

Mendelova univerzita v Brně
Lesnická a dřevařská fakulta
Ústav nábytku, designu a bydlení

Čekání a odpočinek ve veřejném interiéru

Bakalářská práce

Brno 2015

Serafima Kusidi

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma *Čekání a odpočinek ve veřejném interiéru* zpracovala sama a uvedla jsem všechny použité prameny. Souhlasím, aby moje bakalářská práce byla zveřejněna v souladu s § 47b Zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a uložena v knihovně Mendelovy univerzity v Brně, zpřístupněna ke studijním účelům ve shodě s Vyhláškou rektora Mendelovy univerzity v Brně o archivaci elektronické podoby závěrečných prací.

Autor kvalifikační práce se dále zavazuje, že před sepsáním licenční smlouvy o využití autorských práv díla s jinou osobou (subjektem) si vyžádá písemné stanovisko univerzity o tom, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity a zavazuje se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla dle řádné kalkulace.

V Brně

Serafima Kusidi

Chtěla bych poděkovat svému vedoucímu panu Ing. arch. Martinu Kovaříkovi,
Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a trpělivost v průběhu celé bakalářské práce.

ABSTRAKT

Jméno autorky: Serafima Kusidi

Název tématu: Čekání a odpočinek ve veřejném interiéru

Bakalářská práce je zaměřena na čekání a odpočinek ve veřejném interiéru. Hlavní důraz je kladen na prostory určené k čekání v dopravní síti. Především pak na tu leteckou. Tomu jak jsou jednotlivá letiště přizpůsobena a jaké služby nabízí cestujícím.

Cílem práce je analyzovat současné možnosti odpočinku a relaxace a vytvořit vlastní návrh odpočivného zařízení.

Klíčová slova: cestování, letecká doprava, nábytek, veřejný interiér

ABSTRACT

Name of student: Serafima Kusidi

Name of thesis: Waiting and rest in public interior

Bachelor thesis is focused on waiting and rest in public interior. Character of thesis is based on waiting rooms in a transportation network. Chiefly air transport and the services it is provided.

The aim is to analyze the current possibilities of rest and relaxation in the public interior and create own designed solution.

Key words: traveling, air transport, furniture, public interior

OBSAH

ÚVOD	8
CÍL PRÁCE	9
METODIKA	10
1 DEFINICE PROSTORU	11
1.1 Interiér privátní.....	11
1.2 Interiér veřejný	11
2 PROSTORY URČENÉ K ČEKÁNÍ.....	12
2.1 Typy čekáren	12
2.2 Čekárny v dopravě	13
3 HISTORIE CESTOVNÍHO RUCHU	14
3.1 První letecké společnosti.....	15
3.2 Historie ČSA	15
4 PRŮZKUM ODPOČINKU NA LETIŠTÍCH	17
4.1 Lounge room (salonek)	17
4.2 Capsule Hotel	18
4.3 Minute suites	19
4.4 SleepBox	20
4.5 NapCabs	21
4.6 SnoozeCube, Sam´s Snooze, Sleep pod.....	21
4.7 Yotel Hotel	22
4.8 Klasický hotelový pokoj	23
4.9 Ostatní	23
5 VYHODNOCENÍ MOŽNOSTÍ ODPOČINKU NA LETIŠTÍCH.....	25
5.1 Vlastní průzkum	25
5.2 Výsledky a zhodnocení dotazníkového šetření	26
6 LOŽNÁ PLOCHA	29
6.1 Požadavky na lůžko.....	29
6.2 Rozměry lůžka	29
6.3 Materiály	30
7 SÍŤ LETECKÉ DOPRAVY	31
7.1 Schengenský a non-Schengenský prostor	32
8 MOŽNOSTI ODPOČINKU NA LETIŠTÍCH V ČR	33

8.1	Praha (letiště Václava Havla).....	33
8.2	Brno (Tuřany).....	34
8.3	Ostrava (letiště Leoše Janáčka).....	34
8.4	Pardubice.....	35
8.5	Karlovy Vary.....	35
9	NÁVRH ODPOČIVNÉ ZÓNY NA LETIŠTI V PRAZE.....	36
9.1	Rukáv C.....	37
9.2	Návrh kabiny.....	38
10	DISKUZE.....	45
11	ZÁVĚR.....	48
12	SUMMARY.....	49
13	POUŽITÉ ZDROJE.....	50
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	53
	SEZNAM TABULEK.....	55

PŘÍLOHY

- Dotazník: Informovanost cestujících o odpočivných zařízeních na letišti

ÚVOD

Velkým fenoménem dnešní doby je cestování. Ať už cestujeme za účelem práce, studia nebo jen na dovolenou. Na našich cestách vždy vzniká časová prodleva mezi jednotlivými spoji - tedy nutnost čekání. K tomuto jsou vyhrazeny prostory, které jsou přizpůsobeny druhu dopravy a délce očekávání daného spoje.

Práce je zaměřila na průzkum možností odpočinku při cestování na krátké či dlouhé vzdálenosti. Pozornost v této práci je především věnována odpočinku na letištích, tomu jak jsou uzpůsobeny jednotlivé letištní haly a jaké služby nabízí svým cestujícím.

V dnešní době existuje velmi mnoho možností k odpočinku v různých cenových relacích. Záleží jen na nás, kterou z nich si vybrat. V samotném průzkumu byly služby jednotlivých leteckých společností nebo letišť rozděleny dle dostupnosti. Mezi nejméně dostupné, z hlediska střední třídy cestujících, patří letištní salonky. Ke vstupu je třeba mít členskou nebo VIP kartu. K velmi dostupnému a pohodlnému řešení odpočinku mezi přestupy patří kabiny, které jsou umístěny v letištních halách a připomínají hotelový pokoj, avšak tyto kabiny slouží pouze ke krátkodobému odpočinku. Z tohoto důvodu zde není umístěno sanitární zařízení. V současnosti se kabiny nacházejí převážně v letištních halách s vysokým tokem cestujících nebo se z nich vytváří hostely v centru velkých měst.

Čekání se bohužel nevyhneme ani v jiných oblastech našeho života. Při návštěvě lékaře, banky, na poště, na úřadě, atd.

CÍL PRÁCE

Cílem této bakalářské práce je průzkum možností odpočinku a čekání ve veřejném interiéru se zaměřením na odpočivná zařízení v dopravě, především spojených s leteckou dopravou a na letištích. Dále si tato práce klade za cíl vyhodnocení případných nedostatků a návrh vlastní odpočivné a relaxační zóny pro cestující.

Návrh odpočivné a relaxační zóny je situován na letišti Václava Havla v Praze.

METODIKA

Na začátku práce se autorka zaměřila na prozkoumání a definici prostoru a následně jej rozdělila na veřejný a soukromý interiér. Dalším zkoumaným faktorem byla historie cestovního ruchu a jeho vývoj, který si vyžádal vytvoření nových prostor, tedy čekáren. Z toho pak vycházel průzkum možností odpočinku ve veřejném prostoru. Tento průzkum se zabýval vybavením a pohodlím čekáren v dopravě, následně pak byl zaměřen na letištní haly a na odpočinek na jednotlivých letištích světa, ale i v České republice. Dále byl vytvořen dotazník, který si kladl za cíl zjistit informovanost lidí ohledně odpočivných kabin typu "sleep box". Dotazník také zjišťoval jestli by lidé tuto službu využili a kolik by byli ochotni za ni zaplatit.

Po prozkoumání možností odpočinku a relaxace cestujících na letištích byl vytvořen návrh jednolůžkové a dvojlůžkové kabiny. Obě varianty jsou s možností sanitárního uzlu uvnitř kabiny nebo vně. Tento návrh byl vytvořen pro letiště Václava Havla v Praze a je situován do druhého nadzemního podlaží rukávu C na Terminálu 2. Toto podlaží se v současnosti nevyužívá a slouží pouze jako technické prostory a zázemí.

1 DEFINICE PROSTORU

Boris Hála ve své knize Interiér: Tvorba obytného prostoru tvrdí, že "interiér je vnitřní prostor stavebního objektu. Je to vyhrazený prostor pro činnosti lidí, pro které je určen a navržen i stavební objekt, který jej obklopuje. Pro potřeby tvorby interiéru si definujeme dva základní typy interiéru, a to interiér privátní a interiér veřejný."

1.1 Interiér privátní

Tento interiér je určen pro člověka nebo určitou skupinu osob (rodina). Na prvním místě je bydlení a s ním spojené činnosti. Je nutné brát v potaz osobní potřeby obyvatel. Bydlení patří k nezákladnějším potřebám každého z nás. Potřebujeme mít prostor, který nás ochrání před nepřízní počasí, a také kde můžeme odpočívat, relaxovat a nabírat energii. Prostor je tedy nutné členit do několika zón. Jsou činnosti, které rádi vykonáváme s ostatními členy rodiny, ale jsou i věci, které rádi děláme o samotě. Každý z nás potřebuje chvíli jen sám pro sebe.

1.2 Interiér veřejný

Tento interiér je určen širší skupině lidí, kteří nejsou navzájem nijak příbuzní. Je zaměřen na určitý druh činnosti, pro kterou byl vytvořen, nejčastěji se zde vyskytuje vazba obsluha - klient. Osoby, které se v interiéru nachází by se v něm měly cítit bezpečně. Veřejný prostor může také obsahovat i privátní část, která je určena jen pro danou skupinu lidí (majitel firmy, zaměstnanci, atd.). (Hála, 2009)

2 PROSTORY URČENÉ K ČEKÁNÍ

V minulosti se čekárny nevyužívaly, protože cestování bylo pro privilegovanou skupinu obyvatel. Chudý lid a měšťanstvo chodili pěšky, naopak šlechta používala k přepravě vlastní dopravu. S rozvojem průmyslu a vznikem železnice bylo cestování umožněno všem, a postupně tedy vznikala potřeba místa pro čekání cestujících. V roce 1830 bylo postaveno Nádraží Bruska, první pražské nádraží, dnes známé jako nádraží Praha - Dejvice. V letech 1844 až 1845 bylo postaveno dnešní Masarykovo nádraží v Praze. Architekt Antonín Jüngling navrhoval budovu nádraží, která se pyšnila třemi čekárnami. Čekárny byly rozděleny dle tříd postavení cestujících. Prostory určené cestujícím třetí třídy byly umístěny v pravém křídle budovy, kdežto první a druhá třída zaujaly své místo v levém křídle. Architekt také navrhl tzv. dvorní salon, který byl určen pro výjimečné cestující, například císaře, jeho rodinu a doprovod.

2.1 Typy čekáren

Místa určená k čekání nalezneme v mnoha veřejných budovách. Při návštěvě kadeřnictví, v bance, na poště, v MHD či dopravě, v nemocnicích, na úřadech, atd. Nábytek použitý v těchto prostorech musí být odolný, dobře čistitelný, bezpečný a musí účelně plnit svou funkci. (Brunecký, 2009). Pokud se jedná o čalounění, materiály musí být odolné vůči vytahování, opět dobře čistitelné a mít sníženou hořlavost. Prostory čekáren by měly mít dostatečný zdroj denního či umělého světla, také by měla být zajištěna cirkulace vzduchu, možnost odkládání oděvů a prostor k sezení. Ve většině staveb z druhé poloviny minulého století v České republice byly čekárny řešeny jako podružné prostory, proto mnoho z nich dnes vypadá neúhledně, neudržovaně a zastarale. Použitý nábytek neodpovídá potřebám. Čekárny bývají často přeplněny, lidé musí postávat kvůli nedostatku sedacích míst. V některých čekárnách se vyskytují propagační materiály a různé informační letáky, což ve většině případů navozuje dojem přeplácánosti. Málokdy jsou prostory určené k čekání přizpůsobeny designem nebo vybavením účelu budovy, např. čekárny dětských oddělení v nemocnicích.

2.2 Čekárny v dopravě

Velikost čekáren v této kategorii se odvíjí od počtu přepravovaných osob. Především se jedná o vlakové, autobusové a letištní haly. Do této kategorie můžeme také zařadit lodní přístavy, které nejsou až tak časté v našich podmínkách.

Vybavení čekárny vlakového nádraží se odvíjí od jejího umístění a od počtu cestujících, kteří zde projdou za den. Haly s velkým denním prouděním cestujících jsou vybaveny místy k sezení. Často bývají doplněny obchody, restauracemi, kavárnami nebo galeriemi. V místech s menším denním ruchem jsou čekárny pojaty jako malý prostor vybavený sedacím nábytkem a panely s informacemi a jízdními řády. Občas je tento prostor doplněn automatem s drobným občerstvením nebo trafikou.

