

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**  
**PEDAGOGICKÁ FAKULTA**  
**KATEDRA VÝTVARNÉ VÝCHOVY**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE NA TÉMA**  
**DESIGN AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY**  
**DESIGN OF THE BUS STOP**

**Autorka:** Kateřina Miklošová

**Obor:** VV-OV/ZŠ

**Vedoucí DP:** doc. PeadDr. Radko Chodura, CSc.

**Rok obhajoby:** 2009

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem svoji diplomovou práci na téma „Design autobusové zastávky“ vypracovala samostatně pod vedením pana doc. PaedDr. Radka Chodury, CSc. K práci jsem použila literatury a pramenů uvedených v seznamu.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

**V Českých Budějovicích 15. dubna 2009**

**Kateřina Miklošová**

.....

## **Poděkování**

Děkuji panu doc. PaedDr. Radku Chodurovi, CSc. za pomoc, odborné vedení a cenné zajímavé připomínky. Poděkování patří samozřejmě i mé rodině a nejbližším, kteří po celou dobu studia při mně stáli a trpělivě mě podporovali.

## **Anotace**

# **DESIGN AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY**

Diplomová práce sestává z pěti částí. Úvodní odstavce se věnují stručnému seznámení s městem Strakonice a místním hradem. Následují kapitoly, které řeší autobusovou zastávku z pohledu technických norem a různých druhů členění zastávek. Dále se zabírám i odborně technickým pohledem na autobusové nádraží.

V další části popisuji praktické řešení návrhu autobusové zastávky u strakonického hradu. Výhodiskem bylo dotazníkové šetření provedené ve spolupráci s občany města Strakonice. Následně jsem zpracovala vlastní návrhy technického a architektonického řešení. Finální návrhy jsou uvedeny v příloze pod číslem třináct.

Klíčová slova: autobusová zastávka, strakonický hrad, design, město Strakonice, návrh výtvarného a technického řešení autobusové zastávky u strakonického hradu.

## **Annotation**

# **DESIGN OF THE BUS STOP**

The master's thesis consists of five parts. The opening part contains a brief introduction to the town of Strakonice and the local castle. The following chapters deal with the bus stop in terms of technical norms and different bus stop categorisations. In addition, the local bus station is analysed from a technical perspective.

The next section is concerned with a practical solution of the bus stop design in the vicinity of the Strakonice castle. It is based on a survey conducted among the citizens of Strakonice. Then, my own technical and architectonic designs are provided. Their final versions are listed in attachment No. thirteen.

Key words: bus stop, Strakonice castle, design, Strakonice castle surroundings, the town of Strakonice, bus stop art and technical design in the vicinity of Strakonice castle.

# OBSAH

1. Úvod.....	8
2. Strakonice.....	12
2.1 Šlechtický rod Bavorů.....	12
2.2 Historie města.....	14
2.3 Strakonická pečeť, znak, vlajka.....	16
3. Strakonický hrad.....	18
4. Autobusová zastávka.....	21
4.1 Poetické pojetí zastávky.....	21
4.2 Zastávka z technického hlediska.....	23
4.2.1 Označování zastávek.....	25
4.2.1.1 Označnick.....	25
4.2.1.1.1 Historie označnick.....	25
4.2.1.1.2 Definice označnick.....	25
4.2.1.2 Dopravní značení.....	26
4.2.2 Délka nástupní hrany.....	26
4.2.3 Vozovka.....	27
4.2.4 Zastávkový pruh.....	27
4.2.4.1 Uspořádání.....	28
4.2.4.2 Délka a šířka.....	28
4.2.4.3 Odbočovací a připojovací pruhy.....	29
4.2.5 Nástupiště.....	29
4.2.5.1 Délka a šířka.....	30
4.2.5.2 Odstup pevných překážek.....	30
4.2.5.3 Nástupní hrana.....	30
4.2.6 Dělicí ostrůvek.....	30
4.2.7 Osvětlení.....	31
4.2.8 Odstavné plochy.....	31
4.2.9 Hygienická a provozní zařízení.....	31
4.2.9.1 Hygienická zařízení.....	31
4.2.9.2 Provozní vybavení.....	31
4.2.10 Ochrana cestujících.....	32
4.2.10.1 Přístřešek pro cestující.....	32
4.2.10.2 Zastřešení nástupiště.....	32
4.2.10.3 Zábradlí.....	33
5. Autobusové nádraží.....	34
5.1 Definice.....	34
5.2 Dopravní plocha.....	34
5.3 Vybavení.....	35
6. Autobusová zastávka jako vlastní projekt.....	38
6.1 Dotazník.....	38
6.2 Vyhodnocení dotazníků.....	40

7. Projekt vlastní zastávky z praktického pohledu.....	47
7.1 Příčiny a okolnosti vzniku tématu.....	48
7.2 Změny pohledů na dané téma v průběhu let.....	50
7.3 Průběh a postup zpracování.....	52
7.3.1 Plexisklo.....	54
7.4 Popis projektované zastávky.....	55
7.5 Technické parametry projektované zastávky.....	59
8. Závěr.....	62
9. Literatura.....	65
9.1 Literární zdroje.....	65
9.2 Internetové zdroje.....	66
10. Přílohy.....	67
11. CD – ROM.....	87

# 1 Úvod

Před osmnácti lety jsem poprvé čekala na nástupním můstku u strakonického hradu. Netrpělivě jsem s ostatními vyhlížela linkový autobus. Byly to mé první týdny zkoušky „dětské dospělosti“ a já sama, bez doprovodu rodičů, měla zvládnout deset kilometrů. Osm nekonečně dlouhých kilometrů. V té době to pro mne znamenalo velký kus odvahy, překonání strachu. Nikdy nezapomenu na ten pocit úlevy, který se ve mně rozhostil, když jsem se po dvaceti minutách objevila na tolik známé ulici vedoucí přímo k našemu domu.

Po několika letech jsem si všimla, že ten malý žák tlačící se do obrovské plechové krabice na kolech s obavami, aby ho tam náhodou nenechala, už nejsem já, ale další nastupující generace.

Kdykoliv kolem tohoto místa projíždím, s úsměvem sleduji nezměněné místo. Stále stejná scenérie: pozadí strakonického hradu, před ním parkoviště, které od historické budovy odděluje zastávka.

Zastávka? Použila jsem, podle mého názoru, ne zcela adekvátní slovo. Jde o místo, které je vedeno v povědomí občanů jako autobusová zastávka. Přičítá se mi tak říkat vyvýšenému chodníku a jedné lavičce pro 3 lidi (jejíž kapacita v žádném případě nedostačuje skutečným potřebám lidí čekajících na svůj spoj). Dále je zde jízdní řád, který byl snad jednou změněn, a hned po té na něm zanechaly stopy přírodní živly - déšť, slunce a sníh. Vzhledem k tomu, že informační list o odjezdech a příjezdech autobusů nejsou nijak zvlášť chráněny, bylo, je a bude víc než jasné, že se během pár okamžiků po vyvěšení zničí zas a znova. Proč jsem zatím nezmiňovala žádný přístřešek, či jakoukoliv imitaci autobusové zastávky? Nic takového totiž nebylo na tomto místě, ve stínu strakonického hradu, do dnešních dnů postaveno.



Myslím, že několik výše zmíněných faktů a nedostatků „strakonické zastávky“ jsou jasným odůvodněním, proč jsem měla osobní zainteresování a navíc i motivaci se v diplomové práci zabývat řešením návrhu mobiliáře - autobusové zastávky u hradu ve Strakonících.

**Cílem mého projektu bylo vytvořit vizi, návrh a možnou variantu autobusové zastávky, a to navíc v konfrontaci s historickým pozadím.**

Tato problematika mě začala zajímat zhruba před pěti lety, tedy v době, kdy jsem kolem nástupního ostrůvku zrovna projížděla. Uvědomovala jsem si potřebnost a důležitost pravé, nefalšované autobusové zastávky sestávající minimálně ze tří stěn. Potřebnost a důležitost útočiště za světla, šera i tmy. Za letních i zimních dnů. Útočiště pro všechny generace. Pro netrpělivé žáky, spěchající rodiče, maminky, které už v hlavě připravují pozdní oběd a píšící se svými dětmi domácí úkoly. Pro starší cestující, kteří potřebují útočiště, kde dají odpočinout svým nohám...

Úvodní kapitoly své práce věnuji průřezu historie města Strakonice a stručnému popisu hradního objektu, který při navrhování mobiliáře hraje důležitou roli. Právě strakonický hrad byl onou výzvou, kvůli níž nebylo možné vytvořit ledajakou konstrukci zastávky. V konfrontaci s mohutným pozadím vznikla jako první skica kamenného přístřešku. Třebaže by se jednalo o nejlepší použitelný materiál, nepůsobil by dobře v konfrontaci se zdivem hradu. Kámen splňoval podmínky jako obtížná zničitelnost lidským i přírodním faktorem, dostupnost (i cenová), v létě vytváří chladný stín a zázemí, v zimě ochranu před mrazem atd. Bohužel „kamenná jeskyně“ vypadala velmi těžkopádně.

V dalším návrhu jsem se snažila vzezření odlehčit kombinací s jiným materiálem. Kamennou střechu jsem nahradila dřevěnou a přidala dřevěný

pilíř. Ani to však nebylo šťastné východisko. Po odborných konzultacích jsem navíc zjistila, že dřevo podléhá velmi brzy zkáze. Nátěry, kterými se dřevěné objekty ošetřují, mají bohužel krátkou životnost, takže by se musely čas od času obnovovat, což už by bylo finančně náročné.

Dalším možným prvkem byl kov. Lákala mě vize francouzského Centre Pompidou. Konstrukce působí velmi zajímavě. Ale co by tomu řekli památkáři a historikové, kteří mají neopominutelné důležité slovo při případných změnách okolí hradu? Tato oblast totiž spadá pod jejich ochrannou ruku. Nápad jsem, ač nerada, zavrhla. K tomu přibyl fakt, že jsem nechtěla snižovat hodnotu památky a přeorientovat pozornost na kovovou konstrukci. Ze stejného důvodu jsem upustila od možných modernějších tvarů. Klasičtějšího charakteru projektu jsem se tedy držela nikoliv z důvodu přílišného lpění na starých zavedených typech zastávky, ale z úcty k době gotických stavitelů.

Je však třeba uznat, že téma moderního vs. historického objektu je velmi diskutabilní, a proto se v žádném případě nechci pouštět do jednoznačných závěrů. (Tento problém rozebírám v části 7.3 o průběhu a postupu zpracování.)

Po výčtu možných druhů hmot vhodných ke zpracování zastávky přichází v úvahu už jen materiál novodobý, nepřirodní, odolný, ne příliš finančně náročný, dostupný a vzdušný. Tyto podmínky splňuje plexisklo (viz kapitola 7.3.1).

Pojmy autobusová zastávka, autobusové nádraží, ostrůvek, technické vybavení atd. blíže specifikuji v kapitolách 4 a 5. Především, že obě kapitoly (4 a 5) obsahují množství odborných a technických pojmů právě z oblastí zastávek a autobusového nádraží. Rozebírání tématu autobusového nádraží v 5. kapitole se může zdát nadbytečné, ale zmínka o nádraží je záměrná.

Vzhledem k tomu, že diplomovou práci hodlám použít k realizaci autobusové zastávky před strakonickým hradem, přišlo mi opodstatněné se o tomto problému zmínit alespoň v krátkosti. Pro zaměstnance dopravního odboru Městského úřadu Strakonice to bude znamenat, že jsem se tímto tématem neprobrala jen povrchově, ale že jsem se skutečně snažila zabrousit i do větších detailů.

K samotnému průběhu vývoje návrhů a anketě, která probíhala dotazníkovou formou souběžně s vytvářením vize zastávky, se dostávám v kapitolách 6 a 7.

Přílohy s návrhy a ukázkou formuláře ankety uvádím v rozmezí stránek 67 – 86. (Anketa zůstala nepozměněna od svého vzniku, tedy od roku 2005, návrhy ale prošly postupnou proměnou.). Pro srovnání přikládám fotodokumentaci imitace autobusové zastávky z Velké Británie a příklad řešení zastávky na ostrově Rhodos (příloha č. 5).

## 2 Strakonice

### 2.1 Šlechtický rod Bavorů

Se šlechtickým rodem Bavorů, kteří přicházejí do Strakonice kolem roku 1200, jsou spojeny dějiny města Strakonice i dějiny zdejšího středověkého hradu.

Bavor I. byl komorníkem Království českého a také správcem Prácheňského kraje, jeho jméno se objevuje na listinách Václava I. z roku 1235. Otcem Bavora I. byl zřejmě Bavor Kmet, který je v literatuře připomínám roku 1167. Za jeho života se pravděpodobně vybuodovala svatyně, jejíž základy jsou pod kapitulní síní hradu dodnes. Samotná svatyně však byla při stavbě nejstarší části hradu zrušena. Bavor I. ze Strakonice a jeho manželka Bohuslava (Bolemila) věnovali roku 1243 část strakonického hradu řádu johanitů<sup>1</sup>. Kolem roku 1260 Bavor I. umírá. Za svého života dostal privilegium používat ve svém znaku zavínutou střelu (dnešní erb Bavorů).

Po Bavorovi I. nastoupil „na trůn“ jeho syn Bavor II. (toho historici z přelomu století nazývají Bavořem Velikým). Nový vládce strakonického panství dosáhl nejvýznamnější hodnosti ze všech členů rodiny. Stal se nejvyšším maršálkem Českého království a rod v něm dosáhl vrcholu své moci a významu. Udržoval přízeň k řádu johanitů. Kolem roku 1260 začal budovat stavbu nového hradního paláce a věže, dnes nazývané Rumpál. Oženil

---

<sup>1</sup> Řád byl založen v roce 1048 v období výprav do Svaté země (Maltézský řád je jeden z rytířských duchovních řádů, který vznikl v 11. století na území křesťanského Jeruzalémského království). Dnešní úřední název je „Suverénní vojenský hospitální řád sv. Jana v Jeruzalémě, na Rhodu a na Maltě“ a jejich sídlem je Řím. Na začátku 12. století vznikly první pobočky řádu v jihoitalských přístavech pro poutníky ze všech zemí. První johanitské komendy byly založeny v Německu roku 1153. Se Strakonicemi jsou johanité spjati od roku 1402 až do roku 1925.

se s nemanželskou dcerou krále Přemysla Otakara II. a dvořanky staré královny Kunhuty, Anežkou z Kuenringu.

Po Bavoru II. se nad Strakonice ujal moci jeho syn Bavor III. Ten byl purkrabím na královském hradě Zvíkově. Bavor III. měl v úmyslu přestěhovat rodové sídlo do Horažďovic (tady budoval hrad a měšťany obdaroval četnými právy a výhodami, správními i soudním). O vnukovi Bavora I. se píše naposledy roku 1313, kdy se dohodl s bratry Vilémem a Mikulášem o rozdělení panství. Bavor I. se pak sám ujal Bavorova. Vilém vládl ve Strakonících do roku 1359 a Mikuláš držel ochrannou ruku nad Blatnou.

Poslední z Bavorů, který se připomíná na strakonickém hradě, je Bavor IV. z blatenské větve Bavorů. Ten k řádu johanitů nebyl štědrý jako jeho předchůdci, ale jeho snaha se zaměřila na Strakonice. Roku 1367 vydal důležitou listinu, kterou udělil strakonickým zákupní a purkrechtní právo a zaručil jim, že jejich městské majetky nebudou nikdy přeměřovány a zcizovány, tj. že se jimi už nikdo nebude zabývat a jsou na věčné časy jejich (za stanovené poplatky).

Městu navíc udělil právo vařit pivo a pořádat výroční trhy. Bavor IV. zemřel kolem roku 1380. Jelikož zákonní nástupci Bavora IV. byli nezletilí, Strakonícím začal vládnout Zdeněk Lev z Rožmitálu jako poručník nezletilých dětí Bavora IV., Jana a Břeňka. Jeho vláda trvala 14 let. Až pak k moci přistoupily obě děti Bavora IV. Ale Avšak ty hospodařily tak špatně, že se v roce 1402 se muselo celé panství prodat johanitům.

O tom, že Bavorové patřili mezi významné české šlechtické rody, které se těšily velké přízni samotného krále, svědčí i fakt, že vlastnili a používali tzv. jezdeckou pečeť (tzn. pečeť zobrazující jezdce na koni).

## 2.2 Historie města

„Každé město je živý organismus, který se vyvíjí, roste, mění. Nejen architektura jednotlivých objektů, ale především urbanistická struktura a jednotlivé prostory sídla napovídají mnoho o jeho historii, o dobách rozkvětu i úpadku. V půdorysu historického města a ve skladbě jednotlivých ploch můžeme číst jako v knize o jeho dějinách.“<sup>2</sup>

Město, do našeho povědomí zapsané výrobou zvláštní pokrývky hlavy nazvanou fez, produkcí motocyklů značky ČZ a divadelní báchorkou J. K. Tyla Strakonický dudák, vzniklo na soutoku řek Volyňky a zlatonosné Otavy. Strakonice jsou ve své podstatě čtyři spojené osady: Bezděkov, Lom, Strakonice a Žabokrty. Oblast je součástí tzv. středního Pootaví, které zaujímá prostor vymezený Horažďovicemi, Putimí, Malenicemi a Drážovem.

