

Pražské metro. Architektura a památkový potenciál trasy A a II. C

Matyáš KRACÍK; Anna SCHRÁNILOVÁ

ABSTRAKT: Studie je druhým dílem minisérie pojednávající o historii, architektuře a památkovém potenciálu pražského metra. Chronologicky navazuje na první díl zabývající se nejstarším úsekem metra C (Florenc – Kačerov) otevřeným roku 1974. Text se věnuje druhé a třetí etapě výstavby pražského metra završeným roku 1980, kdy dosáhlo délky 20 km. Jde o první dva úseky trasy A a druhý úsek trasy C. Nová hlubinná linka A procházející historickým středem města byla po architektonické stránce velice přínosná. Trasa II. C propojila centrum města s největším sídlištěm v Praze – Jižním Městem. Příspěvek si klade za cíl zhodnotit metro jako součást architektury 70. let, včetně jeho začlenění do historického centra a dnešního stavu dochování. Závěrečná kapitola předkládá výběr reprezentativních stanic pro případnou památkovou ochranu.

KLÍČOVÁ SLOVA: pražské metro, trasa A, trasa II. C, poválečná architektura

Prague metro. Architecture and the heritage potential of routes A and II. C

ABSTRACT: The study is the second part of a miniseries dealing with the history, architecture, and heritage potential of the Prague metro. Chronologically, it follows up on the first part dealing with the oldest section of metro C (Florenc – Kačerov) opened in 1974. The text deals with the second and third stages of the construction of the Prague metro, completed in 1980, when it reached a length of 20 km. These are the first two sections of route A and the second section of route C. The new deep line A passing through the historic city center was architecturally very beneficial. Route II. C connected the city center with the largest housing estate in Prague, Jižní Město. The article aims to evaluate the metro as part of the architecture of the 1970s, including its incorporation into the historic center and the current state of preservation. The final chapter presents a selection of representative stations for possible heritage protection.

KEYWORDS: Prague metro; route A; route II. C; post-war architecture; heritage protection

Pražské metro, stavba československo-sovětské spolupráce, jak bylo ve své době ideologicky nazýváno, dosáhlo v roce 1980 délky 20 kilometrů. Nová trasa I. A započatá v Dejvicích prořezala historické centrum a dočasně skončila na vinohradském náměstí Míru. O dva roky později dosáhla na pomezí Vinohrad a Strašnic do stanice Želivského. Nejstarší trasa I. C, o které pojednává předchozí díl,¹ se dočkala roku 1980 prodloužení z Kačerova na Háje, do největšího pražského sídliště – Jižního Města. Architektura nových tras A a II. C se výrazně odlišuje od úseku I. C. Použití kamenných obkladů z nejrůznějších koutů východního bloku nahradily z velké části keramické obklady na trase II. C a také charakteristické plechové výlisky na trase A. Příspěvek si klade za cíl popsat a zhodnotit tyto úseky metra jako součást československého architektonického dědictví 70. let 20. století. Kromě architektury, interiéru či uměleckých děl² jsou sledovanými aspekty dobové ohlasy, začlenění stanic do historického kontextu i úpra-

vy, jakými prostory metra prošly po roce 1989. Na základě vyhodnocení těchto parametrů závěrečná kapitola předkládá námi navrhovaný výběr stanic pro eventuální památkovou ochranu.

Trasa I. A

Definitivní polohu trasy a umístění všech sedmi stanic prvního úseku trasy A stanovilo rozhodnutí rady Národního výboru hlavního města Prahy (NVP) č. 249 z 27. 10. 1970.³ Stavba započala roku 1971 přípravními pracemi, zejména na přeložkách technické infrastruktury. Stavbu vlastní trasy A datujeme k roku 1973. K uvedení prvního úseku trasy A do provozu došlo 12. srpna 1978, tedy čtyři roky po trase I. C. Spojil Dejvice a Vinohrady v délce 4,7 km přes frekventované polohy historického jádra města – Hradčany, Malou Stranu, Staré i Nové Město (obr. 1, 2). Zároveň byla zprovozněna první přestupní stanice Muzeum, tvořící první bod trojúhelníku přestupních stanic v centru Prahy. Klíčovým úkolem trasy A bylo od-

lehčit kolabující povrchové dopravě v centru Prahy. V souvislosti s budováním stanic metra se postupně přistupovalo k rušení tramvajových úseků, omezování automobilové dopravy a budování pěších zón.

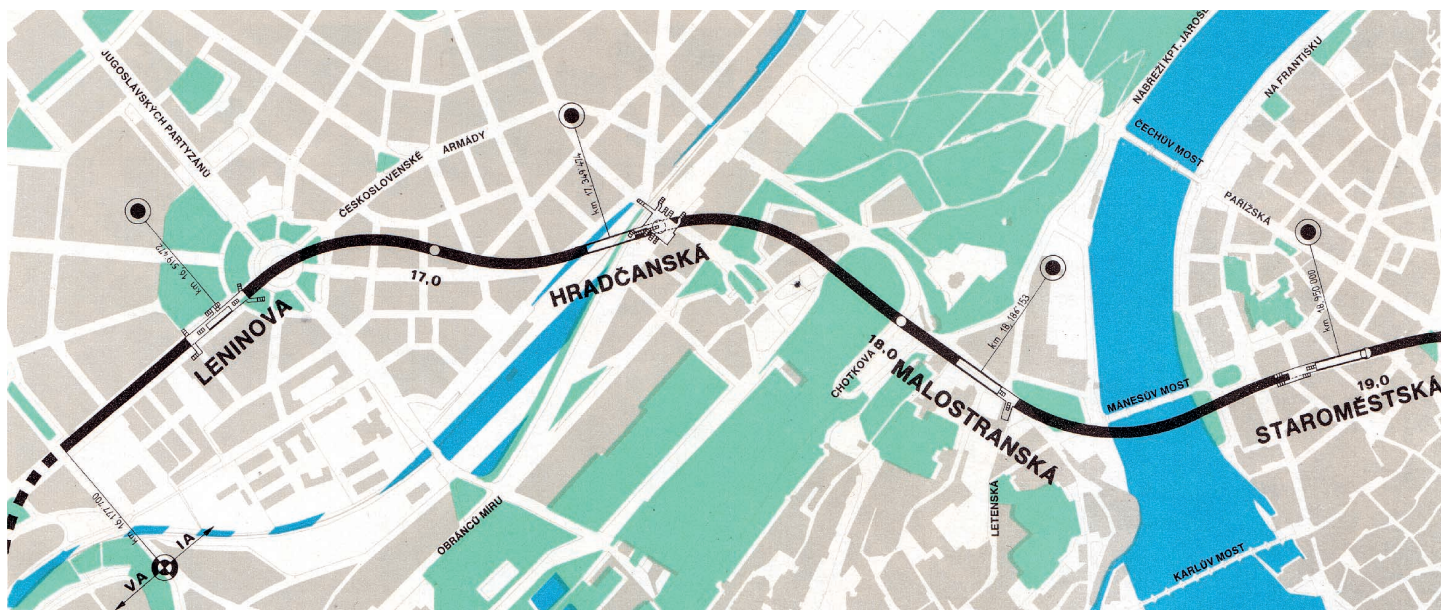
Základní rozdíl mezi trasou A a C spočívá v technologii stavby. Zatímco všechny stanice prvního i druhého úseku trasy C byly prováděny ve stavební jámě na povrchu, nástupiště

