

Komentář: Nová vizuální identita PID

13.08 2020 20:48, Matěj Stach, Libor Hinčica, Ostatní

Zásadní vzhledová proměna PID z dílny superlative.works, jíž dali pražští radní v pondělí 3. srpna 2020 zelenou, pořádně rozbouřila jinak klidné hladiny hlavně pražských a středočeských vodních ploch. Diskuse k tématu zaplavily potoky vulgarismů i slov chvály, nadšení se prolínalo s výsměchem hlavnímu městu a téma se stalo věrným terčem i pro celorepublikové tvořiče satiry. Minimálně co se vyvolávání emocí týče, obstála nová grafická podoba Pražské integrované dopravy z hlediska designového na výbornou. Pojďme se nyní společně ponořit do tématu hlouběji a ukázat si, proč přichází vítězné řešení ve vhodný čas či v čem boří základní principy laku na dopravních prostředcích.

Samotný výběrčí proces odstartoval před více než rokem, když Rada hlavního města Prahy schválila dne 24. června 2019 usnesení č. 1351 o záměru na vytvoření nové vizuální identity systému VHD. Příslušná organizace, ROPID, následně v souladu s tímto usnesením vyhlásila neveřejnou soutěž, které se zúčastnilo 5 oslovených designérských studií. Ta byla ukončena na podzim téhož roku. Soutěžní porota byla v poměru 4:5 složena ze závislých a nezávislých členů, jejichž jména jsou snadno dohledatelná na webu pid.cz a není tedy potřeba je znovu uvádět zde. Dodejme, že až na výjimku v podobě průmyslové designérky Anny Marešové převažují v porotě designéři grafičtí, často se znající z předchozích společných působišť, dále političtí reprezentanti a vedoucí pracovníci dotčených organizátorů dopravy. Jako závislý náhradník se soutěže účastnil ještě pražský zastupitel a místostarosta Prahy 7 Pavel Zelenka (Praha sobě), který ale na seznamu chybí.



Praha hledá nový vizuální styl, podle kterého by byly prostředky veřejné dopravy snadno identifikovatelné. Možná by stálo za to si připomenout, že takový styl už více než 100 let (alespoň v případě tramvají) má… (foto: DPP)

Na úvod si rozebereme samotné načasování začátku rebrandingu PID a jeho teoretické náklady. Náměstek pro dopravu A. Scheinherr pronesl k tématu hojně citovaný výrok: *„(…) U stávajících dopravních prostředků bude lak nahrazován při velkých rekonstrukcích a hlavně při doplňování vozového parku – nákupu nových dopravních prostředků, kde by stejně k polepům a lakováním docházelo. (…) Náklady na soutěž a vytvoření grafického manuálu byly 1.940 000 Kč, další realizace nebude stát nic navíc.“* Obecně vzato jsou pronesená slova líbivá, aplikovat je však můžeme pouze na část vozidel zapojených do systému PID. Například tramvaje Škoda 15T mají část dílů probarvených ve hmotě, což znamená, že u nich není potřeba provádět obnovu laku. Zcela typickým příkladem jsou pak dále soupravy metra Siemens M1, jejichž lak má předpokládanou životnost po celou dobu jejich provozu. U nejmodernějších drážních vozidel tak o změně laku při rekonstrukci nemá smysl prakticky vůbec uvažovat. V posledních letech pak bylo jednotlivými dopravci v systému zařazeno velké množství nových autobusů s předpokládanou dobou provozu 15 let. Ani u nich se nepředpokládá hromadné přelakovávání, v souladu s jinými vyjádřeními se tedy jednotného nátěru dočkáme alespoň u autobusů někdy po roce 2035. Na straně druhé si musíme uvědomit, že komplexní přeměna vzhledu přichází ideálně v mezičase před výhledovými obřími tendry na nová drážní vozidla pro aglomeraci, především pak na potřebné vlakové soupravy na linky S a nové soupravy metra na trasy C a D. V horizontu několika let je pak očekávána několikamiliardová soutěž na zajištění příměstských a regionálních autobusových linek (interval 300-699, 950-969), která s sebou přinese také další masivní vlnu obnovy vozového parku dopravců. Jestli měla někdy přijít celková vzhledová proměna PID, pak je současné vakuum mezi tendry tím nejvhodnějším časem, a to i přes již výrazné rozšíření stávajícího červeno-bílo-modrého schématu (cca 60 % autobusů soukromých dopravců).