Archeologické nálezy svědčí o osídlení podél řek už v době prehistorické. Od té doby se tu prostřídalo mnoho kultur. Vzpomínkou na poslední slovanská osídlení jsou dochované zbytky hradišť a sejpů po rýžovnicích zlata.

S historií strakonického hradu (kapitola 3. Strakonický hrad), založeném v první třetině 13. století šlechtickým rodem Bavorů (viz předchozí kapitola 2.1 Šlechtický rod Bavorů), jsou pevně spojeny středověké dějiny města. O Strakonicích najdeme první písemné zprávy v roce 1235. Část hradu darovali Bavoři v roce 1243 řádu maltézských rytířů, od té doby začíná ve Strakonicích sedm století dlouhá etapa jejich místního působení; mj. téměř 150 let dlouhé soužití světské a církevní moci na jednom hradním sídle (oba jejich

---

<sup>2</sup> Kolektiv autorů. Strakonice - vlastivědný sborník. Kapitoly ze života města, 3. díl. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 200, str. 7.

znaky - bavorská střela a maltézský kříž - jsou základními symboly dnešního praporu města). V roce 1367 byla Bavorem IV. Strakonícím udělena základní městská privilegia. Po celou svou historii však zůstaly poddanským městem.

Pozdější vývoj města dokládá i dnes zřetelná původní zástavba bez pravidelných ulic. Patrné jsou zde znaky bývalého poddanského města, které vznikalo postupným sloučením čtyř menších osad (zmíněno již výše). Důležitým městským právem bylo vždy právo vařit pivo. Ve Strakonících můžeme vystopovat jeho počátky kolem roku 1367 (právo várečné udělil městu Bavor IV.). Měšťanský pivovar, založený v roce 1649, existuje stále a nabízí pivo značky Nektar a Dudák.

„Ve 14. století (před rokem 1367) je toto nekompaktní osídlení strakonické kotliny již jednoznačně považováno za město. Těžištěm dalšího rozvoje se stává osídlení okolo dnešního Velkého a Palackého náměstí. Začíná se formovat dodnes zachovaný půdorys svou podlouhlých náměstí, která navazují na starší cestní síť.

[...] Dověšením středověkého vývoje města je výstavba městských hradeb. Město je téměř po celý středověk jen provizorně ohrazené, řádně neopevněné. [...] Teprve za vlády velkopřevora Jana z Rožmberka (1511-1532) dochází k rozhodnutí město náležitě opevnit.“<sup>3</sup>

Mnoha změnami prochází Strakonice v 17. a 18. století. Spousta objektů se nejen přestavuje, ale staví se i zcela nové. Mění se nejen estetické vnímání, ale i způsob života. Z hlediska prostorového uspořádání k velkým změnám nedochází, i když se vzhled města mění radikálně. Ve Strakonících se neprojevuje ani renesanční ani barokní urbanismus, město totiž bylo do značné

---

<sup>3</sup> Kolektiv autorů. *Strakonice - vlastivědný sborník. Kapitoly ze života města*, 3. díl. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 2005, str. 10–11.

míry zasaženo třicetiletou válkou. Další výrazné změny město potkaly i v 19. století, v období průmyslové revoluce. Z provinčního poddanského městečka se právě v této době stalo průmyslové, obchodní a správní středisko.

„Po sto letech, na konci 20. století, jsou Strakonice jiným městem než v roce 1900. [...] Jestliže na konci 19. století žije ve městě 5 500 osob, o sto let později to je čtyřnásobek!

[...] V 90. letech ustává bytová výstavba, zato se rozvíjí individuální výstavba rodinná. Nové byty jsou získávány zvláště přestavbami, nástavbami a půdními vestavbami. Město expanduje v několika směrech výstavbou nových rodinných domů.“<sup>4</sup>

### **2. 3 Strakonická pečeť, znak, vlajka**

Nevíme přesné datum, kdy Strakonice získaly právo pečeti. Z historických listin je zřejmé, že první povolení vzešlo z privilegia velkopřevora Jana z Rožmberka (1511 – 1532).

V souvislosti s upevněním městské správy je víc než pravděpodobné, že právo pečetit městské písemnosti mohlo být uděleno přibližně kolem roku 1524.

O rok později (roku 1525) byl městu udělen znak, a to se symboly johanitů, kterým Strakonice po Bavorech náležely. „Na modrém štítě je stříbrná kvádrová hradební zeď se dvěma klíčovými střílnami po každé straně. Uprostřed vystupuje brána a nad ní je cimbuří. I po stranách brány je cimbuří o čtyřech stínkách. V otevřené bráně je vytažená zlatá mříž. Nad branou stojí

---

<sup>4</sup> Kolektiv autorů. *Strakonice - vlastivědný sborník. Kapitoly ze života města*, 3. díl. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 2005, str. 12–17.



rovněž stříbrná věž se dvojitým cimbuřím a dvěma okny nad sebou, ukončena nahoře červenou valbovou střechou se zlatými makovicemi. Po stranách věže nad hradbou jsou štítky se zlatými šňůrami. Vpravo je na červeném štítku stříbrný kříž, vlevo je na rovněž červeném štítku stříbrná Landštejnská růže se zlatým středem a zelenými lístky kališními. Tato růže je zde umístěna buď omylem, nebo z výtvarných důvodů, protože žádný z pánů z Landštejna nebyl nikdy v čele johanitského řádu, kde naopak byli páni z Rožmberka, a to právě v době vzniku znaku.“<sup>5</sup>

Dalším symbolem města je vlajka. Právo užívat vlajku bylo městu uděleno v roce 1992. Vlajka města Strakonice odráží historickou roli rodu Bavorů a řádu johanitů.



Obr. 1 - Strakonický znak <sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Příspěvatelé Wikipedie, Strakonice [online], Wikipedie: Otevřená encyklopedie, c2009, Datum poslední revize 19. 03. 2009, 06:48 UTC, [citováno 12. 04. 2009] <<http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Strakonice&oldid=3746985>>

### 3 Strakonický hrad

Středověké dějiny hradu jsou spojeny se šlechtickým rodem Bavorů (podrobnější informace viz kap. 2.1 Šlechtický rod Bavorů).

Vlastní hrad byl založen v první třetině 13. století. V roce 1243 daroval Bavor I. a jeho manželka Bolemila část strakonického hradu řádu maltézských rytířů, johanitům. Krátce po roce 1243 vystavěli johanité mezi kostelem (v té době ještě zasvěcenému sv. Vojtěchu, od 14. století je pak kostel nazýván sv. Prokopa) a hradním palácem křížovou chodbu s ojedinělými cihlovými žebry. V 1. třetině 14. století ji nechali vyzdobit nástěnnými malbami (tyto fresky jsou nejranějším cyklem nástěnných maleb severně od Alp a znázorňují učitelskou činnost Krista).

„Nejstarší pozdně románská etapa je datována před rok 1243 (snad 1220–1235). Původní panský kostel Bavorů ze Strakonice darovaný řádu sv. Jana stál jistě na místě dnešního chrámu, není ovšem jednoznačné, co se z něj v dnešním kostele zachovalo. Původně tedy šlo o kostel panský, který mohl mít jen těžko rozměry dnešního kostela klášterního, kterým se stal po založení johanitské komendy. Nestarší částí bude zřejmě prostorná západní kruchta (empora, kůr, chór), která dodnes působí značně starobyle. [...] Kostel byl jednolodní, přičemž loď byla pravděpodobně ukončena pravouhle v místě dnešního podvěží. V této době byla možná vystavěna i dnešní sakristie, původně snad starší románský opevňovací donjon, na sakristii přeměněný určitě později. Tato nejvýchodnější hradní věž mohla případně sloužit i jako poslední útočiště v době obléhání, není vyloučeno, že byla jednou z prvních obytných hradních budov z počátku 13. století.“<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Kolektiv autorů. *Strakonice - vlastivědný sborník. Kapitoly z historie*, 1. díl. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 2002, str. 150

Bavor II., syn Bavora I., začal kolem roku 1260 stavbu nového hradního paláce a věže, dnes nazývané Rumpál (je 35 m vysoká, s břitem). Podobnou věž má mj. i zvíkovský hrad, kde byl Bavor II. v letech 1289–1294 královským purkrabím.

Strakonický hrad, který se může chlubit několika stavebními prvky několika architektonických slohů, se v roce 1420 stává hlavním sídlem johanitů. Ze svého pražského sídla byli totiž johanité nuceni uprchnout před revolučním husitským hnutím. O rozsáhlou renesanční přestavbu hradu se zasloužil velkopřevor Jan z Rožmberka. Přestavěn byl hradní kostel, vznikla renesanční věž Jelenka a město bylo také postupně obehnáno novými hradbami. Přistavělo se i 2. patro hradního paláce.

Velký dopad na strakonický hrad měla také třicetiletá válka. Hrad na několik let obsadila vojska Arnošta z Mansfeldu a císařští vojáci.<sup>7</sup> Hradní areál byl postupně přestavován a upravován. Stavební vývoj byl ukončen v letech 1714–1721 barokní zámeckou přístavbou.

„Na počátku 18. století bylo současně se stavbou nové velkopřevorské rezidence vybudováno přemostění mezi jejím patrem a chórem kostela, po jehož jižní straně byly zřízeny dvě panské oratoře a další místnosti nad boční lodí kostela. Toto barokní přemostění bylo bohužel odstraněno po změně majitelů hradu ve 30. letech 20. století. [...] Vnitřní úprava kostela byla dokončena snad až na sklonku 18. století, kdy během josefínských reforem zmizely z kostela náhrobky velkopřevorů.

---

<sup>7</sup> K jejich působení ve městě se váže i zpráva o nalezení poškozeného obrazu P. Marie. Tento obraz prý přinesl císařským vítězství v bitvě na Bílé hoře 8. listopadu 1620. Originál obrazu v Římě shořel, jedna z jeho kopií je uložena ve Strakonících v kostele sv. Prokopa.

Na začátku 20. století byly renovovány fasády a nově upravován interiér kostela. Při té příležitosti byla prodloužena okna chóru, jež měla parapety původně mnohem výše. Interiér byl nově uspořádán podle požadavků liturgických předpisů II. vatikánského koncilu (1962– 1965).<sup>8</sup> Dnešní podobu hrad získal rozsáhlými opravami v letech 1925–1937 a nově byl rekonstruován (spolu s nádvořím) roku 2008.



Obr. 3 - Strakonický hrad<sup>5</sup>

---

<sup>8</sup> Kolektiv autorů. Strakonice - vlastivědný sborník. Kapitoly z historie, 1. díl. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 2002, str. 152

## 4 Autobusová zastávka

### 1. Poetické pojetí zastávky

Měnily se s časem, změnil je čas. Jsou důkazem vývoje architektury, důkazem změny pohledu na civilní a funkční stavby, důkazem nutnosti a potřeby architektury v životě člověka. Od dob propojení měst a venkova hustou sítí komunikací a autobusových linek si lidé začali uvědomovat jejich důležitost. Staly se nedílnou součástí života většiny z nás. Postáváme pod jejich střechami za nepříznivého a pochmurného počasí, nevědomky se k sobě tiskneme, omlouvající to přitažlivou silou našich těl. Potřebujeme-li být se svými myšlenkami sami, jednoduše si stoupneme opodál, stále chráněni jejími zdi.

Agora v miniaturním provedení, dalo by se říct. Shromaždiště, kde potkáváte své známé, známé známých, možná budoucí známé nebo úplně nové tváře, a to jen na pár metrech čtverečných. Nedělají rozdíly, jsou útočištěm pro malé, velké, štíhlé, korpulentnější, vysoké, staré, mladé, choleriky, melancholiky, zdravé, nemocné a také pro různé barvy pleti. Nedělají rozdíly, jsou útočištěm, ať už čekáte ve městě, za jeho horizontem nebo na vesnici. Nedělají rozdíly a jsou útočištěm, ať už jich využíváte prvně, naposledy nebo každý den, měsíc co měsíc, rok co rok. Možná že právě ony se budou ptát jako první, co je s vámi, když jednou nepřijdete.

Utichají s tmavnoucí oblohou, jejich zdi se semknou do bezpečnější, ochranné náruče. Tu následně nabízejí kolemjdoucím. Světla lamp padají i do jejich nejtemnějších zákoutí, aby ve vás neprobouzely sebemenší pocit strachu. I tak někdy cítíte, jako by k vám tajuplně promlouvaly příběhy vlekoucí se s nimi desítky let. Příběhy lidí čekající se svými starostmi, možná bez nich, na další příval osudových okamžiků. Příběhy lidí, kteří se celý den těší na oněch

pár minut, až budou mít chvíli pro sebe, pro sebe a proud svých myšlenek. Na oko se rozčilují s ostatními nad zpožděním veřejné dopravy, ve skrytu duše se radují z prodloužení doby, kdy můžou ještě tápat ve svých myšlenkách...

Podzimní mlhy, kabát přicházející zimy z flauše sněhových vloček, náporů severáků, bičující liány deště, mrazivé noci, kdy vlivem fyzikálních zákonů působí vztažné a roztažné síly na konstrukci, aby při příchodu saharských veder s ní opět mohly zapracovat úplně jiným směrem - tomu všemu čelí den co den, měsíc co měsíc, rok co rok.

Odolávají někdy až silou vůle, trpělivě vzdorují mnohým meteorologickým změnám, nevzdávají se, nepropadají panice, bojují s náporů nečasů příkladným způsobem pro nás, homo sapiens sapiens. Příkladným způsobem pro nás, kteří se potýkáme s každodenními problémy a překážkami a neumíme je často řešit, neumíme odolat náporu civilizačních chorob jako je stres a workoholismus. Vzdáváme se po nezdaru, bojíme se zatnout zuby a vykročit „náporům nečasu“ vstříc.

Ale pro to tu jsou. Nabízejí nám útočiště, kam se můžeme se svými problémy schovat, nabrat sílu na jejich vyřešení. Dávají nám čas na promyšlení strategie. Jsou tu, aby nám dokázaly, že bojovat se dá i s mocnými jednotkami jako je čas, kulturní vývoj, vlivy počasí. Jsou tu, aby nám daly možnost pohroužit se sami do sebe, zamyslet se nad tím, co a proč tu jsme, co je naším údělem - budovat, tvořit. Ne ničit a srovnávat se zemí.

Jsou tu, aby zrcadlily technický rozvoj, lidskou kulturu, postupný vývoj lidské společnosti. Někdy jsou stylově vytříbené. Stojí hrdě v pečlivé propracovanosti, jinde nenápadně přikrčeny, sotva se drží na vetších základech. Prošly jimi generace, lidské sny, touhy, bolesti i pohnuté dějiny. Tu a tam jsou zkrášleny novým nátěrem, nebo jinak zmodernizovány a vylepšeny.

Desítky čtverečných metrů prošlapaného betonu, když si za mrazu nohy podupávaly monotónní rytmus, kilogramy oprýskaných a odrolených zdí, poškrábaných šiframi banálních i tajemných vzkazů. Tuny rozbitých skel, zrezivělého kovu a stejné množství nátěrových hmot a jiného materiálu.

Dvě slova a tolik významů. Dvě slova, dvě obyčejná slova. Autobusová zastávka. Zastavit autobus. Zastávka pro autobus. Jakákoliv variace a kombinace těchto slov značí stejný ale tak hluboký význam. Zastaví u nich nejen autobus, mají takovou neviditelnou sílu, že zastaví nejen nás, pány tvorstva, ale zastaví, alespoň na chvíli, ten divoký kolotoč života.

Dvě prostá slova a tolik významů, asociací. Zastavení, setrvání, spočínutí, ukončení a začátek, odpočinek, mučivá doba čekání. Místo, pár metrů čtverečných, chodník, železo, konstrukce, přístřešek, ochrana před nepříznivým počasím, nedopalky cigaret, rozbitá výplň tabule, zastavit čas, čekání. Místo setkání, shledání, zastavení proudu myšlenek, netrpělivé podupávání, pohled upřený kamsi, bubnování prsty o tašku, čekání. Dvě naprosto obyčejná slova a desítky významů, kombinace variací slov autobus a zastavit...

## **4.2 Zastávka z technického hlediska**

Odborné normy nám definují zastávku jako předepsaným způsobem označené a vybavené místo, určené k nástupu, výstupu nebo přestupu cestujících.

Existují různé druhy zastávek, rozlišovat je můžeme např. podle druhu dopravy na zastávky linkové osobní dopravy, městské hromadné dopravy a kombinované, které jsou kombinací předchozích druhů dopravy.

Další členění je např. dle druhu zastavujících vozidel na zastávky autobusové, trolejbusové, tramvajové a sdružené, které jsou kombinací předchozích.

Vliv na rozdělení má i zastavování vozidel. Podle tohoto hlediska rozlišujeme zastávky na stálé, kde podle jízdních řádů zastavují vozidla všech linek vyznačených na zastávce, na a) znamení (kde zastavují některá vozidla linek, vyznačených na zastávce, jen na znamení), b) občasné, kde zastavují vozidla v předem stanoveném období, a c) kombinované.