■ Poznámky

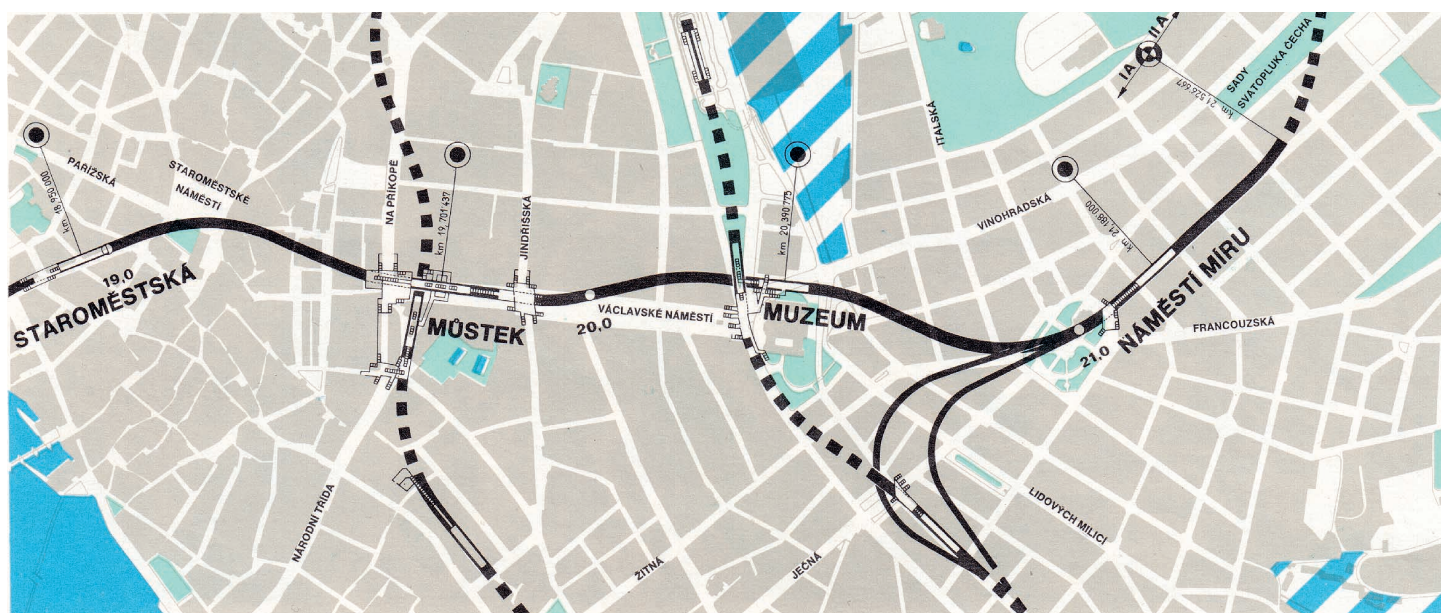
1 Matyáš Kracík, Pražské metro: Architektura a památkový potenciál nejstaršího úseku – trasy I. C, *Zprávy památkové péče* LXXXI, 2021, č. 1, s. 25–36.

2 Výtvarná díla jsou jen zmíněna, neboť se jim podrobně věnují jiné publikace, jako např.: Josef Šrejma, *Metroart, výtvarná monografie metra, 1975–1994*, Praha 2019. – Veronika Rollová, „Nemůžeme tam dát nějakého kopáče!“ Program výzdoby pražského metra v sedmdesátých letech 20. století, *Umění* LXVI, 2018, s. 489–503.

3 *Metro Praha: trasa A*, Metroprojekt (interní tisk), Praha 1972, s. 13, trasa A (AH3–29), archiv DPP.



1



2

Obr. 1. Situace trasy I. A – 1. část. Převzato z: *Deset let Metroprojektu, Praha 1981, s. 23.*

Obr. 2. Situace trasy I. A – 2. část. Převzato z: *Deset let Metroprojektu, Praha 1981, s. 24.*

stanic trasy A jsou hlubinná, realizovaná důlním způsobem (kromě Dejvické). Vznikla tak typická trojlodní pilířová nástupiště. Další odlišnost linky A představuje fakt, že prochází historickým jádrem Prahy při respektování režimu ochrany památkové rezervace, vyhlášené roku 1971. Právě systém hlubinných stanic umožnil zachovat historické centrum bez drastických zásahů. Úsek trasy I. A se vyznačuje velkými výškovými rozdíly terénu, což znamenalo technickou náročnost při výstavbě včetně nutnosti proražení prvních tunelů pod Vltavou,

mezi Klárovem a Starým Městem.⁴ Stavba procházela historicky mimořádně cennými lokalitami Prahy, což si vyžádalo předstihové či bohužel spíše operativní archeologické výzkumy v místech zasažených stavbou. Z významných objevů zmíníme potvrzení existence ostrova na Klárově, nové poznatky o podobě brodu přes Vltavu a jeho okolí u stanice Staroměstské, a konečně objev nejznámější – středověký můstek pod ulicí Na Můstku. Smutným znakem doby je, že vlivem přísného harmonogramu stavby nedostali archeologové čas na systematický výzkum lokality Můstku a nezbylo jim než dohlížet na strojní těžení zeminy. „Při doзору nelze přirozeně postihnout, zda mohutné lžíce rýpadel obsahují nějaké památky.“⁵ I za těchto podmínek se jim objevený můstek podařilo zachránit a následně ho prezentovat ve

vestibulu stanice.⁶ Ražba tunelů sice probíhala v dostatečné hloubce, ale vlivem složitých geologických poměrů nebylo možné přesně předpovědět, zda neohroží stavby na povrchu. Některé cenné objekty byly proto z iniciativy někdejšího Pražského střediska státní památkové péče a ochrany přírody (PSSPPOP) opat-

■ Poznámky

⁴ V blízkosti Mánesova mostu, 14,5 m pod dnem řeky. In: Karel Matzner, *Stavíme pro hlavní město Prahu*, Praha 1981, s. 120–129.

