

Terminál Smíchov



Studie proveditelnosti
značení a navigace,
podklad pro zpracování
orientačního
a informačního systému
12/5/2023



TERMINÁL SMÍČHOV









Terminál Smíchov

A. Co je Terminál Smíchov

V červnu 2017 vypsal IPR soutěž na veřejnou zakázku „Studie dopravních uzlů Smíchov“. Jejím předmětem bylo prověření dopadu konverze území do souvisejících dopravních vztahů. Vítězný návrh ateliéru A69 – architekti využil principů participace hlavních aktérů vývoje území. Díky tomu se podařilo zkoordinovat zde zahájené nebo připravované investiční akce (ve výsledku až 8 akcí). Vznikl synergický efekt jehož hlavní myšlenkou je přesunout autobusové nádraží Na Knížecí nad kolejíště Smíchovského nádraží a doplnění o parkovací dům. Výsledkem je idea nejkompaktnějšího multimodálního dopravního hubu v Praze, který se začal označovat názvem TERMINÁL SMÍCHOV. Tato nová idea byla dubnu 2019 schválena Radou hl. m. Prahy jako podklad pro rozvíjení a zpracování dalších projektových stupňů. V listopadu 2021 byla podána žádost o umístění stavby na základě projektu sdružení Sudop Praha, Metroprojekt Praha, A69 – architekti a Sudop EU.

B. Co se promění

- Proměna smíchovského nádraží v moderní dopravní terminál
- Výstavba nového terminálu dálkové a příměstské autobusové dopravy nad železniční stanicí
- Výstavba parkoviště P+R s napojením na ulici Dobříšskou až pro 1000 stání
- Výstavba B+R v několika místech s celkovou kapacitou až 1000 kol
- Revitalizace přednádražního prostoru a změna uspořádání dopravy
- Rychlejší a snadnější přestup mezi různými druhy dopravy – vlak, autobus, MHD, metro, parkoviště P+R
- Elektrizace autobusové dopravy na terminálu
- Doplnění historické haly z 50. let novou částí s obchody a zázemím pro cestující
- Vznik administrativní budovy Správy železnic
- Pěší lávka propojující přednádražní prostor a novou zástavbu severozápadně od železniční stanice jako součást nové platformy nad stanicí

C. Ambice studie

Terminál Smíchov v sobě zahrnuje části různých investorů a provozovatelů. Uživatel je však jeden a to cestující využívající možnosti veřejné dopravy. Proto je snahou koordinovat vše tak, aby se z perspektivy uživatele zdálo, že se pohybuje v jednotném promyšleném a zkoordinovaném celku. Jednotná identita TEMINÁLU je tedy sledována z hlediska urbanizmu, veřejného prostoru, architektury, designu. Jedním z aspektů vytvářejících dojem jednotného funkčního celku je koordinovaný informační, navigační a orientační systém.

I. Úvod do wayfindingu

Design směrového, orientačního a informačního značení včetně jeho umísťování se v dopravních stavbách nazývá wayfinding. Ten zahrnuje veškeré způsoby, kterými se lidé orientují ve fyzickém prostoru a navigují se z místa na místo. Díky dobře realizovanému wayfinding systému se cestující cítí komfortně a bezpečně, cíle jejich cesty jsou přístupné a dostanou se k nim efektivně a pohodlně.

II. Co je wayfinding

Wayfinding je stále ještě málo známá oblast designu, která zahrnuje řadu oborů, včetně urbanismu, produktového, grafického a informačního designu. Ale například i behaviorální psychologie, protože ze své podstaty se wayfinding zabývá základní cestovatelskou potřebou, a to být dobře navigován, včas najít svůj cíl, efektivně se k němu dostat a dát ostatním vědět, kde se nacházím. Bohužel, často u podobných projektů dochází k tomu, že se wayfinding řeší pozdě a až dodatečně a nekonceptně se přidávají cedule a nálepky už do hotového prostoru. Nejlepšího výsledku se naopak dosáhne, když jsou designéři přizváni už k samotnému plánování dopravní stavby.

III. Práce a navrhování

Práce na wayfindingu spočívá v navrhování a plánování uceleného systému, kdy se za pomoci map, schémat, směrových ukazatelů a značení vytváří síť záchytných bodů, které umožňují správnou orientaci v daném prostoru. V první řadě se musí dobře rozklíčovat celé prostředí, správně identifikovat a rozdělit jednotlivé navigační potřeby, určit jejich hierarchii, některým místům přiřadit větší význam než jiným. Navrhnout správně použití barev a systém číslování, které pak pro cestující celý prostor utvářejí. Dobré orientační systémy využívají explicitní jasné značení a informace, a stejně tak i implicitní vodítka a symboly.

IV. Cíle

Cílem designéra orientačního systému není zahrnovat prostor přidáváním dalších a dalších značení, ale místo toho má správně nastavit pravidla a už od počátku spolupracovat s architekty a dalšími odpovědnými osobami na rozvržení budovy, aby vznikly prostory, ve kterých se lidé mohou orientovat intuitivně.

V. Plánování intuitivní navigace vyžaduje:

- architekturu, která poskytuje jasný výhled směrem ke vchodům, východům a vertikálním komunikacím,
- porozumět pohybu cestujících,
- vytvořit jasné schéma tras a určit jejich hierarchii,
- pro usměrnění pohybu lidí využít nejprve povrchových úprav, osvětlení a jiných náznaků v architektuře a až poté doplňovat psané sdělení.

VI. Vizualní smog

- *Informační zahlcenost*
Navigačnímu značení konkurují informace dopravců, reklamy a obchodní nápisy.

→ *Nedostatečná viditelnost*
Barvy navigace nevyknou na nepřehledném pozadí. Velikost textu je často příliš malá na to, aby byl čitelný z vhodné vzdálenosti.

→ *Design nosičů*
V mnoha případech působí současné nosiče dojmem, že se na kvalitní design nebere ohled.

→ *Špatná údržba*
O různé části budovy se starají různí provozovatelé, a často tak nejsou udržovány na stejné úrovni.

VII. Sjednocení navigace

V případech, kdy je místo intuitivně méně čitelné, mělo by být přidáno značení srozumitelné, účinné a efektivní. Jeho kvalita spočívá v tom, jak dobře jsou informace uspořádány, aby je cestující pochopili, zpracovali a využili k rychlému rozhodování během cesty.

→ *Konzistentní a předvídatelné umístění*
Sjednocení umístění značení a jeho montážní výšky může výrazně zlepšit předvídatelnost informace pro cestující.

→ *Vhodné rozestupy mezi značením*
Aby bylo značení dobře viditelné, musí vyčnívat z okolí. Měl by být stanoven jeho pravidelný rytmus, což opět zlepší jeho předvídatelnost. Je nutné určit i správné rozestupy, aby na sebe informace dobře navazovaly. Pokud navigace toto nerespektuje, zhoršuje se tak i její celková čitelnost.

→ *Jasná viditelnost značek*
Značení by mělo být umístěno kolmo k hlavnímu proudu pohybu cestujících, aby bylo možné informace vnímat pohodlně během chůze.

→ *Sjednocený design*
Stejně typy informací by měly držet stejný, jednoduše rozpoznatelný design. To zahrnuje jednotný layout, font, jeho velikost a řádkování, použití jasné barevné palety a podobně. Cestující pak vše vnímá jako jeden systém a vzbuzuje to v něm důvěru ve správnost informací.

VIII. Funkčnost

→ *Zorné pole*
Aby bylo značení funkční, musí být čitelné. Proto je důležité porozumět tomu, jak funguje lidské zorné pole. Průměrný člověk s plným binokulárním viděním má bez otáčení hlavy rozsah vidění zhruba 160 ° vodorovně a 120 ° vertikálně. Avšak okraje tohoto zorného pole už spadají do periferního vidění, a tak již zde 100% nerozeznáváme všechna písmena a piktogramy. Značení by tedy mělo být umístěno v těch výškách a vzdálenostech, které umožňují snadné a pohodlné čtení bez namáhání.

→ *Odstupové vzdálenosti*
Lidé si značení všimají a informace čtou podle vzdálenosti a výšky jejich umístění. Pokud jsou nosiče umístěny nad jejich hlavami, k jejich

přečtení bez přílišného namáhání krku potřebují stát ve vzdálenosti 4–6 m. Pokud je informace umístěna ve výšce očí, pohodlná vzdálenost pro čtení je pak 1–2 m.

→ *Analýza rozhodovacích bodů*
Při vytváření wayfindingu v dopravních stavbách je důležité určit správně místa, kde se cestující rozhoduje o dalším směru své cesty, a aby z těchto míst byla zajištěna dobrá viditelnost na informace, na jejímž základě toto rozhodnutí udělá. Značení by mělo být umístěno jednotně a logicky s ohledem na to, v jakém kontextu bude čteno, kým a z jakého úhlu, v jaké výšce a v jakém vztahu k ostatním prvkům, které se v prostoru nacházejí. Rozhodnutí o správném umístění by tedy měla předcházet studii o pohybu lidí, mapování jejich cest a analýza rozhodovacích bodů. Mělo by být umístěno kolmo k hlavním trasám tak, aby bylo dobře viditelné i pro cestující v pohybu.

Je potřeba dodržet pořadí následujících kroků:

1. studie pohybu cestujících a mapování jejich cest
2. analýza rozhodovacích bodů
3. umístění značení

Pokud nebude tato posloupnost při navrhování zohledněna, může docházet ke kolizím a v jejich důsledku ke snížení komfortu cestování.

IX. Závěrem

Abychom pochopili, jak se lidé v prostoru pohybují, je důležité zmapovat jejich trasy. Je nezbytné znát hlavní výchozí a hlavní cílové body dané dopravní stavby, modelovat nejčastější cesty a určit místa, kde může docházet ke shlukování. Pokud cestující spěchá, bude volit tu nejkratší možnou cestu. Tyto zóny určené k rychlému pohybu by pak neměly obsahovat žádné překážky, upřednostnit by se měly cesty mezi vchody a samotnými nástupišti. Tato analýza prostoru je nezbytná pro počáteční proces navrhování dobrého wayfinding systému.

Některé rozhodovací body se nacházejí na frekventovaných tranzitních místech, pro které je typický rychlý pohyb a kde je tedy důležité předejít tomu, aby se cestující zastavovali a blokovali volný průchod. Pro tato místa je tedy klíčové umístit navigaci tak, aby byla viditelná i bez zastavení, tedy například nad hlavami davu s dostatečně velkým textem, díky kterému se může cestující rozhodnout už z větší vzdálenosti. Naopak někteří mohou hledat podrobnější informace, schémata a mapy. K jejich nastudování je potřeba více času, a tak by tyto nosiče měly být umístěny v úrovni očí a na místech, která jsou vhodná pro zastavení a nenarušují trasy pohybu jiných cestujících.

Názvosloví

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov

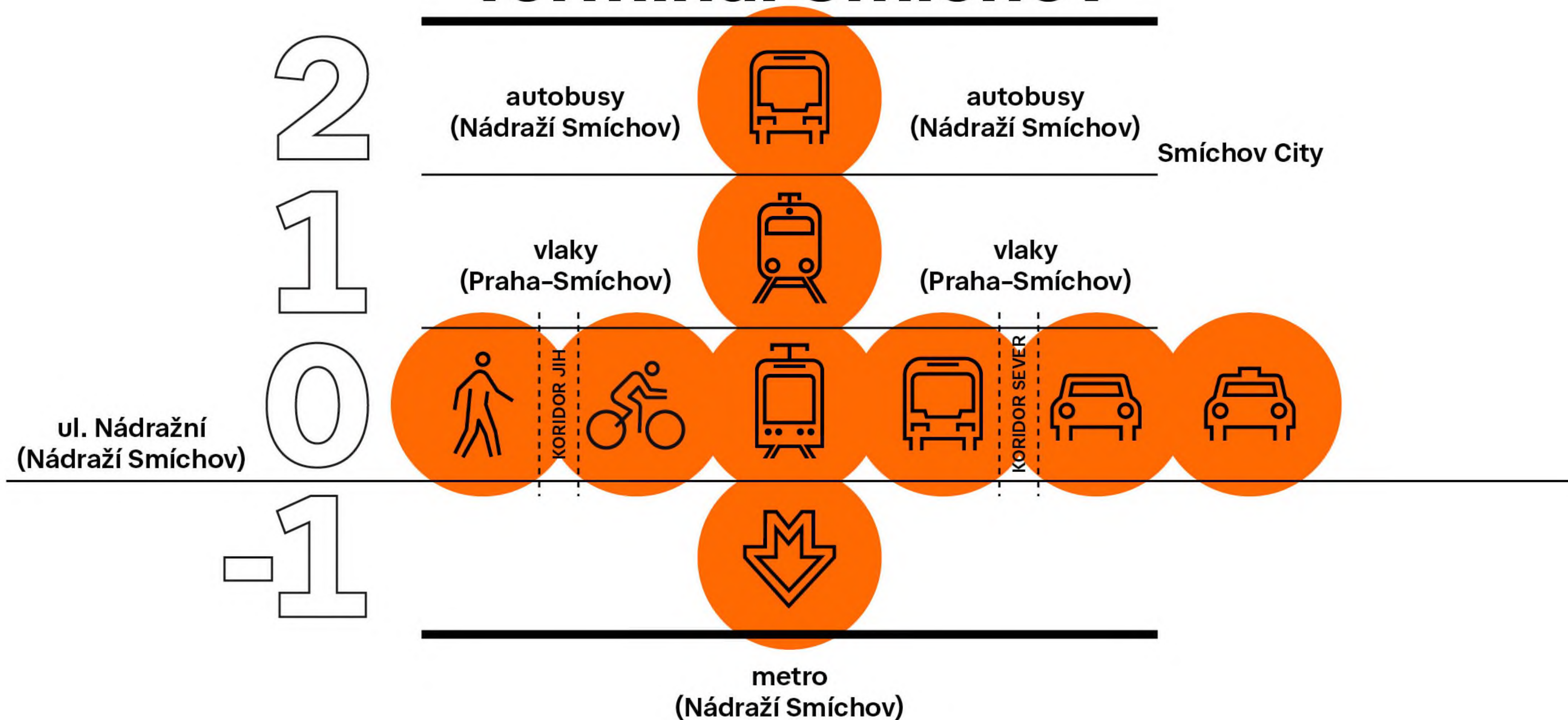


Názvosloví
Konzistentní názvosloví
je nedílnou součástí
wayfindingu. Zvláště
pak u komplexního
přestupního uzlu, jakým
je Terminál Smíchov.
O finálním názvu
rozhodne místopisná
komise.

JIH

SEVER

Terminál Smíchov



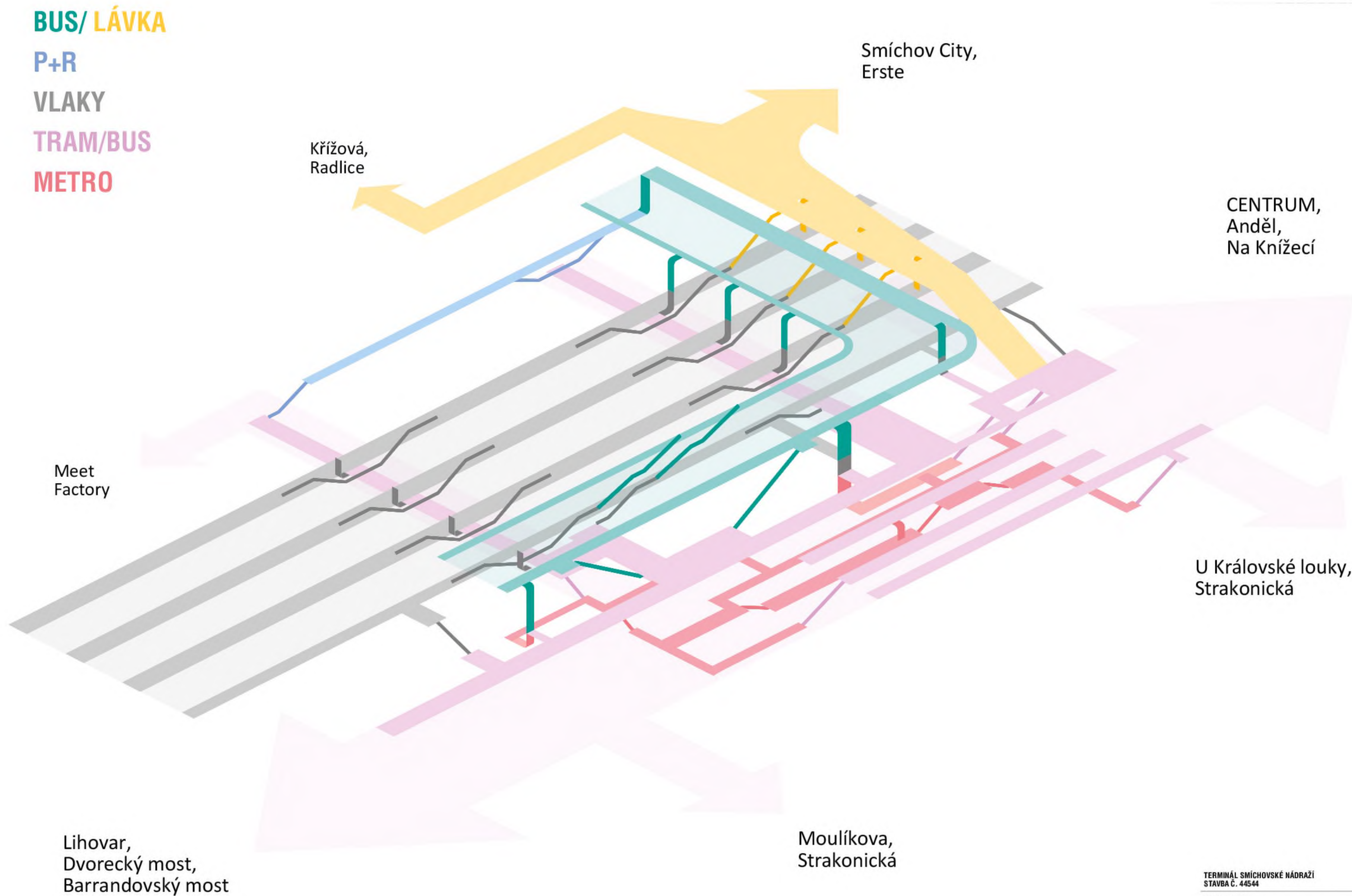
BUS/ LÁVKA

P+R

VLAKY

TRAM/BUS

METRO



Křížová,
Radlice

Smíchov City,
Erste

CENTRUM,
Anděl,
Na Knížecí

Meet
Factory

U Královské louky,
Strakonická

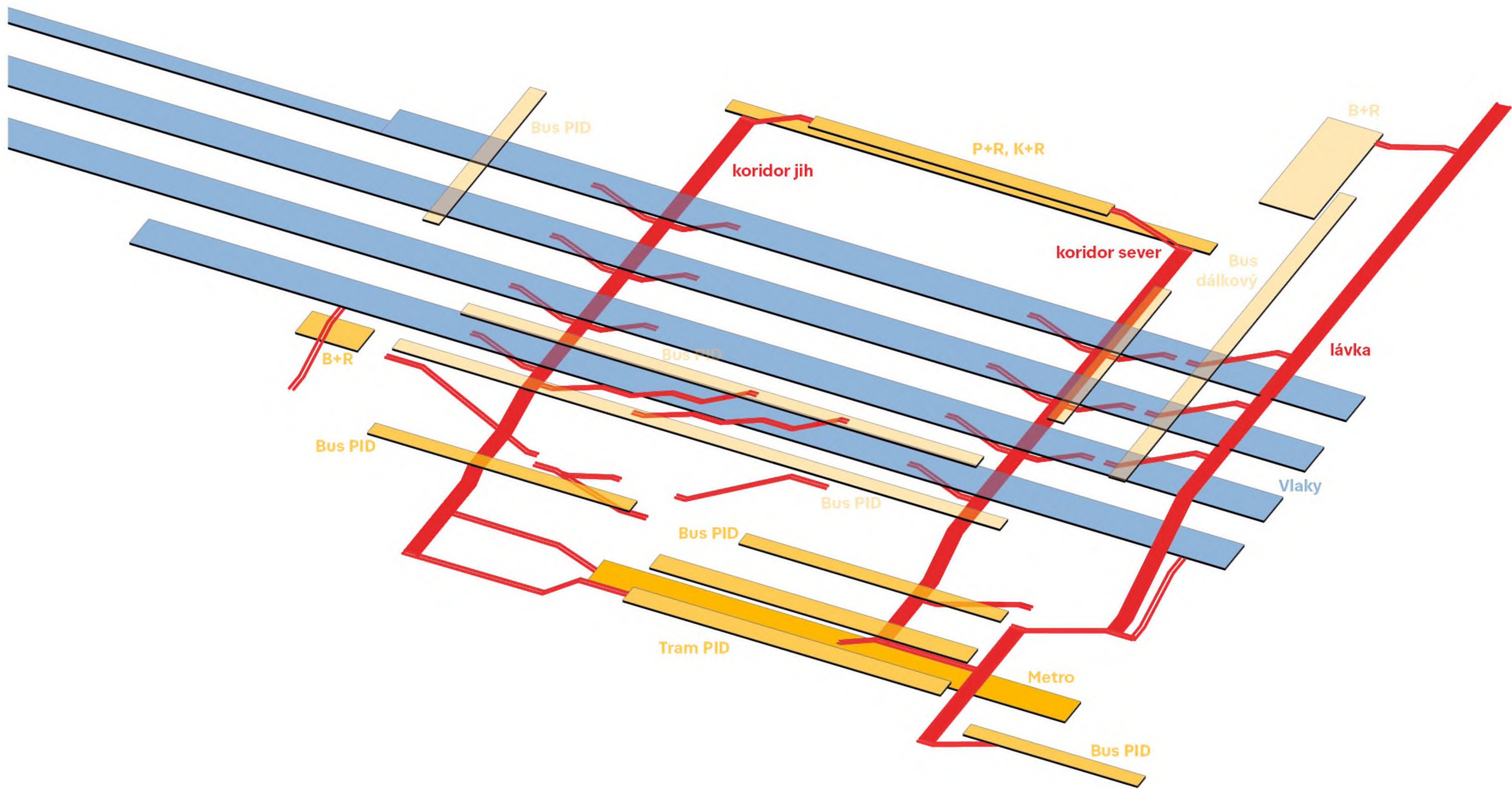
Lihovar,
Dvorecký most,
Barrandovský most