Důležité je i hledisko provozu. To dělí zastávky na nástupní (určené jen pro nástup cestujících) a výstupní (určené jen pro výstup cestujících); dále také na nástupní a výstupní pro MHD a nácestné (pro linkovou osobní dopravu), určené pro nástup a výstup cestujících; výchozí (jen pro linkovou osobní dopravu) a konečné, umístěné na začátku a na konci každé linky.

Začátek zastávky je v odborných technických normách definován jako místo určené označником umístěným na čekací ploše. Za konec zastávky se považuje místo zastávky vzdálené od začátku zastávky o délku nástupní hrany. Z hlediska pravidel silničního provozu je tato problematika popsána v části 4.2.2.



## **4.2.1 Označování zastávek**

### **4.2.1.1 Označnick**

#### **4.2.1.1.1 Historie označnicku**

Historie zavedení používání označnicku na území dnešní České republiky je obtížně vysledovatelná. Přepravní řády z roku 1964 se však již zmiňují o tom, že každá zastávka musí být vybavena označnickem. Kulatá smaltovaná značka ČSAD, „sluníčko na mikulášské holi“, se po zavedení jednotných národních podniků ČSAD v roce 1949 postupně stala symbolem meziměstské a venkovské autobusové dopravy.

#### **4.2.1.1.2 Definice označnicku**

Označnickem se chápe plné označení zastávky linkové osobní dopravy a MHD. Skládá se ze značky „Zastávka“ (pro MHD se symbolem vozidla nebo vozidel, které na zastávce zastavují /autobus, trolejbus, tramvaj/ nebo s nápisem TAXI pro vozidla taxislužby; pro linkovou osobní dopravu s nápisem „ZASTÁVKA a případně uvedením provozovatele linkové osobní dopravy). Dále označnick tvoří tabulka s názvem zastávky, tabulka s čísly linek (na zastávce MHD, popř. se směrovými šipkami) a zpravidla také tabule vývěsních jízdních řádů, popř. i s označením tarifních pásem.

Zastávky se označují a vybavují označnickem umístěným na začátku zastávky zpravidla na zastávkovém sloupku a v odůvodněných případech na jiném vhodném místě (sloup, stěna, přístřešek apod.). Konstrukce označnicku musí umožňovat bezpečný pohyb cestujících na čekací ploše. Další podmínkou je, že vzdálenost levého okraje označnicku od nástupní hrany je 0,50 m. Pokud je přístup cestujících k zastávce situován na jejím začátku, musí být v místě

zastávkového sloupku zachována volná šířka nejméně 1,00 m pro příchod cestujících na čekací plochu.

Místo, kam se umísťuje tabule pro jízdní řád, je zpravidla na zastávkovém sloupku a v dalších, odůvodněných případech na jiném vhodném místě čekací plochy s ohledem na místní podmínky.

#### **4.2.1.2 Dopravní značení**

Autobusové (i trolejbusové) zastávky se označují svislým a vodorovným dopravním značením podle příslušných předpisů.

Na vozovce se zastávka vyznačí vodorovnou dopravní značkou „Zastávka autobusu“ žluté barvy. Šířka značky je 2,5 až 3,0 m. Začátek zastávky je určen označníkem, konec zastávky se vyznačí dopravní značkou „Zastávka autobusu“. Značka se použije zejména v případě umístění zastávky na jízdním pruhu, je-li vzdálenost konce zastávky od označníku větší než 30 m. V ostatních případech je podle místních podmínek možno od umístění této svislé dopravní značky upustit.

#### **4.2.2 Délka nástupní hrany**

Délku nástupní hrany rozlišujeme u zastávky MHD, linkové osobní dopravy a u kombinované zastávky.

Co se týče délky nástupní hrany u zastávky MHD – standardně – pak se podle norem nejmenší délka nástupní hrany má rovnat součtu délek dvou nejdelších provozovaných vozidel na lince, zvětšenému o 1 m. Délka nástupní hrany nemá přesáhnout 37 m. Ve stísněných podmínkách a v území

obsluhovaném jen jednou linkou MHD je možné navrhnout délku nástupní hrany v délce nejdelšího provozovaného vozidla.

Jinak se určuje délka nástupní hrany u zastávky linkové osobní dopravy. Při těsném podélném řazení vozidel (vozidla odjíždí v pořadí, v jakém na zastávku přijela) se délka nástupní hrany navrhuje stejně jako u zastávek MHD. Při polotěsném podélném řazení vozidel (umožňuje odjezd vozidel ze zastávky v libovolném pořadí) se ale nástupní hrana navrhuje v délce rovnající se součtu dvou nejdelších provozovaných vozidel zvětšenému o 5 m (pro článkové autobusy o 7 m).

Délky nástupních hran kombinovaných zastávek se navrhují s polotěsným podélným řazením vozidel. A to jako součet délky nejdelšího vozidla linkové osobní dopravy a MHD a délky mezery na polotěsné řazení 5 m nebo pro článkové vozidlo 7 m.

### **4.2.3 Vozovka**

Vozovka v zastávce je extrémně namáhaná rozjížděním a brzděním často velmi zatížených vozidel. Konstrukce vozovky se navrhuje v závislosti na počtu linek a intervalu zastavování vozidel. Z důvodu deformací se doporučuje omezit používání asfaltových konstrukčních vrstev ve větších tloušťkách. Je nutné počítat s častými opravami krytu (a z toho plynoucím dopravním omezením na komunikacích).

### **4.2.4 Zastávkový pruh**

Zastávkový pruh se definuje jako účelový pruh určený pro zastavení vozidla (autobusu nebo trolejbusu) mimo průběžné jízdní pruhy. Jeho délka je

totožná s délkou nástupní hrany. Výjimečně je možné zřídit zastávku na jízdním pruhu, případně autobusovou zastávku na tramvajovém pruhu.

#### **4.2.4.1 Uspořádání**

Zastávkový pruh může být z hlediska uspořádání fyzicky oddělený (boční dělicí pás nebo ostrůvek), bez fyzického oddělení (oddělen od jízdního pruhu jen vodícím proužkem) na jízdním pruhu nebo může být zastávkový pruh i na tramvajovém pruhu.

#### **4.2.4.2 Délka a šířka**

Délka zastávkového pruhu je stejná jako délka nástupní hrany. Ta se určí podle nejdelšího provozovaného vozidla, počtu linek zastavujících na zastávce a způsobu řazení.

Šířka zastávkového pruhu v intravilánu <sup>9</sup> se navrhuje na rychlostních místních komunikacích 3,50 m, na sběrných místních komunikacích je doporučeno 3,50 m, nejméně však musí být 3,25 m, na ostatních komunikacích v intravilánu je to 3,25 m. Ve stísněných podmínkách na ostatních komunikacích 2,75 m a na fyzicky odděleném zastávkovém pruhu při polo těsném řazení vozidel až 7 m.

Správně by podélný sklon zastávkového pruhu neměl překročit 4 %. Příčný sklon na samostatném zastávkovém pruhu obvykle 2 % od nástupní hrany k odvodňovacímu proužku a na jízdním pruhu je pak totožný s příčným sklonem komunikace.

---

<sup>9</sup> Intravilán = zastavěná část území obce

Připojení zastávkového pruhu na průběžné jízdní pruhy se navrhuje použitím odbočovacích a připojovacích pruhů.

#### **4.2.4.3 Odbočovací a připojovací pruhy**

Odbočovací a připojovací pruhy slouží k připojení samostatného zastávkového pruhu na průběžný jízdní pruh.

Délky se navrhují na rychlostních místních komunikacích podle ČSN 73 6102<sup>10</sup> jako na křižovatkách. Na ostatních místních komunikacích (kromě rychlostních) jsou doporučené délky v závislosti na návrhové rychlosti v podélném sklonu uvedeny v ČSN 73 6425. Zaoblení na začátku a na konci odbočovacích a připojovacích pruhů se doporučuje provést s poloměry zaoblení, které jsou uvedeny v ČSN 73 6425.

#### **4.2.5 Nástupiště**

Nástupištěm se rozumí zpevněná plocha umožňující bezpečný pohyb cestujících v souvislosti s čekáním na spoj, s nástupem do vozidla nebo s výstupem z vozidla. Velikost musí být přiměřená průměrnému obratu cestujících na zastávce.

Povrch nástupiště musí být rovný, neklouzavý a zpevněný; mj. konstrukce povrchu se navrhuje obdobně jako na chodnicích. Pro nástupiště lze využít stávající průběžný chodník (odpovídá-li jeho šířka šířce nástupiště). Přitom má být zabezpečena šířka průběžného chodníku pro pohyb chodců. Doporučuje se plochu nástupiště vymežit opticky.

---

<sup>10</sup> ČSN znamená chráněné označení českých technických norem. Tvorbu a vydávání ČSN v současnosti zajišťuje Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví.

#### **4.2.5.1 Délka a šířka**

Délka nástupiště je totožná s délkou nástupní hrany (tj. stejná jako délka zastávkového pruhu – viz výše).

Šířka nástupiště musí umožnit bezpečný pohyb cestujících. Přitom se vychází z průměrného obratu cestujících na zastávce. Nejmenší stavební šířka nástupiště (od nástupní hrany po protější hranu nástupiště, popř. po okraj zábradlí) je obvykle 2 m, ve stísněných podmínkách v intravilánu 1,7 m.

#### **4.2.5.2 Odstup pevných překážek**

Odstup pevných překážek od nástupní hrany nástupiště v intravilánu má být nejméně 1,7 m. To ale neplatí pro označnick, dále v odůvodněných případech stísněných podmínek pro sloup veřejného osvětlení nebo také boční stěnu přístřešku.

#### **4.2.5.3 Nástupní hrana**

Výška nástupní hrany nad vozovkou je 0,12 až 0,20 m (pro bezbariérový nástup cestujících do nízkopodlažních vozidel je nutná výška 0,20 m). Podélný sklon nástupiště nesmí překročit 4 %. Příčný sklon nástupiště je obvykle 2%.

#### **4.2.6 Dělicí ostrůvek**

Dělicí ostrůvek u fyzicky odděleného zastávkového pruhu nesmí zasahovat do vodících proužků. Jeho doporučená šířka je 1,5 m, nejméně ale musí mít 1 m.

## **4.2.7 Osvětlení**

Zastávky v intravilánu musí být osvětlené. Intenzita osvětlení musí vyhovovat příslušným normám pro osvětlení místních komunikací. Nevyhoví-li veřejné osvětlení v místě zastávky požadovaným parametrům, musí mít zastávka vlastní osvětlení.

## **4.2.8 Odstavné plochy**

Odstavné plochy mohou být zřízeny na konečných zastávkách MHD podle potřeby provozovatele. Navrhují se jako manipulační stání podle ČSN 736075. Musí přitom být ale dodrženy hygienické požadavky na ochranu životního prostředí v jejich okolí. Vozovky odstavných ploch se navrhují zpevněné, například podle katalogu vozovek.

## **4.2.9 Hygienická a provozní zařízení**

### **4.2.9.1 Hygienická zařízení**

Na konečných zastávkách se doporučuje zřídit hygienická zařízení pro zaměstnance. Pokud je jízdní doba na lince kratší než 30 minut, stačí takové zařízení jen na jedné z obou konečných zastávek. Mají-li zaměstnanci na lince možnost využívat jiná zařízení pro osobní hygienu, nemusí provozovatel budovat žádné zvláštní zařízení jen pro zaměstnance.

### **4.2.9.2 Provozní vybavení**

Na konečných zastávkách se podle potřeby provozovatele zřizuje provozní vybavení pro dispečera, skladovací objekty atd.

Pro cestující je vhodné navrhnout na zastávce lavičky, automaty na jízdenky (v případě zastávky u strakonického hradu to není potřeba, cestující si kupují jízdenky u řidiče), koše na odpadky. Přitom ale tímto vybavením nesmí být zmenšena potřebná šířka nástupiště.

#### **4.2.10 Ochrana cestujících**

K ochraně cestujících se zřizují přístřešky, na významných zastávkách i krytá nástupiště. Proti pádu cestujících z tělesa komunikace nebo k zabránění jejich nežádoucímu pohybu se instaluje zábradlí.

##### **4.2.10.1 Přístřešek pro cestující**

Přístřešek pro cestující se navrhuje v místech, kde tomu nebrání provozní podmínky. Přesah přes hranu nástupiště se doporučuje nejméně 0,5 m (při volné výšce 4,2 m nad vozovkou). V dalších případech se přístřešek navrhuje ve vhodném místě v dosahu nástupiště a jeho nejmenší volná výška mimo průjezdný prostor komunikace je 2,2 m. Přístřešek by správně neměl zasahovat do pásu pro pěší.

##### **4.2.10.2 Zastřešení nástupiště**

Zastřešení je vhodné zřídit na autobusových zastávkách s velkým počtem odbavovaných cestujících a na významných přestupních uzlech. Zastřešení musí mít volnou výšku nad vozovkou 4,2 m. Přesah přes hranu nástupiště se doporučuje nejméně 0,5 m.



### 4.2.10.3 Zábradlí

Zábradlí je dalším z prvků, který by z hlediska většího bezpečí cestujících neměl chybět na autobusových nádražích a v některých případech i na samotných autobusových zastávkách.

Nejmenší výška horní hrany zábradelního madla je 1,1 m nad úrovní čekací plochy. Výšku zábradlí lze snížit na metr při šířce madla nejméně 0,35 m a na 0,9 m při šířce madla nejméně 0,50 m.

Proti pádu cestujících se zábradlí navrhuje na odvrácené straně nástupiště, je-li to potřebné podle ČSN 73 6101 nebo 73 6110. K usměrnění chodců na úroňový nebo mimoúroňový přechod (situovaný výjimečně před začátkem zastávky) se zábradlí umísťuje ve vzdálenosti 0,5 m od obrubníkové hrany.

## **5 Autobusové nádraží**

### **5.1 Definice**

Autobusové nádraží lze z odborného hlediska definovat jako účelovou komunikaci s větším počtem autobusových zastávek /stání/ a odbavovací budovou.

Pokud není terminál vybaven odbavovací /výpravní/ budovou s předepsaným vybavením jak pro cestující, tak i pro pracovníky dopravců, nebo pokud je umístěn na silnici či místní komunikaci, je takový dopravní uzel nazýván autobusové stanoviště.

Dodatek ze zákona: *Podle § 14 odst. 2 písm. d) zák. 13/1997 Sb. není nikdy autobusové nádraží součástí silnice ani místní komunikace.*

### **5.2 Dopravní plocha**

Podle odborné literatury bývá dopravní plocha autobusového nádraží většinou oddělena od průjezdních komunikací a navíc je opatřena samostatným vjezdem; ten může být společný s výjezdem. V blízkosti vjezdu je obvykle zastávka (výstupní stání). Její délka je zpravidla větší než u nástupiště.

„Jednotlivé zastávky (stání) jsou za sebou umístěny buď v těsném řazení (tedy ve vzdálenosti délky autobusu) nebo v polotěsném řazení (v takové vzdálenosti, aby autobus mohl bez couvání vyjet ze zastávky i tehdy, je-li následující zastávka také obsazena).

Jednotlivé nástupní ostrůvky mohou být propojeny pomocí přechodů pro chodce, nadchodu nebo podchodu. Zábradlí by měla usměrňovat pohyb osob po dopravní ploše a chránit čekající na nástupních ostrůvcích.

Některá starší autobusová nádraží nebo autobusová stanoviště nemají na jednotlivých stáních zvýšená nástupiště, ale jsou určena pro nástup z úrovně vozovky.

Na některých autobusových nádražích ve stísněných poměrech je dopravní plocha ohraničená pravouhle zubovitým okrajem chodníku, přičemž autobus dojede k nástupnímu stání šikmo, čelem k levé straně zubu tak, že přední dveře autobusu jsou umístěny nad pravou stranou zubu tvořeného zalomením chodníkové hrany. Při odjezdu tedy musí autobus couvat.

Do osmdesátých let dvacátého století bývala česká autobusová nádraží budována zpravidla odděleně od terminálů městské hromadné dopravy i od železničních stanic, třebaže pokud možno v jejich blízkosti. Nyní se někde opět prosazuje tendence zřizovat společné odbavovací budovy a terminály co nejvíce integrovat tak, aby pěší přestup byl co nejjednodušší a služby poskytovány co nejefektivněji.<sup>11</sup>

### 5.3 Vybavení

V prostoru autobusového nádraží (zpravidla ve výpravní budově) mají být umístěny čekárna, záchody, občerstvovací zařízení, odpočinkové a stídací

---

<sup>11</sup> Příspěvatelé Wikipedie, *Nástupní ostrůvek* [online], Wikipedie: Otevřená encyklopedie, c2008, Datum poslední revize 3. 06. 2008, 00:41 UTC, [citováno 11. 04. 2009] <[http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=N%C3%A1stupn%C3%AD\\_ostr%C5%AFvek&oldid=2646710](http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=N%C3%A1stupn%C3%AD_ostr%C5%AFvek&oldid=2646710)>

místnosti pro řidiče, místnosti a vybavení pro dispečery. Na jednotlivých stáních musí být umístěny označnické zastávek (zastávkové sloupky) - jejich součástí (nebo vybavením) je dopravní značka „Zastávka“. Každé stání musí být vybaveno zastávkovými jízdními řády příslušných linek.