Dle umístění autobusového nádraží se také odvíjí prostor pro čekání. Nově vystavěná nádraží se spíše snaží ukrývat čekárny do samostatných budov. Prostor je vybaven místy k sezení a v místech s velkým pohybem opět doplněn obchody a restauracemi. Nádraží postavená v minulosti nabízí cestujícím spíše venkovní přístřešek, ale existují i samostatné budovy, kde jsou situovány čekárny. Opět je zde možnost zakoupení drobného občerstvení.

Do zvláštní kategorie patří letištní haly, které často nesou reprezentativní charakter dané země. Proto se klade důraz na kvalitní vybavení s prvky moderních trendů. Haly musí být přizpůsobeny i k dlouhodobému čekání. Nábytek použitý na letišti musí být odolný, bezpečný, lehce čistitelný a nenáročný na provoz. Většinou se jedná o lavice, určené pro 3-4 osoby (občas i více), jednotlivá místa bývají oddělena područkami a doplněna opěrkami na záda. Područky mezi sedadly jsou umístěny z několika důvodů. Plní funkci podpěrek a zabraňují možnému ulehnutí. Lavice jsou vyrobeny z plastů nebo překližek, velmi praktické je použití kovů. Lavice jsou z velké části bez čalounění. Tedy nejsou určeny k dlouhodobému sezení. Jedná se o marketingový trik, kdy provozovatel letiště se snaží donutit cestující, aby trávili čas v pohybu a tak, navštěvovali přilehlé obchody, restaurace a kavárny. Tato opatření bývají aplikována jak ve veřejném prostoru odletových a příletových hal, tak i v tranzitním prostoru. (Šebestíková, 2007)

3 HISTORIE CESTOVNÍHO RUCHU

S rozvojem moderní doby se také rozvíjí cestovní ruch. Nejvíce se začal cestovní ruch rozvíjet v meziválečném období 20. století. V minulosti bylo cestování určeno pro danou skupinu obyvatelstva. Ve středověku se jednalo o cesty evropských šlechticů, bohatých měšťanů nebo kupců. V roce 1765 James Watt vynalezl parní stroj, který umožnil výrobu energie, těžbu uhlí, dále také výrobu železa a oceli. Což vedlo k průmyslové výrobě, moderní dopravě a růstu měst. Nový rozvoj cestování přichází koncem 19. století, kdy cestování získává společenský charakter. Roku 1841 byl uskutečněn první hromadný výlet vlakem, kdy bylo přepraveno 570 osob, zorganizoval jej Thomas Cook, kterému se přisuzuje titul zakladatele první cestovní kanceláře. O pár let později architekt George Mortimer Pullman navrhl dálkové vozy pro americké tratě. Jednotlivé vozy byly poskládány tak, že připomínaly vlaky jak je známe dnes. Součástí byly lůžkové a jídelní vozy, které přinášeli cestujícím více komfortu než doposud. S nástupem 20. století přichází nový druh dopravy - automobilová a letecká.

První pokus o létání uskutečnili bratři Montgolfierovi už v roce 1783, kdy vzlétli s horkovzdušným balónem. Výzkumy ukázaly, že je vhodné nahradit horký vzduch vodíkem což umožnilo vznik vzducholodí. První let vzducholodí byl uskutečněn o 100 let později (1852). Vynálezcem plně fungující vzducholodě se stal Henri Giffard, který do lodě umístil jako pohon vlastní parní stroj. Avšak loď bylo možné řídit jen v bezvětrí. K rozvoji letectví také přispěl Ferdinand von Zeppelin. Postavil model vzducholodě se ztuženou hliníkovou konstrukcí. Dalšími průkopníky letectví se stali bratři Wrightové, kteří sestrojili letadlo s vlastním pohonem a v roce 1903. Na poprvé ulétli pouhých 300 m. O pár roků později Louis Blériot uskutečnil přelet nad průlivem La Manche. Tímto se zapsal do dějin jako první pilot, který úspěšně přistál za mořem. Největší rozvoj letectví nastal ve 30. letech 20. století. Ovšem cestování letadlem se stalo dostupné pro všechny až po druhé světové válce. Tedy nabralo nový směr - masové cestování, které umožnilo širší uplatnění služeb. (Hauffe, 2004; Štemberk, 2008; Oriška, 2007; www.historieletectvi.xf.cz)

3.1 První letecké společnosti

DELAG byla první letecká společnost, která přepravovala cestující pomocí vzducholodí. Založili ji v roce 1909 ve Frankfurtu nad Mohanem jako odnož společnosti Zeppelin, v té době známé výrobou již zmíněných vzducholodí. DELAG poskytovala své služby až do roku 1935, kdy její činnost převzala nově založená společnost pod názvem Deutsche Zeppelin-Reederei. Došlo k tomu na popud tehdejšího ministra obrany, důvodem bylo ukázat moc nastupujícího nacistického režimu. (www.airships.net)

St. Petersburg-Tampa Airboat Line byla další společností s krátkou dobu existence - jen 4 měsíce, avšak dala podnět ke vzniku dalších aerolinek. Pilotem se stal Tony Jannus, prvním pasažérem Abram C. Pheil, starosta amerického St. Petersburgu. Let byl uskutečněn v roce 1914 podél pobřeží do 34 kilometrů vzdálené Tamy a trval 23 minut. (www.space.com)

Mezi aerolinky, které vznikaly v letech 1919 - 1925 a existují dodnes patří KLM Royal Dutch Airlines, australské Qantas Airways Limited, ruský Aeroflot nebo České aerolinie (ČSA).

3.2 Historie ČSA

České aerolinie (ČSA) vznikly v roce 1923 jako československá státní letecká společnost. První let byl uskutečněn z Prahy do Bratislavy, a to na počest 5. výročí vzniku republiky, tedy 28. října 1923. Letoun startoval z vojenského letiště Kbely a urazil 321 kilometrů, pilotoval jej Karel Brabenec, prvním cestujícím českých aerolinek se stal Václav König, redaktor brněnských Lidových novin. První lety byly pouze vnitrostátní. Do zahraničí se letělo až v roce 1930, na lince Praha - Záhřeb. V roce 1937 došlo k převratu, na palubě s cestujícími jsou i letušky, což má za následek zvýšení kvality služeb. Téhož roku se veřejné letiště přemístilo z Kbel do Ruzyně, kde stojí dodnes. 1939 došlo k zániku ČSA, důvodem byla nestabilní politická situace a předválečná atmosféra. Jejich provoz byl znovu obnoven až po skončení druhé světové války. První let přes oceán vedl na Kubu v roce 1962 do Havany.

Se změnou totalitního režimu v roce 1989 bylo možné zařadit do provozu letouny západoevropské výroby. Roku 2001 došlo ke vstupu do aliance "Sky Team". V roce 2004 se otevřel nový terminál 2. V dnešní době jsou ČSA velmi úspěšná a prosperující společnost provozující lety do 89 destinací ve 45 zemích světa. Hlavním sídlem společnosti je pražské letiště Václava Havla, které do října 2012 neslo jméno Ruzyně. (www.csa.cz; www.technet.cz)

4 PRŮZKUM ODPOČINKU NA LETIŠTÍCH

Průzkum byl prováděn pomocí internetových zdrojů. Jednotlivé možnosti odpočinku byly rozděleny do několika kategorií dle pohodlnosti, vybavenosti, dostupnosti a cenové relace. Cílem průzkumu bylo zjistit jaké jsou současné možnosti k odpočinku a relaxaci na letištích v české republice a ve světě.

4.1 Lounge room (salonek)

Jedná se o vyhrazený prostor určený k odpočinku cestujících, obchodním schůzkám a především k čekání na let. Tato nadstandardní služba je omezena počtem míst a určena většinou pro VIP cestující. K dispozici je internet, telefon, noviny/časopisy, občerstvení, sprchy, atd. Vybrané salonky poskytují pro cestující ekonomické třídy možnost rezervace míst přes internet nebo dle kapacitních možností zakoupením jednorázové vstupenky na místě. Některé společnosti nabízí také soukromé prostory, kde mají cestující více klidu a soukromí. Salonky tohoto typu poskytuje každé mezinárodní letiště. Ceny jednotlivých společností se liší a jsou uvedeny v tabulce níže. (www.sleepinginairports.net/)



Obrázek 1: Letištní salonek, Citigold Lounge na letišti Václava Havla v Praze

Tabulka 1: Ceny jednotlivých Lounge roomů v Americe, Asii a Evropě

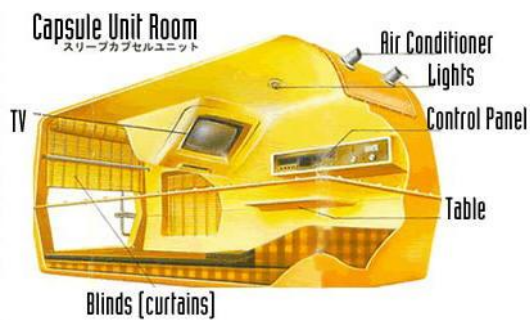
	Členství	online rezervace	na místě	otevírací doba
<i>The Club at ATL</i>	2 500 - 10 100 Kč	830 Kč / 3h	890 Kč	6:00 - 21:30 (denně)
<i>Airspace Lounge</i>	/	/	630 Kč	4:30 - 23:00 (denně)
<i>American Airlines Admiral's Club</i>	11 250 - 13 750 Kč	/	1 270 Kč	4:30 - 21:30 (denně)
<i>Plaza Premium Lounge</i>	2 500 - 10 100 Kč	1 500 Kč / 3h	1 430 Kč/ 2h	5:00 - 23:00 (denně)
<i>MasterCard Lounge</i>	2 500 - 10 100 Kč	/	720 Kč	5:30 - 23:30 (denně)
<i>IASS Executive Lounge</i>	2 500 - 10 100 Kč	1 500 Kč / 3h	/	7:00 - 21:00 (denně)

Z průzkumu vyplývá, že ceny za členství v jednotlivých saloncích se příliš neliší, také je vidět, že některé salonky nenabízí možnost online rezervace či zakoupení jednorázové vstupenky. V tab. 2 jsou uvedeny ceny za jednotlivé vstupy. Tyto ceny jsou v korunách a byly přepočítány dle kurzu České národní banky ke dni 7.4.2015. (www.cnb.cz)

4.2 Capsule Hotel

Capsule v překladu znamená pouzdro či kabina, od toho se tedy odvíjí i podoba hotelu. Jedná se o malou kabinu, která je doslovně o něco větší než rakev. Kabina je plně vybavena vším co hosté potřebují, k dispozici jsou lůžkoviny, televizor, wi-fi připojení, klimatizace, atd. K uložení osobních věcí slouží úschovna. Sprchy a sanitární zařízení se nachází mimo zónu jednotlivých kabin - princip studentských hostelů. K zajištění soukromí pak slouží závěs nebo dvířka, které jsou součástí každé kabiny. (Solomon, 1997)

První capsule hotel byl postaven v Japonsku, Osaka v roce 1979. Koncept vycházel z životního stylu podnikatelů. Mají málo času a potřebují místo k odpočinku během cest. Kromě spánku ve stísněných podmínkách hotel také nabízel lázeňské služby a masáže. (www.travelsupermarket.com)

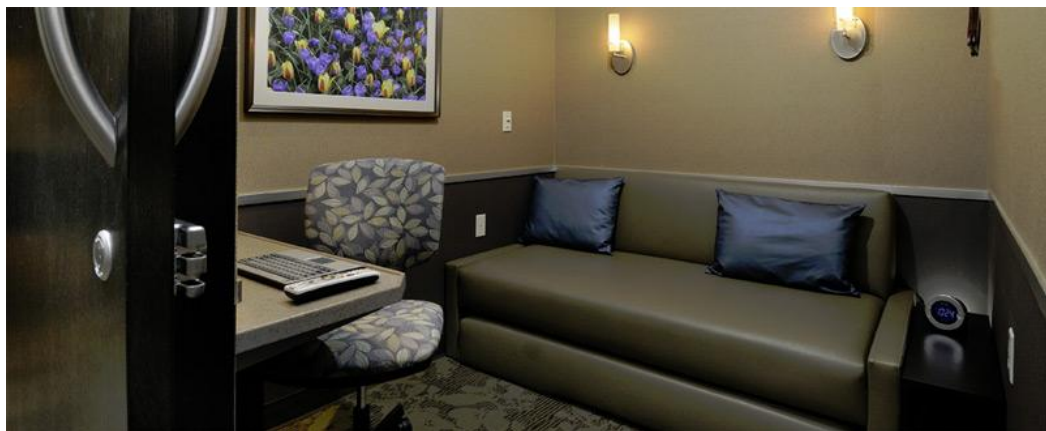


Obrázek 2: Schéma Capsule hotelu a řez kabinou

Předchůdcem Capsule hotelů by mohly být lůžkové vagóny. Koncept jednotlivých kapslí je situován na podobném principu a nejspíš vycházel ze stejné myšlenky. Umožnit místo k přespání na malé ploše.