Moulikova,
Strakonická

TERMINÁL SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ
STAVBA Č. 44544

datum 10/2021
stupeň DÚR

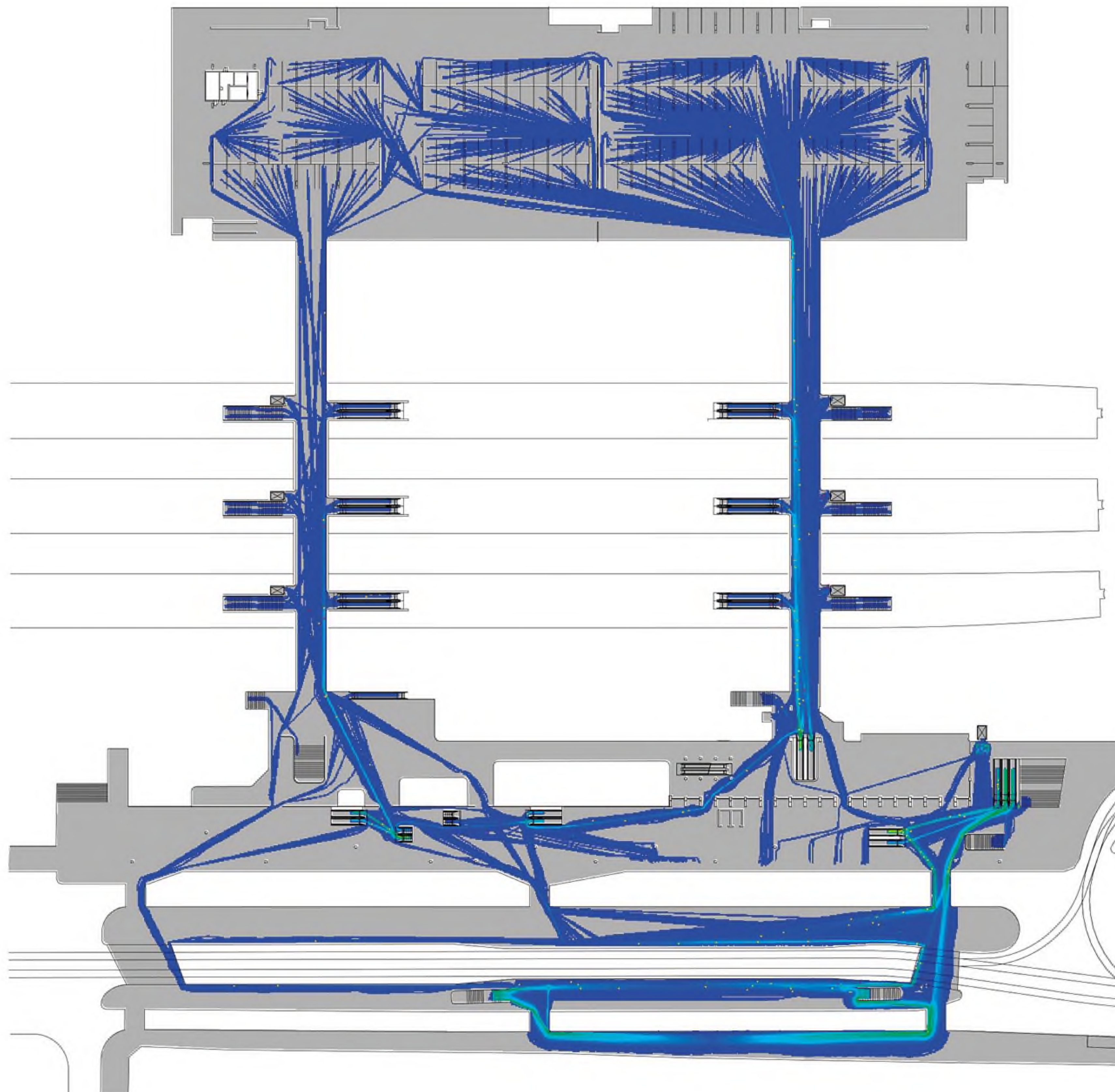
Schéma nástupní hrany, směry cest

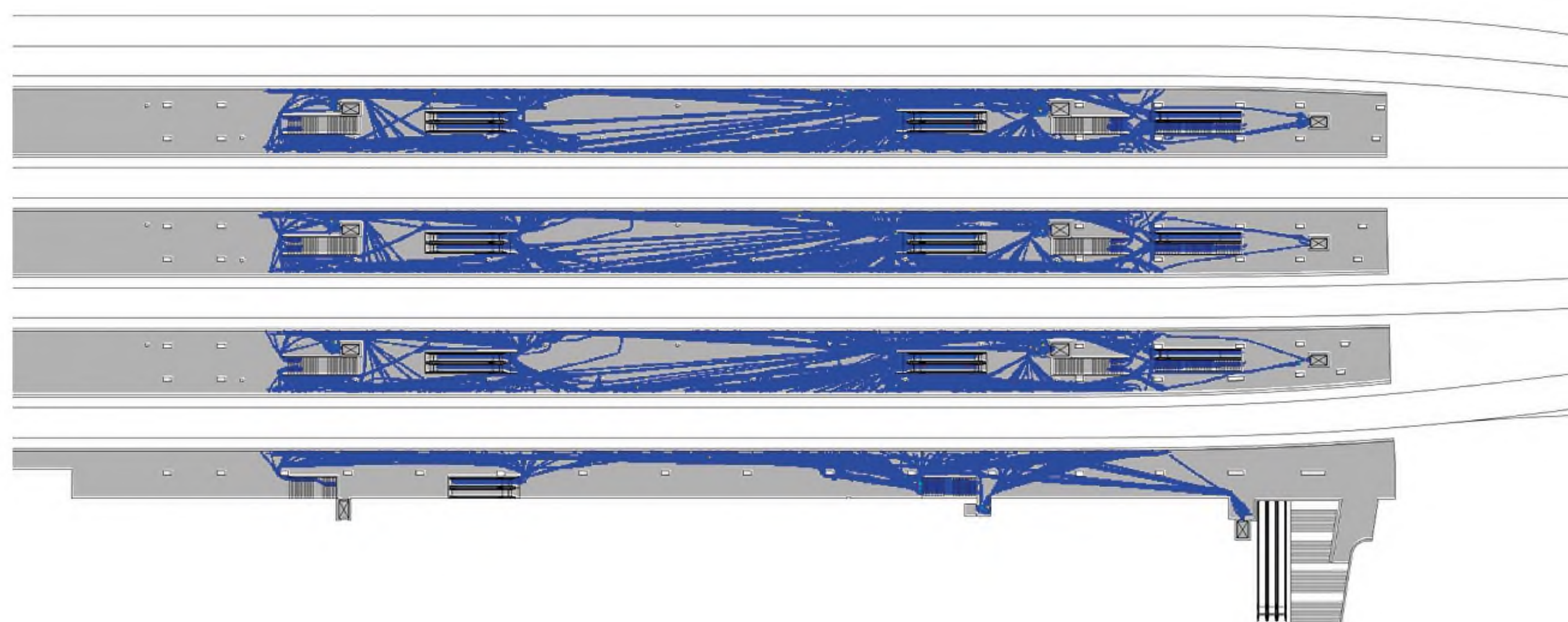


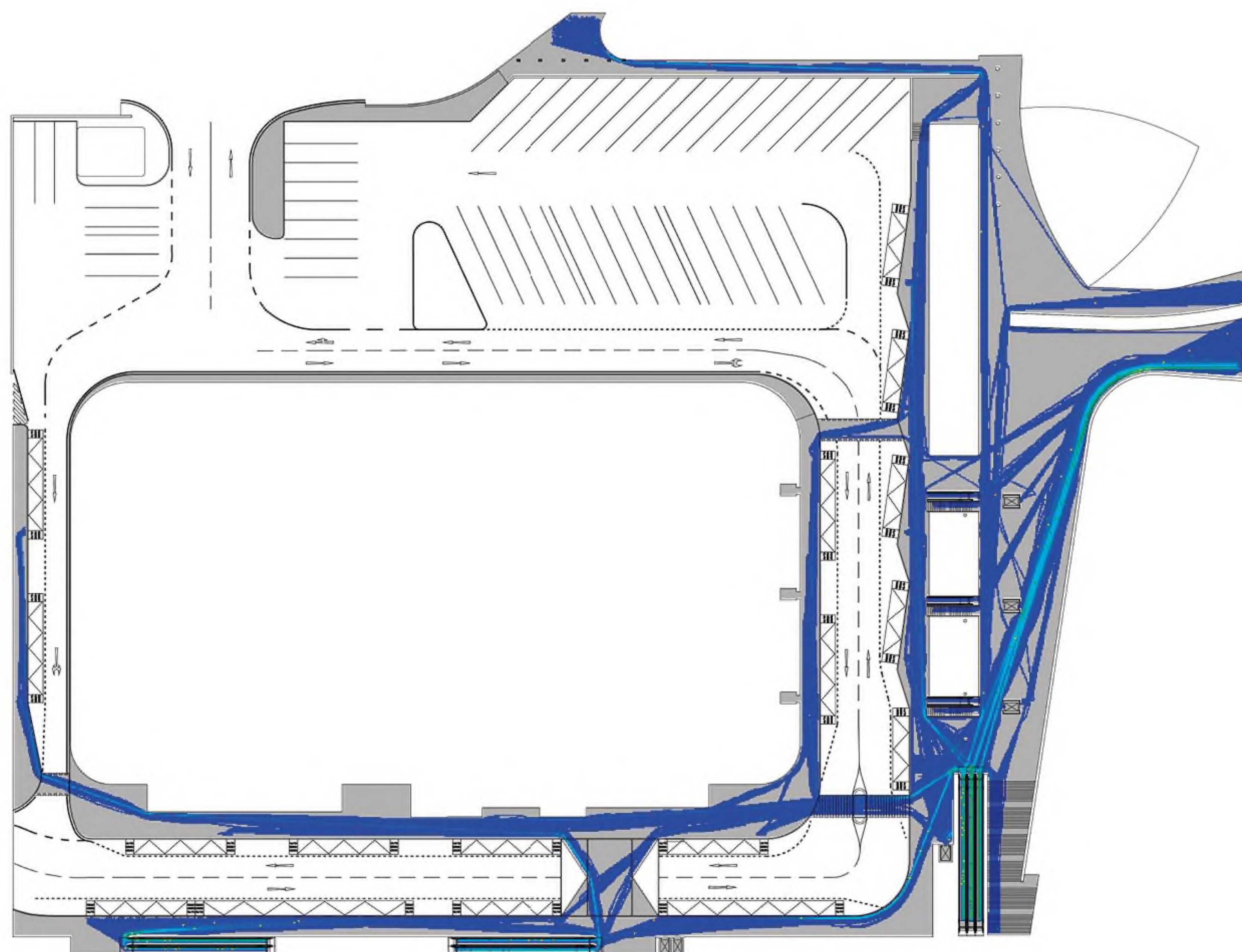
Vizualizace toku cestujících

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov





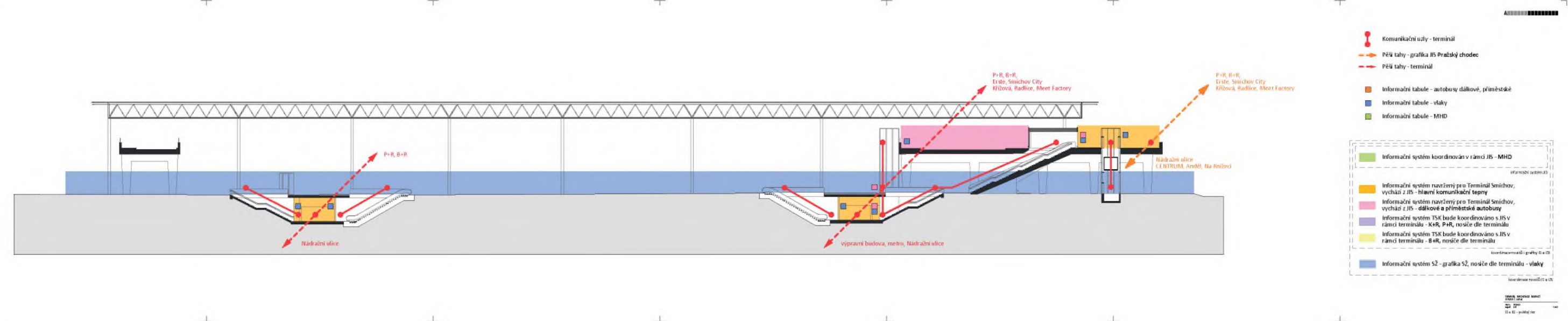
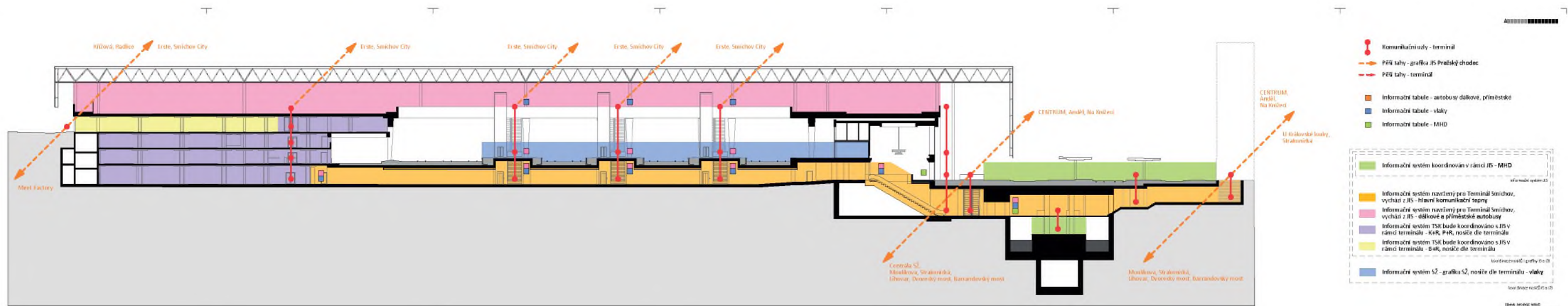




Místa křížení systému SŽ a Terminálu

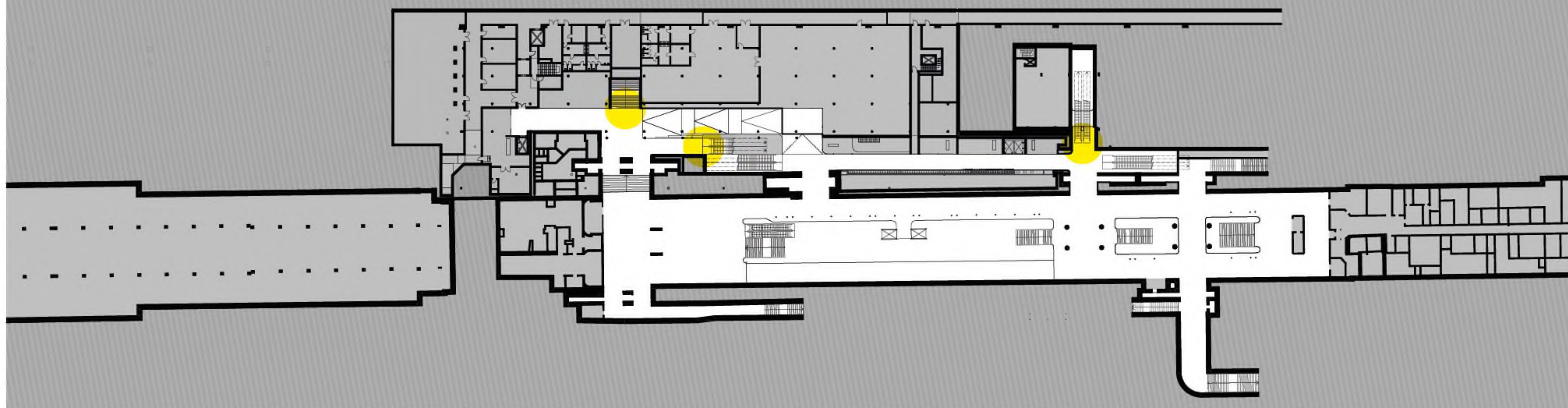
Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov





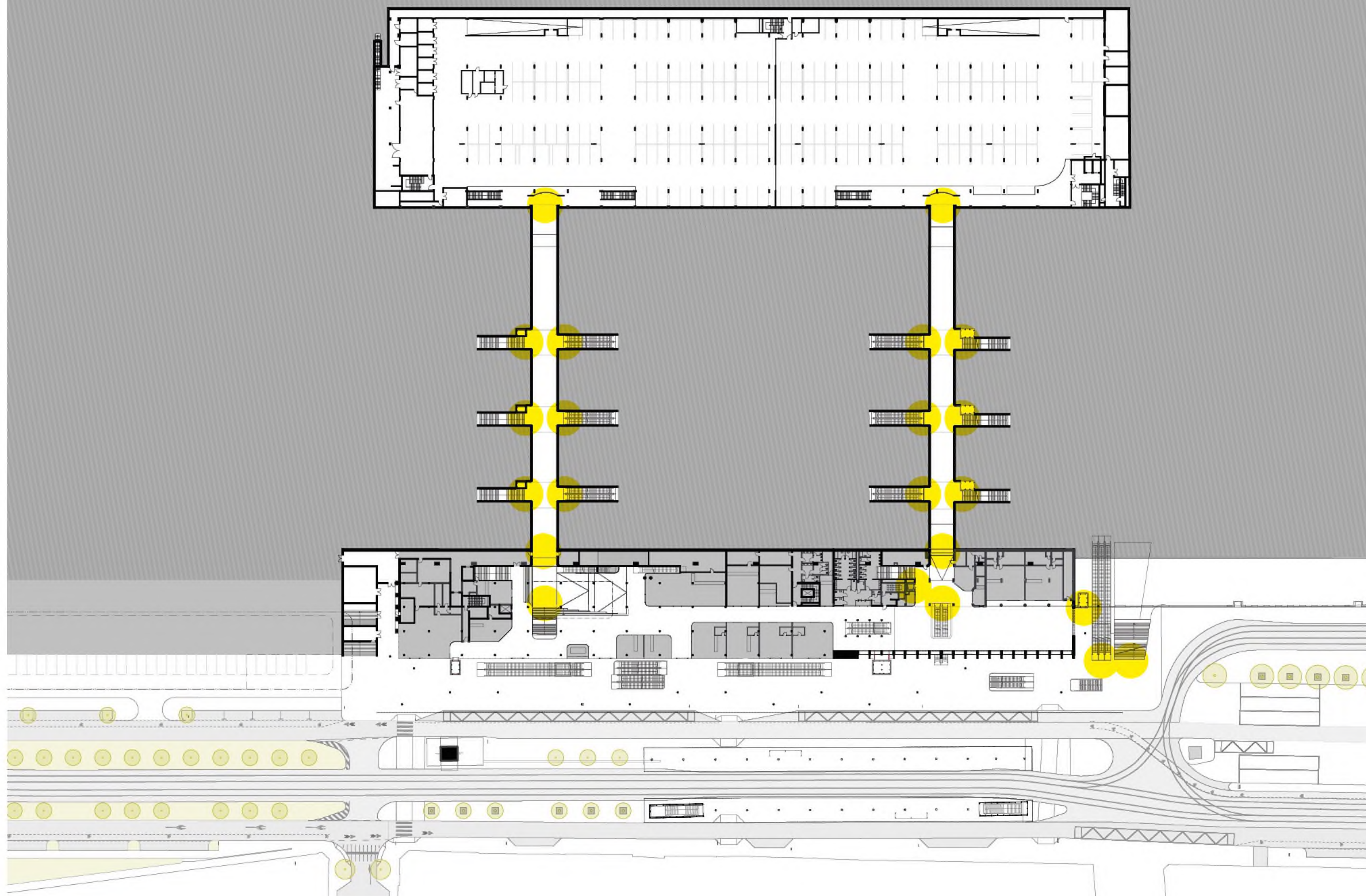


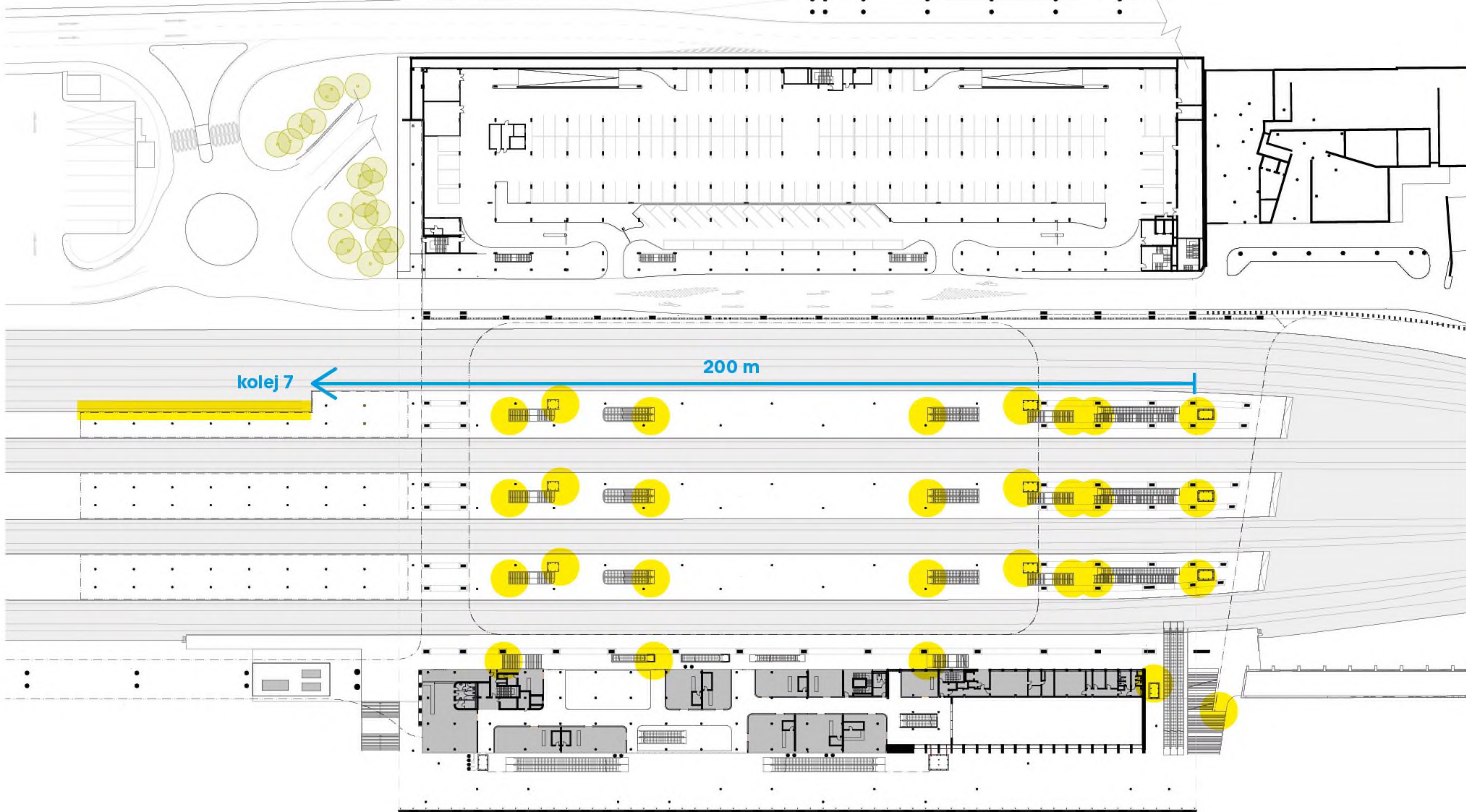
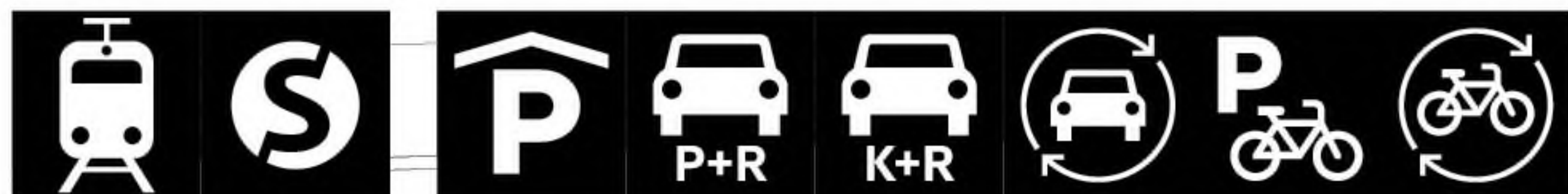
Místa křížení systémů
Místa křížení dvou
navigačních systému
chápeme zejména
vertikální komunikace
procházející přes několik
úrovní.



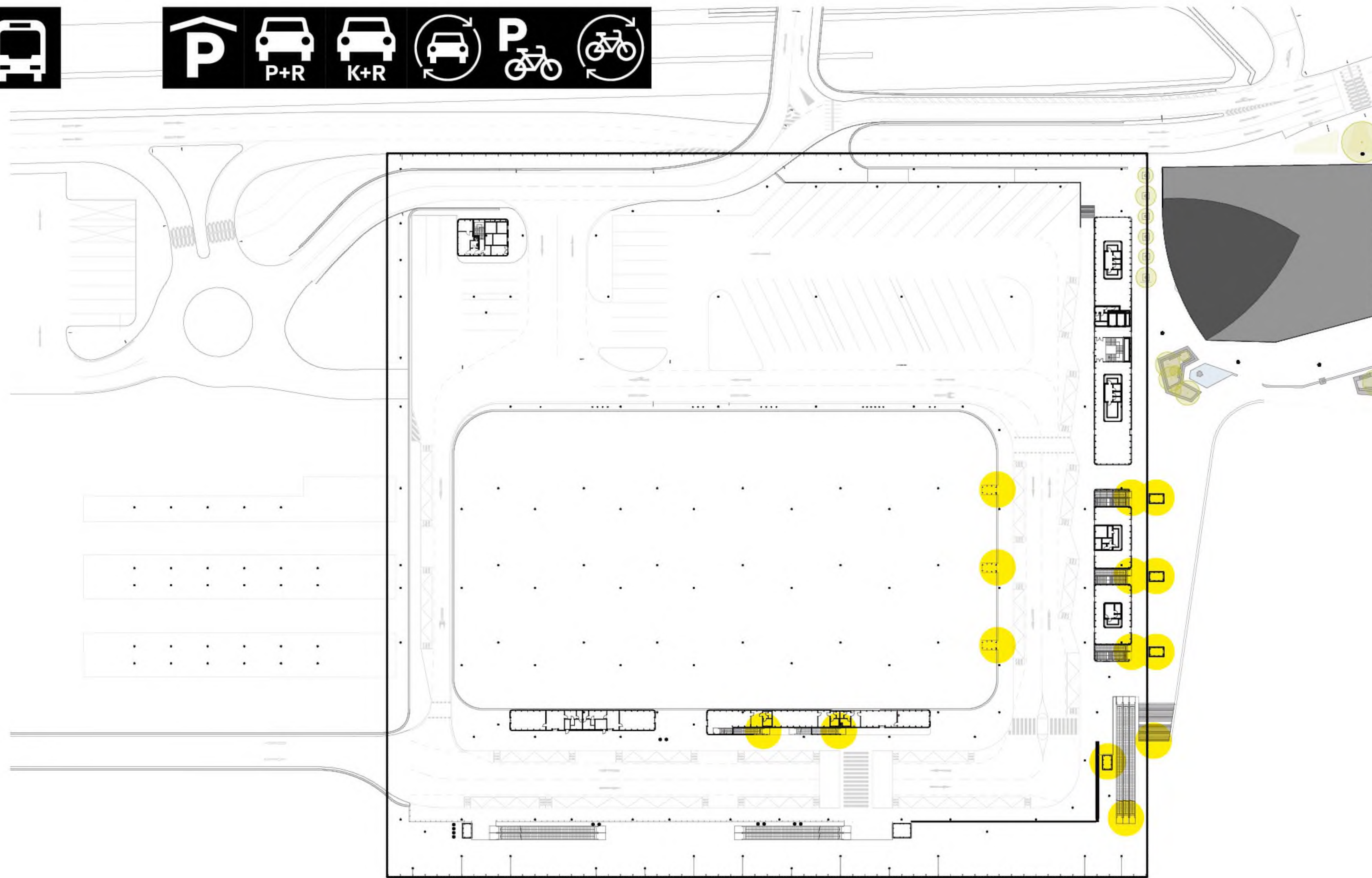


Místa křížení systémů
Místa křížení dvou
navigačních systému
chápeme zejména
vertikální komunikace
procházející přes několik
úrovní.



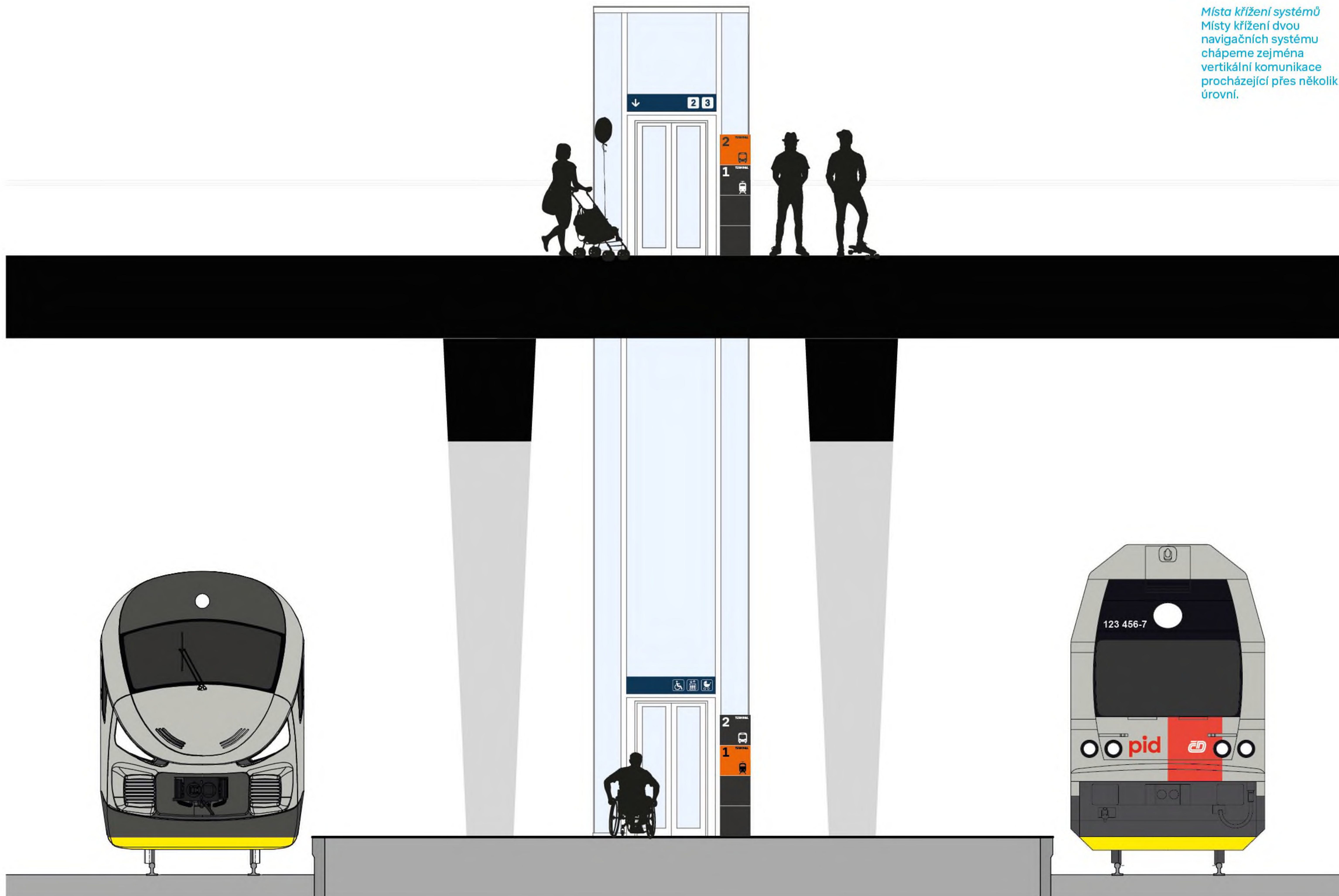


Místa křížení systémů
Při studiu stávajícího značení SŽ, jsme došli k závěru, že navigace na kolej č. 7 je v kritických rozhodovacích bodech nedostatečná, ne-li zmatečná. Dále doporučujeme směrovou informaci doplnit o údaj vzdálenosti, jelikož se kolej z nevdálenějšího místa na lávce nachází více než 200 metrů, což je značná vzdálenost při rozhodování a volbě nejkratší cesty.

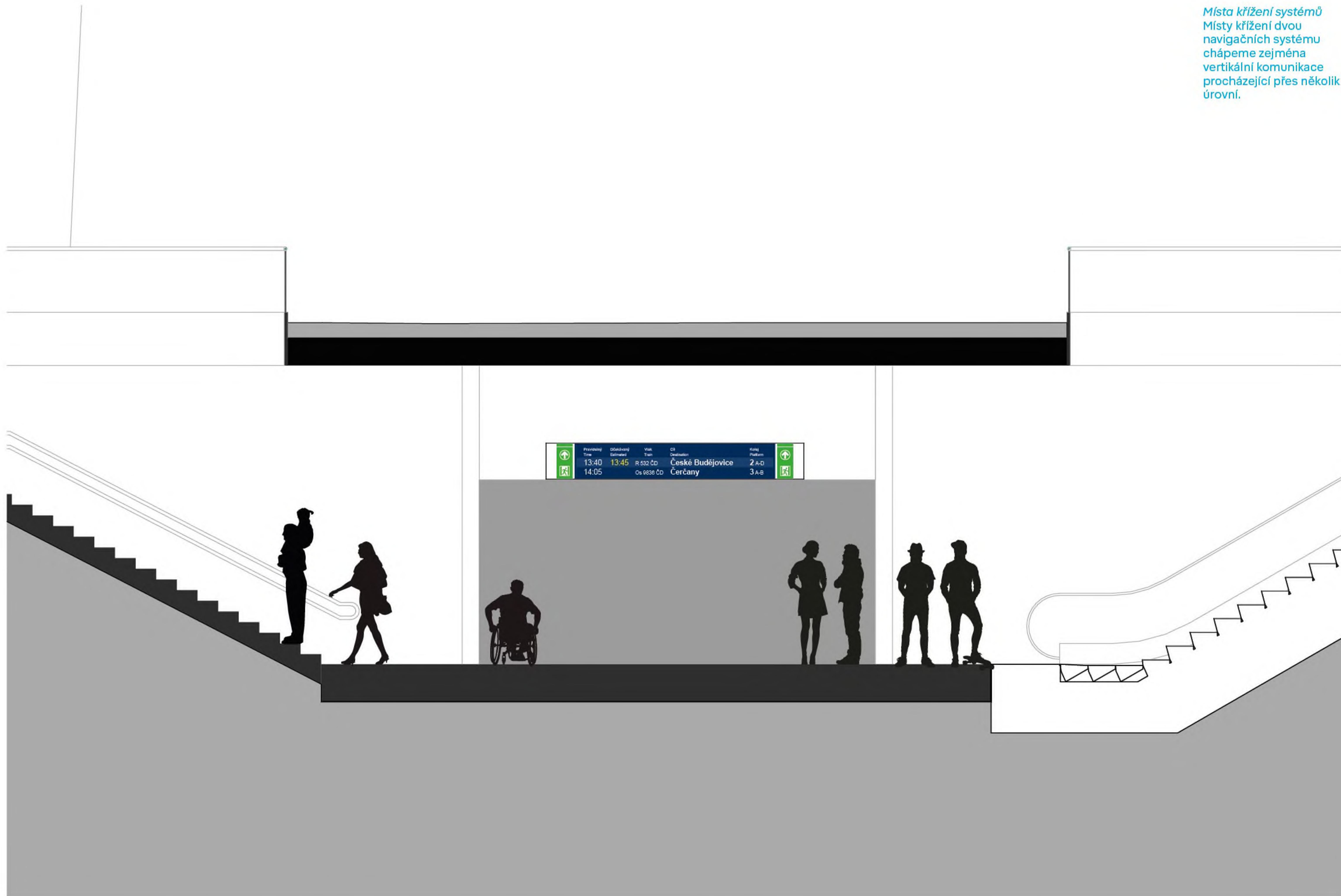


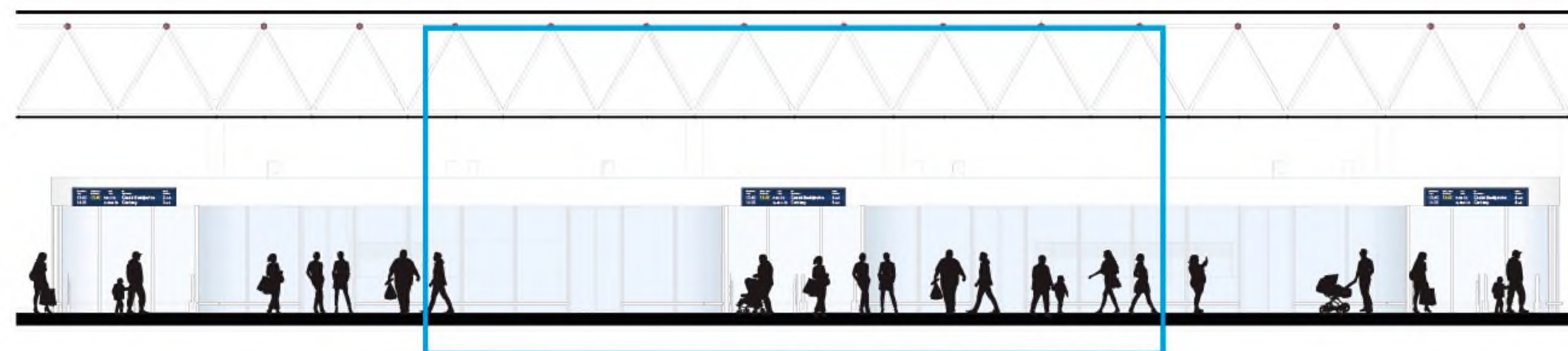
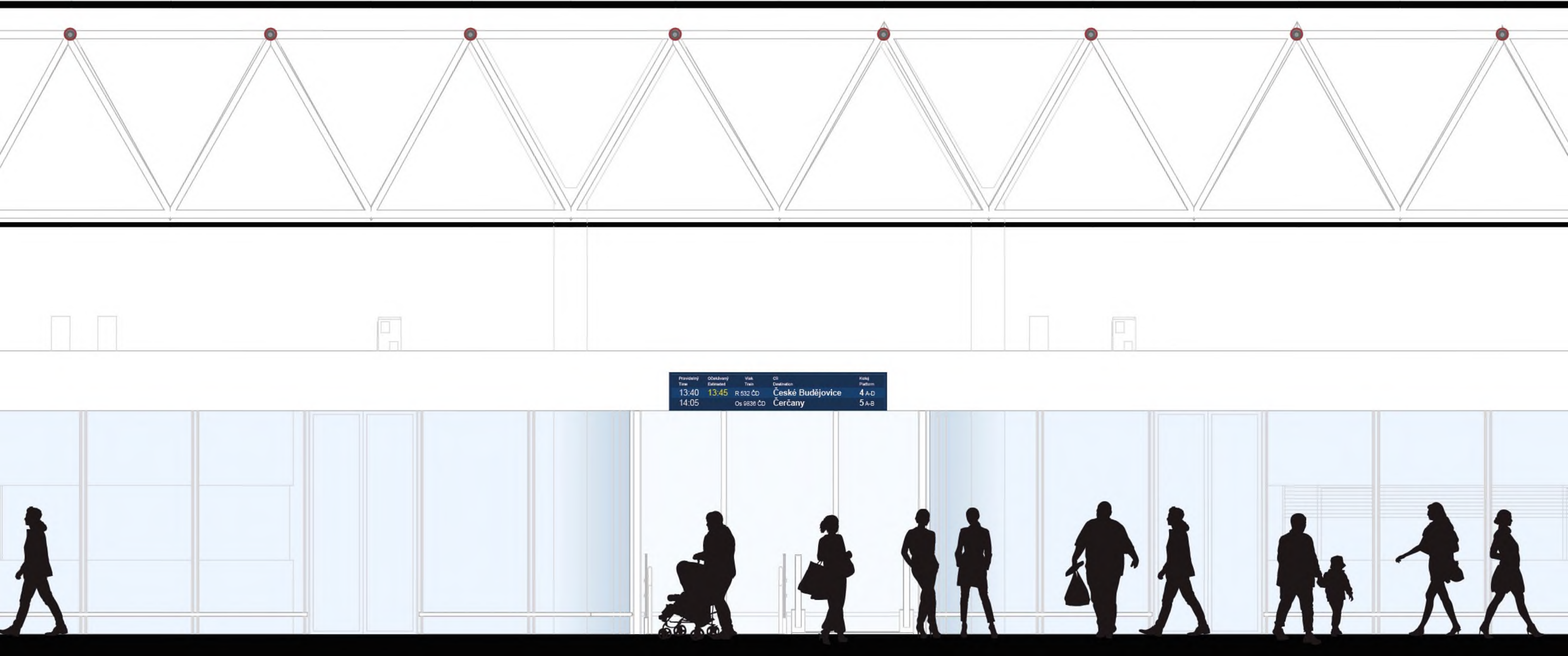
Místa křížení systémů
Místa křížení dvou
navigačních systému
chápeme zejména
vertikální komunikace
procházející přes několik
úrovní.

