

## **Obrazová příloha**

Fotografie jsou řazeny dle odkazů v textu; čísla fotografií v příloze začínají číslem 51 a řídí se posloupností dle textu diplomové práce.

Autorem všech fotografií je Pavel Farkaš.



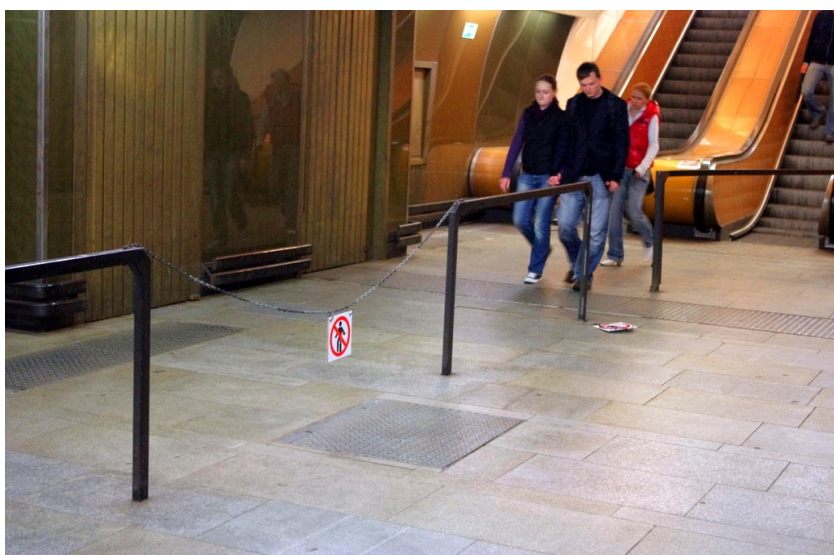
**Obr. 51 – Union Station v Chicagu. Říjen 2007.** Stavba budovy dle návrhu architekta Daniela Burnhama byla zahájena v roce 1913, otevřena pro veřejnost v květnu 1925. (BORGÉN; s.l.)



**Obr. 52 – Budova hl. nádraží v Hradci Králové. Leden 2011.** Budova byla postavena v letech 1929-1935 dle projektu Jana Rejchla. Na ose hl. průčelí vystupuje 46 m vysoká předsazená hranolová věž s hodinami, v jejímž vrcholu byl nainstalován vodojem pro zásobování stanice vodou. Sousoší od Josefa Škody symbolizuje přínos železnice rozvoji lidstva. (FLEK, 2008)



**Obr. 53 – Průchod cestujících ve stanici Náměstí republiky, duben 2011.** Cestující by v tomto směru neměli procházet, mezi oběma směry se nachází mechanická překážka. Viz obr. P4 a P5.



**Obr. 54 – Spadlá mechanická zábrana v průchodu u eskalátorů ve stanici Náměstí republiky, Praha, Duben 2011.** Zajímavostí je, že při dočasném odstranění mechanické překážky lidé okamžitě volí kratší cestu. Podle mých zkušeností lze opakovat ZIBRINOVÍ (1988), který tvrdí, že lidé v městském prostoru dodržují stranu komunikace, po které se

pohybují.



**Obr. 55 – Vestibul nádraží Praha – Holešovice. Praha, duben 2011.** Ve vestibulu se nacházejí čtyři takovéto informační cedule. Na dvou z nich je uveden podnázev „Nádraží Franze Kafky“, ze dvou byl odstraněn. Dle neoficiálních informací byl zaveden 17. 9. 2007. Ještě 23. 12. 2007 (vlastního pozorování) byl nápis viditelný i v části vchodu do vlakového terminálu. 1. května 2008 (vlastní pozorování) byl však již

nápis přelepen tmavou páskou, vystouplá písmena názvu byla ještě patrná. 18. dubna 2011 (vlastní pozorování) již patrná nejsou, ve střední části terminálu je na ceduli pouze nalepena tmavá páska. Pro doplňující informace viz BLAŽEK (2008).



**Obr. 56 – Dopravní značka zákazu parkování „západně odtud“. Seattle, červenec 2010.** Zatímco v České republice je spolehnutí na znalost světových stran v dopravním značení poměrně ojedinělá, ve Spojených státech je součástí běžné praxe. Na základě pozorování si dovoluji tvrdit, že světové strany hrají pro obyvatele amerických měst větší roli než pro obyvatele měst ČR. Nejen, že základní pomůckou v interiérech amerických vozů je kompas, obvykle přimontovaný v okolí stropního zpětného zrcátka, ale obyvatelé měst často využívají světové strany při dávání rad ztraceným turistům. Domnívám se, že zakořeněnost vnímání světových stran je dána mj. pravidelnou čtvercovou sítí amerických velkoměst, která subjektivně napomáhá k orientaci v prostoru.