V dobře vybavených autobusových nádražích bývá na zastávkovém sloupku nebo poblíž něj vyznačen přehled linek a tras autobusů odjíždějících z příslušného stání. Podle právních předpisů by mělo být každé stání označeno i názvem zastávky (dříve podle technických předpisů stačilo označení názvu na velké tabuli poblíž výstupního stání nebo například na odbavovací budově tak, aby bylo viditelné z prostoru celého nádraží).

„V ideálním případě by mělo být autobusové nádraží vybaveno například také grafickým schématem nádraží s vyznačenými čísly jednotlivých stání a se zakresleným vybavením nádraží, přestupními vazbami na jiné druhy dopravy, případně i plánem města nebo okolí nádraží. Dále přehledem odjezdů, případně i příjezdů spojů, včetně údajů o čísle odjezdového stanoviště; v lépe vybavených autobusových nádražích bývá umístěna i elektronická informační tabule s aktuálními údaji o nejbližších spojích.“<sup>12</sup>

Neměl by chybět abecedně řazený přehled cílových stanic nebo obcí opatřený údaji o čísle linky. Popřípadě přehled důležitých a významných dopravních směrů s přehledem odjezdů u každého zvlášť.

---

<sup>12</sup> Příspěvatelé Wikipedie, *Nástupní ostrůvek* [online], Wikipedie: Otevřená encyklopedie, c2008, Datum poslední revize 3. 06. 2008, 00:41 UTC, [citováno 11. 04. 2009]  
<[http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=N%C3%A1stupn%C3%AD\\_ostr%C5%AFvek&oldid=2646710](http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=N%C3%A1stupn%C3%AD_ostr%C5%AFvek&oldid=2646710)>

„[...] , že architektura vnitřních prostorů v nádraží je zaměřena nejen na účelové splnění všech jejich nároků, ale i na vytvoření zvláštního prostředí. Prostor s atmosférou, která svým účelovým, ale současně přívětivým a veselým prostorem zabezpečí nejlepší psychické podmínky pro orientaci, informaci a komfort pobytu cestujících na nádraží. Znamená to zároveň takové pojetí architektury, ve které nové kompoziční nápady vyrůstají ze zkušenosti minulých realizací [...]. Současně najít v řešení způsob architektonického dotvoření se zvláštním důrazem na vybavení oblíbeného sezení v hale u vchodu na nástupiště.“<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Danda, J. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nadas, 1988, str. 22.

## **6 Autobusová zastávka jako vlastní projekt**

Na vypracování autobusové zastávky jsem si „přizvala“ i veřejnost, pro kterou celý projekt vzniká. Cílem bylo zjistit, jak by měla zastávka podle ní vypadat, kde se lidé cítí dobře a co by např. na zastávce nemělo chybět.

Vzhledem k cíli výzkumu jsem jako výzkumnou metodu použila formu dotazníku. Jedná se o klasický způsob sociologického zkoumání. Tuto metodu jsem zvolila kvůli tomu, že mi umožňuje dotázat se na danou problematiku většího počtu respondentů v relativně krátkém časovém úseku a získat tak srovnatelné údaje, které se vztahují k dané problematice.

Vycházela jsem tedy z předešlého postřehu a dotazníky rozdala pouze vybraným lidem - konkrétním respondentům (tzv. vzorku), o nichž jsem věděla, že se na jejich pravdivé a objektivní vyplnění dotazníku mohou spolehnout. V mém případě jsem tedy dala zcela konkrétnímu výběru přednost před náhodným.

Dotazník vyplnilo 70 lidí. Z celkového počtu jsem vybrala 20 formulářů, které měly všechny body otázek vyplněny, aby bylo vyhodnocování dotazníku co nejspolehlivější a nejobjektivnější.

### **6.1 Dotazník**

Dotazník je tvořen úvodní částí (jeho plné znění a názorná ukázka viz kapitola 9. Přílohy, č. 1 Anketa „Zastávka snů“) – oslovením a stručným odůvodněním účelu, za jakým byl vytvořen. Následuje i krátké představení mé osoby. Jelikož oslovení závisí na vybraném vzorku (použijeme jistě jiné oslovení pro respondenty mladšího věku a jiné pro občany věku staršího: „Milí

žáci“, .... \* „Vážení spoluobčané“, ....; „Milý respondente“, ...), zvolila jsem oslovení neutrální, tedy: „Dobrý den, ...“. Tudíž dotazník mohl být využit pro vícero věkových kategorií (dotazník vyplňoval malý vorek třináctiletých žáků, dospívající, nejpočetnější část vysokoškolských studentů, ale i lidé středního a staršího věku).

Co se otázkové části týče, dotazník tvoří 15 dotazů. Zvolila jsem nepříliš vysoký počet na základě předchozích zkušeností, kdy jsem se snažila respondentům položit otázek více, což je odradilo od vyplňování. Jedním z prvních kritérií byl proto počet otázek a počet stran, které jsem chtěla dotazovaným předložit. Odvážuji se podotknout, že jsem zvolila optimální počet stran – 2, i počet otázek – 15. Tázání tak neměli pocit přílišné ztráty času, jak jsem z některých poznámek vyrozuměla (podle mnohých je totiž dnešní doba dotazníky zahlcená).

V dotazníku byly použity otázky jednak otevřené, ale i uzavřené, tzn. s nabízenými možnostmi odpovědi, a formální.

Formální otázky jsem zaměřila na pohlaví, věk, stupeň dosaženého vzdělání a místo bydliště respondenta. Všechny tyto odpovědi měly být pouze zakroužkovány. Vyjma věku, ten byl dopisován. Právě věk byl jedním z kritérií při vyhodnocování dotazníku. Předpokládala jsem, že smýšlení mladší a starší generace se bude lišit na základě zkušeností. Stejně tak jsem uvažovala i z hlediska pohlaví.

Otázky otevřené jsou v případech 5, 6, 7, 10 a 14. Použila jsem je záměrně, aby se dotazovaní mohli rozepsat, jelikož jsem čekala, že mi jejich poznámky budou přínosem. Většinou se ale odpovědi výrazně nelišily. Ostatní, zbylé otázky jsou pak už uzavřené s nabízenými odpověďmi, které se měly jako v případě formálních otázek zakroužkovat.

## 6.2 Vyhodnocení dotazníků

Než jsem dotazník vytvořila, přemýšlela jsem o cíli a záměru průzkumu. Co si vlastně slibuji od posbíraných informací respondentů? Možná nové „know-how“, postřehy, které jsem si dosud neuvědomila a třeba i inspiraci v návrzích (ty měli respondenti v rámci posledního bodu dotazníku načrtnout).

Předmětem mého zkoumání se nakonec staly následující předpoklady:

1. „Na vzhled zastávky bude mít vliv pohlaví i věk respondentů.“
2. „Ženy budou volit oblý tvar zastávky, muži hranatý.“
3. „Mladší generace bude upřednostňovat moderní design.“
4. „Lidé stojí většinou poblíž pevných bodů – sloup, stěna apod.“

Jedná se o předpoklady, jejichž pravdivost či nepravdivost jsem chtěla zjistit na základě vyplnění dotazníku vybraným vzorkem tázaných, a stanovila jsem právě tyto, protože jsem předpokládala pravděpodobnost jejich potvrzení.

V první hypotéze „Na vzhled zastávky bude mít vliv pohlaví i věk respondentů,“ jsem se zaměřila na otázky č. 1, 2, 9 a 11. V kódovací tabulce vystupují pod čísly 1, 2, 5 a 6. Vycházela jsem z odborných poznatků z psychologie, že ženy preferují tvary jemnější, oblejší, zatímco u mužů je tomu naopak. Ti dávají přednost ostrým hranám, předmětům, hranatým věcem. To, že se hypotéza potvrdila, je doloženo v grafu č. 1 a 3. I když výsledky vypadají vyrovnaně, z celkového průzkumu bylo jednoznačně vidět, že ženy s převahou volily tvar zastávky s oblými tvary.



Design zastávky chtěla v moderním stylu jedna čtvrtina respondentů. Zbytek se přikláněl k variantě, kdy by zastávka měla vycházet z okolí, tudíž nechat se ovlivnit prvky (v našem případě) hradu. Na mnoha dotaznících byla spousta náčrtů připodobňujících kamenný přístřešek, někdy obohacený dřevěnými prvky.

Nelze konstatovat, že generace pod 26 let volila převážně design moderní, jak by se očekávalo. Naopak v poměru se starší věkovou skupinou byly výsledky téměř vyrovnané. 7 zástupců mladých volilo vzhled zastávky vycházející z jejího okolí. 3 mladí zastávali názor, že by se před hradem měla zhotovit moderní konstrukce přístřešku. To samé si mysleli 2 ze skupiny lidí nad 26 let. 8 z nich pak bylo pro vyprojektování zastávky, která by neměla příliš rušit okolí. Tím se překvapivě nepotvrdila další z hypotéz „Mladší generace bude upřednostňovat moderní design.“

Vyhodnocení předpokladu „Ženy budou volit oblý tvar zastávky, muži „hranatý“, jsem už naznačila v předchozím odstavci. Obecně tedy víme, že muži volí tvary ostřejší, špičatější a ženy naopak. Číselně se to prokázalo v dotaznících těmito poměry: hranatý a oblý tvar si vybral stejný počet mužů 4 a 4 (viz tabulka a graf 4.1). I u žen se objevilo číslo 4 a to při výběru hranaté konstrukce zastávky. 6 žen by bylo pro oblé linie přístřešku. Jeden z respondentů mi dokonce připsal, že si takovou zastávku neumí představit. Že je to možné, jsem dokázala návrhem (např. viz příloha č. 6, V3).

Zaoblením rohů (v některých případech i střechy, lavičky a koše – samozřejmě šlo o to, aby byl celkový dojem vyvážený, harmonický) získá tvar jemnější a určitě i modernější ráz. Tím jsem splnila požadavky celé skupiny: Oblý, hranatý tvar a design vyplývající z prostředí a moderní prvky.

„Lidé stojí většinou poblíž pevných bodů – sloup, stěna apod.“, je další z domněnek, které jsem se snažila dotazníky potvrdit. Pokud budu brát v potaz všech 70 dotazníků, v naprosté většině volili respondenti stěnu, roh, sloup (i když ten méně než předešlé podpůrné prvky). V číselném převedení na můj vybraný vzorek se do rohu postaví 1 člověk, u sloupu tráví čas 2 dotazování. Blízkost stěny volilo 8 lidí, místo u vchodu pak 7. Mimo zastávku si raději stoupnou 2 dotazování. Uvedli, že neradi sdílí malý prostor s větším počtem osob. Důvodem je narušení intimní zóny. Z této poznámky jsem později vycházela a snažila jsem se jedním z návrhů tomuto problému předejít. Vytvořila jsem v zastávce průchod. Ten rozdělil zastávku do více prostorů a tím je možnost sdílet s lidmi stejné místo a mít nenarušenou intimní zónu. Kromě průchodu jsem se prostor snažila nastavit prodloužením střechy do strany. Takto vzniklé místo mohou využívat jak maminky s kočárky, popř. handicapovaní, tak i již zmiňovaní lidé s nutností větší osobní zóny.

Půjdu-li bod po bodu dotazníku, zastavím se nejdříve u první formální otázky – u věku. Snahou bylo oslovit vyrovnaný počet dotazovaných, tzn. podobně velkou skupinu do 26 let a nad 26 let. Bohužel nestejně velké bylo zastoupení respondentů jednoho a druhé pohlaví. Žen bylo znatelně víc, šlo víc než o dvojnásobek – 50. A pouze 20 mužů. I z tohoto důvodu není finální vzorek rozdělen na dvě rovnocenné části. Není to způsobeno ničím jiným, než že v mém okolí je větší procentuální zastoupení žen. Jelikož jsem velkou část dotazníků rozdala mezi své kolegy / kolegyně na pedagogické fakultě, byl tento fakt předpokládán (nutno podotknout, že zastoupení pánské populace mezi nastávajícími kolegy učiteli je opravdu minimální). Otázku týkající se ukončené školní docházky jsem vyhodnotila nakonec jako přebytečnou a pro můj výzkum nepodstatnou. Závěry, které dotazování v anketě uváděli, se od sebe nijak zvlášť nelišily v závislosti na stupni dosaženého vzdělání (přesně v souladu s tvrzením „cestující jako cestující“), zastávku potřebujeme ať je nám 12 nebo 58, ať jsme studenti, pokladní nebo ředitelé firem. Podobně na

tom byla poslední formální otázka na místo bydliště. Se zastávkou mají zkušenosti všichni. Výrazné a podstatné rozdíly mezi městskými obyvateli, vesničany, „přespolními“ a občany Strakonice nebyly.

Následují otázky otevřené. Některé odpovědi mě překvapily, některé inspirovaly a navedly na novou cestu, některé byly neutrální, opakující se v každém dotazníku. A to např. u bodu 5, který zněl: „Co by zastávka podle Vás měla mít?“ Nejčastěji se objevoval odpadkový koš, minimálně tři stěny, veřejné osvětlení, jízdní řád – přehledný, hlavně čitelný. Tím naráželi cestující linkovým autobusem právě na zastávku u strakonického hradu, kde byl jízdní řád často poničený. Od doby, kdy je místo nově zrekonstruované, jsou odjezdy a příjezdy autobusů zalaty do plastové folie, tím pádem ošetřeny proti dešti atd. Důležité pro mě byly poznámky o informacích k hradu, jeho okolí, městu jako takovém nebo přehled kulturních akcí na Strakonicku. To považuji za velmi dobrý postřeh. Objevily se i návrhy na automat na nápoje, rychlé občerstvení a lístky, veřejné toalety. Ale to spíše zmiňuji jen pro představu přání cestujících, ta bohužel realizovatelná nejsou. Potřeba veřejných toalet je sice poznámkou na místě, ale v okolí hradu nejsou pro jejich vybudování. Automaty na lístky by byly nevyužity, lidé si totiž jízdenky kupují přímo u řidiče.

Překvapily mě odpovědi na otázku číslo 6: Co by zastávka v žádném případě NEměla mít? V mnoha případech se objevilo – reklamy a politické spoty, s čímž souhlasím. V předchozím odstavci už bylo naznačeno, že lidé si rádi zkrátí čas čekání čtením, ale určitě tím nemyslí čtení o nových kosmetických výrobcích na trhu či kandidatuře místních zastupitelů. I když i to pro mne bylo jakousi inspirací pro vytvoření čehosi, co lidem zkrátí chvíli na zastávce. Jednou z možností by bylo vytvořit v zastávce prostor, kam by se vkládaly listy městského týdeníku. Pověřená osoba by je vždy pravidelně měnila.

Další variantou by bylo stěny využít k prezentaci děl dětí ze ZUŠ. Ta sídlí v prostorách v blízkosti hradu (návrh viz příloha s číslem 11). Zastávka by tak získávala často jiný vzhled a věřím, že by to bylo velmi zajímavé řešení. Obrázky žáků by samozřejmě byly opatřeny ochranou folií, aby se zamezilo jejich poškození. Nainstalování by mělo být podobné, jako u novin. Listy by byly překryty další tenkou deskou z plastu, která by byla na zámek. I v tomto případě se musí počítat s člověkem, který obstará chod této „veřejné galerie“ a obměnu prezentace děl mladých výtvarníků. (Tím bylo odpovězeno také na otázku č. 10: Měly by být stěny holé nebo by měly sloužit jako prostory pro reklamy či jiné účely?).

Z jakého materiálu by podle Vás zastávka měla být? Tak zní další otázka. V tomto případě se respondenti rozdělili na dva tábory – jeden preferoval kamenný přístřešek s dřevěnými prvky jako je sloup, střecha a lavičky. Tím naráželi na korespondování zastávky s hradem. Druhý tábor dotázaných se přikláněl k průhledné variantě z plexiskla. Objevily se i poznámky o tom, že je pro ně důležité, aby kolem sebe viděli (z čehož jsem také vycházela). Jen menšina si ráda zpříjemnila čas v barevné zastávce. Ve své práci jsem se pokusila vyjít z požadavků všech „táborů“. Samozřejmě důvod, proč jsem nakonec jako finální podobu zvolila zastávku vyrobenou z plexiskla, jsem objasnila.