4.3 Minute suites

Jedná se o americký způsob odpočinku mezi cestováním. Společnost byla založena v srpnu 2007. Každý apartmán se podobá malému obývacímu pokoji a je vybaven pohovkou, televizorem, wi-fi připojením, atd. První typ kabiny byl umístěn v listopadu 2009 na největším letišti světa Hartsfield-Jackson v Atlantě. Po úspěšném odzkoušení se tato kabina v březnu 2011 otevřela na letišti ve Philadelphii a o dva roky později v texaském Dallasu. (www.blog.sleepinginairports.net)



Obrázek 3: Kabina Minute Suites, nachází se v Atlantě, Dallasu a Philadelphii

4.4 SleepBox

Byl vytvořen týmem ruských architektů z Arch Group. Dle názvu se jedná o krabici/ kabinu určenou ke krátkodobému odpočinku. K dispozici jsou zásuvky pro dobíjení elektronických zařízení, wi-fi připojení, televizor, klimatizace, atd. Na posteli je pouze prostěradlo, které se samo mění. Za příplatek je možné dostat i klasické povlečení. Klidné a příjemné prostředí nabízí soukromé a bezpečné místo k odpočinku. Prostor je odhlučněný a pojme od jedné do tří osob. Box je vyroben z MDF desky, která je pokryta jasanovou dýhou.



Obrázek 4: Řez SleepBoxem pro 2 osoby

První SleepBox byl umístěn v srpnu 2011 v Moskvě, letišti Sheremetyevo. Po úspěšném odzkoušení se jeho využití rozšířilo i za hranice letiště. O pár let později se v centru Moskvy otevřel první SleepBox hotel na světě. (www.sleepbox.co.uk/)



Obrázek 5: Studie umístění SleepBoxů na letišti

4.5 NapCabs

Obdoba SleepBoxu. Kabiny jsou navrženy tak, aby dopřály cestujícím pohodlí a soukromí. Na 4 m² je k dispozici plně funkční lůžko o velikosti 80 x 200 cm. Dále kabina nabízí klimatizaci, zásuvky pro dobíjení elektronických zařízení, wi-fi připojení, televizor, informace o letu, budík, atd.

Tyto kabiny jsou zatím umístěny pouze na letišti v Mnichově, Německo. Minimální délka pobytu jsou 2 hodiny. (www.napcabs.com)



Obrázek 6: NapCab umístěný na letišti v Mnichově

4.6 SnoozeCube, Sam's Snooze, Sleep pod

Tyto boxy jsou navrženy a konstruovány na stejném principu jako SleepBox a NapCabs. Lehce se liší v nabízených službách. Sam's Snooze se nachází na letišti v Novém Dillí v Indii, a jsou cestujícím k dispozici pouze po online rezervaci. Recepce je v provozu 24 hodin, 7 dní v týdnu. SnoozeCubes je možno nalézt na letišti v Dubaji ve Spojených arabských emirátech. Sleep pods jsou cestujícím k dispozici na letišti Noi Bai ve vietnamské Hanoi. (www.blog.sleepinginairports.net)



Obrázek 7: Sleep pods na letišti Noi Bai v Hanoi

4.7 Yotel Hotel

Konceptem tohoto hotelu je myšlenka, ve které se spojuje japonský styl capsule hotelů a klasických letištních salonků. Autorem myšlenky je Simon Woodroffe, jeho spolu autorem Gerard Greene. První hotel byl otevřen v roce 2007. Kabiny připomínají menší hotelový pokoj. Součástí je sprchový kout a sanitární zařízení. Kabina je navržena, aby vyhověla individuálním potřebám každého návštěvníka. Cestující mají k dispozici wi-fi připojení, a také možnost si objednat z jídelního či nápojového lístku.

Hotely typu Yotel se nachází na dvou letištích v Londýně, Heathrow a Gatwick, kde započala jejich existence. Nyní je mohou cestující využívat na letišti v Amsterdamu nebo v centru města New Yorku. (www.yotel.com/)



Obrázek 8: Yotel Hotely v Londýně a v Amsterdamu

4.8 Klasický hotelový pokoj

Nejvyužívanějším způsobem k odpočinku na letištích jsou klasické hotely, které jsou umístěny přímo v tranzitní zóně nebo v blízkém okolí letiště. Tyto hotely mají většinou jiného provozovatele, z tohoto hlediska jsou pro samotné letiště nevhodné. Avšak pro cestující nabízí klasický pokoj s širokou postelí a prostor k uložení zavazadel. Dále je k dispozici sprcha a sanitární zařízení přímo na pokoji. Některé hotely také nabízí svým klientům za příplatek nadstandardní služby (sauna, masáže, bazén, atd.). Jelikož se jedná o klasický hotel, není zde možnost ubytovat se pouze na pár hodin, zákazník si musí předplatit celou noc.



Obrázek 9: Pokoj v letištním hotelu v Praze (z leva) a Budapešti (z prava)

4.9 Ostatní

Massage - o - matic

Jedná se o masážní křeslo. Kombinuje masáž Shiatsu a moderní design, který přináší zákazníkovi pocit klidu a soukromí. Křeslo je vybaveno monitorem, kde promítá obrázky, které jsou doprovázeny relaxační hudbou. Masážní křeslo je vhodné k umístění na letišti, v nádražních halách, obchodních domech, atd. Křeslo je v provozu 24 hodin, 7 dní v týdnu. K nalezení je na letišti Schiphol v Amsterdamu. Délka masáže trvá 5 minut a stojí 2 eura. V přepočtu na české koruny dle kurzu České národní banky ke dni 7.4.2015 je tato částka 55 Kč. (www.wellnessinternational.es; www.cnb.cz)



Obrázek 10: Křeslo Massage - O - Matic

GoSleep

Jedná se o polohovací křeslo s posuvnou střešou, která odráží hluk a světlo z okolí. Pod křeslem se nachází úložný prostor. Uvnitř je křeslo vybaveno malou výklopnou obrazovkou a zásuvkami pro dobíjení elektronických zařízení. K dispozici je také wi-fi připojení. Toto křeslo je cestujícím dostupné na letišti v Abu Dhabi nebo v Helsinkách.



Obrázek 11: GoSleep na letišti v Abu Dhabi

Hodinová sazba k odpočinku v tomto křesle činí 14 USD, v přepočtu na české koruny dle kurzu ČNB ke dni 7.4.2015 je tato částka 350 Kč. (www.unisolutions.fi/)

5 VYHODNOCENÍ MOŽNOSTÍ ODPOČINKU NA LETIŠTÍCH

5.1 Vlastní průzkum

Průzkum byl prováděn dle zdrojů dostupných na internetu. Klád si za cíl zjistit stávající možnosti odpočinku na letištích. Nejprve byly shromážděny všechny možné informace a následně rozděleny dle kategorií. Z výsledků vyplývá, že existuje velké množství nabízených služeb k relaxaci a odpočinku. Je zde přímá úměrnost ceny a pohodlí. Služby nabízející vyšší stupeň pohodlí jsou také dražší. Cena za jednotlivé možnosti odpočinku se odvíjí i od země umístění a od jejich ekonomických předpokladů. V průměru jsou ceny na letištích nastaveny vždy výš než mimo něj. Často se ceny mění i v rámci jednoho letiště. V tranzitní zóně bývají vyšší než v zóně příletové či odletové haly letiště.

Průzkum ukazuje, že mobilní odpočivná zařízení typu "sleep box" jsou umístěny v prostorách s velkým provozem a prouděním cestujících. I přesto, že jednotlivé kabiny jsou zvukově izolovány, je potřeba dbát na jejich umístění spíše do klidné části, tak aby provoz a ruch letiště nenarušoval jejich funkci. Odpočivná zařízení by měla být přístupna všem cestujícím, bez ohledu na jejich vízová povolení - tedy v tranzitních zónách.

Na velkých mezinárodních letištích se pohybují lidé různých národností a věkových kategorií s osobními či kulturními předpoklady. Kabiny jsou dispozičně uspořádány na velmi malé ploše, zhruba na 4 m² a vybaveny pouze nejnútnejším zařízením (postel, odkládací - noční stolek, věšák, atd.). Na některé cestující tento fakt může působit stísněným dojmem, proto je nutné v interiéru kabiny použít světlé barvy a doplnit je dostatečným osvětlením, které částečně zajišťují otvory připomínající okna. Na oknech jsou automatizované stahovatelné rolety, ty zajišťují větší pocit soukromí a zároveň zabraňují pronikání nežádoucího světla z okolí. Zákazník má možnost rolety zatáhnout a vytvořit si vhodné podmínky ke spánku. Dalším důležitým faktorem je odvětrávání kabiny a cirkulace čerstvého vzduchu. To je zajištěno pomocí klimatizace, která je umístěna přímo v kabině nebo jsou jednotlivé kabiny napojeny na centrální odvětrávání. Nedílnou součástí provozovatele je zajistit také úklid a údržbu kabin. Dle

propagačních materiálů provozní systém jednotlivých zařízení, odešle zprávu o odhlášení zákazníka úklidové službě.

Design kabiny je uzpůsoben její funkci, tvar připomíná krabici ve většině případů se zaoblenými hranami. Na samotnou konstrukci jsou použity velkoplošné materiály na bázi dřeva - dřevotřískové desky, překližky aj. Ty jsou v případě potřeby doplněny nezbytným kovááním. Na boxech jsou použity barvy, které zaujmou, ale nejsou křiklavé a naopak navozují pocit klidu a pohodlí. Jednotlivé boxy jsou popsány čísly pro snadnější orientaci.

Tabulka 2: Hodnocení dostupnosti, vybavenosti a komfortu jednotlivých odpočivných zařízení

	vybavenost	komfort	dostupnost	cena
Letištní salonky	5	5	2	2
Capsule hotel	5	2	4	5
Boxy	5	4	5	5
Minute Suite, Yotel hotel	5	5	4	4
Ostatní	3	3	5	5

Výše uvedená tabulka srovnává a hodnotí jednotlivá zařízení dle jejich vybavenosti (wi-fi připojení, dobíjení elektronických zařízení, možnost odložení zavazadel, atd.), komfortu a také cenové dostupnosti pro zákazníky. Zařízení byla rozdělena do skupin dle podobnosti a ohodnocena čísly 1 - 5, kde 1 je nejmenší možné bodové hodnocení a 5 naopak nejvyšší možné.

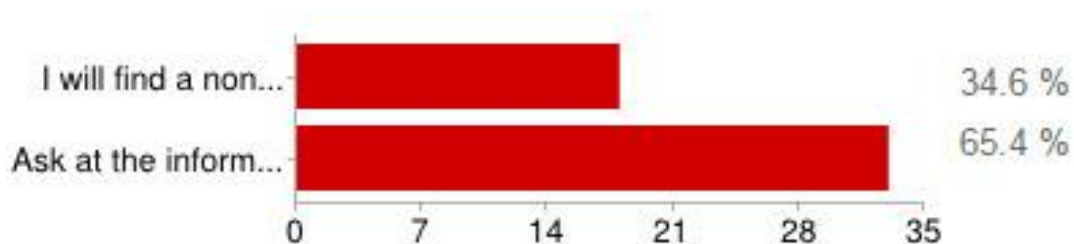
5.2 Výsledky a zhodnocení dotazníkového šetření

Byl vytvořen krátký dotazník, který si kladl především za cíl zjistit informovanost lidí o možnostech odpočinku na letištích a také zjistit kolik by byly ochotní za tuto službu zaplatit.