Místa křížení systémů
Místa křížení dvou
navigačních systémů
chápeme zejména
vertikální komunikace
procházející přes několik
úrovní.



Místa křížení systémů
Místa křížení dvou
navigačních systémů
chápeme zejména
vertikální komunikace
procházející přes několik
úrovní.

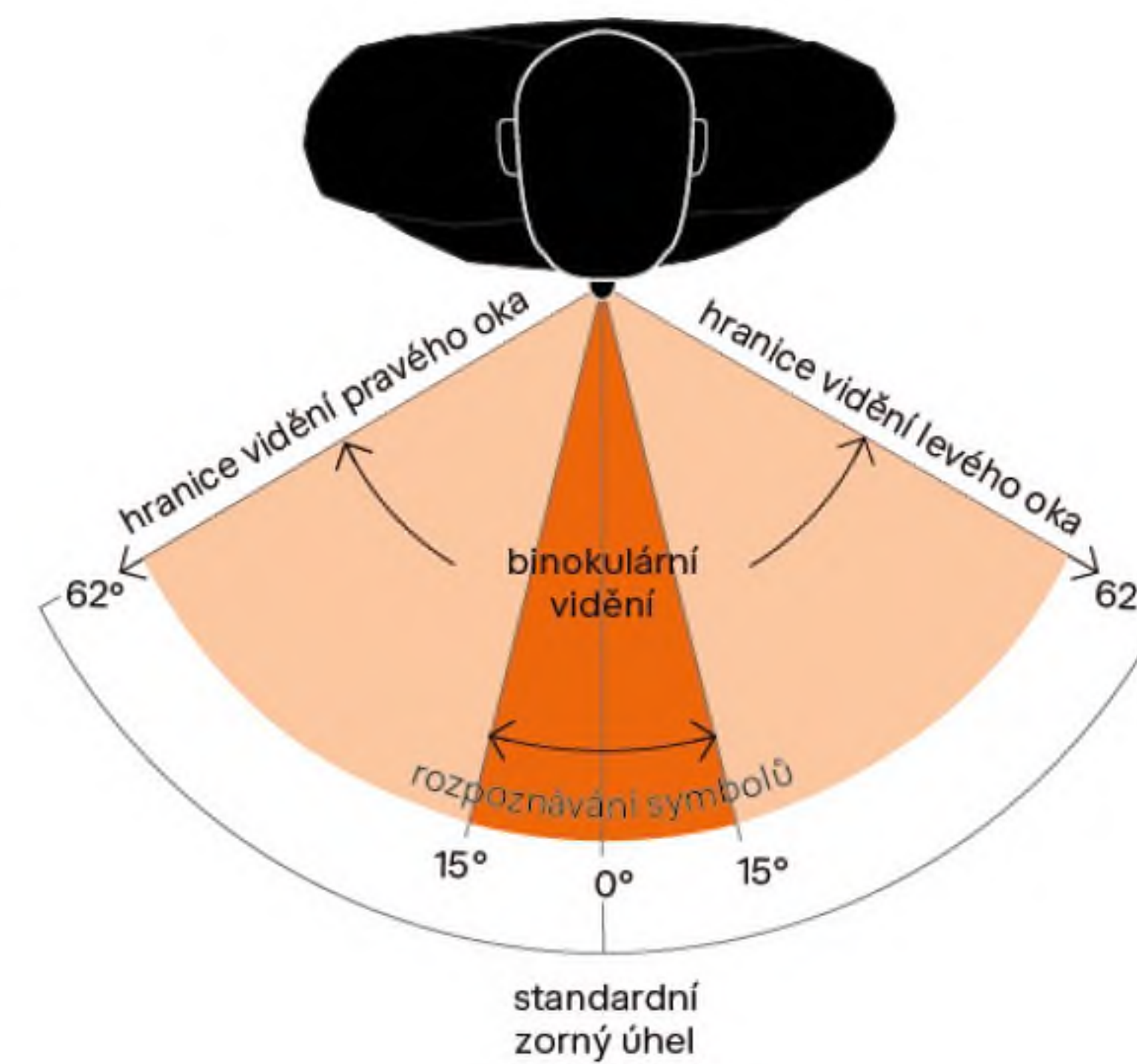
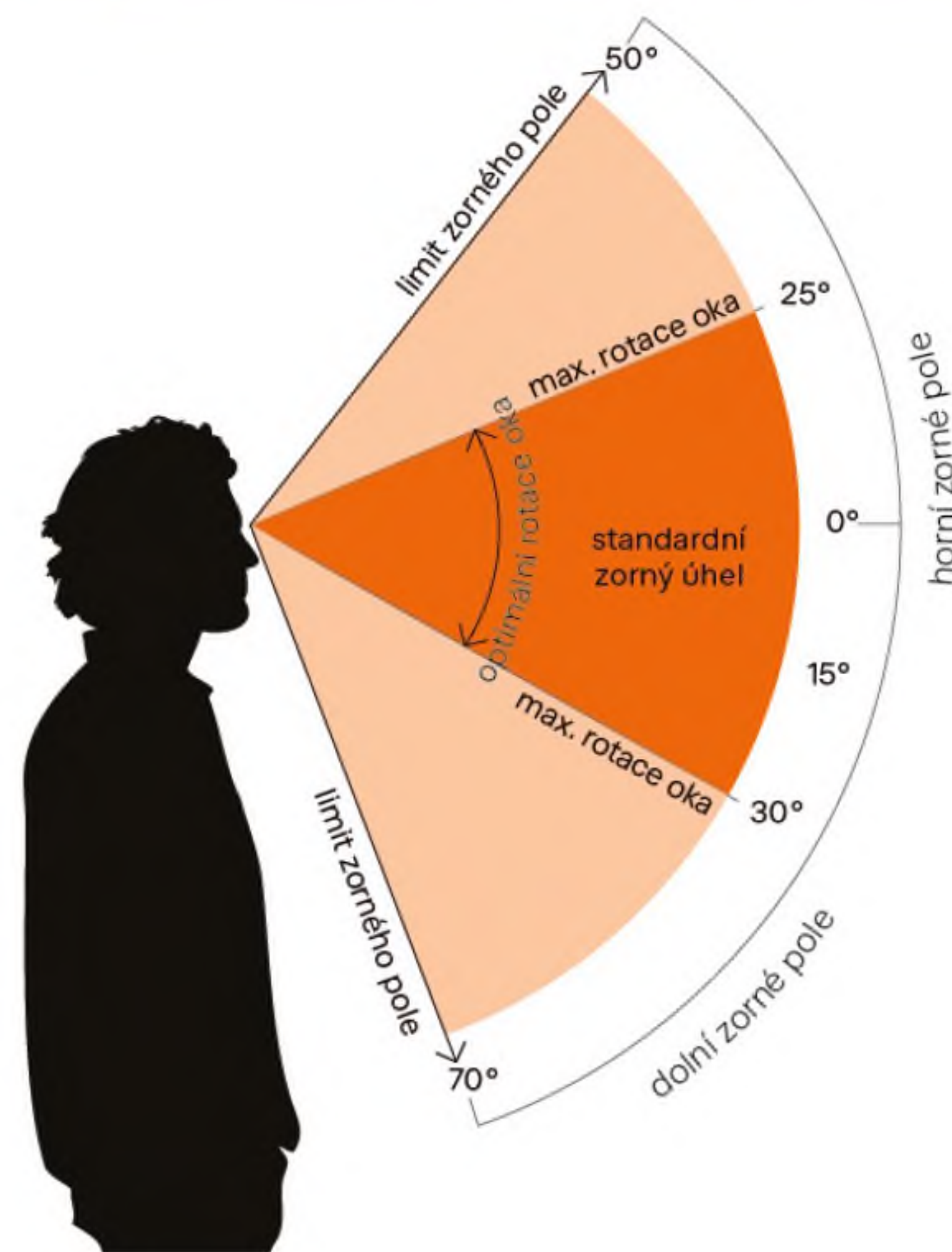
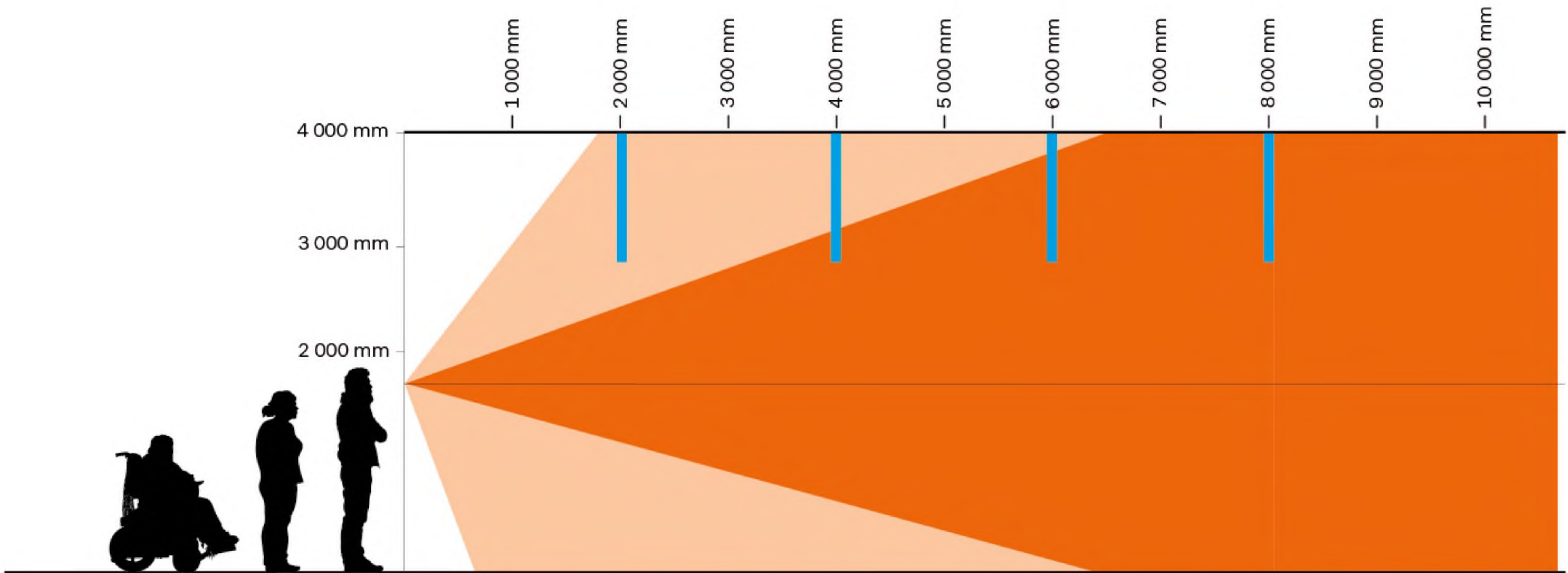




Ergonomie značčení

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov





→ **Odstupové vzdálenosti**
 Lidé si značení všimají a informace čtou podle vzdálenosti a výšky jejich umístění. Pokud jsou nosiče umístěné nad jejich hlavami, k jejich přečtení bez přílišného namáhání krku potřebují stát ve vzdálenosti 4–6 m. Pokud je informace umístěna ve výšce očí, pohodlná vzdálenost pro čtení je pak 1–2 m.

Principy sjednocení značení

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov



- 1. Infosystém na fasádě budovy**
 - 1.1 *Emblém budovy a piktogramy*
 - 1.2 *Označení vstupů do výpravní budovy*
Kolmé výstrče na Nádražní ulici označující vstupy do domu, případně veřejné toalety a kolárnu.
 - 1.3 *Označení vstupů do podzemních přepravních prostor z uliční úrovně*
Označení povrchu chodníku v závětrí vstupů do objektů v podzemí.
Změna materiálu, formátu, kladení, či barevnosti povrchu.
 - 1.4 *Označení servisních a obslužných vstupů*
Neceloplošný solitérní polep z vnitřní strany skla.
 - 1.5 *Označení vjezdů do parkovacího domu*
Označení vjezdů do parkovacího domu obsahově vychází z manuálu TSK. Typografie, piktogramová sada a barevnost je určena projektem Terminál Smíchov, který vychází z metodiky Jednotného informačního systému pro hlavní město Praha pod názvem „Čitelná Praha“.
- 2. Piktogramová sada**
V celém objektu bude aplikována jednotná piktogramová sada vycházející z Jednotného informačního systému Prahy „Čitelná Praha“, s výjimkou nástupišť ve správě SŽ, která použije svůj celostátní systém.
- 3. Bezpečnostní značení informační a únikové**
Bezpečnostní a únikové značení je v celém objektu jednotné a ve své podobě vychází z piktogramové sady „Čitelná Praha“, která je v souladu s normou ČSN EN ISO 7010 a nařízením vlády č. 375/2017 Sb. Únikové značení bude integrované do jednotlivých nosičů IS. Zároveň by tato integrace neměla být v rozporu s jejich správným a funkčním umístěním.
- 4. Mobiliář**
 - 4.1 *Mobiliář informačního/navigačního systému*
Design nosičů mobiliáře IS Terminál Smíchov je jednotný napříč celým objektem a vychází z metodiky Jednotného informačního systému pro hlavní město Praha pod názvem „Čitelná Praha“.
 - 4.2 *Odjezdové obrazovky*
Jedním z hlavních nástrojů sjednocení digitálních informací je jejich sdružování do kompaktních celků s jednotným designem a stylem zobrazování informací.
- 5. Přístupnost**
 - 5.1 *Orientační hlasové majáčky „OHM“*
Orientační hlasové majáčky budou integrovány do jednotlivých nosičů IS, či už analogových nebo digitálních, dále do podhledů nebo obkladů. Zároveň by tato integrace neměla být v rozporu s jejich správným a funkčním umístěním.
 - 5.2 *Hmatné štítky*
Kromě OHM je navigace zrakově zněvýchodněných zajištěna horizontálními vodíci liniemi a hmatnými štítky na madlech schodišť. V projektu je potřeba zohlednit vzájemnou synergii těchto typů značení a zabezpečit jejich konzistentnost v celém objektu Terminálu Smíchov.
- 6. Reklamní značení obchodních jednotek „Retail“**
 - 6.1 *Prostorové značení (varianty A+B)*
Textové, či grafické označení obchodních jednotek, prostorový objekt z jednotlivých linií textu, či loga.
 - 6.1.1 Maximální výška 500 mm, předsazené provedení, vodorovná osa loga ve vodorovné ose kovového obkladu poutce fasády. Provedení monochromatické, stejný odstín a barevnost vždy v celém objektu. Iluminace buttonů neoslňující chodce uvnitř a na ulici a obyvatele okolních domů.
 - 6.1.2 Polep, či tenká řezaná grafika (tl. do 5 mm) na poutci fasády.
 - 6.2 *Reklama za skly výkladců*
Maximálně 15 % z plochy skla každého výkladce obchodní jednotky může být ze strany interiéru zakryto pouze:
 - neceloplošným solitérním polepem (logotyp, nápis, atd.) z vnitřní strany skla,
 - bannery, obrazovkami, prostorovými instalacemi (loga atp.), umístěnými vždy ze strany interiéru v minimální vzdálenosti 10 cm od skla.
 - 6.3 Polep ani označení provozovny nesmí přesáhnout obrys plochy výkladu, dveří ani nadpraží;
 - Polep nesmí v žádném případě překrýt cedulku číselného označení provozovny (příklad označení MSA 26/455).
 - V případě prosvětleného poutače je nutné Schválení pro použití v metru a v případě připojení na elektrický rozvod je potřeba doložit výchozí revizi i pravidelné revize (elektro). Dodržení všech platných směrnic DPP upravujících taková umístění v metru.
 - Plachty a převěsy nejsou povolené.
 - Z důvodu bezpečnosti cestujících jsou zakázány jakékoliv samostatně stojící (pevné i mobilní) zařízení pro reklamu (např. tzv. Áčka).
 - Nesmí se používat design, který je možné zaměnit s navigací v metru, dopravním značení nebo takový, který používá stejné barvy jako složky záchranného systému.
 - Světelná reklama a reklama šířená jinými médii, zvuková, blikající, pohybující a jinak negativně vstupující do veřejného prostoru je nepřipustná.
 - Nelze umísťovat orientační a informační prvky (např. orientační šipky) upozorňující na vzdálenější provozovnu.
 - Šikmé nápisy na skleněných plochách nejsou povoleny.
- 7. Výškové úrovně značení retailu**
Navigace by neměla být ve vizuální kolizi s označením retailových prostor.
- 8. Reklamní poutače**
 - 8.1 *Prosvětlené reklamní vitríny „Citylighty“*
Analogové nebo digitální citylighty jsou navrženy v celém objektu Terminálu Smíchov v designu Clig od mmcité v jenotně definovaném barevném a materiálovém provedení.
 - 8.2 *Poutače venkovní na fasádě „Billboardy a plakátovací plochy“*
Není jakkoliv přípustné aplikovat reklamu na fasádu nebo do její těsné blízkosti.

Není jakkoliv přípustné aplikovat reklamu a označení obchodních jednotek „Retail“ na betonové, ocelové, prefabrikované, dekorativní nebo nosné prvky fasády, části neprůhledných výplní, či rámy výkladců, dveří a oken, vyjma případů, kdy je výslovně uvedeno jinak.