Naprosto jednoznačně odpověděli všichni účastníci ankety na dotaz ohledně laviček. Ty (podle nich) zaručeně nesmí chybět. Představím-li situaci u strakonické památky, v současné době se jejich počet zvýšil na dvě. Před dvěma lety tam byla pouze jedna v dosti katastrofálním stavu. Použít se dala jen na odkládání tašek. Tvořil ji betonový podstavec s dřevěnými laťkami bez opěradel. Nyní ji vystřídaly modernější lavičky, z kovové konstrukce a dřevěných laťek, tentokrát s opěradly. Téma laviček jsem nechtěla odbýt, ale účelem bylo je dobře zakomponovat do celého systému tak, aby nerušily a aby

i ony byly jakýmsi nosným prvkem. Návrhy v příloze číslo 8 jsou přímo na „komunikaci“ laviček se střechem stavěny. Hledala jsem nejen tvar, ale hlavně účelnost. Tzn. je-li praktičtější vystavět sedátkové lavičky nebo celoplošné. Pohled na tento problém je individuální. Vystává s ním spousta dalších podotázek. Když přijde matka s dítětem, je pro ni lepší dát dítě na vedlejší sedačku nebo těsně vedle sebe? Když přijde člověk s taškami a nechce je odložit na zem (v případě prázdné čekárny) odloží si nákup raději vedle sebe nebo na vedlejší sedadlo? Když přijdou tři neznámí lidé, je pro ně příjemnější mít své vlastní sedátko se svojí intimní zónou nebo jsou to lidé, kteří pro pár minut neřeší, sedí-li vedle neznámého člověka? Je to opravdu diskutabilní a nikdy nemůžeme vyhovět všem vstříc. V tomto případě bych se asi spíše koncentrovala na celkový dojem.

K dotazům pod čísly 9, 11 a 12, tedy „Jakému typu zastávky dáváte přednost (otevřené, uzavřené, průchozí, oblých tvarů nebo hranatých tvarů)“, „Upřednostňujete spíše - moderní tvar, tvar vyplývající z prostředí (tedy blízkost historické stavby) nebo tvar bez ohledu na prostředí“ a „V jakých prostorách nejraději stojíte při čekání na veřejný dopravní prostředek? (v rohu, v blízkosti sloupu, u stěny, v blízkosti vchodu nebo mimo zastávku)“ jsem se vyjádřila výše. Také odpověďmi na tyto otázky jsem se při finálním řešení nechala inspirovat.

Bod zahrnující barevnost a četnost barev následoval posléze. Nemohu konstatovat žádné jednoznačné závěry nebo postřehy. Většinou se barevnost vztahovala k materiálu, který si před tím dotazovaný vybral. Tzn. pokud si dotyčný vybral kámen a dřevo, tak matné, šedé a hnědé barvy. Vybral-li si plexisklo, barvu napsal jako průhlednou, průzračnou a světle modrou. Objevily se ale i odvážnější návrhy. Mezi nimi byla kombinace výrazné žluté, modré, červené, oranžové a zelené. V několika dotaznících byla uvedena preference pastelového zbarvení.

Pořádek! To je odpověď, kterou jsem zaznamenala u více než u 50 % případů. Ty patřily k otázce „Co Vám na současných zastávkách chybí?“. Ano, pořádek. Je pravdou, že některá místa jsou zaneřáděná a poničená z nepochopitelných důvodů. K tomu občas přeškrtané jízdní řády a odpadky rozházené – i když koš na zastávce je! Dle mého názoru, nepořádku se nedá nijak zamezit, a to ani 5 koši, v každém rohu jedním a dalším uprostřed. Tenhle problém je o mentalitě. O tom, co dřímá v každém z nás. O výchově, o předpokladech a rodinné morálce jedince. Tajně a upřímně doufám, že zastávku u strakonického hradu budou využívat jen lidé vědomi si jistých zásad a nepsaných pravidel, jako že odpadky patří do koše a ne do jeho těsné blízkosti. Tím apeluji i na kuřáky a jejich nedopalky. Budou mít k dispozici speciální popelník na rohu nástupiště, a to v dostatečné vzdálenosti od cestujících - nekuřáků. V několika dotaznících byla také připomenuta vhodnost umístění automatu na nápoje, ale tato problematika a nemožnost její realizace byla popsána již výše, stejně tak jako informace k památce či dění, akcím ve městě a jeho okolí.

Jako poslední položka v dotazníku byla prosba o návrh „zastávky snů“. Tu bohužel ne všichni vyslyšeli. I přesto bylo těch několik málo skic velmi zajímavých, podnětných a mě inspirujících. Většinou se objevovaly „jeskyně“ – kamenné stavby kupolového tvaru. Nebo imitace malých domků – zavřené zděné stavby s dvěma okny a průchodem bez dveří. Vznikaly ale i zajímavé náčrty, i když možná těžko realizovatelné, ale nápadité – se zajímavým půdorysem ve tvaru připodobňujícím číslo osm, lehce zvlněnou střechou nebo kombinace kamenné podezdívky a plastové stěny se střechou.

## 7 Projekt vlastní zastávky z praktického pohledu

„Budeme pravděpodobně souhlasit s tím, že nejnaléhavější otázkou, s níž se setkáváme téměř denně, je to, zda náš projekt odpovídá daným požadavkům a očekáváním, a to nejen těm, které jsou stanoveny zadáním nebo klientem, ale i těm, které klade kultura, v níž žijeme. V rámci dnešní složité a mnohoznačné kultury není vždy snadné zjistit, co je nebo co by mělo být měřítkem oné požadované adekvátnosti. Existuje zde však spojitost mezi adekvátností a naplněním specifických účelů, které jsou vždy artikulovány v konkrétní lidské situaci a jakými jsou například práce, konverzace či četba. Na rozdíl od mnohoznačné, nejisté a rychle se měnící povahy našeho každodenního života vykazují základní lidské situace překvapivě vysokou míru stálosti a trvalosti. Stačí se podívat na způsob, jak uspořádáváme své příbytky a jiná místa k obývání, jak stolujeme, posloucháme hudbu, vedeme rozhovor, abychom viděli, že základní charakter primárních lidských situací se mění jen pramálo.“<sup>14</sup>

Při čtení Kratochvílova díla „O smyslu a interpretaci architektury“ jsem cítila, že se zabýváme podobnou problematikou. Vztahem architektury a lidskosti. Vztahem a postojem lidí k architektuře. Uvědomila jsem si, že není jednoduché přijít s jakýmkoliv návrhem a předstoupit s ním před veřejnost. To ho totiž může bez problému odsoudit, atakovat, zavrhnout, aniž by si vyslechla vlastní projektantovu obhajobu. Určitě souhlasím s názorem Dalibora Veselého (z jehož kapitoly byl uveden předchozí odstavec i následující), že je důležitá prezentace. „Autentičnost reprezentace, její význam a adekvátnost závisí na její schopnosti reprezentovat, tj. komunikovat s danými podmínkami konkrétní lidské situace. Právě v důsledku kontinuity smysluplné komunikace získává

---

<sup>14</sup> Kratochvíl, P. O smyslu a interpretaci architektury. In: Veselý, D. (ed.) *Lidskost architektury*. Praha: Vysoká škola umělecko – průmyslová v Praze, 2005, str. 86.

architektonický prostor řád a význam. Historický vývoj, během něž se architektura stala zvláštní disciplínou, relativně izolovanou od ostatních oblastí kultury a dokonce i od konkrétních situací každodenního života, stále více znesnadňuje komunikaci (dialog) a zároveň ho nahrazuje monologem experimentálního myšlení.“<sup>15</sup>

## 7.1 Příčiny a okolnosti vzniku tématu

Z úvodu diplomové práce je pochopitelné, proč jsem se vypracování tématu „autobusová zastávka v kontextu historické budovy“ chopila. Důvodem je žádná autobusová zastávka.

Žádná zastávka totiž před zdmi strakonického hradu, kde je opravdu potřebná, kde dennodenně postávají desítky lidí bez „střechy nad hlavou“ za jakéhokoliv počasí, není. Přitom jakákoliv zastavení na trase Strakonice – Hodějov mají své plechové přístřešky, mnohdy sice v ubohém stavu, ale podstatné je, že stojí a tím plní svůj účel.

Překvapivé je, že po návštěvě odboru dopravy strakonického městského úřadu jsem zjistila, že o zastávce se už přemýšlelo. Ale pouze přemýšlelo. Jejím vybudování podle všeho komplikuje umístění strakonického hradu v zóně, která spadá pod péči památkářů, a ti s výstavbou nesouhlasili. Po té jsem byla odkázána na vedení ČSAD Jihotrans, kde mi bylo sděleno, že tento problém nespadá pod tuto pobočku, ale překvapivě pod odbor dopravy Městského úřadu ve Strakonici. Navíc jsem se dozvěděla, že v minulosti už byl vypsán konkurz na zastávku právě ke strakonickému hradu, ale důvodem jeho krachu byl nedostatek financí. Z čehož plyne, že lidé zřejmě budou bez zastávky,

---

<sup>15</sup> Kratochvíl, P. O smyslu a interpretaci architektury. In: Veselý, D. (ed.) *Lidskost architektury*. Praha: Vysoká škola umělecko – průmyslová v Praze, 2005, str. 89.



pokud si na ni sami v rámci veřejné sbírky nevyberou peníze a sami si ji nepostaví.

To by byl samozřejmě extrém. Chtěla bych mu svou diplomovou práci předejít a pomoci k vystavění autobusové zastávky. Myslím si, že pokud úředníci dostanou vypracovaný projekt přímo do rukou, sehnat dotace by pro ně mohl být už snazší a i menší problém, než když neměli v rukou nic, pouze vypsaný konkurz.

Na začátku mých prvních skic a řádků o zastávce před hradem ve Strakonících byl ale předmět „architektonika“ s doc. Peadr. Radkem Chodurou, CSc. Nebýt jeho hodin, nebyl by tento projekt ani diplomová práce.

V rámci semestru jsme měli každý přijít s nápadem, jak vylepšit místo, které chátrá, je ve špatném stavu nebo je nezajímavé. Upřímně, strakonická zastávka – nezastávka, nebylo první, co mě napadlo. Začala jsem se jí zabývat až po následných konzultacích svých rozpracovaných návrhů na „zvelebení“ starých, rozpadlých staveb, které ale nebyly příliš šťastným východiskem.

V té době jsem se shodou náhod vracela po měsíci do místa bydliště právě kolem strakonického hradu, kde se mi promítl obraz, viz úvod, který to všechno rozpochoval. Hned odpoledne jsem místo nafotila a předložila doc. Chodurovi. A rozpracované návrhy jsem s klidným svědomím hodila do koše a začala budovat nový projekt – autobusovou zastávku umístěnou před hrad ve Strakonících.

Začala jsem nejen kresebnými skicami, ale i vypracováním dotazníků a ankety. Měla jsem v úmyslu vytvořit takové místo, kde by se lidé cítili opravdu dobře, v bezpečí a kde by jim nevadilo trávit čas čekáním na spoj.

Během toho, co jsem tvořila na papíře, vyzpovídala jsem cestující, známé a spolužáky. Jak „aktéry“ ze Strakonic, z okolí města, tak i cestující z českobudějovických zastávek MHD.

## **7.2 Změny pohledů na dané téma v průběhu let**

Změny se týkaly převážně jen finálního, konečného vzhledu zastávky. Ale ne názoru cestujících na to, jak by autobusová zastávka měla vypadat, co by jí nemělo nebo naopak mělo chybět. Kde se lidé cítí nejlépe, kam se postaví hned po příchodu, na jakém místě se cítí dobře (i v okolí zastávky) a co jim pomáhá k většímu pocitu bezpečí - to všechno jsem zkoumala během 2,5 let.

Dotazník, který jsem vypracovala, byl na podobné téma jako anketa, ale z rozhovorů s lidmi jsem zjistila, pro můj účel, důležitější informace. Do rozhovoru mají totiž lidé možnost vložit své pocity (forma dotazníkové metody byla spíše pro potvrzení mých předpokladů). Vůbec celý projekt neměl být jen suchým vypracováním a zpracováním návrhu, konstrukce, umístění. Ale šlo o víc, nejen o pohled technický, ale i psychologický.

Jak už bylo uvedeno, zajímalo mě, kam se lidé staví nejčastěji. Nejdříve jsem začala sledovat sama sebe. Svě vlastní chování a pocity v okolí zastávky - kam si např. automaticky stoupnu po příchodu k průhlednému přístřešku o třech stěnách. Pokud samozřejmě není přeplněný, venkovní teplota není 30 °C a liják nebičuje střechu zastávky. Ideální stav bych nazvala „laboratorní podmínky“. Takže já osobně si v těchto „laboratorních podmínkách“ stoupám do rohu. Ne doprostřed, ne před zastávku nebo vedle ní, ale do rohu, kde cítím pocit něčeho pevného. Dalo by se říci pocit bezpečí. Vybírám si většinou stranu, odkud mám lepší rozhled na okolí, situaci kolem mě, kolem zastávky a odkud dobře vidím na přijíždějící autobus.

Na stejnou otázku jsem se v průběhu necelých 3 let ptala různých lidí, různého věku i pohlaví. Odpovědi, až na některé, se nijak zvlášť nelišily od té mé. I ostatní cestující uznali, že je pro ně důležitý pocit bezpečí, hlavně za zády, kam nevidí. Pokud nestojí venku, vybírají si místa, kde můžou být připraveni na „útek i útok“, jak mi někteří sdělili. Zejména v noci (což jsem na základě vlastní zkušenosti pochopila).

Pokud byste obcházeli zastávky, jistě byste si všimli, že jsou si podobné. Většinou tři stěny, střecha a lavičky. Ale žádný sloup. Prvek, který by podpíral střechu v místě těžiště. Jeho oblý tvar na někoho může působit uklidňujícím dojmem, a to zejména, pokud je přístřešek hranatý, obdélníkové podstavy s ostrými rohy. V někom může vyvolat větší pocit ochrany, vyrovnanosti, bezpečí. I to bylo předmětem mého zájmu. Kdyby zastávka měla válcovitý sloup, stavěli by se lidé podvědomě k němu?

Závěr mě překvapil. Podpora v podobě sloupu by lákala minimum dotazovaných. Příkladala jsem to spíše tomu, že na to dosud nejsou lidé zvyklí a že si podobnou konstrukci neumí představit (v současnosti přijdete do styku maximálně se sloupky hranatými). Efektivnější by možná byl průzkum, ve kterém bych cestující přímo sledovala a zaznamenávala, v kolika procentních bodech se staví ke sloupu rovnou, po příchodu na zastávkovou plochu. (Původní návrhy vycházejí právě ze zastávky s kulatým sloupem, ve kterém by navíc byl zabudovaný vyjímatelný koš.)

### 7.3 Průběh a postup zpracování

V úvodní části diplomové práce jsem uvedla, že cílem mého projektu bylo vytvořit vizi, návrh, variantu autobusové zastávky v konfrontaci s historickým pozadím. Právě to ovlivnilo průběh celého vypracování.

Při první skice jsem se nechala unést zdí hradu a autobusovou zastávku jsem vytvořila jako kamenný přístřešek. I když je kámen jeden z těch odolnějších materiálů, bohužel myšlenku na jeho použití při stavbě zastávky jsem musela zavrhnout. „Kamenná jeskyně“ vypadala příliš těžkopádně.

Přitom jsem hledala prvky, které by spojovaly hrad s přístřeškem, např. tvar oken, sklon střechy, symboly gotiky – oblouk (ten jsem chtěla využít pro celkový vzhled zastávky popřípadě pro prvky na jejím vybavení).

U dalších návrhů jsem se snažila použít jiný materiál, který by zastávku odlehčil. Zkoušela jsem dřevo i kov. Ani jeden však nebyl vyhovující. Např. u kovu vyvstával problém: moderní versus historický. Na toto téma bych opět odkázala do již zmiňované literatury Petra Kratochvíla „O smyslu a interpretaci architektury“. Následující citace je čerpána z části o architektuře a modernosti (její autorkou je Hilde Heynenová).

„Současný, nový a přechodný: všechny tři roviny významů poukazují ke zvláštní důležitosti, která je v pojmu modernosti připisována přítomnosti. Modernost dává přítomnosti zvláštní kvalitu, jež ji odlišuje od minulosti a poukazuje k budoucnosti. Modernost je také popisována jako rozchod s tradicí a charakteristika všeho, co odmítá odkaz minulosti.“<sup>16</sup> Dále se Hilde

---

<sup>16</sup> Kratochvíl, P. O smyslu a interpretaci architektury. In: Heynenová, H. (ed.) *Architektura a modernost*. Praha: Vysoká škola umělecko – průmyslová v Praze, 2005, str. 95.

Heynenová rozepisuje o rozdílech mezi pojmy modernizace, modernost a modernismus. Uvádí, že např. modernizací se rozumí popis procesů sociálního vývoje, mezi jehož hlavní rysy patří technický pokrok a industrializace, urbanizace a populační exploze, stejně tak i nárůst byrokracie a stále silnější národní státy, velké rozšíření masově komunikačních systémů, demokratizace a rozšiřující se světový trh. Slovo modernismus v sobě zahrnuje nejobecnější výraz pro ty teoretické a umělecké ideje o modernosti, které umožní člověku získání kontroly nad změnami, které se odehrávají ve světě proměňujícího člověka samotného.

Modernost Heynenová vysvětluje jako typické rysy moderní doby a způsob, jak tyto rysy prožívá jednotlivec, a také jako postoj k životu. Ten je samozřejmě spojen s trvalým procesem vývoje a proměn, s orientací k budoucnosti, která je, byla a bude vždy jiná než minulost a přítomnost.

