diskutovat, **otázkou jen je, za jakou cenu** (a v jak dlouhém časovém období by k takovému sjednocení mohlo reálně dojít – v řádu kolika desetiletí).



*Pruhy přes čela, bočnice i střechy, které **absolutně ignorují křivky vozidel**. Autobusy budou rozhodně viditelné, jen poněkud – bez ohledu na typ – **degradované do podoby pruhované krabice** (foto zdroj: ROPID)*

Pokud něčemu věnují výrobci skutečnou pozornost, jsou to právě přední a zadní čela. Tiskové zprávy o nových vozidlech jsou přeplněné přívlastky o ostrém, přívětivém, usměvavém, divokém (atp.) designu světlometů, okrasných chromovaných lišt, nápisů atp. Skutečnost, že panuje napříč výrobci obecná shoda na tom, že má **čelo mít své proporce a vizuální jednotnost ve vztahu pravá/levá strana není úplně náhodná**. Je to totiž jedna z těch věcí, kde symetrii dovedeme vnímat. Prostý pruh přes čelo veškerou snahu designérů, kterou věnují proporcím (zejména) předního čela, zcela likviduje. Má-li být jedinou funkcí nového barevného řešení, že budou vozidla jednoznačně identifikovatelná na první pohled, pak ano, červený pruh dělící čelo na půl tuto roli jistojistě splní. Sekundárním produktem tohoto počínání ale bude nutné popření designu vozidel samotných, což sice u některých výrobců lze vnímat i jako vítězství, obecně vzato by ale asi **snaha o uniformitu neměla být nadřazena průmyslovému designu dopravních prostředků**.

Přesuňme se ještě k rozboru zcela základního designerského pochybení vítězného návrhu. Hlavním plusem konečně jednotného grafického řešení všech dopravních prostředků v systému má být dle prezentace na webu PID důraz na celkovou provázanost a jeho jednotu. To je ale pouze jedna část toho, co by měl jakýkoliv lak splňovat. Jestliže nějak obarvíme dopravní prostředek, měli bychom klást důraz i na **uživatelskou přívětivost** zvoleného vnějšího řešení. Standardní zvýraznění hran v interiéru i hran nástupních, nebo nedlouho platný důraz na barevné rozlišení sedadel (červená/modrá) značně zjednodušují orientaci ve vnitřním prostoru vozidla. Na druhé straně existují také prvky, které usnadňují přístup do vozu zvenku. Kromě oblíbených řezaných piktogramů na dveřích je to především už samotné **zvýraznění jejich křídel**. To pomáhá v orientaci nejen spoluobčanům se zrakovým postižením, ale úplně všem cestujícím. Jestliže navíc pracujete se svislými červenými pruhy, je především na drážních vozidlech **zásadním pochybením se dveřím vyhnout** a uvrhnout je tak do záplavy šedi.

Je příznačné, že v případě návrhů, kde svislé pruhy korespondují s rozmístěním dveří, je nový vzhled vozidel přijímán pozitivněji než v případě, kdy tomu tak není. Je to z důvodu, který byl v tomto textu již zmíněn. Dveře jsou fakticky jedinou výraznou svislou plochou na vozidlech, takže jejich další zvýraznění není pro pozorovatele nikterak nepřírozené (a nadto je funkčně správné). Jak ale upozorňuje i webová prezentace PID, např. u tramvají: „Nejvýraznějším prvkem na vozidlech budou červené vertikální pruhy, které vycházejí z nového vizuálního stylu. Podpoří bezpečnost v provozu, snadnou viditelnost na dálku a orientaci při nastupování, neboť zpravidla označují jednotlivé dveře. (...)“**Například vozům 14T tak**

**budou dle návrhu zvýrazněny zpravidla každé druhé dveře“.** Jestliže má zvolené řešení podporovat snazší orientaci, tak se mu to dle našeho názoru vůbec nedaří. Problematická je především situace, kdy dveře zvýrazní pouze „zpravidla“. Sjednocení laku tak sice proběhne v duchu nového manuálu, **některé dveře na některých typech vozidel ale patrně zůstanou bez užitku, protože je cestující jednoduše přehlédne. Navíc u jednosměrných vozidel (autobusů a většiny typů tramvají) budou svislé pruhy vizuálně matoucí, neboť jsou i na té straně vozidla, kde žádné dveře nejsou.**

Vážené dámy a vážení pánové radní,

zodpovězte si prosím jednoduchou otázku: „Je jednomu z nejkrásnějších evropských historických měst, českému hlavnímu městu Praze, nutné vkládat dopravě nesmyslně netradiční tvář?“

Děkujeme za Vaši pozornost a stanovisko, které prosím zašlete do datové schránky **niifcj8**.

S pozdravem

Mgr. Ing. Leona Němečková

Matěj Stach

Ing.arch. Aleš Krtička

Právní zástupce petice

Dopravní redaktor

Architekt

U svobodárny 2460

Chorošová 270/35

Palachova 1742

190 00 Praha 9

Praha 22

Náchod

Datová schránka **niifcj8**

E-mail: [leona.nemeckova@email.cz](mailto:leona.nemeckova@email.cz)

Tel. 605 235 359

Příloha č.1: Seznam významných petentů