⁵ Josef Škorpil, *Pražské metro '78, Stavba československo-sovětské spolupráce*, Praha 1978, s. 31.

⁶ Vladimír Piša, *Výstavba metra a ochrana památek – dosavadní výsledky a zkušenosti*, *Stoletá Praha*, 1980, č. 10, s. 56–81.



3



4

Obr. 3. Obklad z eloxovaného hliníku. Foto: Roman Poláček, 2019.

Obr. 4. Eskalátorové tunely jednotného řešení na celé trase I. A. Převzato z: Josef Škorpil, Pražské metro '78, Stavba československo-sovětské spolupráce, Praha 1978, obrazová část, nestr.

řeny opěrami a výdřevou pro zajištění jejich stability. Dlužno zmínit, že žádná z významných památek stojících v blízkosti ražby nebyla zásadně poškozena. V souvislosti s výstavbou metra došlo také k demolici; nejvíce byla zasažena oblast Brusky, kde byla zbourána řada obytných domů a kde bylo započato s ražbou prvního tunelu trasy.

Metroprojekt jako generální projektant celé stavby vypracoval v letech 1974–1975 pod vedením hlavního architekta metra Jaroslava Otruby⁷ směrnice *Architektonické řešení stanic metra na trase A*.⁸ Obsahovaly zásady pojetí jednotlivých prostor, dlažeb, obkladů, akustiky, osvětlení, informačního systému i koncepci výtvarného řešení. Návrhy jednotlivých stanic měly na starosti různé kolektivy architektů z několika projektových ústavů. Projekty posuzovala architektonická rada Metroprojektu ve složení: Karel Gronwaldt, Jaroslav Otruba, Jiří Rathouský, Miroslav Řepa a Luděk Todl. Návrhy schvalovala také komise při Útvaru hl. architekta (ÚHA) pod vedením vládního zmocněnce pro metro Otakara Farneckého a hlavního architekta Prahy Blahomíra Borovičky.⁹ „*Základní motivací práce celého kolektivu projektantů pražského metra byla a zůstává snaha vtisknout našemu metru charakter skutečně pražský; harmonicky skloubit dopravní, provozní a technické požadavky a danosti s dlouhodobě příznivým, esteticky působivým architektonickým řešením. Všeestranně progresivním řešením poskytnout naší společnosti funkčně dokonalé a kladně působící dílo.*“¹⁰ Podobně

jako u trasy I. C zůstala i u dalších linek snaha o kultivovaný estetický výraz, cílem nebylo vytvořit palácové prostory známé z moskevského metra 30.–50. let 20. století.

Architekti přistupovali k metru také jako k městotvornému prvku. Koncepce vestibulů a podchodů doprovázela snaha o rozšíření a obohacení městského prostředí. „*Základním tvůrčím principem řešení stanic je citlivé zařizování staveb metra do prostředí, které spoluvytváří a ovlivňuje. Nejvýrazněji se tyto snahy projevují především v úrovni ulic, u vstupu do nové – podzemní úrovně velkoměsta.*“¹¹ Metro se do historického města začlenilo buď výstupy do volných prostor náměstí, parků či chodníků, nebo využilo partery stávajících domů. V historicky cenných lokalitách byly zvoleny schodišťové výstupy bez zastřešení, jinde schodiště a eskalátory kryly prosklené pavilony použité již na trase I. C. Stanice v centru města v sobě integrují historické artefakty, což mělo reprezentovat kladný vztah socialistického zřízení k památkám.¹²

Trasa I. A má standardizované architektonické řešení, kromě odlišné stanice Dejvické. Trojlodní pilířové uspořádání nástupiště propojuje eskalátorový tunel s vestibulem rozděleným na část podchodu a odbavovací haly. Pilíře jsou buď rovné, nebo segmentové navazující na tvar tunelu v řezu. Od počátku se počítalo s provozními rezervami a možností vybudovat eskalátorové výstupy na obou stranách nástupiště u všech stanic kromě Malostranské.¹³ K tomuto kroku se však u žádné stanice doposud nepřistoupilo, oboustranné výstupy zůstaly jen u Dejvické a Můstku. Podobně jako u trasy C bylo snahou tvůrců promítnout charakter dané lokality do atmosféry stanice. To se týkalo zejména vestibulů a případně nadzemních částí, neboť spodní část s nástupištěm byla, kromě specifické barvy stanice a kamenných obkladů, standardizovaná. Nejcharakterističtější

prvek trasy představuje hliníkový eloxovaný obklad. Toto působivé op-artové řešení je dílem hlavního architekta metra Jaroslava Otruby. Vyrobita ho továrna na letadla v pražských Letňanech, v té době zvaná Rudý Letov. Obklad nástupištních tunelů je dvouplášťový. Železobetonové prefabrikované nebo litinové ostění tunelu (tubinky) kryje nejprve odvodňovací plášť (tzv. zont) tvořený polyesterovým skelným laminátem. Pohledovou část tvoří lisované hliníkové desky čtyř typů: čtvercové puklice 48 × 48 cm s konkávní, respektive konvexní kruhovou částí a obdélníky 48 × 24 cm akusticky perforované či plné. Akustické panely tvoří 30–50 % plochy. Jednotlivý výraz trasy A vytvářejí hliníkové desky eloxované do základní barvy, světlého bronzu – champagne. K odlišení jednotlivých stanic slouží střední pruh obkladů kolejiště po celé délce v několika odstínech charakteristické barvy každé stanice (obr. 3).¹⁴ Barvy mají mít souvztažnost s danou lokalitou města. Tento obklad se uplatňuje také na klenbách středních traktů, s výjimkou stanice Malostranské. Podlahy pokrývá dlažba z broušených žulových desek, které většinou vytvářejí pásy různé šířky střídající světlé a tmavé odstíny. Na nástupištních jsou pásy

■ Poznámky

⁷ Jaroslava Otrubu ve funkci hlavního architekta vystřídal počátkem roku 1977 Evžen Kyllar.

⁸ Náměstí Jiřího z Poděbrad, technická zpráva, projektová dokumentace, archiv DPP.

⁹ Evžen Kyllar, I. úsek trasy A pražského metra, *Architektura ČSR XXXVIII*, 1979, č. 3, s. 107.