„Modernost je tak prvkem prostřednictvím mezi procesy sociálně ekonomického vývoje označovanými jako modernizace a mezi subjektivními odezvami ve formě modernistických diskurzů a hnutí. Jinými slovy, modernost je fenomén s přinejmenším dvěma aspekty: aspektem objektivním, který se váže k sociálně ekonomickým procesům, a aspektem subjektivním, spojeným s osobní zkušeností, uměleckými aktivitami a teoretickou reflexí.“<sup>17</sup> Vsuvku o problematice modernosti jsem vložila záměrně. V průběhu konstruování jsem několikrát řešila, co je možné a co je naopak neodmyslitelné při návrhu novodobé stavby před historickou budovu. Autorka sice nepopisuje možnost či nemožnost postavit moderní konstrukci před památku, ale pojednání o výše zmíněném tématu pro mě bylo inspirativní a poučné. Není totiž nutné při návrzích současných projektů zahrnout to, co naši předkové pracně vymysleli

---

<sup>17</sup> Kratochvíl, P. O smyslu a interpretaci architektury. In: Heynenová, H. (ed.) *Architektura a modernost*. Praha: Vysoká škola umělecko – průmyslová v Praze, 2005, str. 97.

a následně vyzkoušeli, že funguje a fungovat bude. I to byl jeden z důvodů, proč se na návrzích objevují detaily ze stavby strakonického hradu (segmentový oblouk, okna ve stěnách zastávky – viz návrh P3 v příloze č. 7).

Vrátím – li se zpět k použitým materiálům, mohu jen konstatovat, že v úvahu přichází jen materiál novodobý, nepřírodní, odolný, dostupný, vzdušný. A tyto parametry splňuje plexisklo.

### **7.3.1 Plexisklo**

Plexisklo je obchodní název pro polymethylmetakrylát (PMMA), nebo také "akrylátové sklo". Jde o průhledný syntetický polymer s vlastnostmi termoplastu. Tento materiál byl poprvé uveden na trh roku 1933 společností Rohm and Haas.

Z fyzikálních vlastností by se dala pro můj projekt využít např. jeho stabilita v přírodě (snadno se ale rozpouští řadou rozpouštědel). PMMA se používá i jako náhražka skla. Tady bych chtěla vyzvednout výhody plexiskla právě oproti sklu - v porovnání s ním jsou výrobní náklady nízké, snadněji se ohýbá, má nižší hmotnost a větší odolnost vůči nárazům. Nevýhodou plexiskla je ale naopak nižší chemická odolnost i tvrdost (snadněji dojde k poškrábání).

## 7.4 Popis projektované zastávky

Asi by bylo přesnější přepsat nadpis této kapitoly na „Popis navržených zastávek“. V následujících odstavcích se totiž nezabývám jen jedním objektem, ale porovnávám souběžně prvotní návrhy s posledními.

Mou snahou bylo najít prvky, které by se daly aplikovat na projektovanou zastávku. V případě použití kamene jako finálního materiálu by byl úkol jednodušší. Důvody jeho nepoužití jsem už ale zmínila. Konečným vybraným materiálem se stalo plexisklo, takže výběr architektonických tvarů a křivek musel podléhat právě jemu.

Často a po právu obdivovaným prvkem hradu bývá rozetové okno z doby románské. Pro mé potřeby se ale ukázalo jako nevyhovující. Pátrala jsem dál. Inspiraci jsem nenašla ani v krakorcích na přivrácené straně hradu k silnici. Až potom okna samotná a jejich segmentový oblouk byly použity při tvarování zastávky. Z tvarů oken jsem vycházela u modelu v příloze 7 – P2. Náznaky oken by měly vzniknout jakýmsi negativním protlačáním plastu ve stěně směrem ven. Tím by vznikly uvnitř zastávky asi 3–5 centimetrové prohlubně. Z praktického i z estetického důvodu by měly být vyplněny jiným odstínem hmoty. Důvod – podtržení a zdůraznění idey a neznečišťování protlačených míst. K čemuž by jistě cestujícími docházelo (místa by mohla být zneužita k odkládání odpadků atd.)

Segmentový oblouk lze pozorovat v profilu zastávky v příloze 12. Třebaže na mnohých zastávkách podobnou křivku najdete, po hlubším prozkoumání zjistíte, že není dotažená do konce a že přesně nekopíruje křivku oblouku oken strakonického hradu. Zde bych chtěla docílit přesného kopírování tvaru segmentu s přetažením střechy několika centimetrů přes okraj.

Opět na rozdíl od ostatních přístřešků, kdy střechy končí přesně s okrajem konstrukce. Tento nedostatek vždy pocítí lidé stojící na pomezí, zvláště za deště, kdy kapky stékají přímo na ně. Prodloužením oblouku bych chtěla zvětšit prostor a tím poskytnout víc místa pro čekající.

Nastavením střešní plochy do stran je počítáno s matkami s kočárky, popř. i s handicapovanými na vozíčku. Ti mnohdy nemají dostatek místa k bezproblémovému „zaparkování“.

Za povšimnutí stojí i rozdělení prostoru průchodem. Opět se jedná zejména o prvotní návrhy, ve kterých jsem vycházela z požadavků dotazovaných. Většina mi totiž sdělila, že je ráda v blízkosti vchodu, rohu, v místě závětrí atd. Po kombinaci těchto kritérií jsem se pokusila o tuto možnost. Všimla jsem si totiž, že spousta lidí stojí ráda za zastávkou (včetně kuřáků). Díky průchodu se zkrátí cesta k autobusu, vyloučí se tím zbytečné obíhání zastávky, a navíc v období letních horkých dnů je tak zajištěn přísun čerstvého vzduchu. V neposlední řadě se zvětší intimní zóna. Obyvatelé už nemusí být vměstnání do jednoho prostoru, ale mohou si vybrat - relativně - ze tří míst. Návrhy pozdějšího data už ale s průchodem nepočítají. Po podrobnějších studiích a větší informovanosti jsem zjistila, že se tento krok musí vypustit z důvodu větších nákladů a celkového prodražení. A pokud beru v potaz vybudovat přístřešek ve skutečnosti, musím brát ohledy i na požadavky a kritéria „zadavatele“ či sponzora a těmi jsou bezpochyby na prvním místě právě finance a náklady na projekt.

Dalším bodem na řadě byly lavičky, jejich umístění i tvar. I ten procházel vývojem, což je pozorovatelné i na návrzích. Samozřejmě jsem musela vycházet z tvaru celého prostoru a možností materiálu. A myslela jsem i na pohodlí. Nepraktická mi přišla dřevěná sedátka z latěk, která jsou po čase opotřebená a nebezpečná svými třískami. Ty tam vzniknou i po případném



„útoku“ vandalů. Tomu bych chtěla zabránit vyhotovením lavic z plastu, tedy ze stejného materiálu jako je celá zastávka.

V dalších následujících návrzích jsem se pokoušela o propojení celkového výrazu zastávky, tzn. o spojení tvaru střechy s tvarem lavice (viz příloha č. 8 – M6.). Hledala jsem praktičtější způsob řešení sezení a proti sobě stály dvě možnosti - celoplošná lavice versus sedačková varianta. Dle mého názoru je první řešení výhodnější, jak kvůli větší ploše na sezení, tak kvůli celkovému dojmu (viz návrhy v příloze č. 8).

Koš. Neodmyslitelný prvek. Nezapomnělo ho připomenout téměř 90 % dotazovaných. I s ním je samozřejmě počítáno. První návrhy se výrazně odlišují od posledních modelů. Odpadkový koš byl v počáteční fázi součástí sloupu zastávky projektován s tím, že by byla možnost ho vyjmout (pro potřeby technických služeb). Jinak by byl stabilní. Jako velký problém jsem pak shledala zápach, zejména v letních dnech. V tomto případě by se původní záměr a smysl sloupu ztratil. Při dalších kombinacích jeho umístění (v rohu zastávky, poblíž vchodu – ale stále uvnitř) jsem jako nejschůdnější variantu zvolila prostor mimo vnitřní část. I tak je koš v těsné blízkosti stěn zastávky z prostého důvodu – lidé nemusí vybíhat za deštivého počasí mimo zastřešenou část. V posledních variacích je na koši víko, které se mechanicky a nenáročně pohybuje. Soudím, že tento způsob je nejlepší možnou cestou, jak zamezit zápachu, znečištění sebe sama i plechové nádoby. V této části chci upozornit na to, že při projektování jsem samozřejmě počítala také s popelníkem. Ale vzhledem k vyhlášce o zákazu kouření v prostorách zastávek jsem ho záměrně neumísťovala v bezprostřední blízkosti zastávky. V případě návrhu uvedeném v příloze s číslem 12 by byl na zadní hraně chodníku zabudovaný sloupek kopírující větší sloup. Počítáno je s výškou nad zemí maximálně do 140 centimetrů.

Tento odstavec bych ještě doplnila poznámkou o jízdním řádu. Na obrázku P1 přílohy s pořadovým číslem 7, je k jeho umístění využito sloupu (stejně jako v případě odpadkového koše). V současné době je jízdní řád chráněný a zalitý ochranou folii v blízkosti laviček (nezastřešených) – nutno dodat, že se tak stalo až po několika letech, kdy byl na sloupku pod nápisem „autobusová zastávka“ připevněný list papíru, se slitymi nápisy a časy odjezdů autobusů. I v tomto případě se snažím vyvarovat chyby – umístit odjezdy a příjezdy linek mimo zastávku, jako je tomu i u MHD v městech. Toto řešení nepovažuji za rozumné, zvláště když jsem sama několikrát absolvovala hledání spojů na přímém dešti.

Barevné vyjádření prošlo stejně jako celý objekt postupným vývojem. Od plných barev, které se vztahovaly k materiálům (dřevo a kámen) po průsvitné a průhledné odstíny plexiskla. Na příkladu pod kódem M3 (příloha č.8) je možno vidět i barevnou variantu kombinace modré, žluté a červené. Tedy kombinace barev, které sice nekorespondují s pozadím památky, ale za to u nich lze předpokládat, že se neobejdou bez povšimnutí a komentáře, ať už pozitivního či nesouhlasného. Touto škálou barev jsem chtěla vyrovnat jednodušší variantu návrhu konstrukce zastávky, kterou, jak už jsem uvedla, jsem vybrala z důvodu snížení celkových nákladů. Při zjišťování názorů a vůbec posuzování dosavadních a novějších návrhů, byly poznámky dotazovaných na zářivou barevnou kombinaci rozporuplné. Ale nemohu konstatovat, že pro výstřední řešení byla mladší generace a pro její zavržení starší. Naopak. Svě příznivce si návrhy M1 – M6 našly jak u mladší, tak u starší věkové kategorie. Stejně tak je to ale i v případě jejich zavržení.

Nejednou jsem se musela rozhodovat, jestli dát průchod modernímu vyhotovení nebo „klasickému s nevšedními prvky“. Naznačovala jsem svůj pozitivní vztah ke strakonické památce, proto jsem se úmyslně zdržovala větších projektů, které by na sebe poutaly přílišnou pozornost. Důvod je

pochopitelný – nechtěla jsem strhnout veškerý zájem na zastávku. Jiné by to bylo v případě, kdybych měla projektovat zastávku na zcela jiné místo, s jiným pozadím a okolím. V tom případě by už šlo o upoutání pozornosti a jakýsi boj o přízeň a zájem diváků. V mém projektu mi jde především a hlavně o účelnost a funkčnost. Z toho plyne, že jsem zvolila klasičtější vzhled s moderními doplňky a vybranými detaily hradu (segmentový oblouk atd., viz text výše), který demonstruji na skupině vybraných finálních návrhů v příloze s číslem 13.

## **7.5 Technické parametry projektované zastávky**

V této části aplikuji poznatky z kapitoly 4.2 Zastávka z technického hlediska na mnou vytvářený projekt autobusové zastávky.

V první řadě bych se měla pozastavit u dopravního značení, které doprovází zastávky autobusové (i trolejbusové) moji nevyjímaje. Na vozovce se počítá s vyznačením vodorovné dopravní značky „Zastávka autobusu“ žluté barvy o šířce 3 metry. Vzhledem k tomu, že vzdálenost konce zastávky od označníku (kterým se určuje začátek zastávky) není větší než 30 metrů, může se od umístění svislé dopravní značky (která se používá v případě umístění zastávky na jízdním pruhu) upustit.

Jelikož jde o linkovou osobní dopravu, bude se délka nástupní hrany určovat jinak než u MHD. Při polotěsném podélném řazení vozidel se nástupní hrana navrhuje v délce, která je rovna součtu dvou nejdelších provozovaných vozidel zvětšenému o 5 m.

Účelový pruh určený pro zastavení vozidla (autobusu) mimo průběžné jízdni pruhy se označuje jako zastávkový pruh. Jeho délka je shodná s délkou nástupní hrany. V případě strakonické zastávky je vozovka o jeden pruh

rozšířena. Nejde o fyzické oddělení, pouze zvětšení pásu. Díky tomu není zasahováno do jízdnic pruhů.

Délka zastávkového pruhu je stejná jako délka nástupní hrany. Podle norem se určuje nejdelším provozovaným vozidlem a nebo také počtem linek zastavujících na zastávce, tzn. v případě projektované zastávky půjde o délku dvou autobusů (ty přijíždí na zastávku s 2 minutovým rozdílem). Jelikož se nejedná o stísněné podmínky (kdy se navrhuje šířka pruhu 2,75 metru) je možno využít doporučené a maximální šířky zastávkového pruhu 3,5 metru. Připojení zastávkového pruhu na průběžný jízdnic pruh není v současné době nijak zvlášť ošetřeno, a proto bych se přiklonila k normě, jež navrhuje použití odbočovacích a připojovacích pruhů.

Dalším neodmyslitelným bodem je nástupiště. Jak už bylo zmíněno, rozumí se jím (ve zkrácené verzi) zpevněná plocha umožňující bezpečný pohyb cestujících. Velikost má být přiměřená průměrnému obratu cestujících na zastávce. V našem případě to znamená zhruba 100 lidí denně. Podmínkou je povrch rovný, neklouzavý a zpevněný. Je doporučováno plochu nástupiště zvýraznit nebo nějakým způsobem vymezit opticky. Délka je stejně jako délka zastávkového pruhu totožná s délkou nástupní hrany (viz odstavce výše). Bezpečný pohyb cestujících musí umožnit vhodná šířka čekacího prostoru. Přitom nejmenší stavební šířka nástupiště je obvykle 2 m.

Problematika osvětlení místa nebyla při projekci zastávky náročná. Přímo na nástupním ostrůvku už veřejné osvětlení v podobě lampy je (i když jen krátkou dobu). Ta je ve své nejvyšší části rozdělena na dva pruty. Z nich visí světla ve tvaru zvonů. Pro zjemnění prostoru a snad i lepší estetický vzhled místa je lampa obohacena o závěsný květník. Jelikož jsou na protilehlém chodníku další lampy, dostatek světla pro cestující je zaručený.

Bod o ochraně cestujících je z poloviny součástí mé diplomové práce. Mám tím na mysli samozřejmě přístřešek. Dalším dílem je zábradlí. To se zřizuje proti pádu cestujících nebo k zabránění jejich nežádoucího pohybu. V současné době ostrůvek zábradlí nemá, ale vzhledem k tomu, že jsem několikrát (pokaždé) byla svědkem tlačícího se davu do autobusu, shledávám jako optimální řešení usměrňující hromadný nátlak na vozidlo právě zábradlí. Není to samozřejmě prvotní důvod. Tím už je zmíněné zabránění pádu cestujících do vozovky nebo v horším případě pod kola linkového autobusu. Malých dětí je na nástupišti poměrně velké množství, takže riziko nehody je stále poblíž. Tímto ochranným prvkem se možnost nešťastné nehody alespoň sníží.



Obr. 4 - Současná „autobusová zastávka“ před strakonickým hradem, vlastní zdroj

## 8 Závěr

Záměrem diplomové práce bylo vyprojektovat autobusovou zastávku v korelaci s historickou budovou a určit nejen její nejvhodnější formu, ale i materiál, ze kterého by měla být zpracována. Snahou bylo najít způsob, jak vedle sebe postavit novodobý objekt a památku, aby se navzájem nerušily. Současně se v průběhu práce řeší otázka, zda zastávku navrhnout v moderním stylu či ji jen částečně zmodernizovat, tzn. zda zkonstruovat stavbu, která na sebe strhne pozornost, nebo stavbu, která svou přítomností okolí nenaruší.

Z důvodu koncipování projektu před strakonický hrad věnuji úvodní kapitoly teoretické části informacím o městu Strakonice a jeho historickém vývoji. Tato část zahrnuje pasáže týkající se symbolů Strakonic (vlajka, pečeť, znak) a také rodu Bavorů, který ve Strakonících sídlil několik století. Následuje samostatná kapitola o strakonickém hradu a jeho dataci, která postupně zaznamenává stavebně-historický vývoj, provázející stavbu v průběhu let a také změny vlastníků hradu. Na základě stručného průřezu historií hradu jsou zmíněny mj. i rekonstrukce, jež probíhají i v současné době.

Informace o Strakonících a všeobecně platné požadavky na technické parametry zastávek spojuji vsuvkou, kterou tvoří poetický pohled na autobusovou zastávku, kontrastní k následujícím odstavcům plným odborných pojmů a slov. V nich jsou probírána hesla jako označnick, dopravní značení, nástupní hrana, vozovka, zastávkový pruh, nástupiště, osvětlení atd. Každému pojmu se věnuji zvlášť. Vybrané slovo či slovní spojení uvádím definicí a pokračuji jeho praktickým užitím a parametry daných vyhlášek.