Dotazník byl vytvořen pomocí formuláře na Google Disku. Na tento dotazník odpovědělo 103 respondentů z různých zemí Evropy, Asie a Ameriky. Největší skupinu tvořili respondenti ve věku 15 - 30 let (62,2 %), další skupinou byli lidé ve věku 45 - 60

let (22,3 %). Skupina ve věku 30 - 45 byla zastoupena pouhými 12,6 %, úplnou menšinu tvořili lidé nad 60 let (2,9 %).

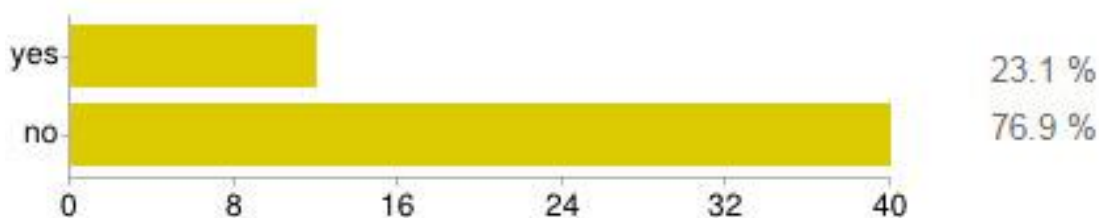
Představte si, že cestujete s přestupem v Moskvě. Váš navazující let byl zrušen, očekávaný odlet je cca za 8h. Nyní je 22:00. Co budete dělat?



Obrázek 12: Výsledky první otázky dotazníku

Z dotazníkového šetření vyplývá, že 65,4 % cestujících by rádo využilo možnost odpočinku na letišti v případě zrušeného letu, případně při přestupu. 34,6 % cestujících odpovědělo, že by raději přečkali vzniklou časovou mezeru v kavárně či non-stop restauraci. 34,6 % lidí, kteří by spíše přečkali čas a vyspali se v letadle je poměrně vysoké číslo. To si můžeme vysvětlit věkem optaných respondentů (cestujících). Nejvíce na dotazník odpovídali lidé ve věku 15 - 30 let. Tedy se spíše jedná o studenty, kteří jsou mladí a nedostatek spánku by jim nevadil.

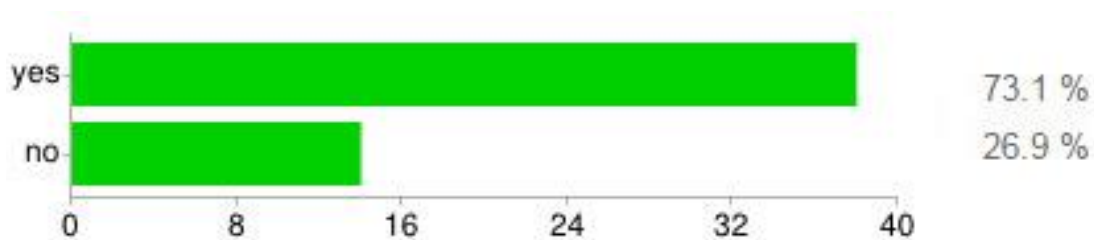
Už jste někdy slyšeli o odpočivném zařízení typu "sleep box"?



Obrázek 13: Výsledky druhé otázky dotazníku

Z výsledků druhé otázky vyplývá, že 76,9 % dotázaných nevědělo o takovéto možnosti odpočinku. Zbýlých 23,1 % respondentů o odpočivném zařízení typu "sleep box" již slyšeli a věděli.

Využil/a byste tuto službu při vaší cestě?



Obrázek 14: Výsledky třetí otázky dotazníku

Celých 73,1 % cestujících odpovědělo, že by tuto možnost odpočinku rádo využilo. 26,9 % cestujících tato možnost relaxace nevyhovovala nebo nepřipadala atraktivní.

V průměru by cestující (dotázaní respondenti) za tuto službu utratili 90 USD za noc. V přepočtu na české koruny dle kurzu České národní banky ke dni 7. 4. 2015 tato částka činí 2 280 Kč.

6 LOŽNÁ PLOCHA

Z průzkumu dostupných možností odpočinku na letišti vyplývá, že je nutné znát základní parametry a požadavky ložné plochy.

6.1 Požadavky na lůžko

Konstrukce dobrého lůžka by neměla narušovat životní funkce organismu. Musí zajišťovat podporu páteře v jejím přirozeném tvaru. Lůžko musí být prodyšné, z důvodu odvětrání matrace a zabránění případnému šíření bakterií a mikroorganismů jako jsou roztoči. Dalším důležitým úkolem ležací plochy je zajištění volného pohybu a umožnění tak střídání poloh v průběhu spánku. Lůžko také musí zajišťovat tělesnou termoregulaci, spáči nesmí být příliš horko nebo zima. (Kanická a Holouš, 2011)

Vyhláška MVČR 23/2008 stanovuje specifické požadavky na použité materiály pro lůžkový nábytek v nebytových prostorech (hotely, ubytovny, atd.). U těchto materiálů je potřebná snížená hořlavost. (www.n-i-s.cz)

6.2 Rozměry lůžka

Šířka ležací plochy odpovídá šířce ramen, délka pak tělesné výšce s připočtením cca 150 mm nad hlavou a pod chodidly. Tedy k celkové výšce člověka se připočítává min. 300 mm. Výška ležací plochy nad podlahou se pohybuje v rozmezí 420-600 mm, nejčastěji se používá 450 mm. Výška 600 mm se doporučuje v případě, kdy je lůžko určeno do nemocnic nebo pro seniory. Z takovéto výšky se snadněji vstává. Pokud je součástí lůžka čelo, umísťuje se do výšky minimálně 200 mm nad ležací plochou. (Kanická a Holouš, 2011)

Doporučené šířky a délky jednotlivých ploch jsou uvedeny v tabulce 3.

Tabulka 3: Rozměry lehací plochy, uvedeno v mm (Kanická, 2011)

	1-lůžko	2-lůžko
šířka	850(min.) 900 1000 (hotely)	1560(min.) 1800 2000 (hotely)
délka	1950(min.) 2000, 2050, 2150	

6.3 Materiály

Pěnové materiály jsou základem konstrukce tvarovacích materiálů dnešní doby. Jedná se o tzv. tvarovací vrstvu, která může být tvořena z měkké polyuretanové pěny, vysoce lehčený polystyren nebo mikroporézní pryž. Následuje kypřící vrstva, která přijímá a uvolňuje vlhkost do okolí a také změkčuje povrch výrobku. Další vrstvou je potahová, která vytváří celkový dojem čalouněného výrobku. Na tuto vrstvu jsou kladeny vysoké požadavky, především na vlastnosti použitých materiálů. Materiály by měly být prodyšné, mít sníženou hořlavost, sníženou mačkovost, dobrou světlostálost, pružnost a odolnost proti opotřebení, atd. (Jančová, 2008)

„Dříve lidé uléhali na kožešinu, seno, slámu.... dnes si lebedí na naftě.”

doc. Dr. Ing. Petr Brunecký

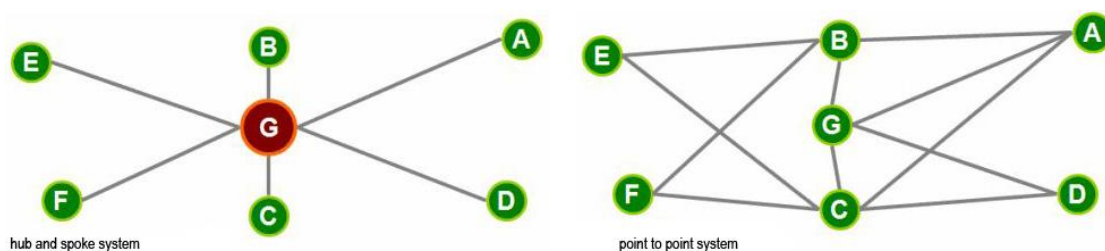
7 SÍŤ LETECKÉ DOPRAVY

Existují dva způsoby přepravy cestujících. Prvním je "hub and spoke" druhým způsobem je "point to point", kde dochází k přepravě cestujících pouze mezi dvěma body (destinacemi). To znamená, že letecká společnost se zaměří na přepravu cestujících z jednoho města do druhého bez pomoci třetí strany. Tento systém je v dnešní době nejvíce využíván pro charterové (nepravidelné) lety.

Hub and spoke je dopravní síť, kde dochází k propojení jednotlivých bodů (A a B) vložím třetího bodu mezi ně, tzv. "hub". Tato přeprava je efektivnější a více flexibilní, v daném čase je možné odbavit a přepravit větší počet cestujících než v systému "point to point". Nevýhodou této dopravy je případné zpoždění jednotlivých letů. Pro cestující tak vzniká časová prodleva, kterou je potřeba vyplnit. Pokud tomu tak je ve večerních hodinách, většinou aerolinie poskytují svým zákazníkům místo k odpočinku a relaxaci.

Letiště typu hub také slouží k odbavení letů nízkonákladových společností, které poskytují přepravu do vzdálených destinací (New York, Peking, Tokio, atd.), kde je vyžadován přestup na větší letadlo. (Ponechal, 2006; www.flightglobal.com)

Na obrázku níže je znázorněno grafické vyjádření přepravních systémů "hub and spoke" a "point to point".



Obrázek 15: Grafické znázornění přepravních systémů "hub and spoke" a "point to point"

7.1 Schengenský a non-Schengenský prostor

O Schengenském prostoru se hovoří jako o území, kde platí smluvní podmínky a občané států, případně cizinci mající schengenské vízum, se v tomto prostoru mohou pohybovat a překračovat jeho hranice bez pasové kontroly. Schengenský prostor platí na území členských států Evropské unie, vyjma Irska a Velké Británie. Prostor nese jméno dle města v Lucembursku, Schengen, kde v roce 1985 byla podepsala tato mezistátní dohoda. Za non-Schengenský prostor se považují státy, které nepřistoupily k dohodám o přeshraničním pohybu osob, resp. převážně země ležící vně Evropskou unii.

8 MOŽNOSTI ODPOČINKU NA LETIŠTÍCH V ČR

8.1 Praha (letišťe Václava Havla)

Největší mezinárodní letiště v České republice, ale také ve střední a východní Evropě se nachází cca 17 km od centra Prahy. Ročně odbaví přes 10 milionů cestujících. Toto letiště provozuje lety do více než 100 světových destinací.

Cestující se před odletem mohou zabavit nakupováním suvenýrů v jednom z mnoha obchodů, které letiště nabízí nebo se mohou občerstvit v přilehlých restauracích a barech. Dále je zde také možnost využití "Lounge roomu" (salonku), kde je nepřetržitá obsluha a poskytne zákazníkům vše co si přejí. Tato služba je zpoplatněna nebo pouze pro VIP členy. (www.letiste-ruzyne-praha.cz)

Z diskuzí na webu sleepinginairports.net je také možno trávit čas mezi přestupy v odletové či příletové hale letiště. Jsou zde lavice k posezení, kde je možné přespat i pár hodin. Případně na zemi, personál ani ostraha si spících lidí většinou nevšímá. Tento druh odpočinku není moc pohodlný a hrozí riziko ztráty osobních věcí.



Obrázek 16: Provizorní možnost odpočinku na letišti, fotograf Giovanni DeSimone

8.2 Brno (Tuřany)

Další největší mezinárodní letiště se nachází 7 km na jihovýchod od centra Brna. Letiště bylo otevřeno v roce 1954, nejprve sloužilo k vojenským účelům, o 4 roky později došlo i k přepravě civilistů. Letiště má velmi dobrou polohu, proto je hojně využíváno ve spojení s lety do Evropy, kam poskytuje charterové, ale i pravidelné lety. Charterové - tedy nepravidelné lety jsou nejvíce využívány v letních měsících v průběhu dovolených. Dále je také možnost si zde objednat vyhlídkové lety nad Brnem a jeho okolím.