**Obr. 57 – Východ z letiště Charlese De Gaulla, Paříž, listopad 2010.** Informační design je na tomto letišti často zavádějící, jedním z nejvýraznějších odlišností je použití šipek. Zatímco v České republice by směr vpřed znamenal šipku nahoru, zde je tomu naopak (týká se i jiných příkladů – zde je možné šipku dolů vnímat i jako označení východu; praxe, která funguje i v systému pražského metra, i když s výjimkami). Je možné, že ve Francii fungují odlišné kulturně-kognitivní přístupy. Vhodným znakem tohoto příkladu je nicméně dobrá hierarchie informací. Informace spojená s opuštěním terminálu je umístěna ve světle modrém poli. Zůstávám-li uvnitř terminálu, řídím se polem tmavě modrým. Konzistentně je použita i barva a pozice cizojazyčného textu.



**Obr. 58 – Označení problémového místa v tramvaji 14T. Praha, duben, 2011.**

Po několika letech od uvedení provozu se v roce 2010 začaly v tramvajích typu 14 T objevovat grafická zobrazení zákazu stání na určitých místech v interiéru vozu. Jedná se o poměrně komplexní komunikát, který je nutno vzhledem k absenci logického

mapování nutí uživatele vyhodnocovat. Pokud by produktový design kabiny vozu počítal s omezením přítomnosti cestujících na určeném místě, nebylo by tohoto sdělení vůbec třeba.



**Obr. 59 – Poškozené značení ve stanici Můstek. Praha, duben 2011.**

Ke zničení došlo pravděpodobně při strhnutí reklamní samolepky.



**Obr. 60 – Vstupní prostor stanice Dejvická, Praha, duben, 2011.**

Při použití dopravní stavby jako nosiče reklamy hrozí zániknutí grafického značení, a tím narušení orientace.



**Obr. 61 – Průchod ve stanici Vysočanská, směr Staromlýnská ulice. Praha, Duben 2011.** Dokonalé strukturální řešení nepotřebuje žádné příkazové značky směru pohybu. Nebyly by třeba ani na obr. P3, protože lidé automaticky uplatňují kooperativní přístup, chodí vpravo.



**Obr. 62 – Průchod od eskalátorů k nástupišti. Stanice Strašnická, Praha, Duben 2011.** Strukturální řešení přístupu v této stanici nefunguje, protože cestující volí nejpřímější cestu ke svému cíli. Ironií je, že po průchodu prvním portálem se setkají se zákazovou značkou (jednosměrná cesta). Pokud by se jí řídili,

v tu chvíli by se vrátili a zvolili pravý vstupní portál, čímž by se plynulost provozu ještě snížila.



**Obr. 63 – Kombinované zobrazovací zařízení použité v expresních vlacích newyorského metra. Červenec 2010.** Využívá mechanického principu pro vyobrazení cílové či přestupní stanice a principu elektronického (LED) pro indikaci druhu vlaku. Kromě čísla tak využívá ke snadné orientaci také barvy a tvaru.



**Obr. 64 – Informační tabule na Nádraží Holešovice. Praha, duben 2011.** Příklad zbytečné informace ve veřejném prostoru. Servisní vchod není nutné pro veřejnost nijak označovat, personál jej zná a cestující nejsou nuceni vnímat zbytečnou informaci. Samotná šipka bez označení stejně postrádá smyslu.



**Obr. 65 – Pohled na zobrazovací zařízení v tramvaji Škoda 15T. Praha, duben 2011.** Při pohledu sedícího cestujícího vzhůru na informační systém se projeví omezení daná technologií LCD obrazovkami. Kvůli malému pozorovacímu úhlu není zobrazená informace o trase čitelná.



**Obr. 66 – Přední část kabiny Škoda 14T. Praha, březen 2001.** Snaha o zvýšení použitelnosti kabiny (snížení příliš vysoko umístěných madel) mělo mj. za následek zhoršení viditelnosti informace o čase. V současné době je možno vidět v provozu upravený i neupravený typ vozů.



**Obr. 67 – Řidička tramvaje mění pomocí pohledu do zrcátka informaci o konečné stanici linky 28. Lisabon, srpen 2008.** Funkční design nutně nemusí být drahý, složitý a elektronický. Staré způsoby řešení mnohdy nabízejí lepší viditelnost informací než elektronická rozhraní (ačkoliv elektronická řešení samozřejmě přinášejí mnohé výhody!).