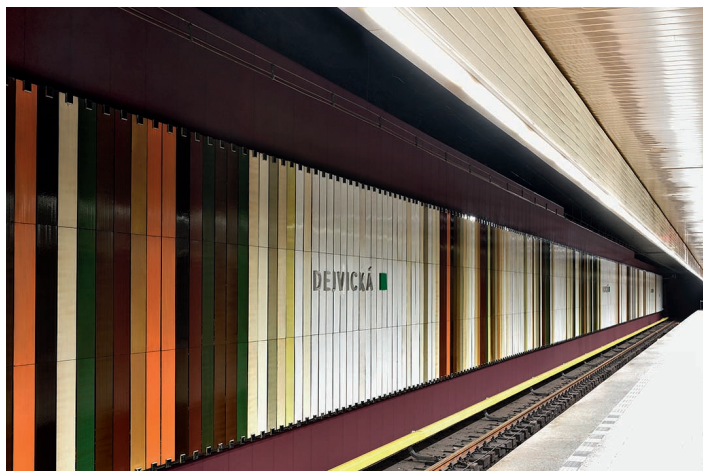
¹⁰ Ibidem.

¹¹ Škorpil (pozn. 5), s. 22.

¹² Rollová (pozn. 2), s. 493.

¹³ Kyllar (pozn. 9), s. 106.

¹⁴ Olga Myslivečková, Bronzová linka, *Československý architekt XXIV*, 1978, č. 9, s. 5.



5



6

Obr. 5. Stanice Dejvická, keramický obklad. Foto: Roman Poláček, 2019.

Obr. 6. Stanice Dejvická, západní vestibul, původní stav, archiv DPP, 1978.

zpravidla orientované kolmo k ose stanice. Pro dlažby byly vybrány zásadně tuzemské horniny jako liberecká, slezská, mrákotínská žula či kozárovický, hudečický granodiorit a další. Kámen se stal také hlavním materiálem na obklady stěn a pilířů provedené suchou montáží na ocelových profilech. Zde se uplatnily barevné žíhané mramory většinou zahraniční, pocházející ze zemí východního bloku, nejčastěji z bývalé Jugoslávie. Podíl zahraničních mramorů byl výrazně vyšší než u trasy I. C. Tradiční české mramory, dříve oblíbené, jako lipovský, zbuzanský či slivenecký, architekti použili výrazně méně. Z domácích kamenů se hojně využívala tzv. zlatá opuka.¹⁵

Architektonicky standardizované jsou kabiny dozorců na nástupištích a stejně jako na trase C dvířka hydrantů, odpadkové koše a lavice, které navrhl Jiří Rathouský, autor orientačního systému metra. Stěny nástupišť lemují nerezová madla/opěradla. Všechny eskalátorové tunely měly původně zcela jednotné řešení: stěny obložené průběžnými hliníkovými profily eloxovanými na barvu trasy A – champagne, klenba z bílých akustických hliníkových lamel FEAL a příčně orientované osvětlení s širokými stínícími deskami (obr. 4). Veškeré prvky z nerezového plechu či tombaku, který se uplatnil pro rámy zasklení, madla a sloupky, vyrobil ZUKOV, na rozdíl od trasy II. C, kde výrobky z ušlechtilých kovů dodalo družstvo NAPA KO.¹⁶ Původní rychlé sovětské eskalátory firmy Kotljakov Leningrad (typ LT)¹⁷ s charakteristickým kovovým zaobleným soklem a povrchem s umělou dýhou byly v celém úseku vyměněny včetně obkladů a osvětlení jejich tunelů.

Důležitou stránku architektury metra představuje také osvětlení. Osvětlovací tělesa byla integrována do obkladů klenb ve formě hladkých zářivkových těles, kde vytvářela většinou souvislé světelné pásy. Některé stanice měly ve středním či bočním traktu nástupiště nad pilíři římsu se světelnou rampou, tedy pruhem světla směřující na klenbu, případně také na podlahu (Hradčanská, Staroměstská, Náměstí Míru). Další svítidla bychom našli v podhledech mezi pilíři a výjimečně se objevila i bodová nasvícení pilířů (Malostranská). Vestibuly osvětlovala tzv. „korýtková“ svítidla v lamelových FEAL podhledech, zpravidla korespondující se spárořezem dlažby. Původní osvětlení nástupišť bylo ve většině stanic nahrazeno úzkými zářivkami visícími v prostoru, které osvětlují zejména plochu nástupiště, ale klenby tunelů zůstávají ve stínu. Nové osvětlení výrazně změnilo vnímání prostoru a opticky ho zmenšilo.

Jednotlivé stanice byly zařazeny do kategorií I.–IV. dle předpokládaného dopravního vytížení a polohy ve městě.¹⁸ Kategorie měly předběžně určit nároky na architektonické řešení vestibulů, prostory nástupišť měly jednotný standard. V úseku I. A byly všechny stanice I. kategorie, kromě Náměstí Míru (II. kat.) a Malostranské (III. kat.).

Významnou složku architektury 60.–80. let 20. století představují výtvarná díla a u metra tomu není jinak. Pro všechny stanice bylo vypracováno libreto výtvarných děl, které určilo jejich ideový obsah se vztahem k názvu stanice a dané lokalitě. Stanice na trase I. A procházejí historickou částí města. „Z této skutečnosti vychází i základní koncept libreta výtvarných děl pro trasu I. A, který zdůrazňuje nepřetržitý růst města od jeho historického počátku a jeho kontinuitu se současným životem.“¹⁹ Část děl měla mít funkci dekorativní, ta mohla být abstraktní, a část s jasným srozumitelným sdělením pro širokou veřejnost.

Setkáme se tedy s širokou paletou napříč spektra stylu i vkusu. Libreto uměleckých děl posuzovala Výtvarná rada Národního výboru hlavního města Prahy (NVP) v čele se zasloužilým umělcem a náměstkem primátora Josefem Kilianem a s účastí zástupců výtvarných a architektonických institucí.²⁰ Díla se osazovala výhradně ve vestibulech či exteriéru, nikoliv v prostorách nástupiště, aby nedošlo k narušení orientace, bezpečnosti a plynulosti provozu.

Dejvická

Stanice původně zvaná Leninova jako jediná stanice úseku není ražená. Do roku 2015 byla stanicí konečnou, přičemž tento stav byl od za-

■ Poznámky

¹⁵ Drahomíra Březinová – Marcela Bukovanská, *Dekorační kameny v metru (trasa A)*, Národní muzeum v Praze, 1980.

¹⁶ Ladislav Lešek, *Pražské Metro '80, Stavba československo-sovětské spolupráce*, Praha 1980, s. 59.

¹⁷ https://cs.wikipedia.org/wiki/Eskalátory_v_pražském_metro, vyhledáno 7. 5. 2021.