K využití volného času před odletem, letiště nabízí svým cestujícím několik obchodů, barů a restaurací, od klasické české kuchyně až po rychlé občerstvení. Další možností k odpočinku je malý business salonek, který je zařízen velmi skromně. Občerstvení zákazníků se provádí v rámci veřejného bufetu, který je umístěn vně salonku. Toalety jsou též mimo salonek. (www.letistebrnoturany.cz; www.salonky.blogocestovani.eu)

8.3 Ostrava (letiště Leoše Janáčka)

Další mezinárodní letiště, které se nachází cca 15 km od Ostravy. V letech 1939 - 1989 sloužilo k vojenským účelům. Stejně jako brněnské letiště provozuje charterové a pravidelné linky do Evropy. (www.ostravaletiste.cz/)

Cestujícím nabízí možnost relaxace v letištním business salonku, který je určen pro VIP členy nebo je možné si zakoupit samostatnou vstupenku. Tento salonek nabízí příjemné prostředí k odpočinku, kde je možné se připojit k internetu, zapůjčit denní tisk nebo si objednat drobné občerstvení. Není zde možnost přenocování nebo krátkodobého přespání. Mimo tuto službu jsou cestujícím k dispozici i klasické obchody a restaurace. (www.airport-ostrava.cz; www.ostravaletiste.cz)

8.4 Pardubice

Letiště především odbavuje charterové lety českých cestovních kanceláří, které nabízí pobytové zájezdy u moře. První charterový let byl uskutečněn v roce 1996 do Bulharska a do Řecka, později i do ostatních částí Evropy. Nyní se léta do 8 destinací. Mimo to letiště také provozuje charterové lety ruských cestovních kanceláří. Ty nabízí svým klientům pobytové a relaxační zájezdy v lázeňských oblastech České republiky. Toto letiště nedisponuje žádným salonkem. (www.airport-pardubice.cz)

8.5 Karlovy Vary

Je další mezinárodní letiště v České republice. Poskytuje lety do Moskvy a St. Petersburgu. Toto spojení je dáno především oblíbeností lázeňské části Karlových Varů zákazníky z Ruska, kteří nejvíce využívají těchto služeb.

Letiště nabízí VIP či business salonek pro náročnou klientelu. Salonky jsou vybaveny tak, aby poskytovaly nejvyšší pohodlí v rámci krátkodobého odpočinku. Není zde možnost přespání. Ostatní cestující se mohou občerstvit v kavárně či restauraci. Dále také letiště nabízí možnost bezcelního nakupování v Duty free obchodech. (www.airport-k-vary.cz)

Tabulka 4: Ceny VIP a Business salonků na letišti v Karlových Varech

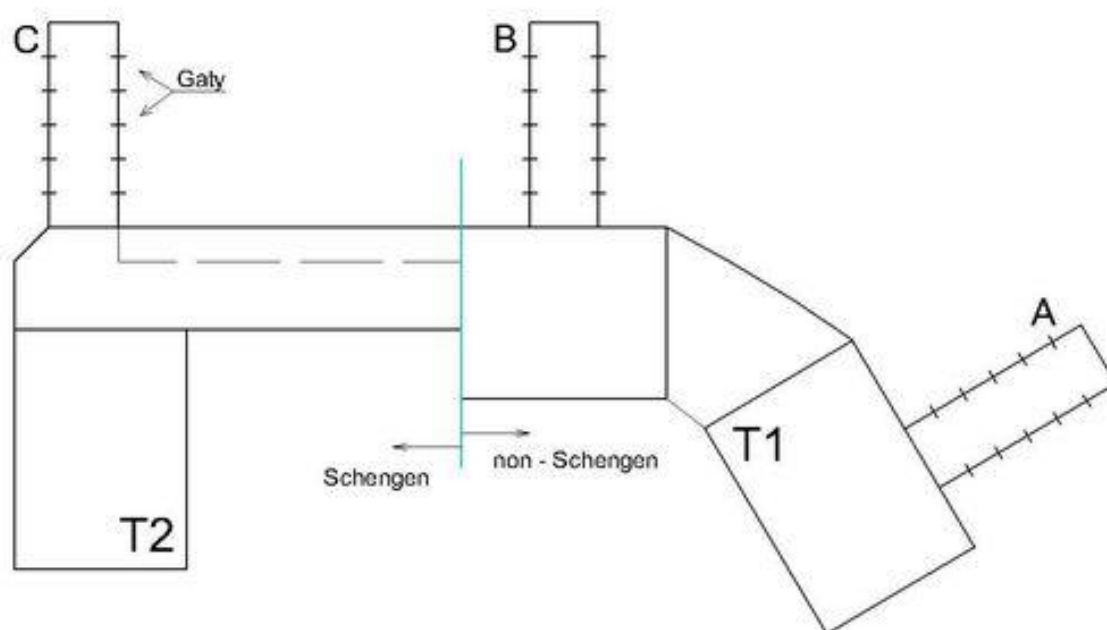
	Cena/ hodina	kapacita
VIP salonek	1 500 Kč / osoba	19 míst
Business salonek	500 Kč / osoba	17 míst

Z průzkumu je patrné, že děti klientů mladší 2 let mají vstup do VIP zóny zdarma.

9 NÁVRH ODPOČIVNÉ ZÓNY NA LETIŠTI V PRAZE

Jak již bylo zmíněno výše jedná se o největší letiště v České republice, střední a východní Evropě. Ročně zde proudí přes 10 milionu cestujících, kapacita letiště je však projektována až na 16 milionů cestujících za rok.

Severní odbavovací prostor letiště se skládá ze dvou terminálů (T1 a T2) viz obrázek č. 19. Terminál 2 s rukávem C slouží k odbavování letů s destinacemi z a do země Schengenského prostoru. Terminál 1 přijímá a odbavuje lety mimo Schengenský prostor. Písmeny A, B, C jsou označeny jednotlivé nástupištní galerie - rukávy, kde se nachází brány (GATE) k nástupu do letadel.



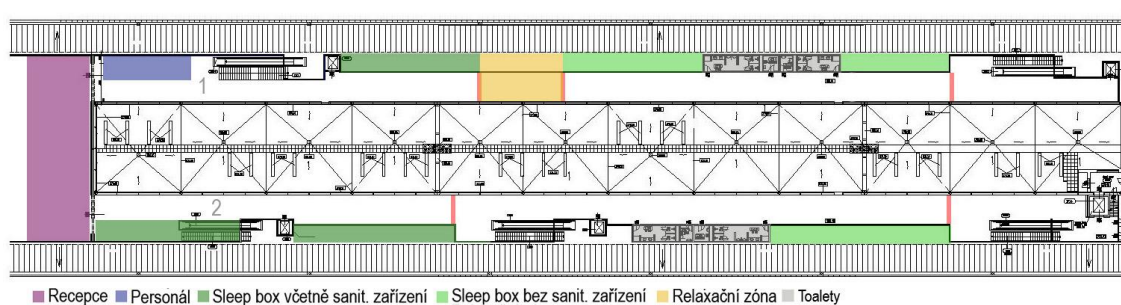
Obrázek 17: Schéma letiště Václava Havla v Praze

Ve spojovacím objektu mezi terminály 1 a 2 se nachází tranzitní chodba, spojující oba odbavovací prostory s různými režimy odbavení. Tato chodba je po většinu času uzavřená. Všechny rukávy jsou více patrové. V přízemí (1NP - úroveň chodníku v přednádraží) se nachází obchody, restaurace a čekárny u jednotlivých bran k

nástupu do letadla. V 1PP na úrovni odbavovací plochy jsou také umístěny čekárny pro odbavení letů z tzv. vzdálených stání, ke kterým jsou cestující odvázeni letištními autobusy. Jedině rukáv C byl realizován s dalším podlažím (2.NP), které původně mělo sloužit jako příletový koridor, zamezující křížení cestujících při odletu a při příletu. Tento prostor se nachází pod střechou a od zprovoznění Terminálu 2 nebyl nijak využíván.

9.1 Rukáv C

Rukáv C se nachází v objektu Terminálu 2. Centrální část druhého podlaží, v ose budovy, slouží jako technické prostory. Po obou stranách pak vede chodba dlouhá zhruba 143 m a široká 9 m. Tyto prostory jsou přístupné z vestibulu příletové haly nebo jsou propojeny s 1 NP rukávu C pomocí eskalátorů. V každé chodbě jsou umístěny toalety i s možností pro tělesně postižené. V případě požáru jsou obě chodby jsou opatřeny uzavíratelnými požárními dveřmi, které jsou ohnivzdorné a mohou zabránit šíření plamene do ostatních částí budovy. Jelikož tyto prostory doposud byly nevyužity, jsou ideálním místem k realizaci odpočinkové zóny na letišti Václava Havla v Praze.



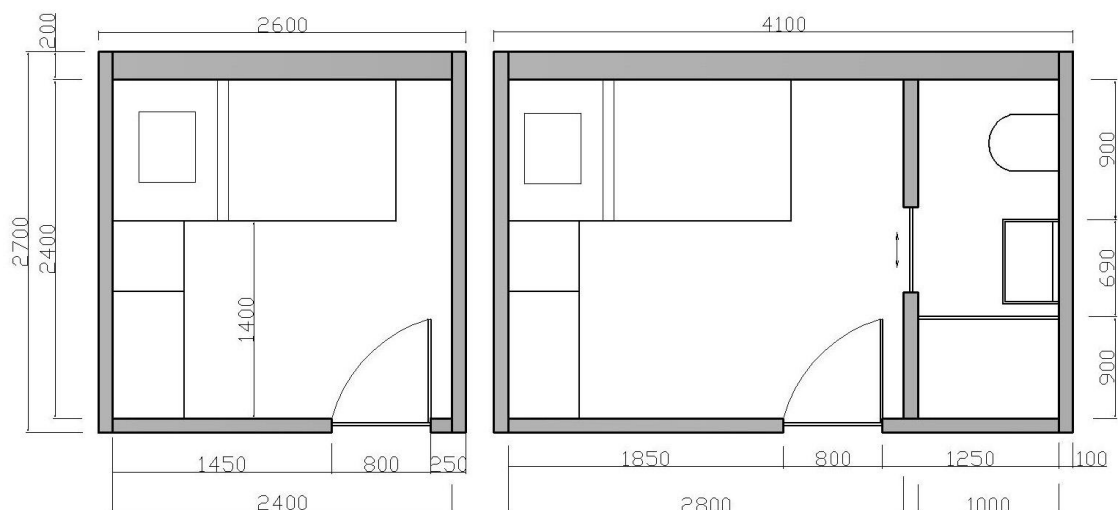
Obrázek 18: Schematické rozdělení prostoru rukávu C

Dle schematického zobrazení výše bylo navrženo několik variant boxů, které jsou koncipovány jako hotelový jednolůžkový nebo dvojlůžkový pokoj. Obě varianty jsou pak navrženy s možností sanitárního uzlu na pokoji nebo bez. V případě pokoje bez sanitárního vybavení jsou sprchy i toalety společné a nachází se ve veřejném prostoru. K dispozici pouze pro ubytované hosty. Kabiny tohoto typu jsou umístěny v okolí toalet pro jejich snadnější dostupnost. Stěny boxů jsou tvořeny ze sádkkartonu,

který je následně zvukově izolován. Rozměry a tvar boxů jsou přizpůsobeny chodbě, která je pod zaoblenou střešou. Toto zaoblení vytváří v interiéru kabiny zajímavý prvek.

Jednotlivé boxy jsou umístěny v chodbách blokově, tzn. že je soustředěno více boxů stejného typu vedle sebe, vždy jsou poskládány zrcadlově. V chodbě č. 1 se vytvořila mezera mezi dvěma typy kabin. Rozměry takto vzniklého prostoru zde umožňují vytvořit společenskou a relaxační zónu s posezením. Dalším možným využitím tohoto prostoru je umístění restaurace nebo kavárny pro hosty odpočivného zařízení. Vzniklý prostor je od jednotlivých kabin oddělen po obou stranách příčkami. Ty mají za úkol izolovat případné nežádoucí zvuky. V chodbě č. 2 byl zaslepen jeden z eskalátorů z důvodu umístění většího počtu boxů a dále také kvůli jeho nepotřebnosti a nevyužitelnosti.