**Obr. 68 – Přední sklo tramvaje Škoda, typ 15T. Praha, Březen 2011.** Vůz má informaci o čísle linky vyobrazenou na panelu z LED umístěným za velkým čelním sklem vozu. Při nedokonalých světelných podmínkách se snižuje viditelnost informace. Zobrazení rovněž není nikterak velké a umístění ve střední ose vozu komplikuje čitelnost v řadě vozů za sebou.



**Obr. 69 – Autobusový terminál Černý most, Praha, duben 2011.** Předsazení čísel označujících jednotlivá nástupiště jednoduchým způsobem určuje směr a cíl, kterým se má pasažér vydat. Jedná se o jednoduchý způsob efektivního zajištění výborné viditelnosti informací; drobnou změnou pozorovacího úhlu odhalíme požadovanou informaci, aniž bychom museli vynakládat úsilí k možná zbytečné změně stanoviště. Na

stejném principu funguje například umístění informace o sekci vagonu na nástupištích Nádraží Holešovice.





**Obr. 70 – Podchod k nástupišťům na hlavním nádraží. Praha, duben 2011.** Cestující uvidí informaci o spoji odjíždějícím z aktuálního nástupiště až ve chvíli, kdy se přiblíží ke schodům. Nepamatuje-li si číslo nástupiště z hlavní haly nebo pokud se mezitím změnil, informaci je nutno složitě dohledat. Umístění informací je v takovémto prostoru samozřejmě limitováno světlou výškou.



**Obr. 71 – Východ na ulici ze stanice metra Jay St – Metrotech Station, New York, červenec 2010.** Jednoduché mechanicko-optické řešení usměrnění cirkulace cestujících ve stísněných prostorách.



**Obr. 72 – Zastávka autobusové hromadné dopravy u terminálu 1 letiště Ruzyně. Praha, leden 2011.** Při východu z haly terminálu je cestující navigován zelenou cedulí i směrovou šipkou elektronického systému doleva. Jelikož jsou obě návěští umístěna vně pláště zastávky, evokují dojem, že cestující se má přesunout do levé části chodníku...

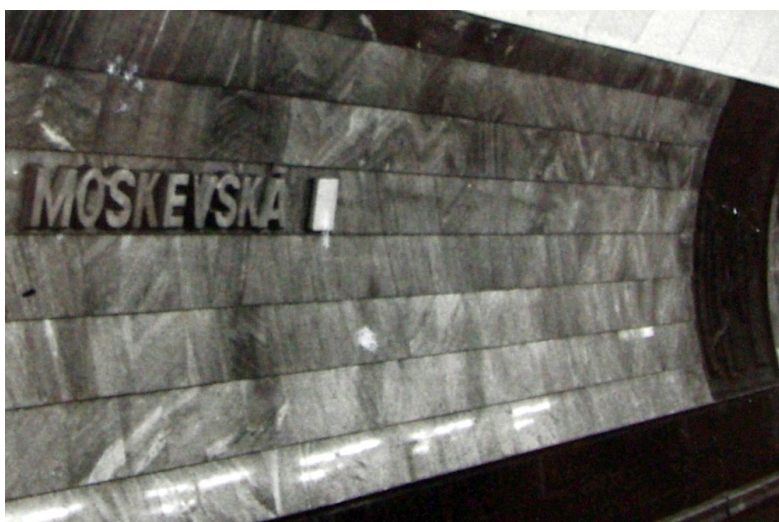


**Obr. 73 – Zastávka autobusové hromadné dopravy u terminálu 1 letiště Ruzyně. Praha, leden 2011.** ...jenže tam objeví směřovku, která ho navádí na místo, odkud před chvílí odešel. Mezitím mu autobus č. 119 do centra města odjel, a jeho návštěva Prahy tudíž začíná frustrací. Pokud by byla cedule umístěna uvnitř prostoru zastávky, cestující by skutečně přešel silnici a vešel do krytého

stanoviště. Tam by již zastávku viděl. Je nutné, aby systém značení navazoval na značení průběžné, vedoucí z terminálu, a zároveň aby se vyjasnil vztah mezi označením „Bus centrum“ a „Bus metro A, B“. Člověku neznalému dopravního systému není jasné, který bus má tedy použít a jaké jsou mezi nimi rozdíly.



**Obr. 74 – Stanice metra v Lisabonu. Název nepoznamenán. Srpen 2008.** Mnoho stanic v Lisabonu skutečně připomíná výstavní galerie, a stejně tak i budova hlavního nádraží Estacao do Rossio v centru města. Avšak neplní stejnou funkci jako mnoho newyorských stanic (viz obr. 14).