Finální provedení reklamního značení, změna či úprava infosystému podléhá schválení architekta objektu nebo autora informačního systému.
- 9. Zdroje, manuály a dokumenty dotčených organizací**
 - 9.1 *Manuál grafické identity parkovacích objektů ve správě TSK (TSK) verze 01, vydáno 13. 02. 2023*
zasláno dne: 31. 3. 2023
 - 9.2 *Pravidla označení provozoven v prostoru metra (DPP)*
vydáno 1. 3. 2022
zasláno dne: 4. 4. 2023
 - 9.3 *Manuál pro kultivovaná nádraží (SŽ)*
vydáno 1. 3. 2022
zasláno dne: 4. 4. 2023
 - 9.4 *Jednotný informační systém „Čitelná Praha“ Principy navigace v ulicích a dopravních systémech Prahy*
vydáno 4. 11. 2022
 - 9.5 *Trasy cestujících - TSN, simulace chování cestujících modelovaná softwarem Legion (SUDOP PRAHA)*
zasláno dne: 25. 4. 2023

Piktogramová sada

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov



1

1. Druhy dopravy



1.1 Metro



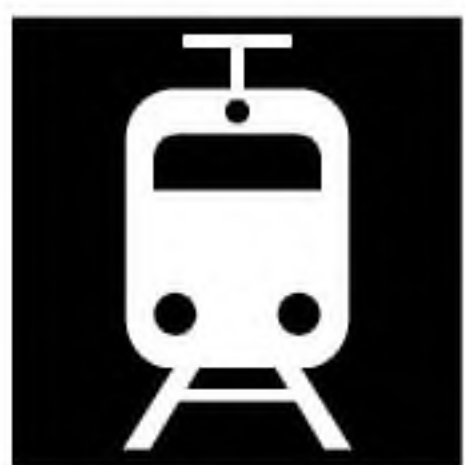
1.2 Tramvaj



1.3 Autobus



1.4 Trolejbus



1.5.1 Vlak



1.5.2 Linky S



1.6 Lanová dráha pozemní



1.7 Lanová dráha visutá



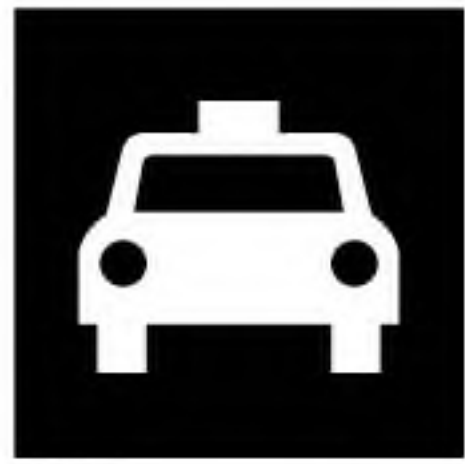
1.8 Přívoz



1.9 Cyklista



1.10 Pražský chodec



1.11 Taxi



1.12 Auto



1.13 Letiště



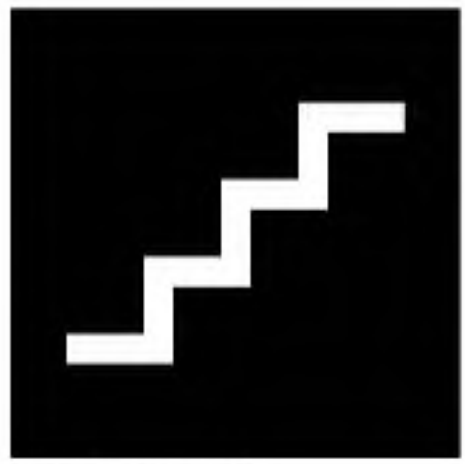
1.14 Autobus na letiště



1.15 Vlak na letiště



2. Způsoby pohybu



2.1 Schody pevné



2.2.1 Eskalátor



2.2.2 Eskalátor směr nahoru



2.2.3 Eskalátor směr dolů



2.3 Výtah



2.4 Rampa



3. Toalety



3.1 Toalety dámy



3.2 Toalety páni



3.3 Toalety



3.4 Toalety imobilní



4. Doplnkové informace



4.1 Informace



4.2 Přepravní manipulát



4.3 Kočárěk



4.4 Zavazadlo



4.5 Jízdní kolo



4.6 Pes



4.7 Nevidomý



4.8 Senior



4.9 Nastávající maminka



4.10 Pečující o dítě



5. Sdílení, parkování



5.1 Sdílené jízdní kola



5.2 Sdílené automobily



5.3 Stanoviště Park & Ride



5.4 Stanoviště Kiss & Ride



5.5 Nabíjení elektromobilů



5.6 Parkoviště



5.7 Parkovací dům



5.8 Parkoviště pro kola



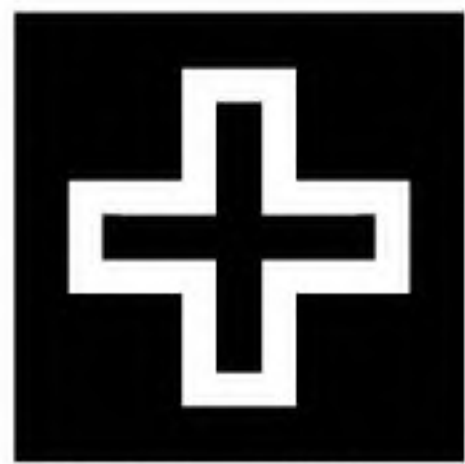
6. Cíle v mapách



6.1 Centrum



6.2 Pošta



6.3 Nemocnice, poliklinika



6.4 Policie



6.5 Restaurace, občerstvení



6.6 Suvenýry



6.7 Nákupy



6.8 Dětské hřiště



6.9 Cvičiště



6.10 Plavecký bazén



6.11 In-line bruslení



6.12 Skatepark



6.13 Golf



6.14 Turistická stezka



6.15 Výhled



7. Přepravní prostor



7.1 Prodej jízdenek



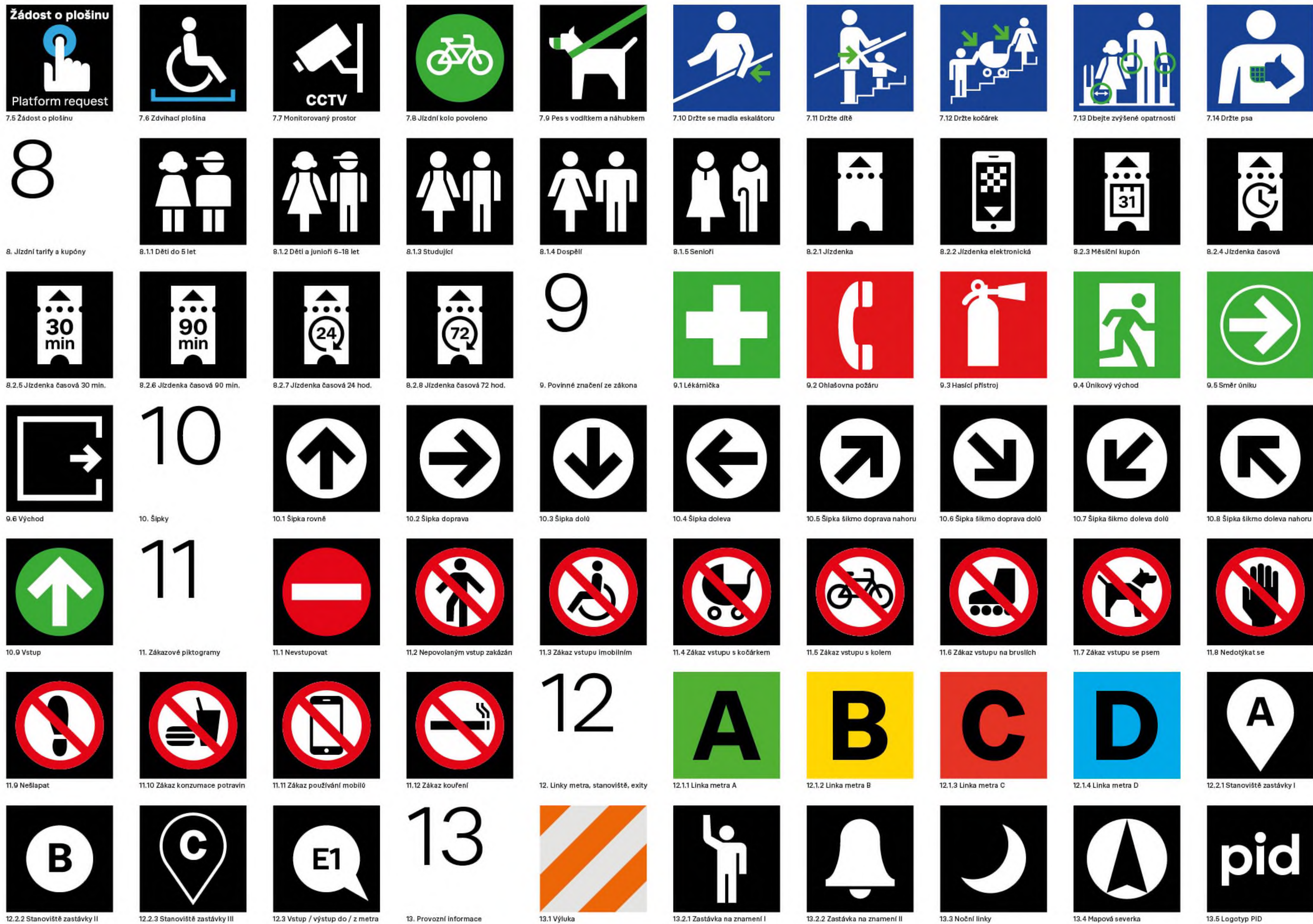
7.2 Označte si jízdenku



7.3 Začátek placeného prostoru



7.4 Konec placeného prostoru



Žádost o plošinu
Platform request

7.5 Žádost o plošinu

Zdvíhačí plošina

7.6 Zdvíhačí plošina

CCTV

7.7 Monitorovaný prostor

Jízdní kolo povoleno

7.8 Jízdní kolo povoleno

Pes s vodítkem a náhubkem

7.9 Pes s vodítkem a náhubkem

Držte se madla eskalátoru

7.10 Držte se madla eskalátoru

Držte dítě

7.11 Držte dítě

Držte kočárek

7.12 Držte kočárek

Dbejte zvýšené opatnosti

7.13 Dbejte zvýšené opatnosti

Držte psa

7.14 Držte psa

8

8. Jízdní tarify a kupóny

8.1.1 Děti do 5 let

8.1.2 Děti a junioři 6–18 let

8.1.3 Studující

8.1.4 Dospělí

8.1.5 Seniori

8.2.1 Jízdenka

8.2.2 Jízdenka elektronická

8.2.3 Měsíční kupón

8.2.4 Jízdenka časová

8.2.5 Jízdenka časová 30 min.

8.2.6 Jízdenka časová 90 min.

8.2.7 Jízdenka časová 24 hod.

8.2.8 Jízdenka časová 72 hod.

9

9. Povinné značení ze zákona

9.1 Lékárníčka

9.2 Ohlašovna požáru

9.3 Hasící přístroj

9.4 Únikový východ

9.5 Směr úniku

9.6 Východ

10

10. Šipky

10.1 Šipka rovně

10.2 Šipka doprava

10.3 Šipka dolů

10.4 Šipka doleva

10.5 Šipka šikmo doprava nahoru

10.6 Šipka šikmo doprava dolů

10.7 Šipka šikmo doleva dolů

10.8 Šipka šikmo doleva nahoru

10.9 Vstup

11

11. Zákazové piktogramy

11.1 Nevstupovat

11.2 Nepovolaným vstup zakázán

11.3 Zákaz vstupu imobilním

11.4 Zákaz vstupu s kočárkem

11.5 Zákaz vstupu s kolem

11.6 Zákaz vstupu na bruslích

11.7 Zákaz vstupu se psem

11.8 Nedotýkat se

11.9 Nešlapat

11.10 Zákaz konzumace potravin

11.11 Zákaz používání mobilů

11.12 Zákaz kouření

12

12. Linky metra, stanoviště, exity

12.1.1 Linka metra A

12.1.2 Linka metra B

12.1.3 Linka metra C

12.1.4 Linka metra D

12.2.1 Stanoviště zastávky I

12.2.2 Stanoviště zastávky II

12.2.3 Stanoviště zastávky III

12.3 Vstup / výstup do / z metra

13

13. Provozní informace

13.1 Výluka

13.2.1 Zastávka na znamení I

13.2.2 Zastávka na znamení II

13.3 Noční linky

13.4 Mapová severka

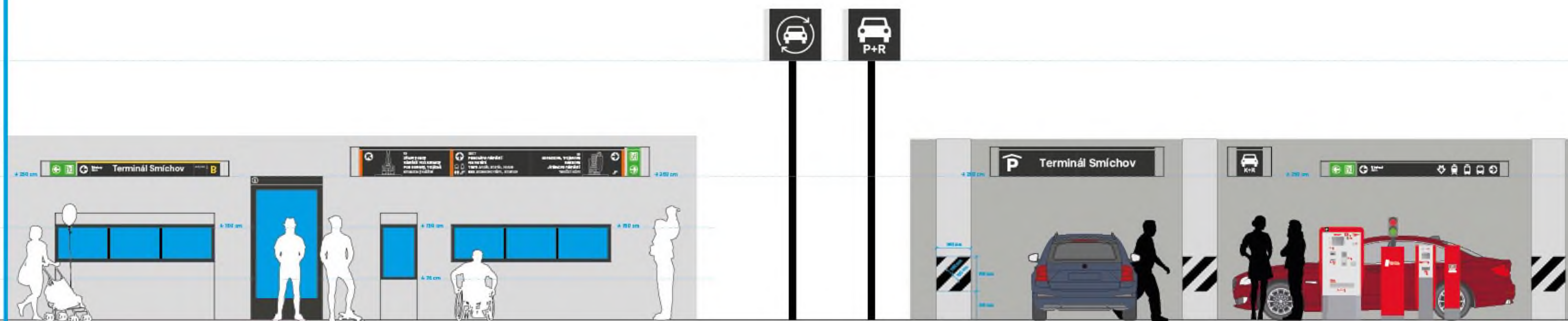
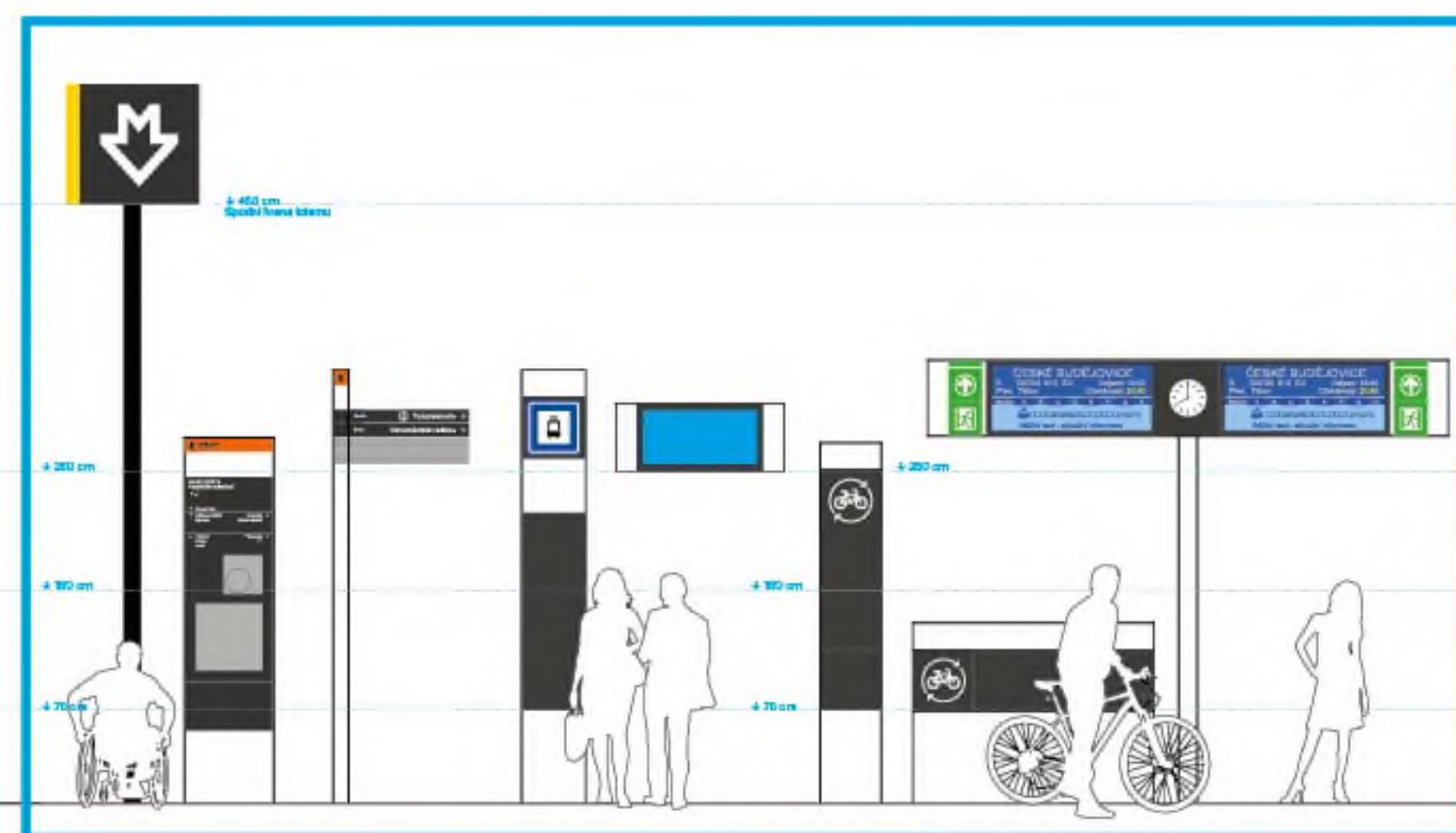
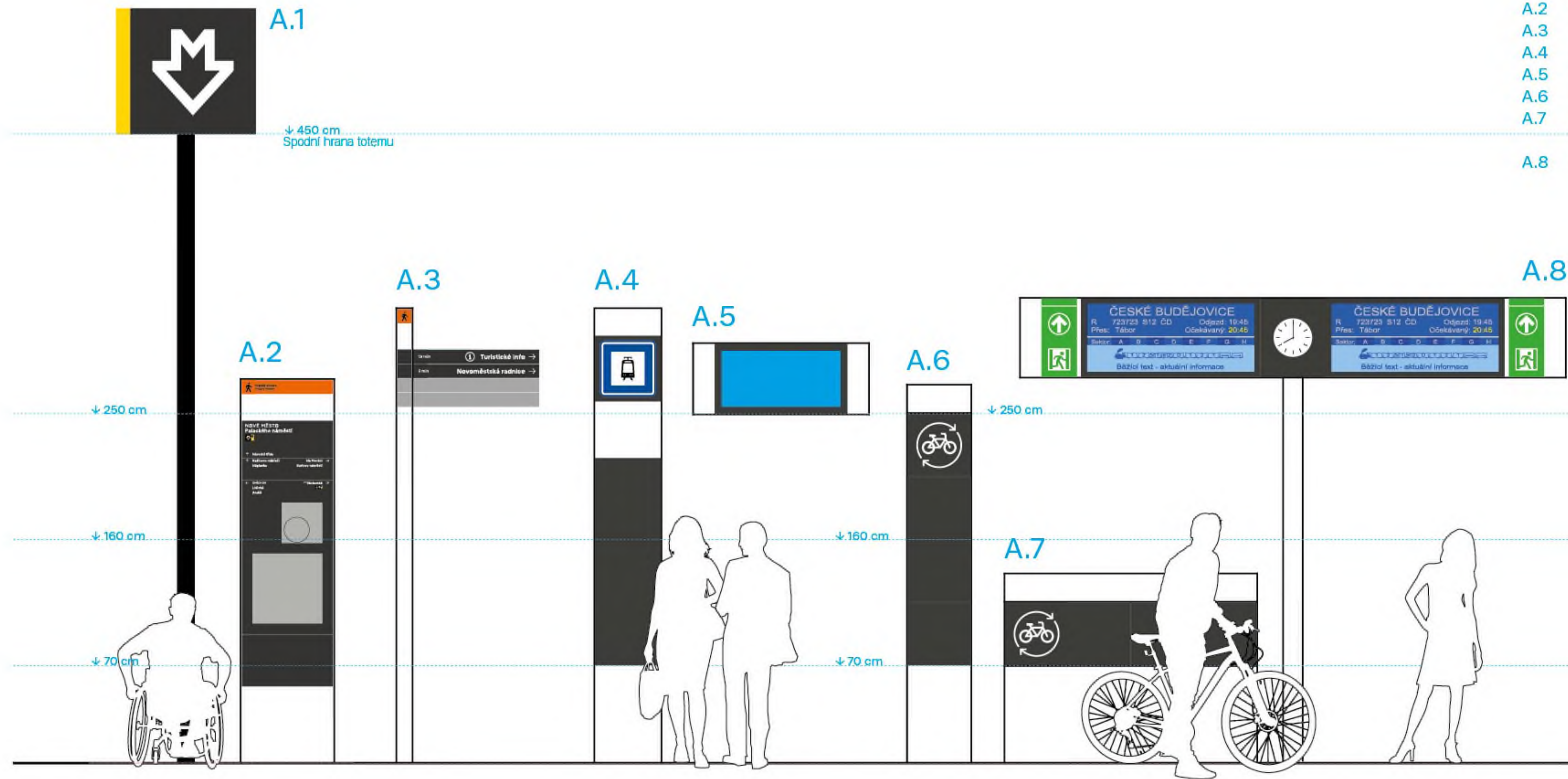
13.5 Logotyp PID