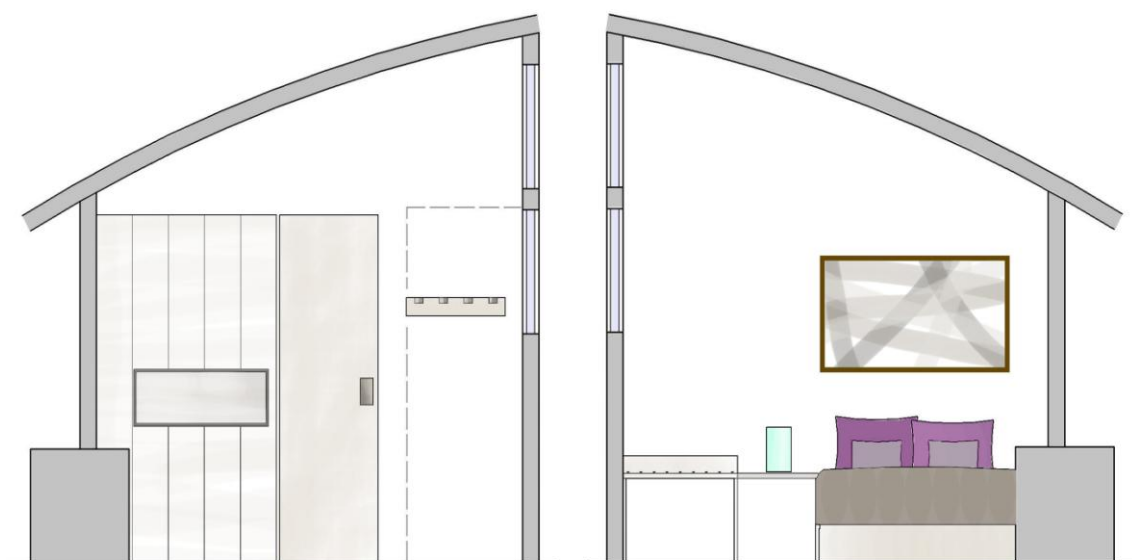
9.2 Návrh kabiny



Obrázek 19: Půdorysné řešení jednolůžkového pokoje bez a se sanitárním zařízením

Hloubka boxu je 2700 mm. Délka se odvíjí od použitého vybavení, především z délky či šířky postele. Dále je zde brána v úvahu komunikace a pohyb v boxu. V každém pokoji je lůžko s kvalitní matrací o rozměrech 1000 x 2000 mm. Výška lůžka

byla stanovena na 500 mm od podlahy, z důvodu snadnějšího vstávání. U postele se nachází noční stolek k ukládání osobních věcí. K uložení zavazadla slouží odkládací pult, speciálně uzpůsobený těmto účelům. Na protější stěně od postele je umístěn panel s televizorem. Ve všech pokojích je možné se připojit k internetu přes wi-fi sítě. V interiéru byly použity pastelové barvy světlejších tónů v kombinaci se dřevem. V čelní stěně byly vytvořeny otvory pro dveře a okno, zajišťující částečné osvětlení boxů z chodby. Na oknech jsou automatizované rolety, které lze v případě potřeby stáhnout. Okno je umístěno výše, z důvodu zajištění soukromí. Boxy jsou osvětlovány pomocí zářivek, které se nacházejí přímo uvnitř kabiny.

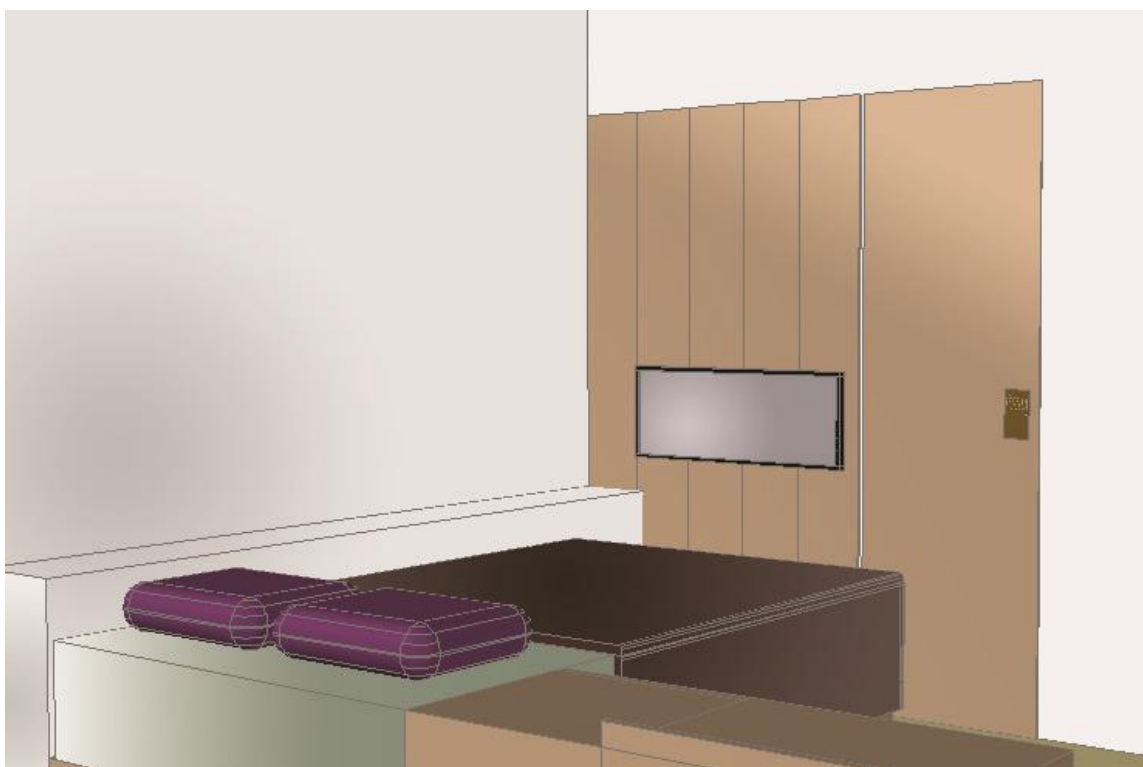


Obrázek 20: Řez jednolůžkové kabiny včetně sanitárního zařízení

Na obrázku výše je znázorněn řez jednolůžkovou kabinou. Zleva pohled na obývací část se vstupem do koupelny. Vzhled boxu bez sanitárního zařízení se nijak neliší. V takovém případě v zobrazené části se nenachází dveře do koupelny a všák je lehce posunut doleva od vstupních dveří. Zprava je pohled na odpočivnou část. Lůžko je umístěno přímo u zdi. Nosný pilíř konstrukce budovy byl zachován a tak v interiéru umožnil vytvoření dalšího místa k odkládání. Dále je zde noční stolek se zásuvkami, kde je možné v případě potřeby uložení osobních věcí, vedle tohoto stolku se nachází prostor k odložení zavazadel.



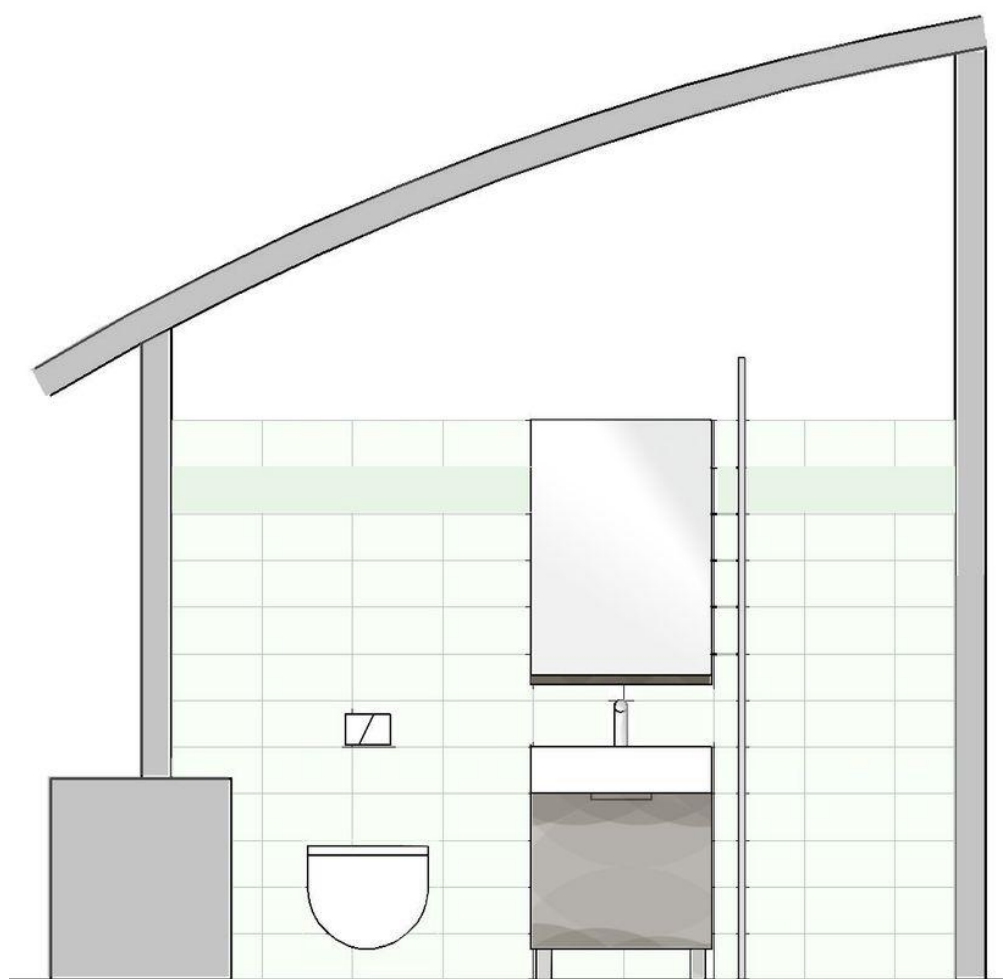
Obrázek 21: Prostorový pohled na odpočivnou část kabiny



Obrázek 22: Prostorový pohled na obývací část se vstupem do koupelny

V boxech se sanitárním zařízením jsou sprchy a toalety odděleny sádkartonovou příčkou, která je ošetřena proti působení vlhkosti. Následně jsou tyto příčky obloženy obklady. Přístup do koupelny je umožněn přes posuvné dveře, ty jsou

vloženy v pouzdře čímž je dosaženo zvukové izolace prostoru koupelny. Sprchový kout je oddělen matovaným sklem, umyvadlo je doplněno zrcadlem a umyvadlovou skřínkou, která je uzamykatelná a slouží pouze pro personál k ukládání čistících prostředků. Zrcadlo je doplněno poličkou k odložení drobných hygienických potřeb pro zákazníky. Dále je zde umístěna toaleta se splachovacím systémem GEBERIT, který je vestavěn do nosné konstrukce boxu. Umyvadlo je situováno v centrální části koupelny. Napravo od vstupu se nachází sprchový kout, v levé části je umístěna toaleta. Zobrazení a rozložení je znázorněno na obrázku 23.

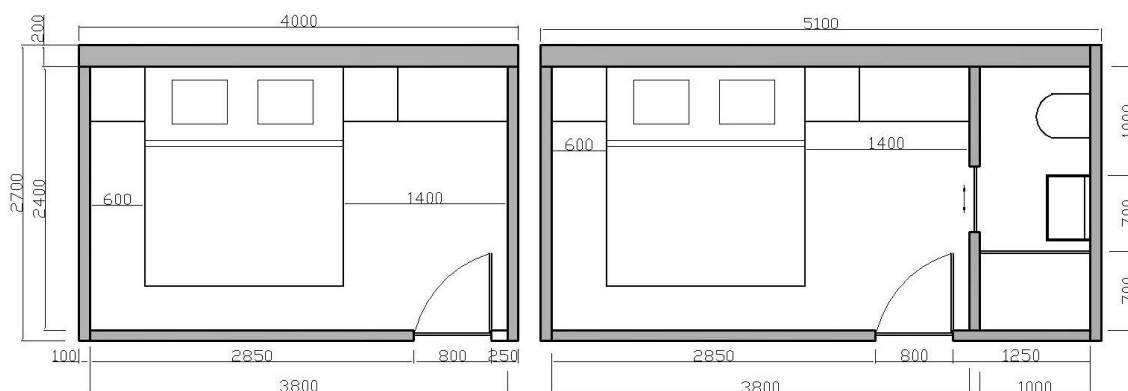


Obrázek 23: Pohled do koupelny



Obrázek 24: Půdorys kabiny odpočivného zařízení

Stejně jsou koncipovány a vybaveny dvojlůžkové pokoje. Rozměry lůžka se odvíjí od požadavků na jednu osobu (900 x 2000 mm). Ložná plocha je tedy 1800 x 2000 mm. Koupelna je opět oddělena sádkartonovou příčkou. Její půdorys zůstal zachován jako tomu bylo u jednolůžkových kabin se sanitárním zařízením.