**Obr. 75 – Označení stanice Moskevská (dnes Anděl), detail. Praha, nedatováno (s určitostí před 21. 2. 1990).** Reprofoto bylo použito s laskavým svolením Archivu Dopravního podniku hl. města Prahy. Snímek dokládá použití odlišného fontu ve jméně stanice oproti obvyklému písmu Metron.



**Obr. 76 – Vstup do prostoru stanice Flora. Praha, duben 2011.** Vestibul je vstupem nejen do dopravního systému, ale také do obchodního domu Palác Flora (na obrázku doleva). Použití stejné barvy v označení obchodního domu a linky metra A je však zavádějící, zvláště pro příležitostné uživatele.



**Obr. 77 – Prostor přestupu z linky B na linku C ve stanici Florenc. Praha, duben 2011.**

Cestující přijíždějící linkou B vidí nerelevantní informaci o tom, jak se dostat na linku B. Z druhé strany schodiště je správně umístěna informace o směrování k přestupu na linku C.



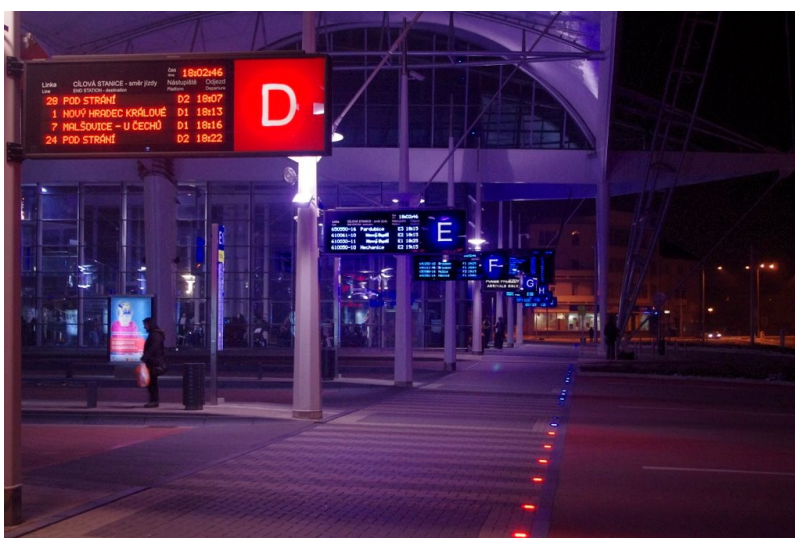
**Obr. 78 – Vstup z ulice do vestibulu stanice Kolbenova. Praha, duben 2011.** Při jedinečném označení této stanice bylo použito současných trendů ve wayfindingu. Škoda jen, že bylo zvoleno písmo černé, nevýrazné.



**Obr. 79 – Vchod do stanice Želivského. Praha, březen 2011.** Pohledu cestujícího na konci nástupiště je označení tohoto vchodu skryto. Uvidí však označení vchodu na žluté budově po levé straně. Je pravděpodobné, že zamíří tam, aniž by o dalším vstupu v kratší vzdálenosti věděl.



**Obr. 80 – Vchod do stanice Zoologischer Garten. Berlín, únor 2011.** Označení stanice není skryto pod povrchem, a je tak čitelné i z větší než bezprostřední vzdálenosti.



**Obr. 81 – Terminál autobusového nádraží v Hradci Králové. Leden 2011.** Modrá barva označující dálkové spoje je subjektivně o mnoho hůře čitelná než červená či zelená.



**Obr. 82 – Vstup do stanice Můstek, Praha. nedatováno.** Při vstupu do stanic bývaly v nadhlavníku umístěny vodorovné oznamovače vstupu. Množství reklam v městském prostoru bývalo v sedmdesátých a osmdesátých letech podstatně nižší, což orientaci usnadňovalo.