¹⁸ Faktory pro posuzování byly jednak vztahy pracoviště – bydliště, tedy obrat cestujících v ranních hodinách, dalším hlediskem ovlivňujícím architekturu bylo napojení k další dopravní síti, oblastem rekreace a sportu, k turistickému a cizineckému ruchu, k centrálnímu obchodnímu a společenskému vybavenosti. Zásadním hlediskem pro architektonické a výtvarné řešení stanic byla poloha a význam stanice ve městě. Stanislav Horák, Jaroslav Otruba, Klasifikace stanic, in: Jaroslav Otruba a kol., *Metro – nový fenomén města (předpoklady a zásady)*, Praha 1970, kapitola C/1 – C/7.

¹⁹ Jaroslav Otruba, Libreto výtvarných děl stanic metra I. provozního úseku trasy A, Archiv hl. m. Prahy, Výtvarná rada NVP, NAD č. 2887, k. 32, inv. č. 449, sign. OK-032.001.

²⁰ Podrobně viz Rollová (pozn. 2). – Šrejma (pozn. 2).



7

částku považován za dočasný.²¹ Situována je na Vítězném náměstí (v době stavby metra Říjnové revoluce), centru urbanistického konceptu Antonína Engela z 20. let minulého století, v místě husté obytné zástavby a významných areálů vysokých škol.²² Díky prostorové velkorysosti Engelova urbanismu si stavba nevyžádala žádné demolice²³ ani nebyla lokalita archeologicky zkoumána, vzhledem k nepravděpodobnosti výskytu památek.²⁴ Jako jediná na trase A má vestibuly na obou stranách nástupiště propojené obchodní pasáží.²⁵ Bezpilířovým prostorem i celkovým konstrukčním řešením se blíží stanicím trasy C.²⁶

Jedinečné je pojetí obkladu za kolejišti glazovanými keramickými panely různých barev teplých tónů zavěšenými na nosné ocelové konstrukci (obr. 5). Volba keramického materiálu byla zdůvodněna několika výhodami oproti obkladu kamenem. Byla to snadná a rychlá montáž, podstatně nižší cena, jednoduchá výměna, široká škála barevnosti a výhodnější akustické vlastnosti.²⁷ Od roku 1973 se konala jednání s Cihelnami Gustava Klimenta v Brně, probíhaly zkoušky materiálu a glazur, byla postavena modelová stěna v měřítku 1 : 1. Cihelny vyvinuly panely speciálně pro stanici metra, ve spolupráci s keramiky Milenou a Karlem Velickými, autory barevného řešení, a technologem. Bylo navrženo 29 typů barev s předpokladem výběru asi poloviny pro finální řešení, které bylo výsledkem dohody mezi Vojenským projektovým ústavem (VPÚ) a cihelnami.²⁸

Podhled ve stanici byl typu FEAL, nad hrací nástupiště zůstala zachována podélná světelná rampa. Výtvarný efekt mají mramorové obklady různých barev, čelní stěna nástupiště je obložena tmavě šedým mramorem Jablanica, ostatní stěny jsou obloženy bílým mramorem Venčac a mramorem Jablanica. Obklady vestibulu a pasáže jsou v kombinaci červených

a světlých mramorů Hungaria a Maljat.²⁹ Střídání různě barevných obkladů a atypický spároveň opticky zkracují plnou stěnu pasáže.

Stanice nebyla chudá na druhy použitého kamene ani na výtvarná díla. Ve východním vestibulu byla skleněná plastická prosvětlená stěna – vitráž od Josefa Kochrdy, Viléma Veseleho a Pavla Wernera,³⁰ západní vestibul uzavírala kovová stěna s verší Vladimíra Majakovského a reliéfním portrétem Lenina od Vendelína Zdrůbeckého a Milana Míška (obr. 6),³¹ dnes skrytá za trafikou. Dalším dílem jsou monumentální kamenné mozaiky od Martina Sladkého při západním a východním vestibulu, obě dnes částečně skryté v nově vestavěných provoznách. V rámci vcelku citlivé modernizace v roce 2018 došlo kromě výměny podhledu a osvětlení k vestavbě výtahu a také k zastavění prostoru pod schodištěm z nástupiště.

Výdech ze stanice patrně od Josefa Kalse se nachází na parkovišti u Evropské třídy a hotelu Diplomat, má formu kamenem obloženého krystalu. Druhý, odstraněný utilitární výdech byl od Miroslavy Schenkové z Metroprojektu.³²

Hradčanská

Stanice je situována v blízkosti dejvického nádraží, s návazností na činžovní a vilovou zástavbu Bubenče, s možností pěšího spojení na Pražský hrad a Letnou. Měla se stát základem výstavby centra severozápadní oblasti Prahy, na místě dejvického nádraží měly vyrůst správní, administrativní a obytné objekty, autobusové nádraží a záchytné parkoviště.³³ Záměr se neuskutečnil, novodobou výstavbu reprezentuje administrativní objekt s obchody³⁴ doplňující jižní frontu třídy Milady Horákové a přemostující ulici K Brusce, do něhož ústí jeden z výstupů ze stanice. Stavbu provázely četné demolice, kromě domů v místě zmíněné administrativní budovy zmizela celá fronta domů tvořící jižní stranu bloku dnešních ulic Milady Horákové

Obr. 7. Stanice Hradčanská, vestibul, původní stav. Foto: Josef Husák, asi 1985, archiv Metrostavu.

(dříve Belcrediho, Obránců míru), Muchova, Pelléova, Pod Kaštany, který byl rozdělený tratí. Zrušeny byly sklady uhlí v blízkosti nádraží a další objekty.³⁵

Autory architektonického řešení stanice jsou Josef Kales, Jaroslav Mayer a Josef Karlík z Vojenského projektového ústavu Praha. Stavbu realizoval národní podnik Výstavba kamenouhelných dolů Kladno. Ražená trojlodní pilířová stanice má jeden vestibul, starší podchod pod tramvajovou a železniční trať byl v ro-

■ Poznámky

21 Metro mělo vést do Liboce, nikoliv do Motola. In: Škorpil (pozn. 5), s. 43.

22 V návaznosti na stanici bylo uvažováno zřízení záchytného parkoviště pod náměstím. In: Metro Praha, trasa A, I. provozní úsek, stanice Leninova – Náměstí Míru, Výtah ze SPŘ, Metroprojekt, Praha 1972, s. 27.

23 Za stavbou ohrožené byly považovány domy čp. 774 a 997, Vítězný nám. 14–13. In: Stanice Leninova. Inventarizace povrchové zástavby 3/1972. AA1 2. Archiv DPP.