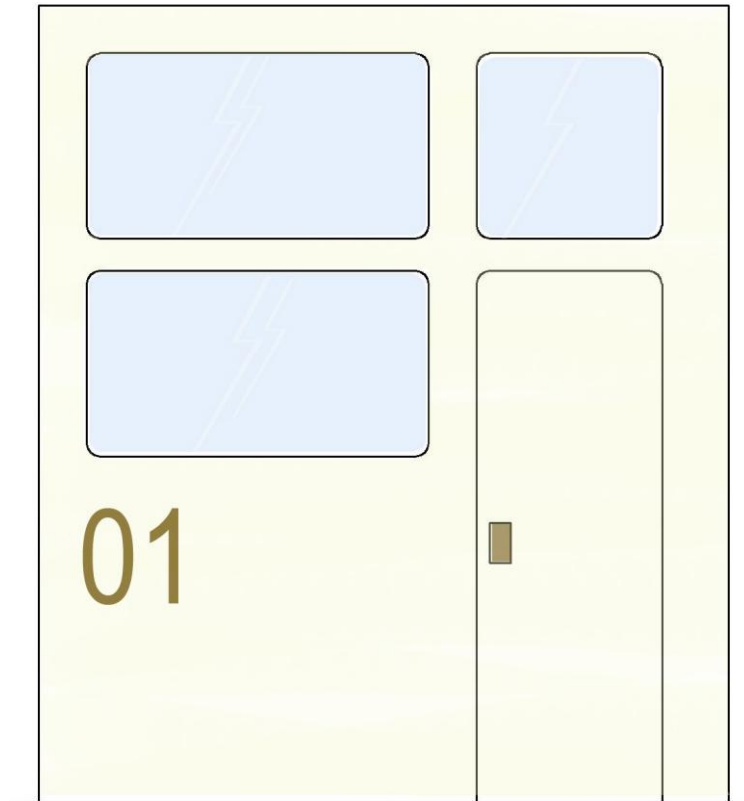


Obrázek 25: Půdorysné řešení dvojlůžkového pokoje bez a se sanitárním zařízením

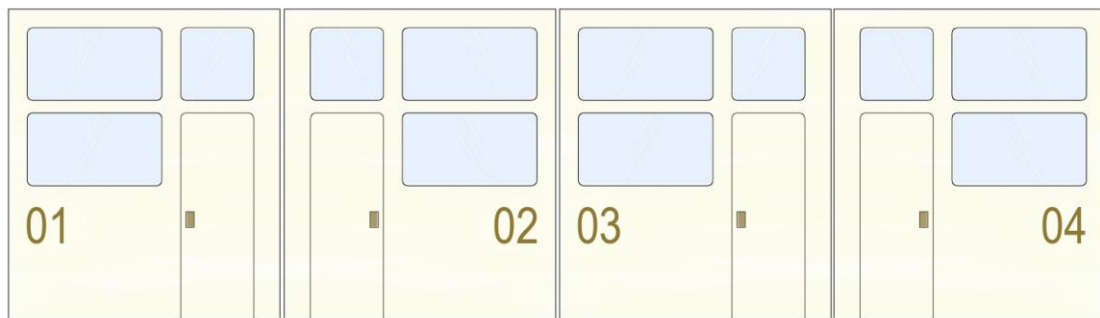
Odlišení jednotlivých kabin je možné v barevném provedení a v použitých materiálech v interiéru. Zde by mohla hrát roli i cena, která se odvíjí od vybavenosti pokoje. Kabiny se sanitárním zařízením by mohly být vybaveny kvalitnějšími materiály. Tím pádem by sloužily pro náročnější klientelu. Avšak tato podmínka není nutností.

Toto odpočivné zařízení funguje na principu hotelu. Ve vstupní části by měla být umístěna recepce, která je přístupná z příletové haly. Recepce může být v provozu 24/7 nebo dle letového řádu. Pokud se bere v potaz, že odpočivné zařízení má sloužit především cestujícím k relaxaci a odpočinku v případě zrušeného letu či mezi dlouhými přestupy, tady se doporučuje zajistit neustálý a neomezený chod recepce. Další možností jak zajistit provoz jednotlivých boxů může být tzv. "self registration". Tedy je potřeba do každého boxu umístit software s nabídkou, kde si klient sám nastaví požadované informace, zadá číslo své kreditní nebo platební karty a provede registraci. Po zadání těchto údajů se box zpřístupní. Při odhlášení klient opět zadá potřebné informace a software jej odhlásí a strhne požadovanou částku z klientova účtu. Tento software je finančně náročný, avšak se jedná pouze o jednorázovou investici. K zajištění provozu recepce je potřeba zaměstnat daný počet osob, které budou vykonávat jim určenou práci. V případě neustálého provozu recepce, je potřeba také zajistit místo k odpočinku zaměstnanců. Toto rozhodnutí se nechává na majiteli odpočivného zařízení. V této práci jsou boxy navrženy spolu s recepcí, která zajišťuje jejich provoz. Schematické rozložení půdorysu rukávu C na obrázku 20, modře znázorňuje prostor vyhrazený zaměstnancům. Tento prostor je situován v blízkosti recepce, která je na obrázku 18 vyznačena fialově.

Stěny boxů jsou tvořeny ze sádkartonu, který je následně zvukově izolován. Rozměry a tvar boxů jsou přizpůsobeny rozměrům chodby. Na jednotlivých kabinách jsou použity jemné pastelové barvy, které navozují příjemnou atmosféru a dodávají zákazníkovi pocit klidu a bezpečí. Každá kabina je vybavena vchodovými dveřmi s bezpečnostním uzamykáním a okny k osvětlení kabiny. Vzhled kabiny je zobrazen na obrázku 26. Jak již bylo zmíněno výše, jsou jednotlivé kabiny stejného typu poskládány zrcadlově vedle sebe, což znázorňuje obrázek 27.



Obrázek 26: Vzhled odpočivné kabiny



Obrázek 27: Jednotlivé kabiny poskládány zrcadlově vedle sebe

10 DISKUZE

Bakalářská práce je zaměřena na čekání a odpočinku ve veřejném interiéru. S tím úzce souvisí cestovní ruch a jeho historie. Z dostupných zdrojů a informací vyplývá, že v současnosti je cestování velmi populární a oblíbené. Lidé cestují za prací, uskutečňují studijní, výměnné či poznávací pobyty nebo jen tak vyrážejí na dovolenou. Moderní síť dopravy je velmi rozšířená a nabízí široké možnosti k cestování. Dalo by se říci, že až bez hranic.

Cestování je fenoménem 20. a 21. století. Avšak jeho počátky sahají již do 19. století. V té době byl vynalezen parní stroj, který prolomil hranice k průmyslové revoluci a dal tak podnět k výrobě a vzniku nových strojů.

Největší rozmach zažilo cestování vzduchem před druhou světovou válkou. Motory letadel byly silnější a výkonnější, což způsobilo možnost přepravy většího počtu osob než dříve. Z toho také vyplývala nutnost prostoru k čekání na dané spojení. Cestování letadlem bylo vždy považováno za prestižní a na úrovni. Proto se jednotlivé letecké společnosti předháněly v nabízených službách a snažili se poskytnout zákazníkovi jen to nejlepší. V současnosti tomu není jinak. Cestování letadlem je nejrychlejší a nepohodlnější způsob. Každé letiště se snaží zajistit co nejvíce služeb pro cestující (obchody, restaurace, masážní salony, atd.). Velmi důležitou stránkou v této oblasti je odpočinek a relaxace. K tomu jsou vyhrazeny speciální prostory, kde je možné se ukrýt před ruchem letiště. V této práci byly prozkoumány všechny možnosti odpočinku ve veřejném prostoru a rozděleny dle dostupnosti pro jednotlivé cestující. Mezi nejprestižnější a velmi pohodlné patří letištní salonky. Avšak odpočinek v takovémto salonku si nemůže dovolit každý. Ke vstupu je třeba mít členskou kartu, jejíž cena se pohybuje okolo 10 000 Kč na osobu ročně. Některé salonky nabízí možnost zakoupení jednorázové vstupenky, ovšem doba pobytu je omezena na daným počtem hodin a částka za vstup bývá často vysoká. Pohybuje se v rozmezí 1 000 - 1 500 Kč za osobu. Nabízené služby letištních salonků se liší, v průměru mají zákazníci možnost si objednat drobné občerstvení, k dispozici jsou denní tisk, připojení k internetu a případné zásuvky k dobíjení elektronických zařízení. Je zde také možnost pronajmout si samostatnou místnost, která poslouží k osobnímu využití nebo

ke komerčním jednáním. Tyto salonky nejsou v neustálém provozu. Otevírací doba se většinou pohybuje dle letových řádů.

Méně známou možností jsou odpočivné kabiny, které byly koncipovány na principu japonských Capsule hotelů. Na malé ploše je k dispozici vše co je potřeba, tedy lůžko a prostor k odložení zavazadel. Dále zásuvky k dobíjení elektronických přístrojů a připojení k internetu. Kabina je celo uzavíratelná a zvukově izolovaná, tedy poskytuje dostatečné soukromí k odpočinku a relaxaci. Takovéto kabiny jsou umístěny pouze v několika místech. V současnosti se nachází na největších letištích světa. Přesto, že vychází ze stejné myšlenky, jsou od různých výrobců. V Evropě je cena za pobyt stanovena na 15 eur za hodinu. Avšak minimální doba pobytu v tomto zařízení musí být 2 hodiny. V přepočtu na české koruny dle aktuálního kurzu ČNB ze dne 7.4.2015 tato částka je 820 Kč. Kabiny podobného typu jsou umístěny i v Americe, kde hodinová sazba za toto zařízení je relativní evropské ceně. Při hlubším průzkumu trhu se v České republice nenachází žádné podobné odpočivné zařízení. Pouze letištní salonky, které se nachází na letišti v Praze, Ostravě a Karlových Varech. Důvodem toho je využitelnost letišť a služby, které provozují. Malá letiště v České republice spíše uskutečňují charterové lety a vyhlídkové lety po okolí. Tedy není potřeba nadstandardních služeb, protože se cestující nezdržují dlouhodobě v prostorách letiště.

Z průzkumu vyplynulo, že letiště Václava Havla v Praze postrádá odpočinkovou a relaxační zónu pro cestující střední třídy. Proto si tato práce kladla za cíl vytvoření klidové části. Návrh vychází z již existujících možností.

Byly vytvořeny kabiny, které tvarově a rozměrově zapadají do prostoru rukávu C a jsou poskládány po celé jeho délce. Na nosnou konstrukci kabiny byly použity sádrokartonové desky. Důvodem je jejich snadná aplikace a montáž. Desky byly následně zvukově izolovány a ošetřeny omítkou. Koncepce celého odpočivného zařízení vychází z hotelového pokoje, proto byly vytvořeny dva typy kabin. Jedná se o jednolůžkové a dvojlůžkové kabiny se sanitárním zařízením na pokoji nebo bez něj.

Z dotazníkového šetření vyplývá, že skupinu potencionálních zákazníků by tvořili lidé ve středním a starším věku, proto se v kabinách nenachází patrová lůžka. Přesto, že výška kabiny to umožňuje. V takovém případě by se mohl vytvořit další typ kabiny, s umístěním patrových lůžek. Tyto kabiny by fungovaly na principu hostelů. Cena za kabinu by byla výrazně nižší a zařízení by sloužilo pro mladé cestovatele.

Nedílnou součástí je zajištění bezproblémového chodu zařízení, to má na starosti recepce, která se nachází ve vstupní části. Dalším požadavkem je napojení odpočivného zařízení na informační systém letiště. Je potřeba zajistit snadnou orientaci ve značení, tak aby se cestující jednoduše dostali do rukávu C, kde je toto zařízení umístěno.

11 ZÁVĚR

Současný stav čekáren v dopravě odpovídá jejich účelu a místu, kde se nachází. V místech s velkým tokem cestujících jsou lépe vybaveny a poskytují velké množství služeb, naopak prostory s malým denním prouděním cestujících jsou vybaveny pouze nejnutnějším.

Do zvláštní kategorie se řadí letištní haly. Cestující mají nejrůznější možnosti jak trávit volný čas v prostorách letiště. Každé letiště je rozděleno na dvě základní části tzv. "landside" a "airside". Landside je prostor letiště vyhrazený k odbavení cestujících. Mohou se zde nacházet i lidé, kteří nikam necestují, tedy jsou zde pouze jako doprovod. Airside je část letiště za pasovou kontrolou, zde se mohou nacházet pouze cestující a zaměstnanci letiště. Tento prostor je vyhrazen k nástupu do letadel a ke komerčním účelům. Nachází se zde největší počet obchodů, restaurací, barů, relaxačních a odpočivných zón atd. Tyto prostory nesou především reprezentativní charakter dané země. Zvláště pokud se jedná o mezinárodní letiště s velkou kapacitou cestujících.