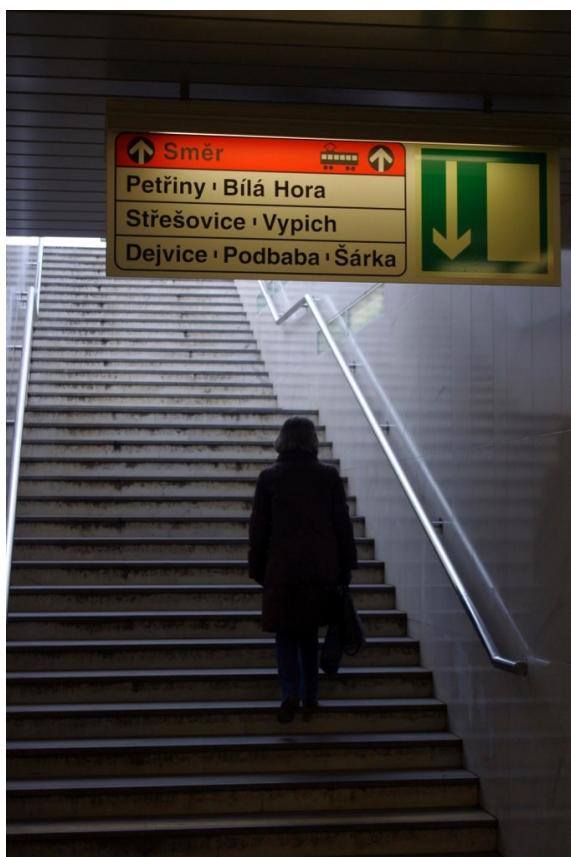
**Obr. 83 – Původní znak metra dle návrhu Jaromíra Windsora. Z katalogu značek Informačního systému metra publikovaného v květnu 1973. Reprofoto použito s laskavým povolením Archivu Dopravního podniku hl. města Prahy.** Dnes jsou „křídélka“ odstraněna. Na čelních stranách vozů metra však lze vidět další verzi loga s odděleným písmenem M.



**Obr. 84 – Identifikace stanice Hostivař. Praha, duben 2011.** Tato stanice používá ke své identifikaci odlišný font než stanice ostatní. Důvod se nepodařilo zjistit. Použitá velikost písma je oproti ostatním stanicím zhruba poloviční. Podsvícení je novým prvkem stanic vybudovaných přibližně po roce 2008 (st. Střížkov). Ani tam se však tato velikost ani háček nepoužívá. (Zajímavostí je, že v nových stanicích je oproti litým kovovým literám použito vyhotovení z plastu s kovovým čelem).



**Obr. 85 – Výstup z vestibulu na povrch ve stanici Letňany. Praha, duben 2011.** V této stanici ukazuje šipka nouzového symbolu nahoru... ale podívejte se na fotografii č. 85...



**Obr. 86 – Výstup z vestibulu na povrch ve stanici Hradčanská. Praha, duben 2011.** V této stanici navádí ve stejné situaci šipka nouzového označení dolů. Vyvolává tak dojem, že pasažér nemá utíkat na povrch, ale dovnitř metra, možná do bezpečnostního krytu. V tom případě by však taková skutečnost měla být jasně dána najevo.



**Obr. 87 – Přestupní stanice L'Enfant Plaza, Washington D.C., září 2010.** Dostatek prostoru na nástupišti umožňuje instalaci mapy v orientaci odpovídající logickému mapování. Uživatelovy mentální prostředky se tím pádem nemusí spotřebovat na vytváření mentálních modelů.



**Obr. 88 – vestibul stanice Praha Hlavní nádraží, Praha, duben 2011.** Strukturálně složitý prostor představuje výzvy pro kognitivní schopnosti pasažérů. Je informace umístěna de facto uvnitř systému pro pasažéry již v systému pobývajících, nebo má naopak oslovit příchozí z ulice?



**Obr. 89 – Interiér letiště Ruzyně, Praha, listopad 2010.** Vodorovné dopravní značení poskytuje výborný způsob mapování a průběžného informování uživatelů. Při pohledu na toto řešení však vyvstává otázka, jaké množství informací uživatel může dostat, aniž by to jeho rozhodování zpomalilo. Zajímavé je užití šipky pro směr chůze vpřed na žluté ceduli. Používání

tohoto symbolu je na letišti Ruzyně velmi nekonzistentní.



**Obr. 90 – Označení vstupu do stanice Karlovo náměstí z ulice Resslova. Praha, duben 2011.** U vstupu bylo ponecháno staré logo metra a nebyla nijak vylepšena viditelnost informace označující vstup do systému.



**Obr. 91 – Označení vstupu do metra. Karlovo náměstí, Praha, duben 2011.** Podobně jako ve stanici Můstek nebo Dejvická se zde vyskytují v některých pohledech protichůdné instrukce směru pohybu. Zajímavé je, že o šipce dolů se Česká státní norma ISO 3864 o grafických značkách nezmiňuje.



**Obr. 92 - Vestibul stanice Náměstí Míru. Praha, duben 2011.** Snímek dokládá častý jev v systému pražského metra: Služební a jiné neveřejné vchody ve skutečnosti nemusejí být označeny, ale zřejmě z důvodu využití nosiče informace jsou označeny i nerelevantní informací. Bylo by je lepší odstranit, cestující zřejmě neoznačeným objektům nebude věnovat pozornost.