Prvním nákladem na celkovou změnu je ona jednorázová částka nepřesahující dva miliony Kč. Ta se ale v žádném případě nepromítne do cenotvorby jízdného, jak bylo diskutujícími často zneužíváno jako argument proti změně. Jestli toto rozhodnutí přišlo před započetím pandemie, nebo po její první vlně, je pro nastolené téma také zcela irelevantní. V tuto chvíli se hovoří o aplikaci nového laku především na do budoucna pořizovaná vozidla, kde by měly být rozdíly v ceně nepatrné. Kdyby se ale tomuto nastavení celý proces do budoucna výrazně vymknul, znamenalo by to masivní investice v řádu vyšších stamilionů Kč. Například dle smlouvy s Českými drahami by pak takové náklady hradil ve formě kompenzací organizátor dopravy, ROPID.



Jednota především. Jasná vizuální identita se má týkat všech vozidel provozovaných v síti PID, tedy až na pár výjimek. Těmi mají být všechna vozidla, na jejichž designu se podílel Patrik Kotas, anebo vozidla typové řady T3. Tím jsou z přelakování vyjmuty prakticky všechny současné pražské tramvaje (s výjimkou vozů Škoda 14T, byť i jejich změna barevného řešení je výsledkem práce docenta Kotase). (foto: Libor Hinčica)

V pravidelných cyklech vyvěrá na povrch jinak tichá debata o přejmenování celého integrovaného systému, který pokořil vnitřní hranice Prahy již téměř před 30 lety (11. ledna 1992). Není se snad nutné domnívat, že název Pražská integrovaná doprava musí cestující ze středních Čech pobuřovat, s ohledem na obrovský rozsah systému by se ale jistě dal vymyslet i jiný název pro společný IDS, který do dvou let kompletně pokryje i nepatrně lidnatější Středočeský kraj (1,385 mil. obyv. proti pražským 1,325 mil.). Ostatně nebylo by to poprvé coby se krajský dopravní systém přejmenovával. Byť řešení Moravskoslezského kraje při přejmenovávání původního Ostravského dopravního integrovaného systému (ODIS) bylo poněkud bizarní, když celý název zní dnes „Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS“ a nadále se používá jako zkratka původní ODIS. Poslední pražské myšlenky na revoluční přejmenování byly vrcholnými představiteli města vysloveny na jaře 2019, kdy se hlasitěji hovořilo o názvu MIND (Metropolitní integrovaná doprava). Debata tehdy

zmizela s výrokem primátora města Z. Hřiba, jenž pronesl, že se hledá shoda se Středočeským krajem. Této dohody však nebylo očividně dosaženo ani do dnešních dnů, natož před loňským započetím s přípravami takto zásadní soutěže, která ovlivní celkovou podobu systému na dalších několik dekád. Doufejme tedy, že neschopnost komunikace se sousedním Středočeským krajem nevyústí za pár let v hromadné přelepování výrazných log na vozech. Poslední vhodná příležitost byla zbytečně promrhána. Vzájemné hovory neproběhly ani mezi organizátorem dopravy a jednotlivými dopravci. Zatažení do soutěže byly „ušetřeny“ všechny velké dopravní společnosti v čele s Českými drahami, Dopravním podnikem hl. města Prahy anebo Arrivou. Žádná komunikace se konečně neodehrála ani s designéry jednotlivých vozidel zasahujících do PID, čemuž se ještě budeme krátce věnovat na konci článku.