Z průzkumu vyplývá, že odpočivná zařízení na jednotlivých letištích jsou dostačující a slouží účelu letiště. Na každém velkém mezinárodním letišti se nachází letištní salonky neboli "Lounge rooms". Tyto salonky však nejsou určeny pro všechny cestující. Proto bývají doplněny dalšími možnostmi k relaxaci a odpočinku. Pokud letiště nenabízí přímo místo ke spánku, vždy je vyhrazena klidová zóna, kde jsou umístěny masážní přístroje nebo salony tomu určené. Všechny služby jsou zpoplatněny, občas se jedná o relativně vysoké částky.

12 SUMMARY

The current state of waiting areas in transport suited to their purpose and the place where it is located. In areas with a large flow of passengers are better equipped and provide a multitude of services, while areas with small daily flow of passengers are equipped with only the most necessary.

Airports are included in a special category. Passengers have a variety of options to spend a free time here. Each airport is divided into two parts called. "Landside" and "airside". The Landside space is reserved for passengers to check in the flight and for their accompaniment.

Airside is located in a part of the airport where only passengers and airport employees are allowed to stay. This space is reserved for boarding aircraft and for commercial purposes. There is the largest number of shops, restaurants, bars, relaxation and other zones. These areas have the representative character of the country.

At every major International Airport is located airport's Lounge rooms. These lounges are not suitable for all travelers because of needed VIP card. Usually there is a quite zone where might be a little place to relax your own.

13 POUŽITÉ ZDROJE

Literární zdroje:

- BRUNECKÝ, Petr. *Standardy nábytku*. 1. vyd. V Brně: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, 2009, 121, [23] s. ISBN 978-80-7375-297-2.
- HÁLA, Boris. *Interiér: Tvorba obytného prostoru*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2009. ISBN 978-80-247-3216-9.
- HAUFFE, Thomas. *Design*. Vyd. 1. Překlad Andrea Chalupníková. Brno: Computer Press, 2004, 192 s. Malá encyklopedie (Computer Press). ISBN 80-251-0284-X.
- JANČOVÁ, Věra. *Polyuretanové pěny v konstrukci čalouněného nábytku*. Brno, 2008. Disertační. Mendelova univerzita v Brně. Vedoucí práce doc. Dr. Ing. Petr Brunecký.
- KANICKÁ, Ludvika a Zdeněk HOLOUŠ. *Nábytek: typologie, základy tvorby*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 159 s. ISBN 978-80-247-3746-1.
- KANICKÁ, Ludvika. *Bydlení*. Vyd. 1. Brno: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, 2008. ISBN 978-807-3751-623.
- ORIEŠKA, Ján. *Metodika činnosti průvodce cestovního ruchu*. Praha: IDEA SERVIS, 2007. ISBN 1866-076-07.
- PONECHAL, Lukáš. *Transformace destinací letecké dopravy*. Brno, 2006. 55 l., [8] l. příl. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.
- SOLOMON, Professor. *Japan in a Nutshell*. Baltimore: Top Hat Press, 1997. ISBN 0-912509-06-6.
- ŠEBESTÍKOVÁ, Eva. *Návrh vybavení pro čekárny*. Brno, 2007. Diplomová práce. Mendelova univerzita v Brně. Vedoucí práce Ing. Drahomír Nantl.

- ŠTEMBERK, Jan. *Prameny a literatura k dějinám cestování a cestovního ruchu v českých zemích a Československu v první polovině 20. století*. Praha: za finanční podpory ze státních prostředků prostřednictvím GAČR, 2008. ISBN 978-80-86841-09-0.

Internetové zdroje:

- Airport Sleeping Pods. In: *Sleeping in Airports - Blog* [online]. 2014 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: <http://blog.sleepinginairports.net/2014/03/25/airport-sleeping-pods/#.VUOBLCGvHIU>
- Brno - Tuřany - BUSINESS LOUNGE. *Jiří Hošek: blog o cestování* [online]. 2015 [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://salonky.blogocestovani.eu/?q=node/7871>
- BRUNECKÝ, Petr. Stručná historie lehacího nábytku. In: *Lehací nábytek* [online]. 2013 [cit. 2015-03-23]. Dostupné z: <http://www.n-i-s.cz/cz/lehaci-nabytek/page/48/>
- FOLPRECHT, Radek. Pro slabší panák, pro všechny kožich. Jak před 90 lety začínaly ČSA. In: *Technet.cz* [online]. 2013 [cit. 2013-10-29]. Dostupné z: http://technet.idnes.cz/90-let-csa-cuz-/tec_technika.aspx?c=A131025_155136_tec_technika_kuz
- *GoSleep* [online]. 2015 [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <http://unisolutions.fi/>
- GROSSMAN, Daniel. Deutsche Zeppelin-Reederei (DZR). In: *Airships: The Hindenburg and Other Zeppelins* [online]. 2009 [cit. 2015-03-28]. Dostupné z: <http://www.airships.net/deutsche-zeppelin-reederei>
- *Historie ČSA* [online]. 2015 [cit. 2015-03-16]. Dostupné z: <http://www.csa.cz/cs/portal/quicklinks/about-us/history.htm>
- Kurzy devizového trhu. *Česká národní banka* [online]. 2015 [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp
- *Letiště Brno Tuřany* [online]. 2009 [cit. 2015-03-26]. Dostupné z: <http://www.letistebrnoturany.cz/>
- *Letiště Karlovy Vary* [online]. 2015 [cit. 2015-03-26]. Dostupné z: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/>
- *Letiště Ostrava Mošnov* [online]. 2009 [cit. 2015-03-26]. Dostupné z: <http://www.ostravaletiste.cz/>

- *Letiště Ostrava, a.s.* [online]. 2003 [cit. 2015-03-26]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/>
- *Letiště Pardubice* [online]. 2015 [cit. 2015-03-26]. Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/>
- *Letiště Václava Havla* [online]. 2015 [cit. 2015-04-25]. Dostupné z: <http://www.letiste-ruzyne-praha.cz/>
- Napcabs. *Napcabs* [online]. 2015 [cit. 2015-02-26]. Dostupné z: <http://www.napcabs.com/>
- SANDARUWAN, Miyuru. The Difference: Hub and Spoke vs. Point to Point. In: *Flightglobal* [online]. 2015 [cit. 2010-12-22]. Dostupné z: <http://www.flightglobal.com/blogs/the-networker/2010/12/the-difference-hub-and-spoke-vs-point-to-point/>
- SHARP, Tim. World's First Commercial Airline: The Greatest Moments in Flight. In: *Space and NASA news* [online]. 2015 [cit. 2012-07-19]. Dostupné z: <http://www.space.com/16657-worlds-first-commercial-airline-the-greatest-moments-in-flight.html>
- SCHILLER, Will. *Have you seen the SleepBox on your travels?* [online]. 2012 [cit. 2012-11-23]. Dostupné z: <http://www.travelsupermarket.com/blog/have-you-seen-the-sleepbox-on-your-travels/>
- Schiphol setting the trend with Massage-O-Matic. *Wellness International massagestoelen* [online]. 2015 [cit. 2015-02-28]. Dostupné z: <http://www.wellnessinternational.es/en/massage-o-matic-schiphol.html>
- Sleepbox. *Sleepbox* [online]. 2015 [cit. 2015-03-25]. Dostupné z: <http://www.sleepbox.co.uk/>
- STRIA, Radek. *Historie a současnost letectví* [online]. 2004 [cit. 2015-03-16]. Dostupné z: <http://historieletectvi.xf.cz/index1.htm>
- *The Guisw to Sleeping in Airports* [online]. 2015 [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: <http://www.sleepinginairports.net/>
- Yotel Hotel. *Yotel Hotel* [online]. 2015 [cit. 2015-03-015]. Dostupné z: <http://www.yotel.com/en/>

SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obrázek 1:** Letištní salonek, Citigold Lounge na letišti Václava Havla v Praze 17
(http://www.prg.aero/cs/sluzby-cestujicim/vip-service/prehled-sluzeb-salonky/Contents/71/20140430-img_1514okok.jpg)
- Obrázek 2:** Schéma Capsule hotelu a řez kabinou 19
(http://www.yesicanusechopsticks.com/capsule/panel_facilities.jpg ;
<http://i.guim.co.uk/static/w-620/h--/q-95/sys-images/Travel/Pix/pictures/2012/1/27/1327668105201/Asakusa-Hotel-and-Capsule-008.jpg>)
- Obrázek 3:** Kabina Minute Suites, nachází se v Atlantě, Dallasu a Philadelphii..... 19
(<http://blog.sleepinginairports.net/wp-content/uploads/2015/03/minute-suites-atl.jpg>)
- Obrázek 4:** Řez SleepBoxem pro 2 osoby..... 20
(<http://www.thecoolhunter.net/article/detail/1699/sleep-box--mini-hotels>)
- Obrázek 5:** Studie umístění SleepBoxů na letišti 20
(<http://www.tuvie.com/sleepbox-at-the-sheremetyevo-international-airport-in-moscow/>)
- Obrázek 6:** NapCab umístěný na letišti v Mnichově..... 21
(<http://blog.sleepinginairports.net/wp-content/uploads/2015/03/napcabs-muc.jpg>)
- Obrázek 7:** Sleep pods na letišti Noi Bai v Hanoi..... 22
(<http://blog.sleepinginairports.net/wp-content/uploads/2014/03/hanoi-airport-sleep-pods.jpg>)
- Obrázek 8:** Yotel Hotely v Londýně a v Amsterdamu..... 22
(<http://blog.sleepinginairports.net/wp-content/uploads/2015/03/yotel.jpg>)
- Obrázek 9:** Pokoj v letištním hotelu v Praze (z leva) a Budapešti (z prava)..... 23
(http://pix4.agoda.net/hotelimages/753/75324/75324_080913000100119085.jpg?s=312x235 ; http://www.euroagentur.com/img/_/hotel.air.foto/tn/ramada-airport-hotel-prague--hotel-room-3.jpg?1396462729)
- Obrázek 10:** Křeslo Massage - O - Matic..... 24
(http://www.schiphol.nl/upload/83081360-0f54-4e38-b49b-77c4742ef1ac_Massaga-O-Matic_1.jpg)

Obrázek 11: GoSleep na letišti v Abu Dhabi	24
(http://blog.sleepinginairports.net/wp-content/uploads/2015/03/go-sleep-auh1.jpg)	
Obrázek 12: Výsledky první otázky dotazníku	27
Obrázek 13: Výsledky druhé otázky dotazníku	27
Obrázek 14: Výsledky třetí otázky dotazníku	28
Obrázek 15: Grafické znázornění přepravních systémů "hub and spoke" a "point to point"	31
(http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/appl3en/img/hubspoke.gif)	
Obrázek 16: Provizorní možnost odpočinku na letišti, fotograf Giovanni DeSimone..	33
(http://www.sleepinginairports.net)	
Obrázek 17: Schéma letiště Václava Havla v Praze	36
Obrázek 18: Schematické rozdělení prostoru rukávu C	37
Obrázek 19: Půdorysné řešení jednolůžkového pokoje bez a se sanitárním zařízením	38
Obrázek 20: Řez jednolůžkové kabiny včetně sanitárního zařízení.....	39
Obrázek 21: Prostorový pohled na odpočivnou část kabiny	40
Obrázek 22: Prostorový pohled na obývací část se vstupem do koupelny	40
Obrázek 23: Pohled do koupelny	41
Obrázek 24: Půdorys kabiny odpočivného zařízení	42
Obrázek 25: Půdorysné řešení dvojlůžkového pokoje bez a se sanitárním zařízením..	42
Obrázek 26: Vzhled odpočivné kabiny	44
Obrázek 27: Jednotlivé kabiny poskládaný zrcadlově vedle sebe	44

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Ceny jednotlivých Lounge roomů v Americe, Asii a Evropě	18
Tabulka 2: Hodnocení dostupnosti, vybavenosti a komfortu jednotlivých odpočivných zařízení.....	26
Tabulka 3: Rozměry lehací plochy, uvedeno v mm (Kanická, 2011)	30
Tabulka 4: Ceny VIP a Business salonků na letišti v Karlových Varech.....	35