24 Škorpil (pozn. 5), s. 25.

25 Náplň obchodních jednotek byla určena v souvislosti s blízkými vysokými školami – knihupectví, papírnictví. In: Metro Praha, trasa A, I. provozní úsek, stanice Leninova – Náměstí Míru, Výtah ze SPŘ, Metroprojekt, Praha 1972, s. 27.

26 Kyllar (pozn. 9), s. 106.

27 Stanice Leninova, Technická zpráva XII/1975, Archiv DPP.

28 Panelů bylo celkem cca 1 000 ks, průměrná cena 450 Kč/ks. Viz Stanice Leninova, Technická zpráva XII/1975, archiv DPP.

29 Březinová – Bukovanská (pozn. 15), s. 4. – Stanice Leninova. Technická zpráva XII/1975 ke kamenným obkladům, archiv DPP.

30 Ondřej Sekora, Druhá trasa pražského metra, *Umění a řemesla* XXIII, 1979, č. 1, s. 25.

31 Škorpil (pozn. 5), s. 59. – Kyllar (pozn. 9), s. 108.

32 Jan Charvát, *Nádech výdech*, Praha 2018, s. 52, 54.

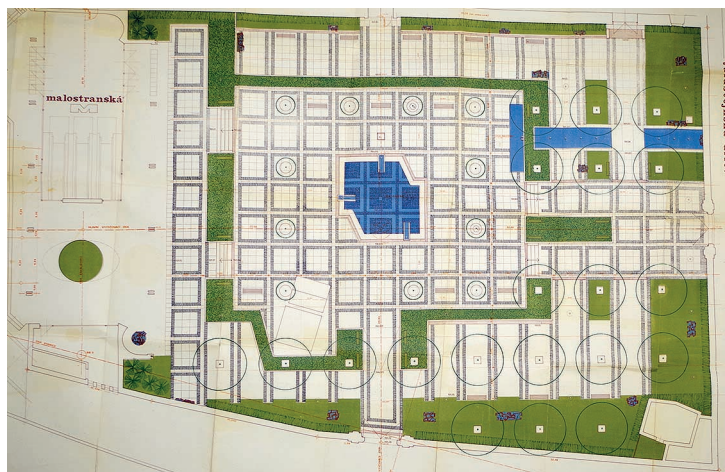
33 Škorpil (pozn. 5), s. 19, 21. – Kyllar (pozn. 9), s. 110.

34 Objekt stavěn nejprve jako sídlo Metroprojektu, po úpravě projektu Vladimírem Pýchou, Milanem Černíkem a Vitem Kándlem měl sloužit Federálnímu ministerstvu elektrotechnického průmyslu, dnes Hradčanská Office Center. Viz Projektová dokumentace 9/1985, Ing. arch. Kándl, Ing. arch. Černík. Archiv DPP. – Petr Vorlík (ed.), *(a)typ architektura 80. let*, Praha 2019, s. 95, 100–101.

35 Demolovány byly provizorní objekty v kolonii z roku 1920, čp. 370–373, 387–389, dále obytné domy čp. 139, 189, 190 v místě vestibulu, sklad sběrných surovin a objekty u nádraží. In: Metro Praha, trasa A, I. provozní úsek, stanice Leninova – Náměstí Míru, Výtah ze SPŘ, Metroprojekt, Praha 1972, s. 48, archiv DPP.



8



9

ce 2012 nahrazen současným širším, došlo zároveň k úpravě komunikací a tramvajových zastávek.³⁶ Druhý vestibul měl vést do Dejvické ulice v místě křížení s ulicemi Václavkovou a Eliášovou.³⁷

Obklad nástupiště z hliníkových výlisků je v základní barvě a ve zlatooranžové. Na pilířích je obklad mramorem Jablanica a Sivec, na čelních stěnách tmavý lipovský mramor a Venčac plavý.³⁸ Vestibul má kruhový půdorys umožňující propojení s výstupy vedoucími do všech stran (obr. 7). Stanice prošla v letech 1995–1996 celkovou rekonstrukcí. Nedochovala se v obkladu zabudovaná zářivková svítidla, stejná jako u všech hlubinných stanic trasy, ani nepřímé nasvětlení klenby středního tunelu světelnou rampou za římsou.

Výtvarná díla vestibulu, kamenné reliéfní stěny v podobě iniciály z Vyšehradského kodexu, českého lva (zakryté) a koruny vytvořené v obkladu z mramoru Sivce, poukazují na blízkost Pražského hradu. Dosud viditelné reliéfy doplněné státním znakem a citátem z ústavy mají dobově poplatný charakter. Autory jsou Slavoj Nejdla a Jiří Prádler.³⁹

Výdech ze stanice se nachází mezi nádražím a vstupem do metra.⁴⁰ Je jednoduchého tvaru

válce s přetaženými pilastry a s prstencem mříží v horní části.

Malostranská

Stanice je situovaná v jedné z nejpůsobivějších lokalit historické Prahy, pod Pražským hradem, v blízkosti Valdštejnského paláce. Je výchozí stanicí pro návštěvníky Pražského hradu a Malé Strany. Návrh stanice zvané Klárov⁴¹ byl již od studie z roku 1972⁴² pojat jako „architektonicko-urbanistický a krajinářský celek s širšími historickými a prostorovými vztahy k okolí,“ nikoliv pouze jako utilitární dopravní zařízení.⁴³ Součástí bylo řešení prostranství před Valdštejnskou jízdárnou s ohradní zdí a dvěma branami, do kterého byla roku 1947 vestavěna provizorní výstavní síň k XI. všesokolskému sletu podle návrhu Josefa Šlégla, později adaptovaná pro ateliéry Československého krátkého filmu a služební garáže.⁴⁴ Na místě části vestavby vznikl vstupní objekt do stanice. Pracím předcházela archeologický průzkum, který odhalil osídlení z 9.–15. století na někdejších ostrovech na předpolí Mánesova mostu.⁴⁵

Autory architektonického řešení jsou Zdeněk Drobný z Hydroprojektu a Otakar Kuča,

Obr. 8. Stanice Malostranská, zahrada a vstupní pavilon. Foto: Matyáš Kracík, 2021.

Obr. 9. Stanice Malostranská, půdorys zahrady, Otakar Kuča, projektová dokumentace, 1976, archiv DPP.

přední architekt zaměřený na historické i soudobé zahrady, parky a veřejná prostranství, působící v SÚRPMO.⁴⁶ Stavbu realizoval stejně jako Hradčanskou národní podnik Výstavba kamenouhelných dolů Kladno. Obklad stěn tunelu ražené stanice hliníkovými výlisky typický pro trasu I. A je v základní barvě a v zelené. Pilíře obložené srbským mramorem Venčac mají sokl a negativní římsu z leštěného nerezového plechu. Původní osvětlení zapuštěné v podhledu ani bodová svítidla nad sloupy se nedochovaly.