Navigační mobiliář

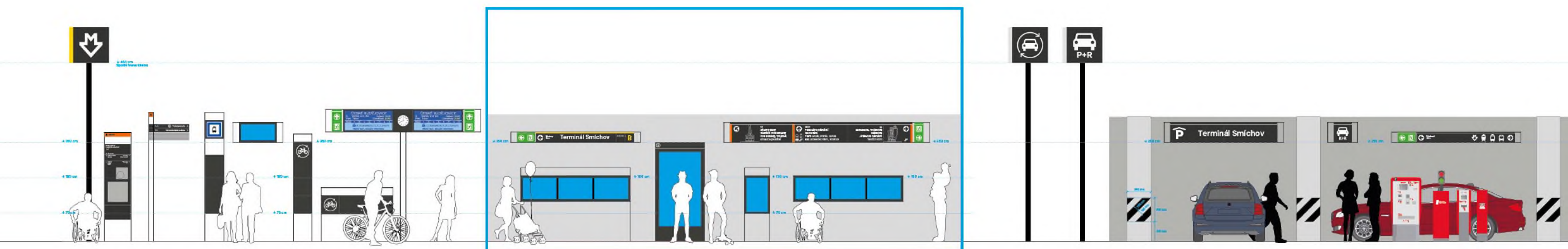
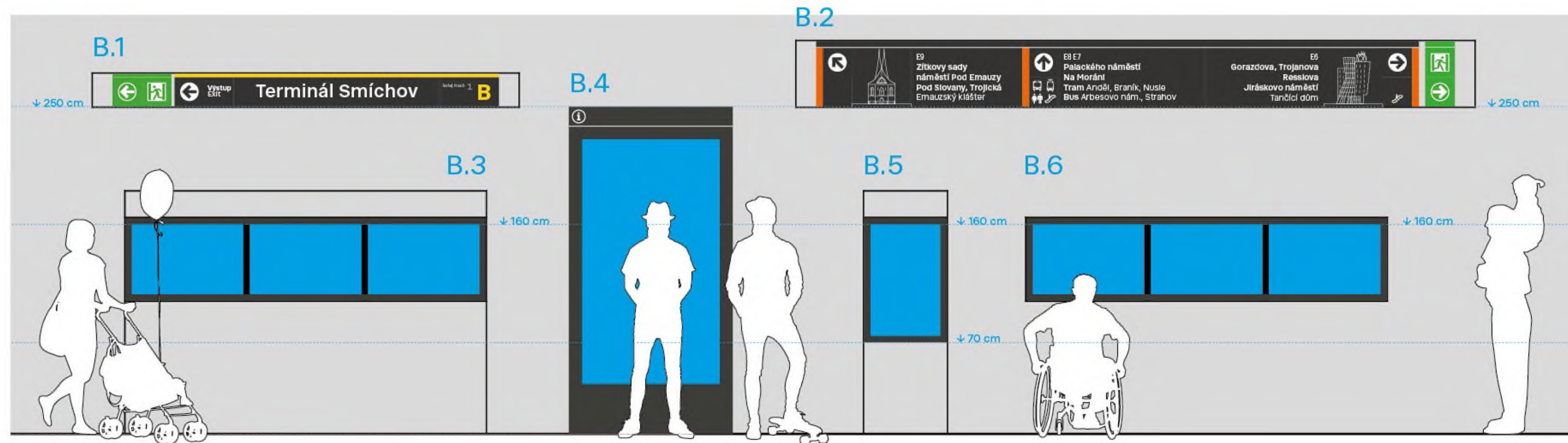
Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov



- A.1 Totem, dálkové značení metra
- A.2 Obelisk s mapou okolí
- A.3 Směrovka
- A.4 Označnick MHD
- A.5 Samostatný odjezdový panel
- A.6 Stanoviště sdílených kol, vertikální
- A.7 Stanoviště sdílených kol, horizontální
- A.8 Odjezdový panel na nástupišti



- B.1 Podvěšené značení výška 250 mm
- B.2 Podvěšené značení výška 500 mm
- B.3 Samostatný odjezdový panel sdružený, samostojný
- B.4 Interaktivní dotykový panel I.
- B.5 Interaktivní dotykový panel II.
- B.6 Samostatný odjezdový panel sdružený, v obkladu



C.1.1



C.1.2



C.1.1 Totem, dálkové značení sdílených aut

C.1.2 Totem, dálkové značení P+R

C.2 Kontrastní značení na sloupech

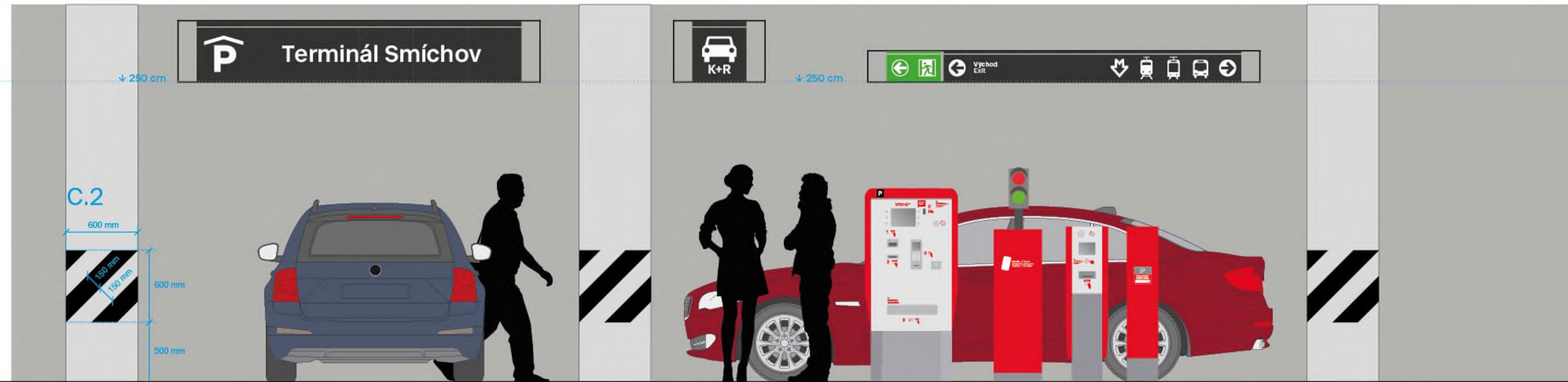
C.3 Podvěšené značení výška 500 mm

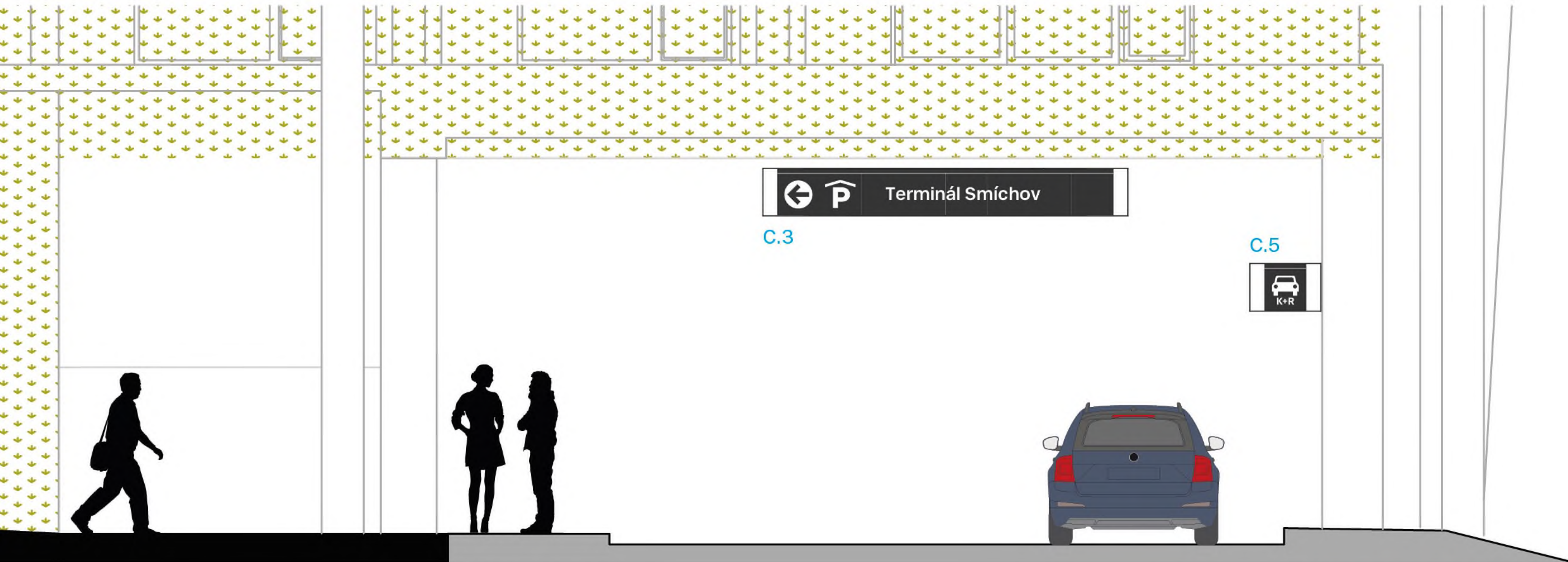
C.4 Podvěšené značení výška 250 mm

C.3

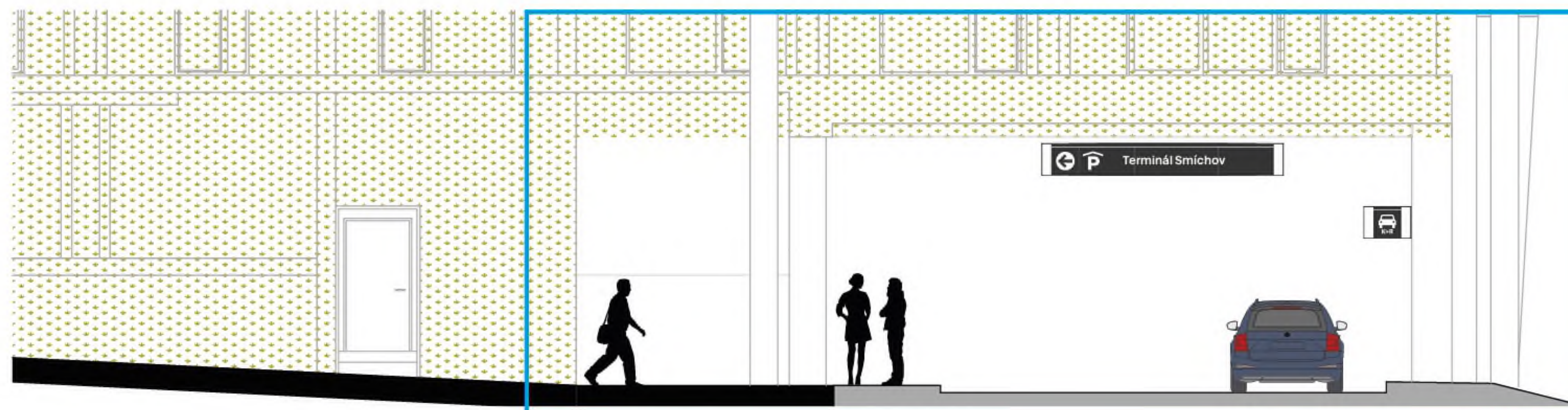
C.3

C.4





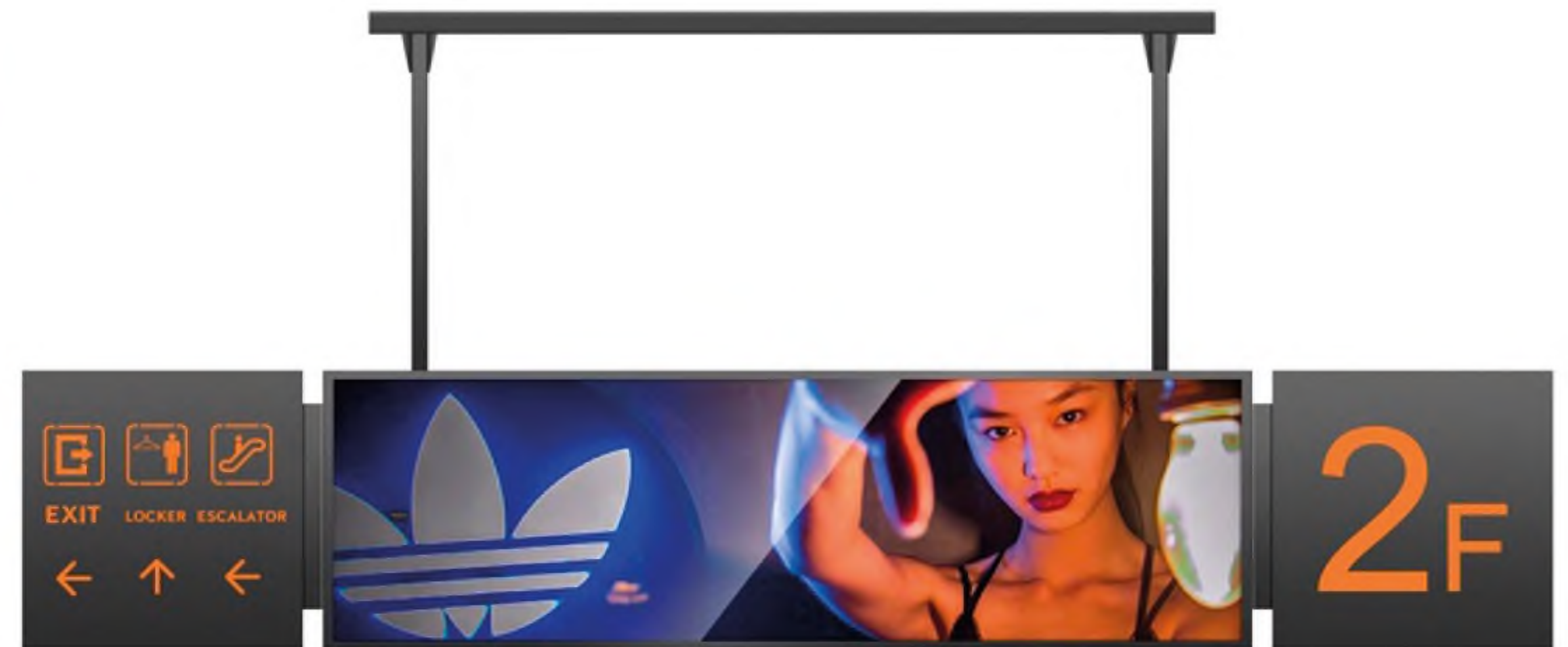
C.3 Podvěšené značení výška 500 mm
 C.5 Značení výstrč výška 500 mm

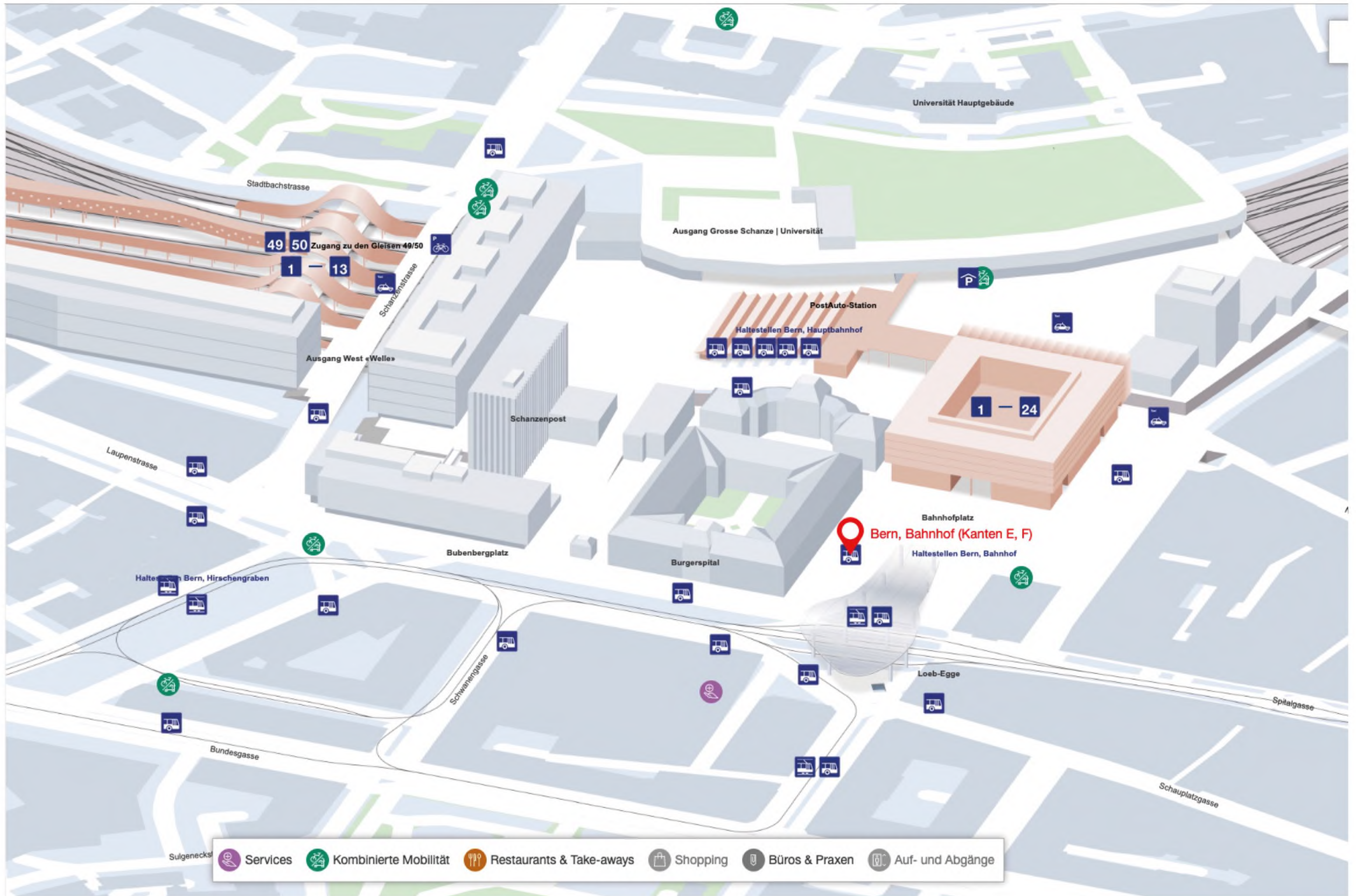


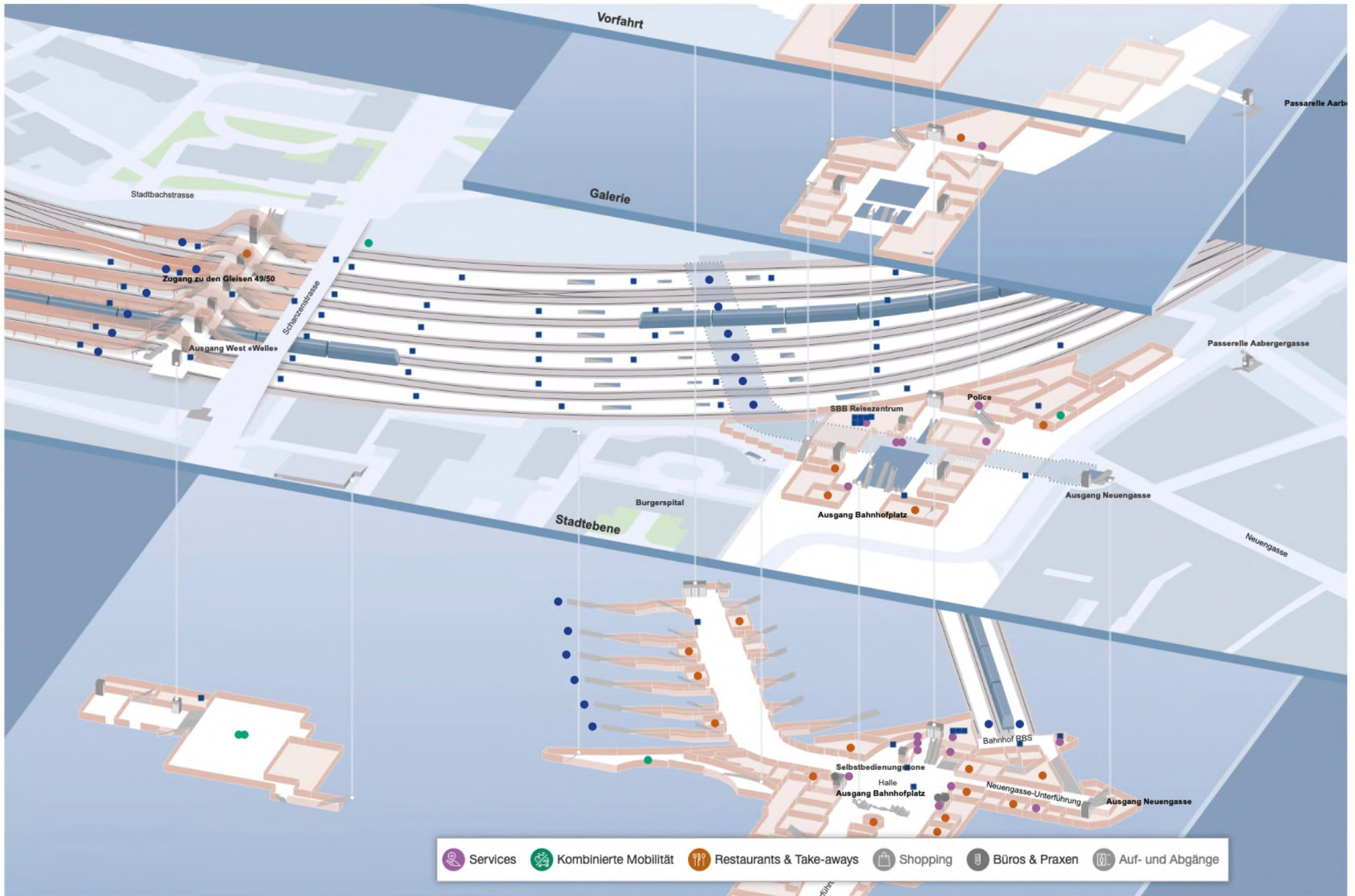
Digitální navigace



Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov







Přístupnost: Integrace navigace pro nevidomé (OHM)