Po definování autobusové zastávky a pojmů s ní spojených přichází na řadu pozastavení nad autobusovým nádražím a jeho stručná charakteristika.

Text o nádraží zmiňuji kvůli dalšímu úmyslu s diplomovou prací, a tím je skutečná realizace autobusové zastávky před strakonickým hradem. Při obhajobě svého projektu v reálné situaci chci být připravena pověřeným osobám dokázat, že o vybudování objektu mám skutečný zájem a že jsem problematiku zastávky nestudovala jen okrajově, nýbrž že jsem se pokoušela seznámit se s tématem do hloubky.

Praktickou část zahajuje výzkum, který vlastnímu projektu předcházela. Jako výzkumnou metodu jsem zvolila dotazníkovou formu. Samotné dotazníky byly vytvořeny podle kritérií sociologického výzkumu, čímž jsem chtěla předejít případným nejasnostem při vyhodnocování a naopak získat od respondentů velké množství informací. Při vytváření ankety jsem předpokládala, že dotazníky potvrdí následující hypotézy:

- na vzhled zastávky bude mít vliv pohlaví i věk respondentů
- ženy budou volit oblý tvar zastávky, muži „hranatý“
- mladší generace bude upřednostňovat moderní design
- lidé stojí většinou poblíž pevných bodů – sloup, stěna apod.

Pravdivost se potvrdila ve všech případech, kromě hypotézy, u níž jsem očekávala, že mladší generace bude prosazovat modernější design. Tato domněnka potvrzena nebyla, jelikož generace do 26 let spíše navrhovala podobu zastávky, která by nenarušovala okolí hradu. Popisuji i přínos názorů a postřehů účastníků ankety. Zejména v případě vybavenosti zastávky byly pro mě tyto návrhy velmi důležitým vodítkem. Mohu tedy konstatovat, že výzkum byl podnětný, inspirativní a pro vývoj projektu opodstatněný.

Pasáže zabývající se konkrétním projektem uvádím v kapitole příčiny a okolnosti vzniku celého tématu. Popisuji také cestu k finální podobě autobusové zastávky, vývoj názorů a pohledů na danou problematiku. Následují odstavce, které se přímo věnují postupu zpracování zastávky, tzn.

průběhu práce od první skici, použití moderních prvků na objektu a zasazení do místa v blízkosti historické památky, a také hledání tvaru a vhodného stavebního materiálu. Prvotním návrhem byl kámen, který později doplnily detaily ze dřeva, ale stavba působila příliš těžkopádně. Za vhodnou jsem nevyhodnotila ani kovovou konstrukci, protože by stavba ve výsledné fázi na sebe strhávala větší pozornost než budova strakonického hradu a to nebylo cílem mého projektu. Výsledným materiálem se stalo plexisklo. Vybrala jsem ho zejména kvůli jeho fyzikálním vlastnostem a nesnadné zničitelnosti. Před tím, než vypisuji technické parametry vlastní navrhované zastávky, podrobně seznamuji s projektovanou stavbou, tzn. s její vybaveností, barevností a funkčností některých prvků.

Primárním záměrem této práce je právě funkčnost stavby, třebaže na estetické působení objektu jsem kladla také nemalé požadavky. Prioritou celého projektu je splnění (minimálně) základních požadavků cestujících na přístřešek, ke kterým se v rámci hlubšího průhledu do problému přidávaly další prvky zajišťující větší komfort. Podstatnou roli hrály i mé osobní zkušenosti, neboť sama strávím ať už pod střechem zastávky nebo v blízkosti jejích stěn denně několik minut. Také z tohoto důvodu jsem byla do zpracovávání úkolu velmi zainteresována a záleželo mi na konečné podobě projektu vlastní autobusové zastávky a na jejím dalším osudu (již jsem zmiňovala, že mojí snahou bude skutečná realizace). Výběr „top zastávky“ není jednoduchý, protože každý z navržených objektů je projektovaný tak, aby byl co nejvhodnější, nejpraktičtější, neodpoutával příliš pozornost od historické stavby v pozadí, byl realisticky proveditelný, a v neposlední řadě, aby lidé rádi trávili v blízkosti zastávky čas. Tato fakta mě přiměla k tomu, že předkládám možných finálních návrhů více (viz příloha č. 9 - 13). Práce na tomto projektu mě obohatila o spoustu cenných zkušeností, nových poznatků a vědomostí, které jak věřím, jednou v budoucnu budu schopna patřičně využít a aplikovat.



## 9 Použitá literatura a zdroje

### 9.1 Literatura

Cvrček, J. Z. *Strakonice: město, lidé, osudy*. 2. vyd., upravené, rozšířené. Strakonice: Městský národní výbor, 1989.

Černoušek, M. *Psychologie životního prostředí*. 1. vyd.. Praha: Karolinum, 1992. ISBN 80-7066-550-5.

Danda, J. *Naše železniční nádraží*. Praha: Nadas, 1988.

Fojtík, P., Linert, S., Prošek, F. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 1. vyd. Praha: Dopravní podnik hlavního města Prahy, 1995. ISBN 80-239-5013-4

Herout, J. *Staletí kolem nás*. Litomyšl: Paseka, 2001. ISBN 80-7185-389-5.

Koucký, R. , Tichá, J., Kolařík, R a studenti. *MetaCity*. 1. vyd. Prah : Zlatý řez, 2006. ISBN 80-902810-9-5.

Kratochvíl, P. *O smyslu a interpretaci architektury*. Praha: Vysoká škola umělecko – průmyslová v Praze, 2005. ISBN 80-86863-04-2.

Norberg – Schulz, Ch. *Genius loci: k fenomenologii architektury*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1994. ISBN 80-207-0241-5.

Plojhar, R. *Strakonicko: Strakonice region*. 1. vyd. Strakonice: Okresní úřad, 1999.

Řandová, I. *Magická místa*. Strakonice: Nakladatelství Hrad, 2007.

Zeví, B. *Jak se dívat na architekturu*. 1. vyd. Praha: Československý spisovatel, 1966.

Kolektiv autorů. *Strakonice - vlastivědný sborník. Kapitoly z historie*, 1. díl. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 2002. ISBN 80-238-7889-1.

Kolektiv autorů. *Strakonice - vlastivědný sborník. Kapitoly ze společenského života*, 2. díl. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 2003. ISBN 80-239-1640-8

Kolektiv autorů. *Strakonice - vlastivědný sborník. Kapitoly ze života města*, 3. díl. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 2005. ISBN 80-239-4790-7.

*Strakonice: 640. výročí*. Strakonice: Město Strakonice, 2007.

*Strakonice – město a okolí*. Strakonice: Město Strakonice, 2002.

*O smyslu a interpretaci architektury: sborník textů zahraničních autorů*. Praha: Vysoká škola umělecko – průmyslová, 2005. ISBN 80-86863-04-2.

## 9.2 Internetové zdroje

<http://www.vsb.cz>

<http://www.wikipedie.cz>

<http://www.czechdesign.cz>

<http://www.designmagazin.cz>

<http://bus.zastavka.net>

<http://www.mostr.cz>

## 10 Přílohy

### Příloha č. 1 - Anketa „Zastávka snů“

#### PROJEKT

### „Z A S T Á V K A S N Ů“

Dobrý den,

do rukou se Vám dostává dotazník, který je zpracován pro předmět „architektonika“. Údaje budou sloužit jako podklady pro vytvoření diplomové práce, jejíž tématem je návrh na podobu autobusové zastávky (konkrétně zastávky u strakonického hradu). Jedná se o problematické místo, jelikož se v blízkosti nachází historická stavba. Vyplnění dotazníku je anonymní a potrvá cca 5 minut.

Děkuji za Váš čas,  
Kateřina Miklošová  
studentka PF JČU v Českých Budějovicích

Pozn.:

*V případě nabízených možností, hodící se variantu zakroužkujte.*

- 1) Jaký je Váš věk? ....
- 2) Jakého jste pohlaví?  
a) žena      b) muž
- 3) Navštěvujete uvedenou školu nebo jste ji již ukončil / ukončila:  
a) základní škola  
b) střední odborné učiliště  
c) střední škola s maturitou  
d) vyšší odborná škola  
e) vysoká škola
- 4) Odkud pocházíte ?  
a) Strakonice  
b) okolí

## „ZASTÁVKA SNŮ“

*Představte si, že máte možnost navrhnout autobusovou zastávku. V její blízkosti se však nachází historický hrad jehož počátky sahají do 12. století...*

- 5) Co by zastávka podle Vás měla mít:
- 6) Co by zastávka v žádném případě NEměla mít:
- 7) Z jakého materiálu by měla být zhotovena?
- 8) Měly by být uvnitř nainstalovány lavičky?  
a) ano    b) ne
- 9) Jakému typu zastávky dáváte přednost (můžete zvolit více možností):  
a) otevřené (beze stěn)  
b) uzavřené  
c) průchozí  
d) oblých tvarů  
e) hranatých tvarů
- 10) Měly by být stěny holé nebo by měly sloužit jako prostory pro reklamy či jiné účely? Popř. napište k jakým účelům:
- 11) Upřednostňujete spíše:  
a) moderní tvar  
b) tvar vyplývající z prostředí (blízkost historické stavby)  
c) tvar bez ohledu na prostředí – jiný; napište jaký:
- 12) V jakých prostorách nejraději stojíte při čekání na autobus?  
a) v rohu  
b) v blízkosti sloupu  
c) u stěny  
d) v blízkosti vchodu  
e) mimo zastávku
- 13) Jaké barvy byste zvolil / zvolila při konstrukci Vaší vysněné zastávky:  
a) jedna barva (uved'te jakou)  
b) více barev (uved'te jaké)
- 14) Co Vám na současných zastávkách chybí?
- 15) Mohl / mohla byste se pokusit o její kresebné vyjádření?

## Přílha č. 2 – Kódovací tabulka

Číslo otázky	Označení otázky	Jméno otázky	Kód	
1	O1	Věk	do 26	1
			nad 26	2
2	O2	Pohlaví	žena	1
			muž	2
3	O3	Právě navštěvujete nebo jste ukončil / ukončila	základní škola	1
			SOU	2
			SŠ s maturitou	3
			VOŠ	4
		VŠ	5	
8	O4	Lavičky uvnitř	ano	1
			ne	2
9	O5	Typ zastávky	otevřený	1
			uzavřený	2
			průchozí	3
			oblých tvarů	4
			hranatých tvarů	5
11	O6	Jaký design zastávky	moderní	1
			v závislosti na prostředí	2
			jiný	3
12	O7	Kde nejraději stojí	v rohu	1
			poblíž sloupu	2
			u stěny	3
			poblíž vchodu	4
			mimo zastávku	5
13	O8	Množství barev na konstrukci	Jedna	1
			více	2

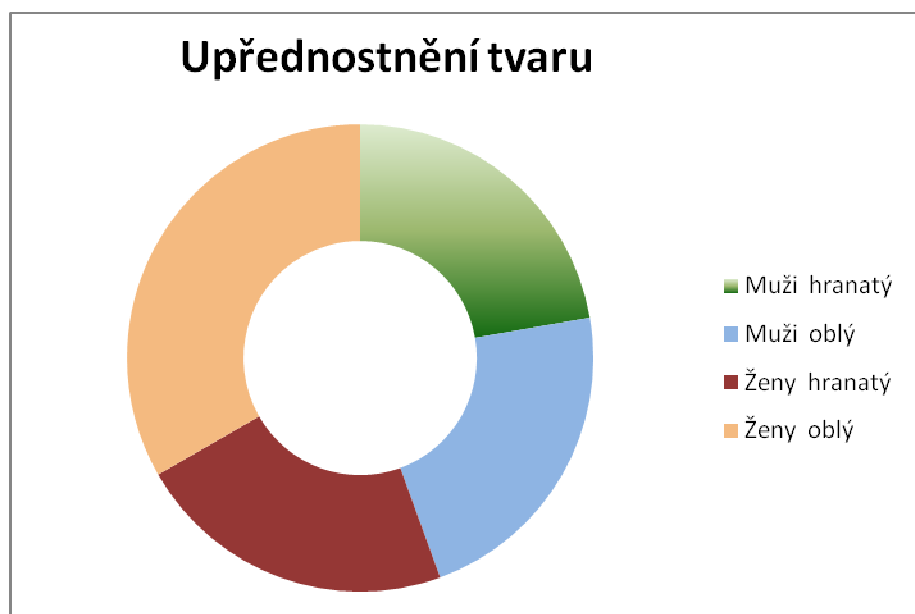
### **Příloha č. 3:**

**Tabulka je uložena na elektronickém nosiči CD, který je k dispozici v archivovaném originále diplomové práce na pedagogické fakultě. Tištěná verze diplomové práce je kompletní, tzn. včetně příloh, které nejsou uvedeny v elektronické verzi v databázi STAG.**

## Příloha č. 4 – Grafy

### 4.1 Upřednostnění hranatého / oblého tvaru:

Muži	hrnatý	4
Muži	oblý	4
Ženy	hrnatý	4
Ženy	oblý	6



#### 4.2 Oblíbená pozice v prostorách zastávky:

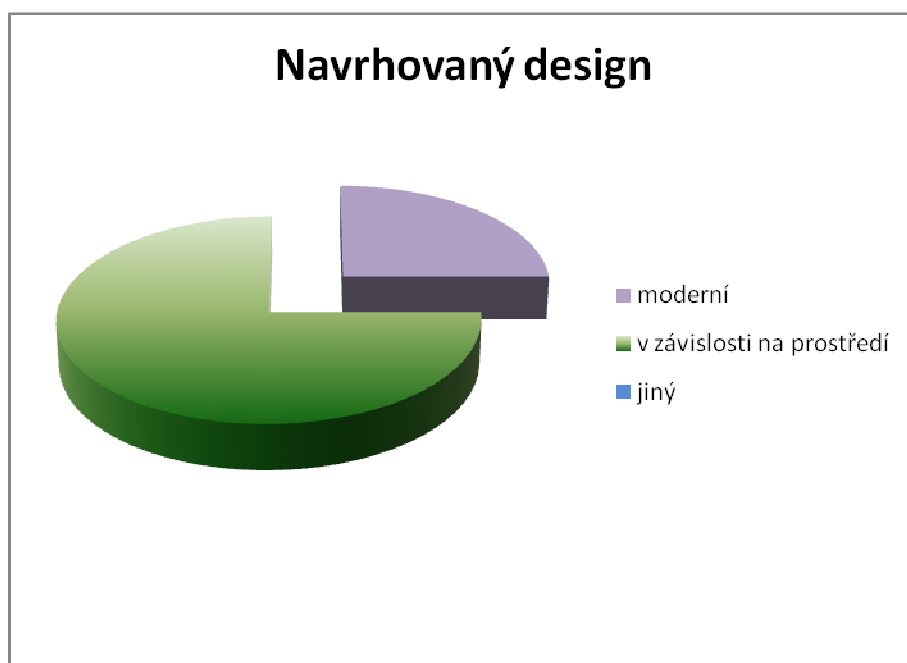
v rohu	1
poblíž sloupu	2
u stěny	8
poblíž vchodu	7
mimo zastávku	2





### 4.3 Navrhovaný design:

moderní	5
v závislosti na prostředí	15
jiný	0



## Příloha č. 5 – Příklady různých pojetí autobusových zastávek

5.1 – Příklad autobusové zastávky v Řecku (vlastní zdroj)

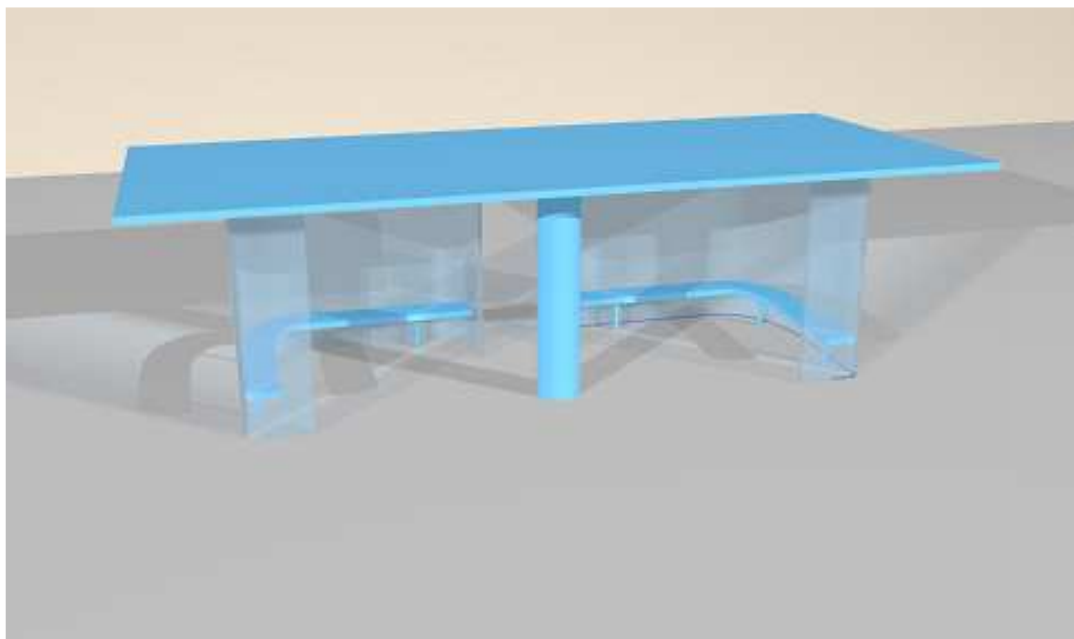


5.2 - Netradiční pojetí zastávky ve Velké Británii (vlastní zdroj)