Je zde jeden podzemní vestibul přístupný eskalátory, z něj je pak dalšími eskalátory přístupný nadzemní pavilon při parkové úpravě zahrady před jízdárnou. Druhou etapu výstavby mělo představovat zřízení podchodu pod komunikací a výstupů do Klárov, které bylo, podobně jako v ostatních stanicích, odloženo na neurčito.⁴⁷ Dominantu vestibulu tvoří kopie sochy Matyáše Bernarda Brauna Naděje, tyčící se nad eskalátory pod kruhovou nikou ve stropě.⁴⁸ Mramorový obklad stěn (Venčac), plastic-

■ Poznámky

36 Podchod, na který navázala stanice metra, pochází z první poloviny 20. století. Viz <https://www.izdoprava.cz/v-praze-6-byl-otevren-podchod-hradcanska/>, vyhledáno 29. 3. 2021.

37 Metro Praha, trasa A, I. provozní úsek, stanice Lenínova – Náměstí Míru, Výtah ze SPŘ, Metroprojekt, Praha 1972, V31, archiv DPP.

38 Březinová – Bukovanská (pozn. 15), s. 4–5.

39 Škorpil (pozn. 5), s. 62. – *Spolupráce výtvarníka s architektem. Přehled prací za rok 1978*, Praha 1978, s. 22.

40 Charvát (pozn. 32), s. 60–61.

41 Metro Praha, trasa A, I. provozní úsek, stanice Lenínova – Náměstí Míru, Výtah ze SPŘ, Metroprojekt, Praha 1972, s. 13, archiv DPP.

42 Studie Otakara Kuči v kooperaci se zodpovědným projektantem stanice Zdeňkem Drobným. Otakar Kuča, Zahradní nádvoří Valdštejnské jízdárny, *Staletá Praha X*, 1980, s. 225.

43 Ibidem, s. 218.

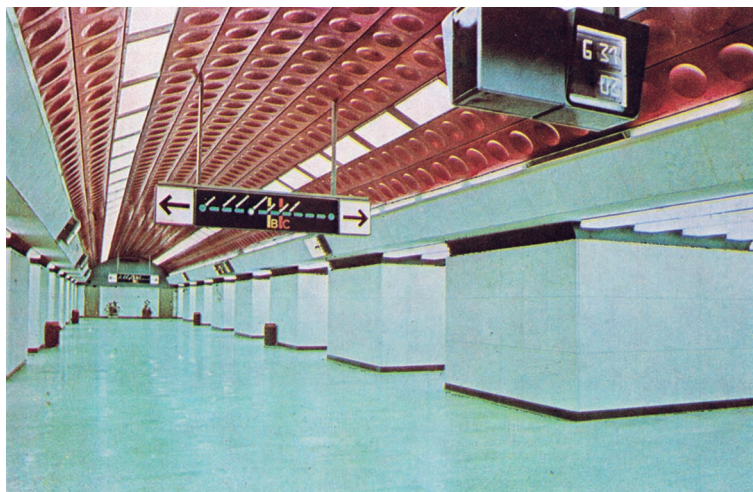
44 Projektová dokumentace VI/1976, Archiv DPP, AC3 1. Kuča (pozn. 41), s. 222. – Bohumil Hypšman, Výstavní pavilon města Prahy na Klárově, *Architektura ČSR I*, 1945, č. 2, s. 78.

45 Škorpil (pozn. 5), s. 28.

46 Státní ústav pro rekonstrukce památkových měst a objektů.

47 Technická zpráva IX/1975, AC4 5. Archiv DPP.

48 Sekora (pozn. 30), s. 24.



10

Obr. 10. Stanice Staroměstská, střední loď nástupiště, původní stav. Převzato z: Novák – Pošusta, *Pražské metro*, 1985, nestr.

ky pojatý s výraznými svislými spárami, oživují niky s kopiemi rokokových váz odkazujícími na výzdobu malostranských palácových zahrad. Nad plastikou a nikami s vázami jsou světelné rampy. „Architektonická koncepce celé poduliční úrovně vychází ze soudobého pojetí moderního účelového interiéru doplněného fragmenty z období historicky typického pro dané prostředí Malé Strany.“⁴⁹ Pestrá je škála typů kamene použitých na dlažby a obklady. Pilíře nástupiště jsou obloženy mramorem Venčac plavý, čelní stěny mramorem Venčac bílý.⁵⁰ Výrazná pozornost byla věnována moderně nadčasově pojetému nadzemnímu pavilonu, působícímu lehce díky proskleným stěnám zapuštěným za tmavými pilíři nesoucími plochu střechu (obr. 8), a úpravě zahrady palácového pojetí. Odpovědným projektantem objektu nádvoří byl Otakar Kuča.⁵¹ Součástí se stala obnova ohradní zdi se dvěma branami s osazením kopií kamenných prvků a obnova fasády Valdštejnské jízdárny včetně prolomení vstupu v krajní pozici, historický vstup byl koncipován jako okno s výtvarně pojatou mříží.⁵² Členění prostranství je založeno na čtvercovém modulu 3 × 3 m vázaném na rozpon 6 m vstupního objektu stanice, hlavní osa totožná s historickou osou prochází bývalým vstupem do jízdárny a středem východní brány, příčná osa prochází středem východní brány (obr. 9). Povrch je kombinací žulových desek a žulové mozaikové dlažby. Kromě kašny s dvanácti výtvarně řešenými chrliči a viditelnými částmi rozvodů, navržené Zdeňkem Drobným, Otakarem Kučou a výtvarníkem Ladislavem Jiránkem,⁵³ prostor dotvářejí kamenné opěrné zídky oddělující dvě výškové úrovně, vodní plochy před novým vstu-

pem do jízdárny s žulovými můstky, kopie barokních plastik od Antonína Brauna na moderních soklech, lavičky s dřevěnými sedáky a v neposlední řadě zeleň a komorní zahradní svítidla.⁵⁴ Vše spojuje použití ušlechtilých materiálů, a to i v případě bronzových odvodňovacích mřížek.⁵⁵ Mezi novodobé uměleckořemeslné prvky vstupního pavilonu a zahrady jmenovitě patří např. mříže od Jana Smrže v nadzemním pavilonu, Zbyňka Runczika v zahradě, Jaromíra Bruthanse u někdejšího vstupu do Valdštejnské jízdárny, pítka od Miroslava Vystrčila a nárožní kámen u vstupního objektu metra od Luboše Růžičky.