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. Navíc rakouské dráhy toto barevné schéma již opustily a vrátily se k tradiční formě s pruhy. (foto: Michael Day)

Vraťme se v dalším bodě nazpět k prvotní myšlence jednotného nátěru napříč PID. První snahy alespoň o barevné sjednocení autobusů letos v říjnu oslaví 10 let od přetavení do praxe. Prvním vozem v jednotném červeno-bílo-modrém designu se na počátku října 2010 stal kloubový MAN Lion’s City G ev. č. 1605 dopravce ČSAD POLKOST. Od té chvíle byla aplikace jednotného nátěru (zde ještě s hesly pod okny) několik let dobrovolná a lak nebyl ani konkrétně nařízený. Až do roku 2015 tak dopravci zařazovali kreativně olakované autobusy v duchu rčení „každý pes jiná ves“, což prvnímu

pokusu o jednotný nátěr bezesporu ublížilo. V roce 2015 vzniká dnes již legendární lakovací manuál („budovatelská“ hesla nad okny); posléze se jednotný lak stává dokonce povinným. Kvůli pražskému DP jsou z této povinnosti obratem vyňaty autobusy provozované jen na městských linkách, které stačí nadále lakovat pouze do zlidovělé bílo-červené. Mimo autobusy a služební vozidla se čistý jednotný nátěr PID uplatnil dále jen na dvojici motorových jednotek 813.2 dopravce KŽC Doprava, které vyjely na linku S34 na jaře roku 2019. To po 10 letech jeho zuřivého prosazování není věru mnoho. Jestliže integrovaný dopravní systém potřebuje dle nejen politických autorit jednotnou tvář, pak ji po dlouhých letech bojů konečně v šedo-červené formě nabývá. Se stávajícím lakem bychom se do toho stádia již patrně nedostali, což je alespoň pro moderně „střižené“ vozy dobře. Zatímco v roce 2010 šlo kterýkoliv konvenční autobus na trhu natřít trojicí vodorovných pruhů, zhruba od roku 2015 to tak jednoduché není. Resp. je, ale často za cenu „brutální vraždy“ designu daného autobusu. Doposud jedinou výjimkou ve striktní trojici pruhů se stala šestice SORů NS 12 společnosti STENBUS, kde se nátěr PID poprvé přizpůsobil křivkám vozidla i navrhovanému továrnímu olakování. Vadou na kráse ale je, že nový šedo-červený manuál problém se „zabíjením“ designu vozidel nejen, že nevyřešil, ale ještě jej z pouhé podstaty charakteru svislých pruhů na vozidlech výrazně prohloubil.



Průmyslový design a grafický design jsou dva zcela rozdílné obory. Asi právě proto v komisi, jež barevné řešení vybírala, zasedl jen jediný člověk, který má s průmyslovým designem nějaké zkušenosti. Zarážející je také vzájemná provázanost jednotlivých osob. (zdroj: ROPID)

Vozidla hromadné dopravy mají dělení ploch vodorovné (střecha, okenní část, podokenní, případně ještě prostor, který byl dříve nazýván pod „okrasnou lištou“). Jedinými výraznými svislými plochami jsou dveře a nejdůležitější sloupky vozidel (áčkové sloupky řidiče, případně sloupky zadního čela; ostatně právě těmto sloupků 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. Navíc členění ploch do logických pruhů s sebou přináší ještě jedno úskalí. Výrobci dnes totiž nezřídka používají různé typy materiálů při konstrukci vnějšího opláštění, které dělí právě do jednotlivých pásů, přičemž tyto materiály mají nezřídka rozdílné vlastnosti ve vztahu ke složení barev. Neznamená to, že by bylo nemožné dosáhnout jednotného odstínu při namalování svislých pruhů od střechy až po podlahu, rozhodně to ale přináší výrobcům (a lakovnám) komplikaci, nikoli zjednodušení.

Kromě bočnic se 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 (nepřepokládáme, že by tím chtěl náměstek naznačit, že má uživatele veřejné dopravy za úplné blbce, kteří se budou hrnout do žlutého Irizaru i8 v naději, že je vyhodí na zastávce Ořech, K Ovčínu). Jednoznačné identifikovatelnosti tedy dosaženo bude, o tom nemá smysl dlouze diskutovat, otázkou jen je, za jakou cenu. Pokud totiž něčemu věnují výrobci skutečnou pozornost, jsou to právě přední a zadní čela.