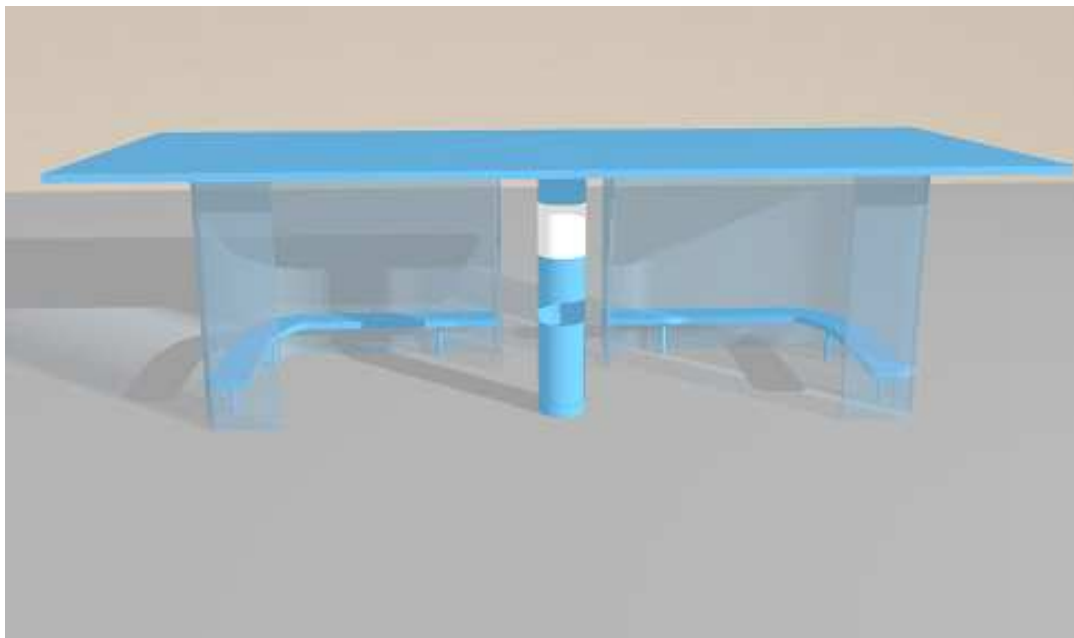


## **Příloha č. 6 – Výchozí návrhy vlastní autobusové zastávky**

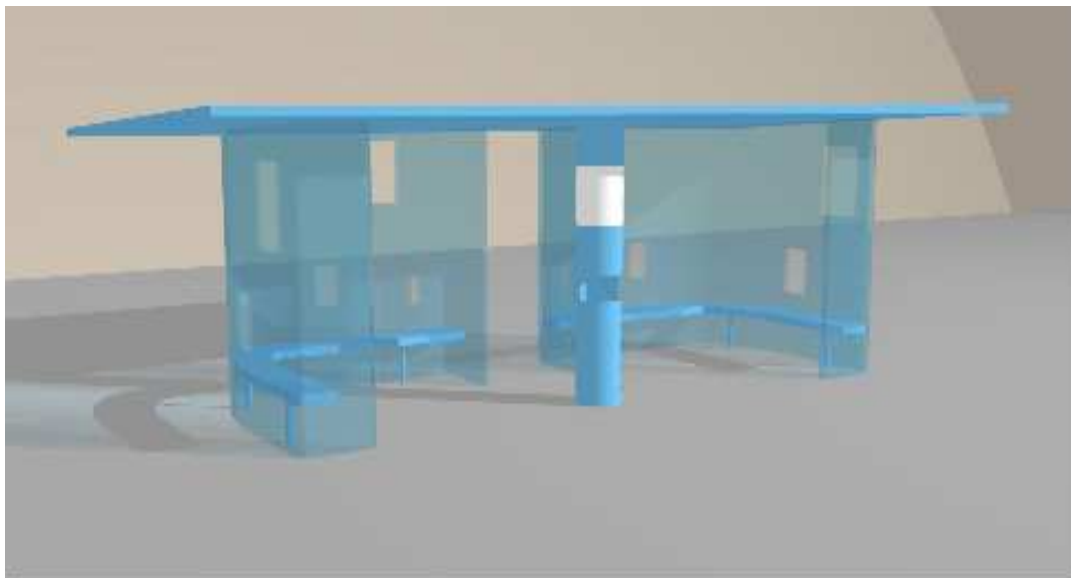
**V1 – Autobusová zastávka s rovnou střechou (jednoduché řešení)**



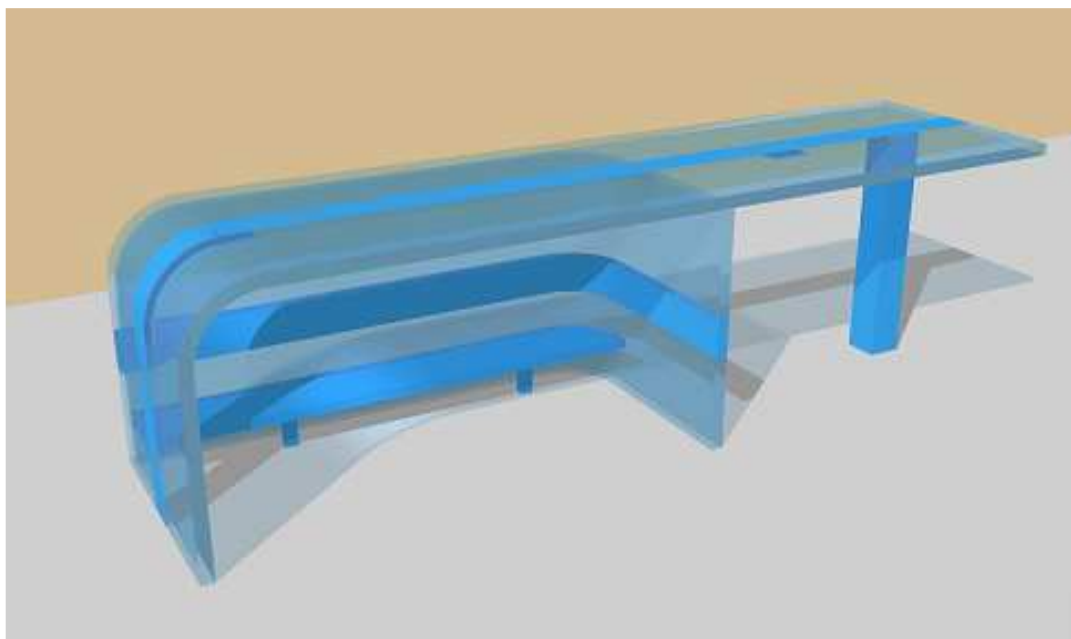
**V2 – Autobusová zastávka s rovnou střechou (s odpadkovým košem a jízdním řádem)**



**V3 – Autobusová zastávka s motivy oken**



**V4 – Autobusová zastávka s vnějším sloupem**



## Příloha č. 7 – Projektovaná zastávka zasazená v prostředí

P1 – Autobusová zastávka s rovnou střechou v popředí strakonického hradu



P2 - Autobusová zastávka s detaily oken



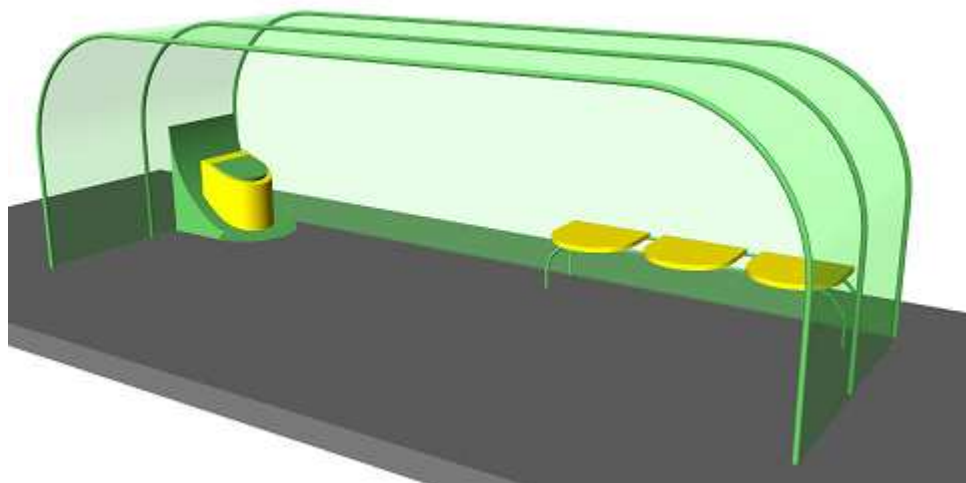
**P3 - Autobusová zastávka s detailem segmentového oblouku**



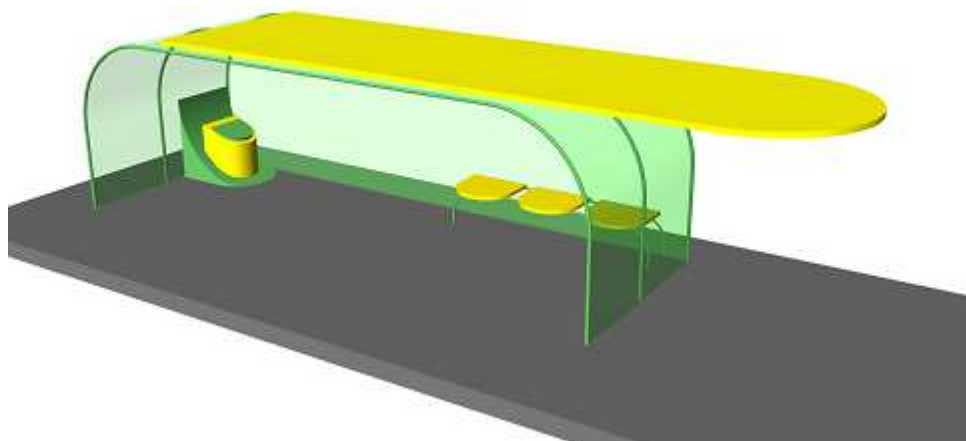


## Příloha č. 8 – Moderní design vlastní autobusové zastávky

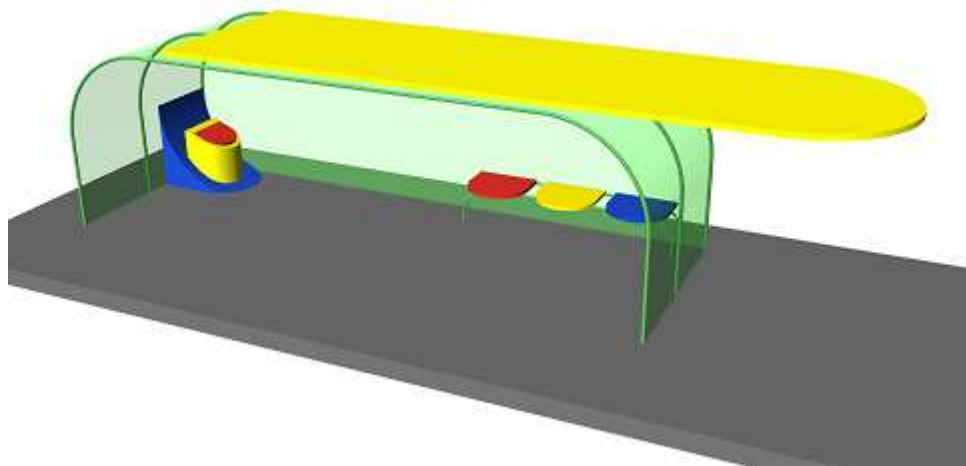
M1 – Výchozí návrh na moderní autobusovou zastávku



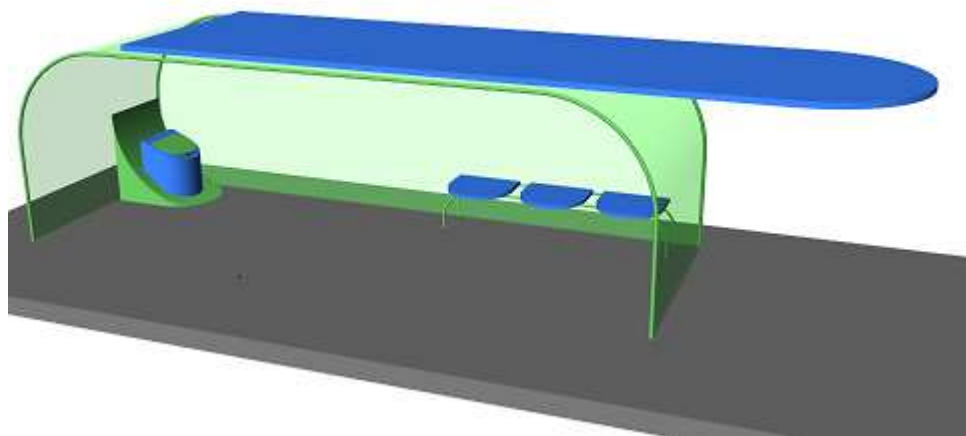
M2 – Moderní autobusová zastávka s nastavovanou střechou (žluto - zelené provedení)



**M3 – Moderní autobusová zastávka s nastavovanou střechou (barevné provedení)**

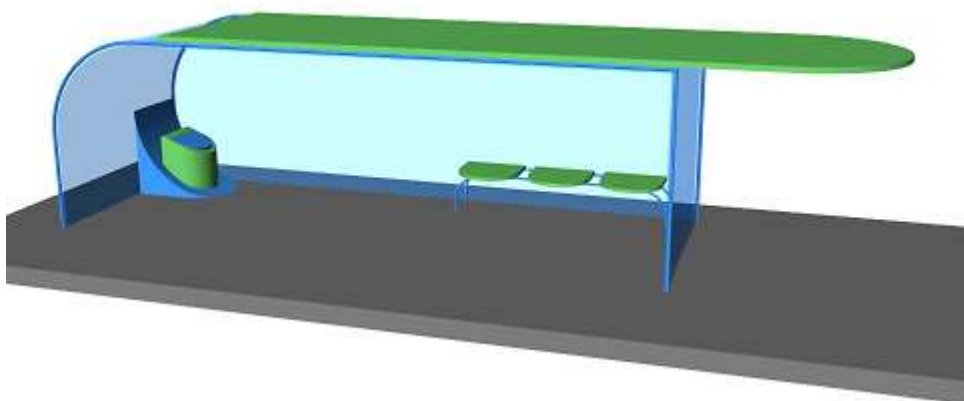


**M4 – Moderní autobusová zastávka s nastavovanou střechou a bez „středového členění“ (modro – zelené provedení)**

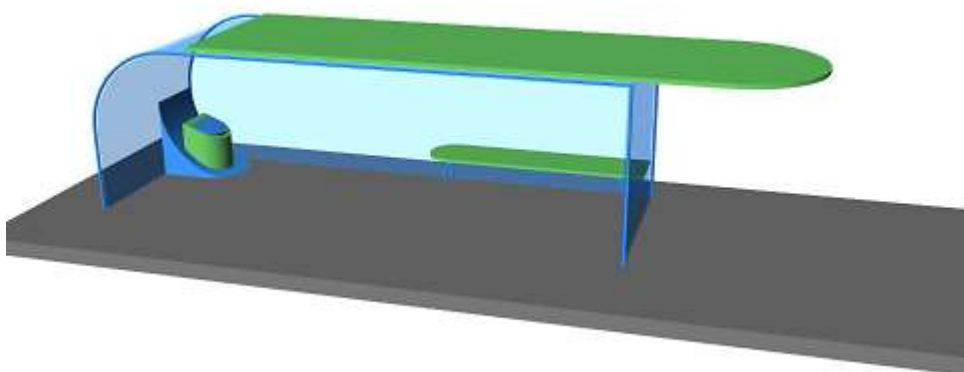




**M5 – Moderní autobusová zastávka s nastavovanou střechou a bez „středového členění“  
(zeleno– modré provedení)**



**M6 - Moderní autobusová zastávka s nastavovanou střechou a bez „středového členění“  
(zeleno – modré provedení), lavičky a střecha jsou ve stejném tvarovém provedení**



## **Příloha č. 9 – 13:**

**Finální verze autobusových zastávek jsou uloženy na elektronickém nosiči CD, který je k dispozici v archivovaném originále diplomové práce na pedagogické fakultě. Tištěná verze diplomové práce je kompletní, tzn. včetně příloh, které nejsou uvedeny v elektronické verzi v databázi STAG.**

## **11 CD ROM**