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov





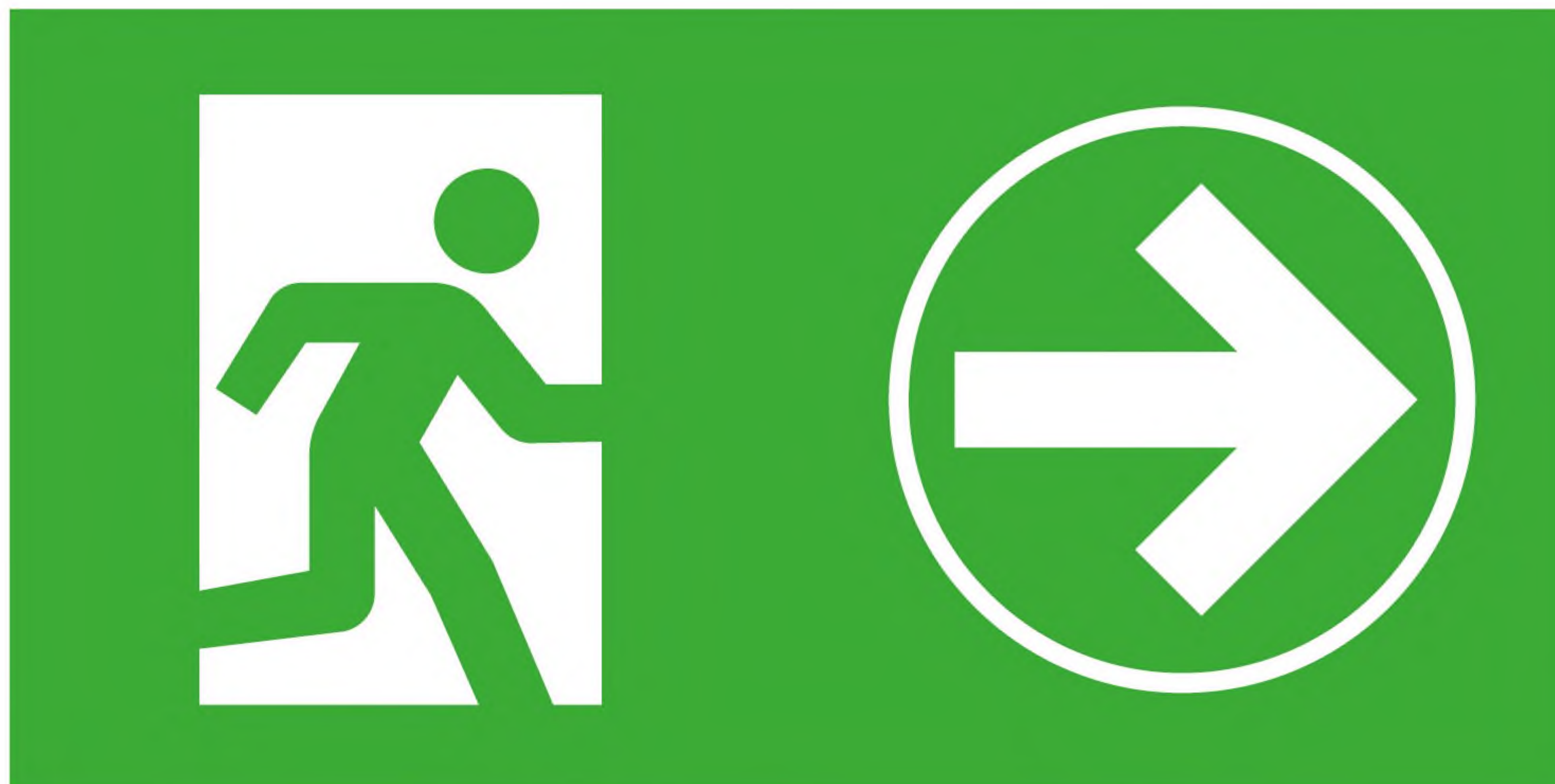
- *Orientační hlasové majáčky „OHM“*
Orientační hlasové majáčky budou integrovány do jednotlivých nosičů IS, či už analogových nebo digitálních, dále do podhledů nebo obkladů. Zároveň by tato integrace neměla být v rozporu s jejich správným a funkčním umístěním viz:
- Metodická pomůcka MMR - Orientační majáčky pro nevidomé (mmr.cz),
- Technické návody TZÚS 12.03.07,
- informace na webu SONS SONS ČR - Majáčky a jejich umístění).
Bude nutné vyřešit způsob uchycení OHM po stránce technické i architektonické tak, aby byla bezpodmínečně zajištěna správná funkčnost daná především předepsaným umístěním.

Bezpečnost: integrace únikového značení

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov



UZ. Bezpečnostní informační a únikové značení
Bezpečnostní a únikové značení bude v celém objektu jednotné a ve své podobě bude vycházet z pikotgramové sady „Čitelná Praha“, která je v souladu s normou ČSN EN ISO 7010 a nařízením vlády č. 375/2017 Sb.

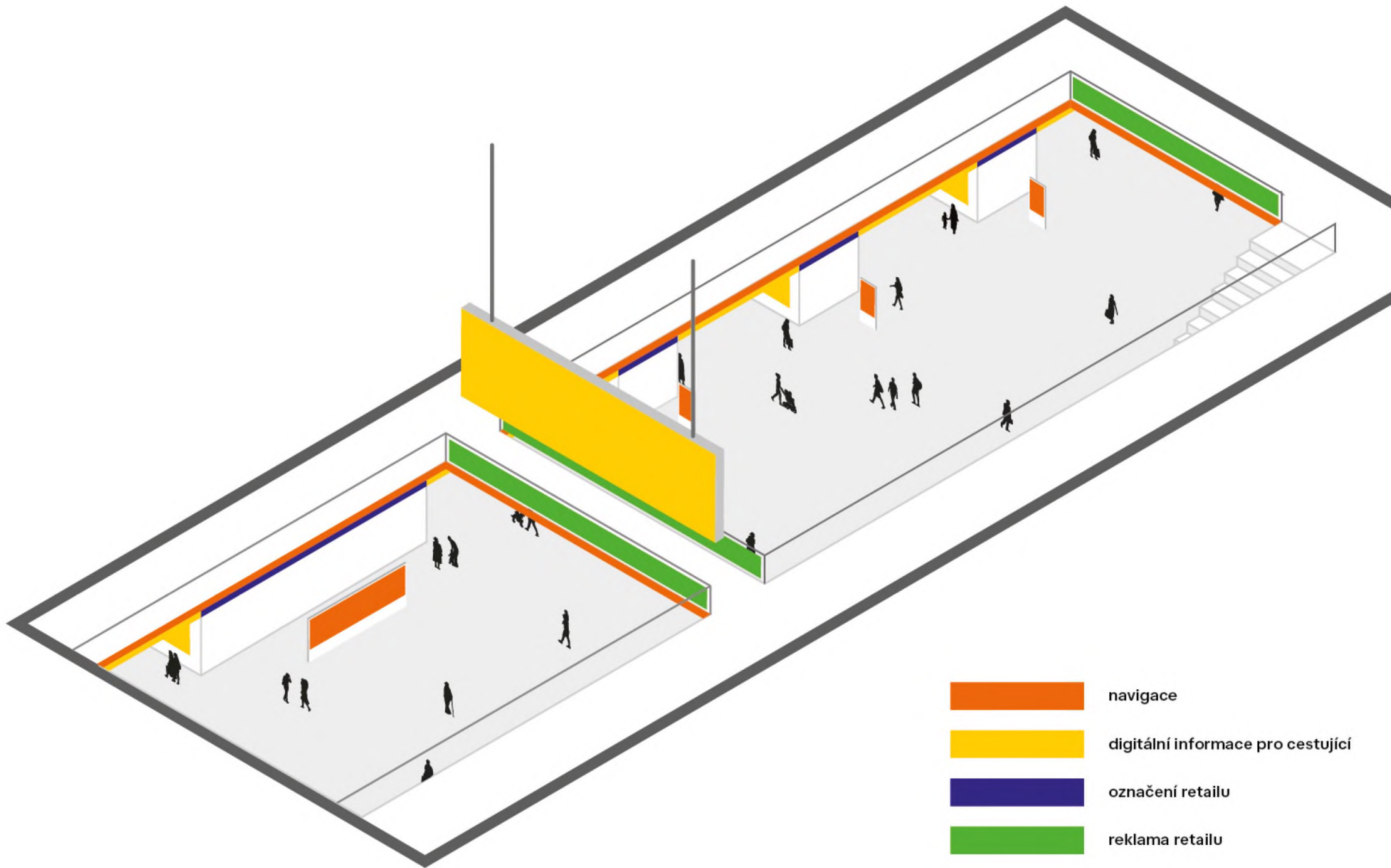


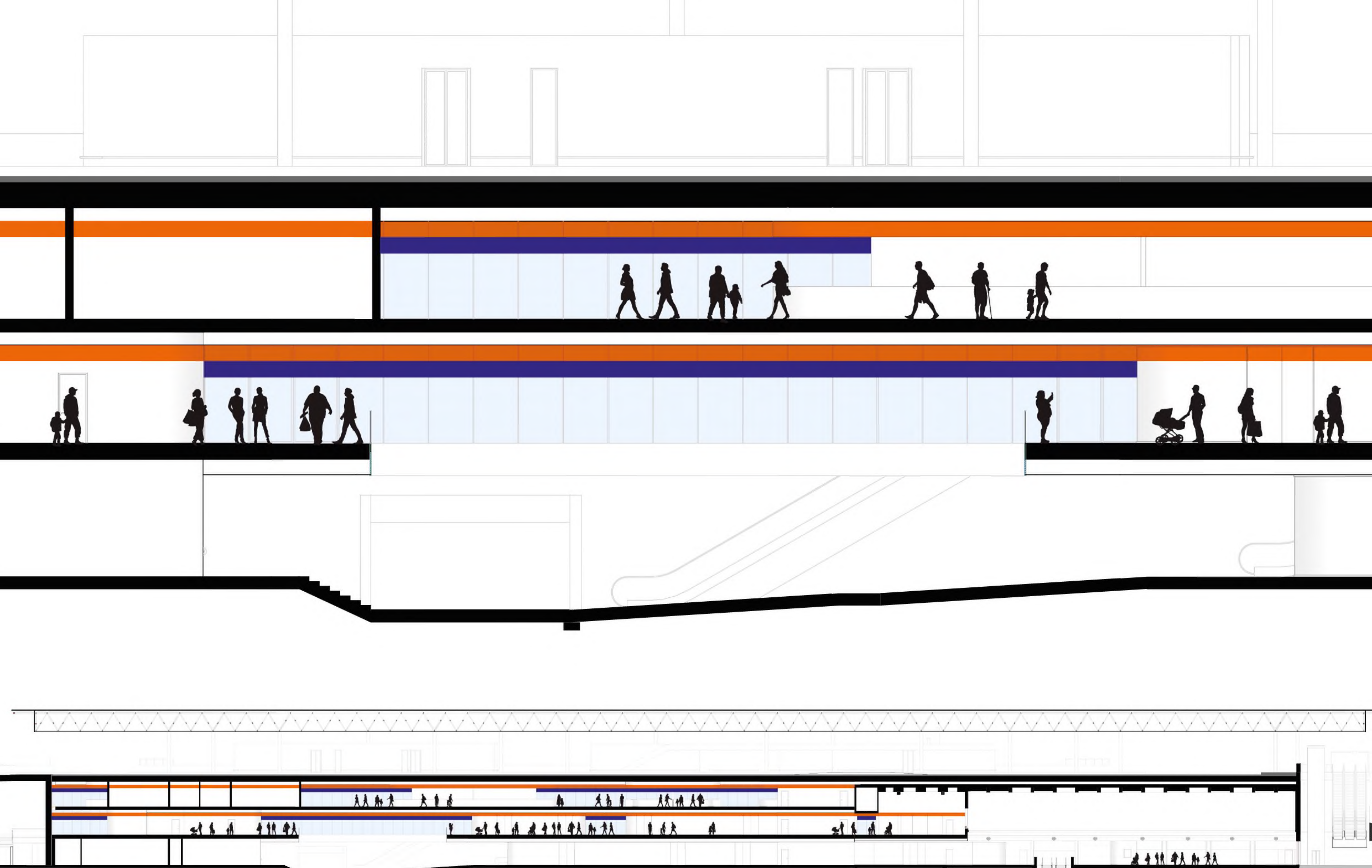




Značení retailových prostor ➔

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov







V místě výškové kolize s umístěním navigace je označení Retailu v monochromatickém provedení na černém podkladu.

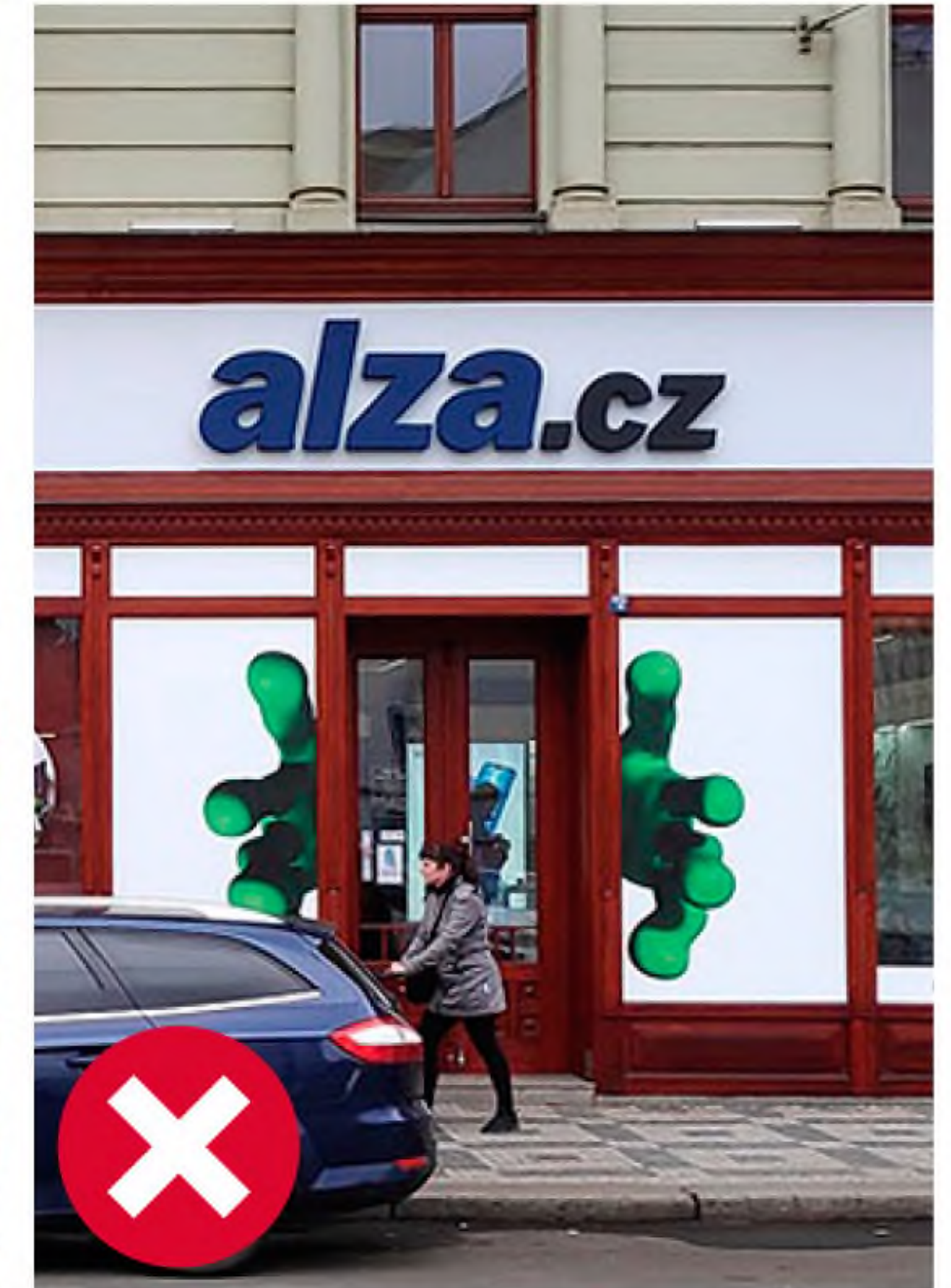
Samotné logo nájemce je umístěno v zorném poli pod úrovní navigace