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. (zdroj: ROPID)

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 (což je výrazný rozdíl oproti urbanismu, kde symetrie vypadá obvykle hezky jen na mapě). Prostý pruh přes čelo veškerou snahu designérů, kterou věnují proporcím (zejména) předního čela, ničí jako Little Boy Hirošimu. 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 výrobků lze vnímat i jako vítězství, obecně vzato by ale asi snaha o uniformitu neměla být nadřazena průmyslovému designu výrobků.

V souvislosti s návrhem nového barevného řešení PID byl často připomínán pruhovaný design jednotek Talent rakouských státních drah ÖBB. Přestože v pruzích na bočnicích lze spatřovat jistou podobnost (byť ve výsledku zjistíme, že ani pruhy Talent z Regionovy prostě neudělají), je vhodné si povšimnout, že čelo bylo u jednotek Talent ÖBB záměrně řešeno v jednolitém barevném provedení.



Řešení aplikace jednotného vizuálního stylu PID na tramvaji typové řady T3. (zdroj: ROPID)

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.

Oproti několika malůvkám, jež zveřejnil v červenci v předstihu Blesk.cz, by nakonec nové řešení mělo dveře zvýraznit kromě vlaků i u souprav metra. Dodejme, že dle informací redakce se změna odehrála opravdu až dodatečně, a to někdy mezi výhrou v soutěži a konečným schválením RHMP. 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 příspěvku již okrajově zmíněn. Dveře jsou fakticky jedinou výraznou svislou plochou na vozidlech, takže jejich další zvýraznění není pro pozorovatele nikterak nepřirozené (a nadto je funkčně správné). Jak ale upozorňuje i webová prezentace PID, např. u tramvají na dřívější standard výrazných dveří můžeme zapomenout: *„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 ale vůbec nedaří. Problematická je především situace, kdy dveře zvýrazní pouze *zpravidla* (autobusy s povětšinou prosklenými dveřmi vynechejme, řeč je hlavně o kolejových vozidlech). 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. Smutné je tohle dění především ve stínu již zmíněných jednotek 813.2 a výroční jednotky CityElefant 471.018, které budou ještě dlouhá léta pomníkem opravdového zvýraznění dveří, a to ve formě bílých svislých pruhů (které by ostatně neuškodily ani tomuto designovému řešení).



Zvýraznění dveří na jednotkách 81-71M. Zvýrazněním jediné logické svislé plochy se najednou zdá řešení i funkční. Všimněte si však, že chybí červený pruh na čele, byť u ostatních vozidel se v návrzích objevuje. Musíme doufat, že cestující kvůli absenci tohoto prvku nebudou mít strach do metra nastoupit v obavě, že by je místo na Depo Hostivař dovezlo do Berlína. (zdroj: ROPID)

Přímo groteskní je od začátku poněkud zvláštní (ne)komunikace nejen s doc. Ing. arch. Patrikem Kotasem, ale i dalšími autory po Praze a Středočeském kraji jezdících vozidel. Jelikož byla tato část probrána snad všemi českými médii, dovolte nám drobný skok k výsledku, který prozatím hovoří ve prospěch proslulého autora designu nejen mnoha vozidel veřejné dopravy. Společně s typickými červeno-krémovými tramvajemi T3 a jejími deriváty zůstanou v současném laku i tramvaje 15T či soupravy metra M1. Hlavní důvod jsme již popsali v první části článku a také podle webu PID se u nich *„v dohledné době neočekává nutnost přelakování.“* Na zvláštním zacházení s legendárními tramvajemi T3 včetně derivátů se každopádně dále ukazuje, jak se naprosté diskontinuity v tradičním lakování vozidel pražské MHD autoři vlastně bojí. Od více než 100 let pomalu se vyvíjejícího horizontálního schématu, které je pravda v posledních letech výrazněji roztříštěné, není možné se jen tak odloučit. Je to, jako kdybychom chtěli vyměnit republiku opět za monarchii. A sedí to dokonale i po časové stránce. Je zrovna v případě jednoho z nejkrásnějších evropských historických měst, českého hlavního města Prahy, nutné vkládat dopravě nesmyslně netradiční tvář?

Url: Komentář: Nová vizuální identita PID