Příklady dobré praxe



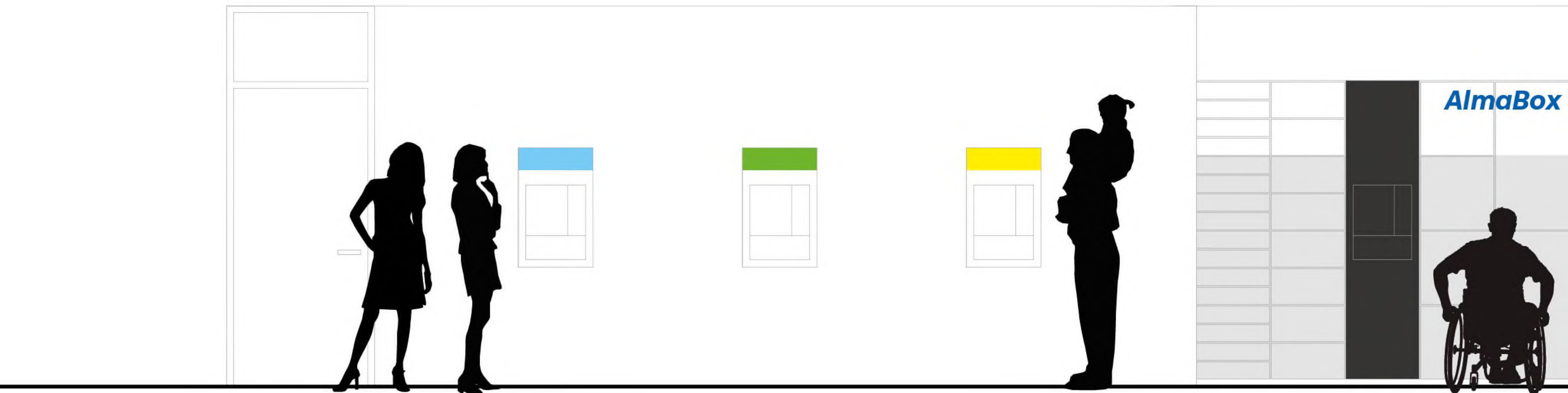
Příklady špatné praxe



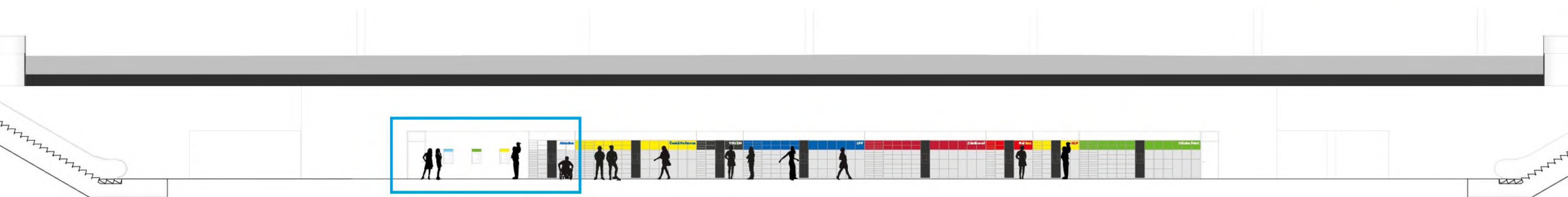
Bankomaty a výdejní boxy

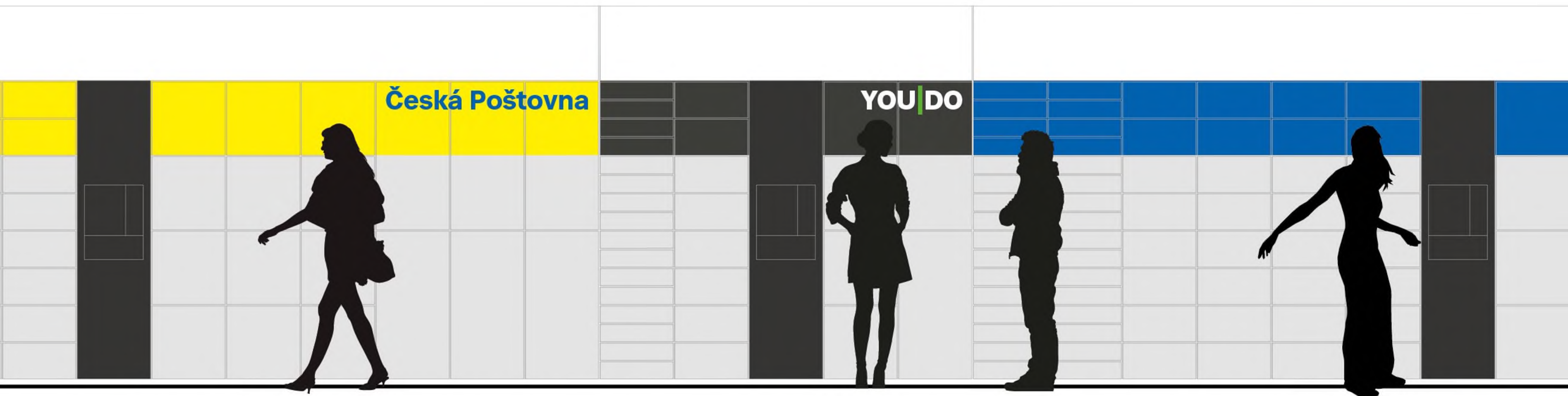


Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov

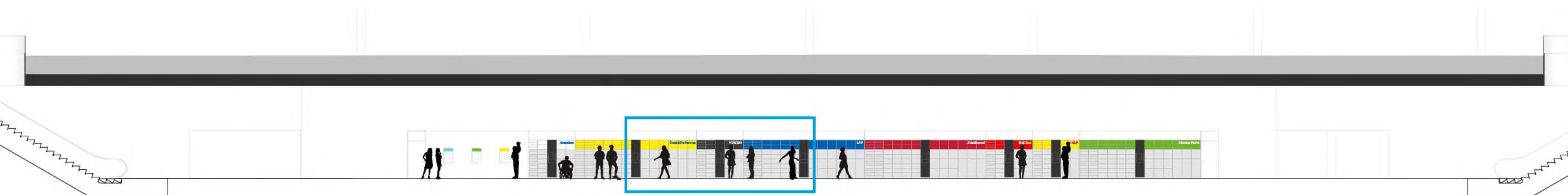


→ **Bankomaty a výdejní boxy**
 Není jakkoli přípustné umísťovat samostatné bankomaty, výdejní boxy, nápojové automaty a fotobudky do prostoru terminálu. Tyto by měly být instalovány v nikách na to určených. Stejně tak je nepřípustné aplikovat celoplošnou grafiku na mobiliář. Pro branding je určený pruh o výšce 500 mm v horní části boxu. Logo maximálně dvoubarevné.





→ *Bankomaty a výdejní boxy*
 Není jakkoli přípustné umísťovat samostatné bankomaty, výdejní boxy, nápojové automaty a fotobudky do prostoru terminálu. Tyto by měly být instalovány v nikách na to určených. Stejně tak je nepřípustné aplikovat celoplošnou grafiku na mobiliář. Pro branding je určený pruh o výšce 500 mm v horní části boxu. Logo maximálně dvoubarevné.

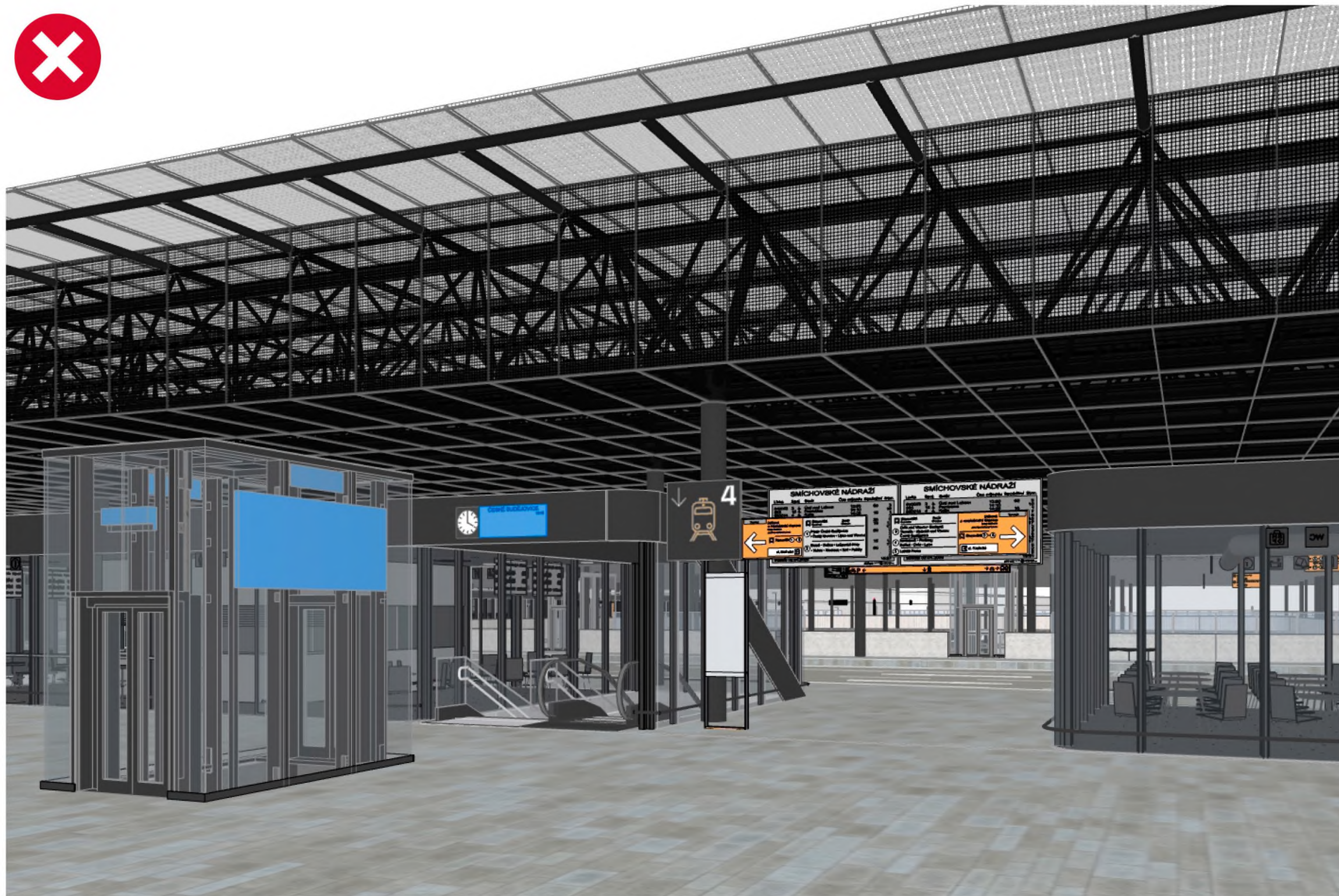


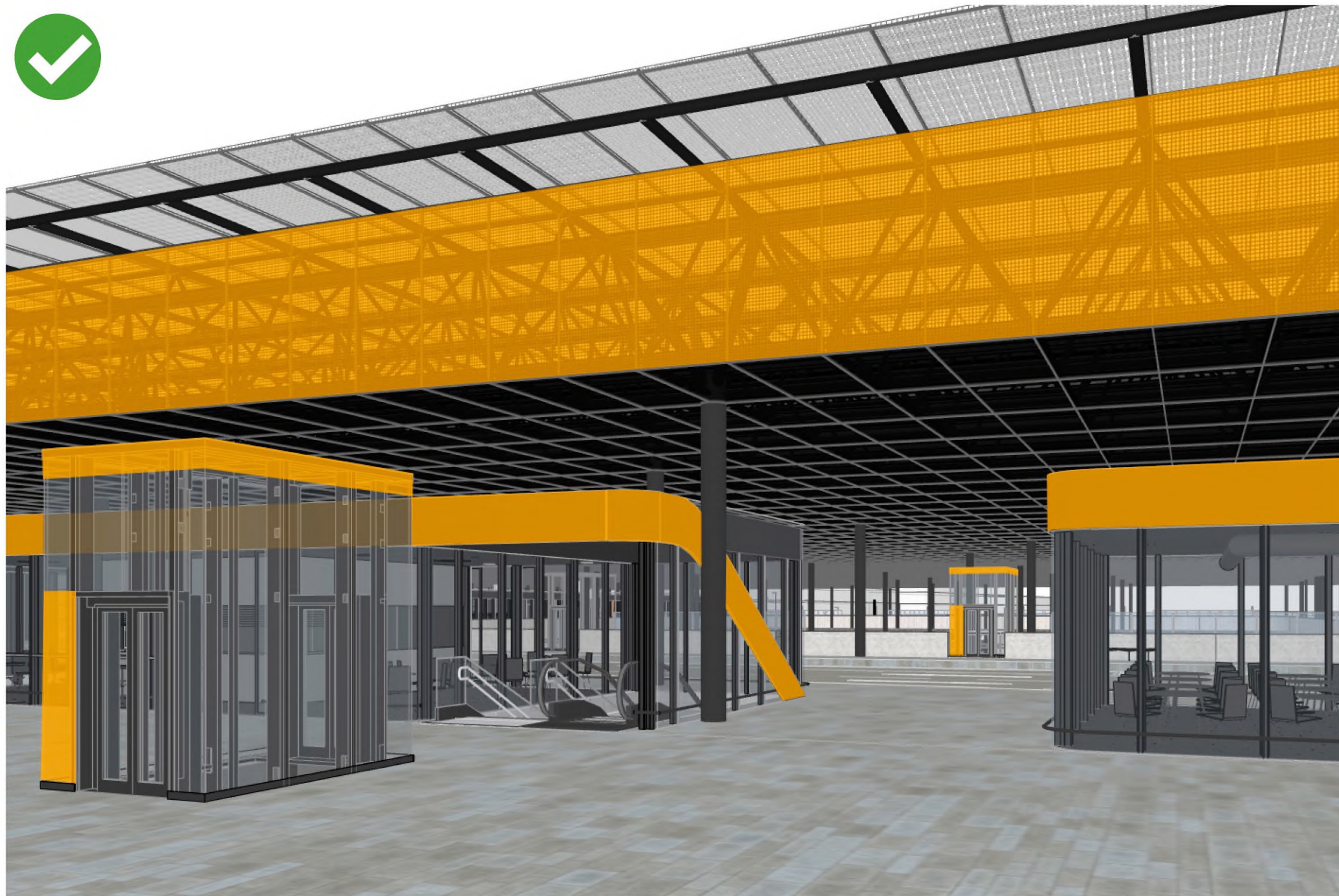


Využití ploch pro integrované značčení

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov







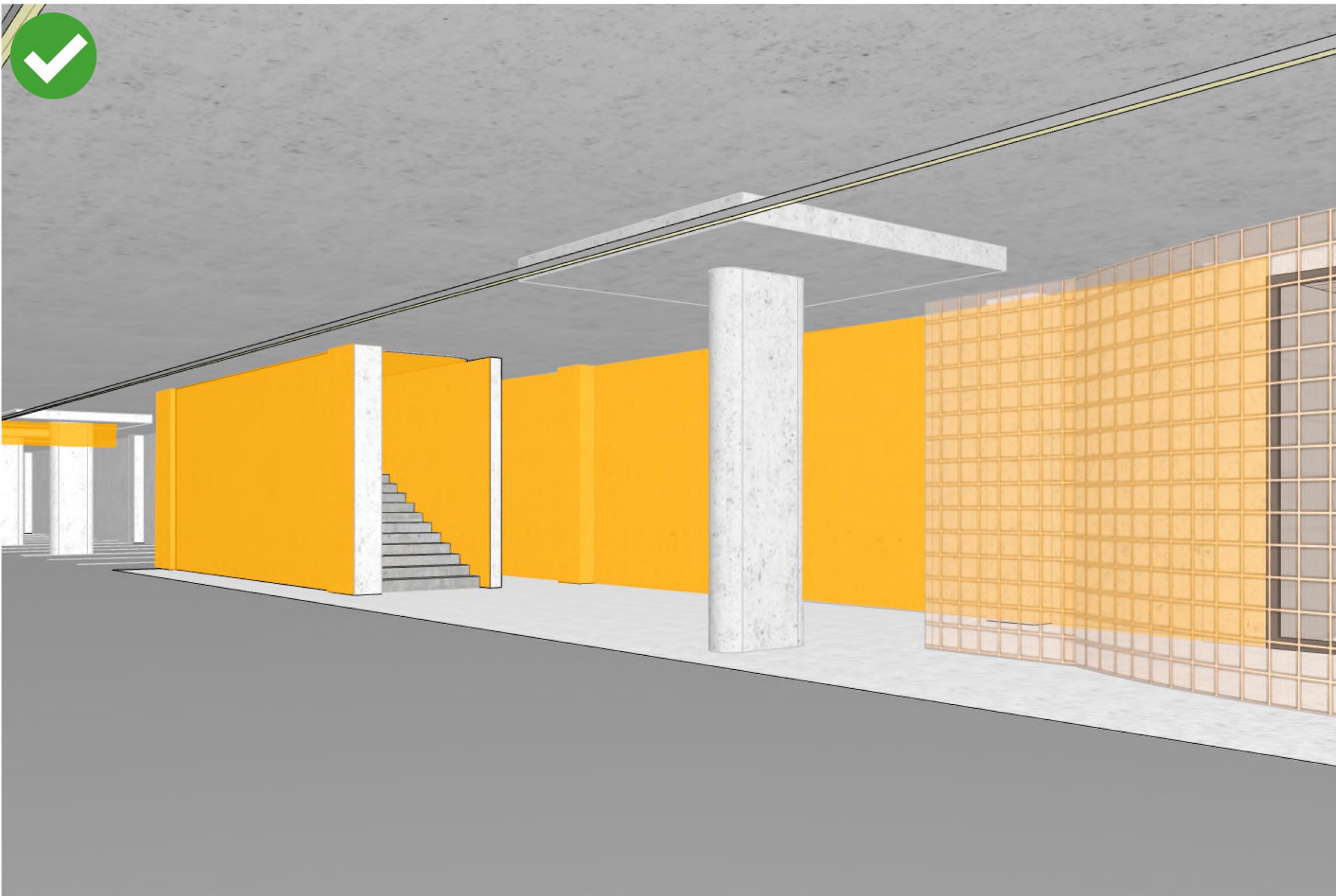










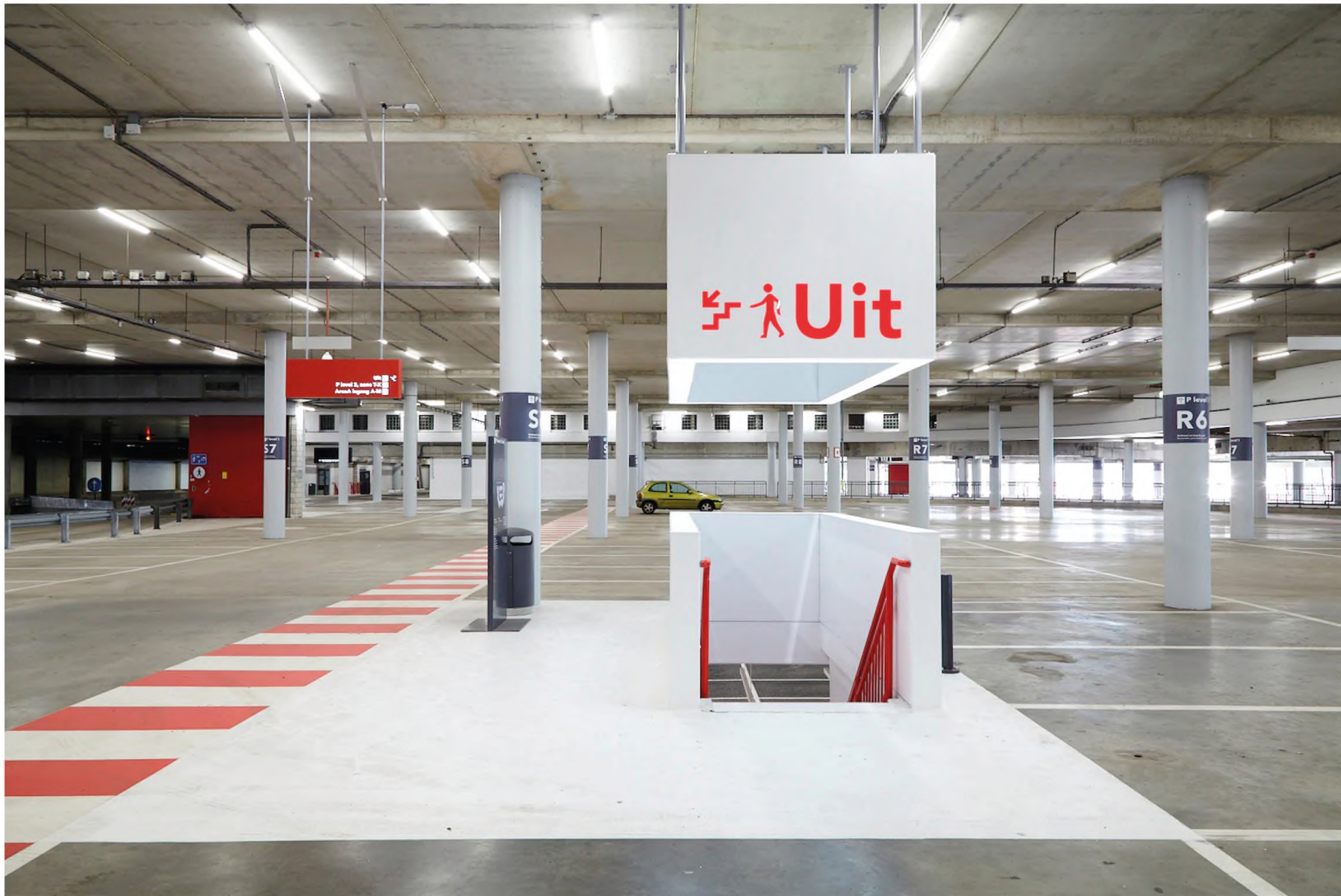


Obrazové reference

Studie proveditelnosti
Terminál Smíchov















Side2 + A69