V letech 1999–2000 prošla stanice celkovou rekonstrukcí, znovu pak v roce 2003 z důvodu zasažení povodněmi.⁵⁶ Někdejší volný průchozí prostor nadzemního pavilonu oddělený pouze mříží zaplnila vestavba kavárny, celkově lze nicméně stanici považovat za dochovanou ve stavu velmi blízkém původnímu.

Architektonicky pojatý výdech navržený Zdeňkem Drobným, nízký betonový kruh členěný výstupky, leží v parku před Mánesovým mostem.⁵⁷

Staroměstská

Stanice se nachází v hustě zastavěném území na rozhraní Starého Města a Josefova, je výchozím bodem pro návštěvníky Staroměstského náměstí a Židovského města. Byl pro ni navržen název Kaprova.⁵⁸ Poasanační zástavba se setkává s ponechanými staršími památkami, samotné secesní domy ale skrývají ve svém podzemí cenné středověké relikty. Při ražení tunelů bylo nutné provádět opatření proti poškození objektů. Stavbu provázal archeologický průzkum, přičemž existence zasypaných středověkých domů byla známa. Předmětem hledání, bohužel neúspěšného, se stala bazilika sv. Valentina.⁵⁹

Autorem architektonického řešení je Lubomír Hanel z Hydroprojektu. Stavbu realizoval Metrostav. Stanice je ražená pilířová, má jeden podzemní vestibul, z něj tři výstupy pevnými schodišti, přičemž dva se nacházejí v adaptovaných přízemích domů čp. 52 (Kaprova 6) a 56 (Valentýnská 11).⁶⁰ Druhý vestibul měl být u kostela sv. Mikuláše, jeho součástí se měl stát interiér románského domu (čp. 16).⁶¹ Realizace byla odložena z důvodu náročnosti řešení.⁶² Vestibul stanice se nachází pod křižovatkou ulic Kaprovy a Valentýnské, tedy pod vozovkou. V dotčených částech dvou stávajících domů byly vybourány klenby nad suterénem a části zdiva, nové stropy a stěny jsou monolitické železobetonové.⁶³

Hliníkové výlisky tubusů nástupiště jsou v základní barvě a v červené (obr. 10). Dlažba nástupiště je tvořena libereckou žulou, na pilířích je obklad sliveneckým mramorem, na svislých stěnách vračanský mramor, sokly jsou ze šluknovského diabasu. Osvětlení je nepůvodní. Vestibul přístupný eskalátory má dlažbu rovněž z liberecké žuly, obklad kombinuje sli-

■ Poznámky

⁴⁹ Technická zpráva IX/1975, AC4 5. Archiv DPP.

⁵⁰ Březinová – Bukovanská (pozn. 15), s. 5–6.

⁵¹ Projektová dokumentace VI/1976, Archiv DPP, AC3 1.

⁵² Projektová dokumentace X/1977, Zabezpečení historických památek, Stanice Malostranská, archiv DPP.

⁵³ Kyllar (pozn. 9), s. 112.

⁵⁴ Více viz Kuča (pozn. 42), s. 222–224.

⁵⁵ Na počátku byla architektonická studie zhotovená přes Architektonickou službu ČFVU, vyjadřovali se k ní: Architektonická rada Metroprojektu, Komise památkové péče, Komise pro zeleň Útvaru hlavního architekta města Prahy, Výtvarná komise AS ČFVU, ředitelství Národní galerie, Státní ústav památkové péče a ochrany přírody a Ministerstvo kultury ČSR. Viz Projektová dokumentace VI/1976, Archiv DPP, AC3 1.

⁵⁶ Pavel Fojtík – Robert Mara, *Encyklopedie pražské MHD I, Historie a současnost*, Praha 2014, s. M.2.7–M.4.23.

⁵⁷ Charvát (pozn. 32), s. 62–63.

⁵⁸ Metro Praha, trasa A, I. provozní úsek, stanice Lenínova – Náměstí Míru, Výtah ze SPŘ, Metroprojekt, Praha 1972, s. 13, archiv DPP.

⁵⁹ Škorpil (pozn. 5), s. 28–31.

⁶⁰ Ibidem, s. 64–66.

⁶¹ Ibidem, s. 28–31. Románský dvorec ve vestibulu měl sloužit jako vzorkovna prodejny Borského skla. Vestibul u Staroměstského náměstí byl vypuštěn ze stavby už v průběhu posuzovacího a schvalovacího řízení k SPŘ. Viz Metro Praha, trasa A, I. provozní úsek, stanice Lenínova – Náměstí Míru, Výtah ze SPŘ, Metroprojekt, Praha 1972, s. 29, 64, archiv DPP.

⁶² Myslivečková (pozn. 14), s. 5.

⁶³ Adaptace čp. 52, Technická zpráva 5/1974, Archiv DPP.



11



12

Obr. 11. Stanice Staroměstská, vestibul, původní stav. Převzato z: Jiří Karbaš, *České výtvarné umění v architektuře 1945–1985*, Praha 1985, s. 64.

Obr. 12. Prodejna klenotů (Stanislav Nábělek) v podchodu Na Můstku. Foto: Josef Husák, asi 1985, archiv Metrostavu.

venecký a vračanský mramor.⁶⁴ Spárořez světlého obkladu různých výšek evokuje kamenné opukové stěny románských a gotických staveb, což je v souladu se snahou řešit prostor vestibulu tak, „... aby bylo soudobými prostředky a materiály zdůrazněno specifické prostředí Starého Města pražského“.⁶⁵ Interiér měly doplňovat zapuštěné zasklené vitríny v podélné stěně,⁶⁶ v nichž měly být prezentovány nálezy archeologického ústavu.⁶⁷ Podhled vestibulu, při rekonstrukci nahrazený novým, byl omítaný s bodovými svítlidly, ve výstupech podhled FEAL se zapuštěnými zářivkovými svítlidly.⁶⁸ V letech 1997–1998 prošla stanice celkovou rekonstrukcí, znovu pak po povodních v roce 2003.⁶⁹

Jediným, zato výrazným uměleckým dílem byla kamenná mozaika Martina Sladkého připomínající události února 1948 (obr. 11), která

dominovala čelní stěně vestibulu a doplňovala jeho celkově světlé a teplé barevné odstíny. Dnes ji zakrývá prodejna.

Výdech ze stanice, utilitární nízký polygon, se nachází na nábreží, za taneční konzervatoř, v místě, kde v době ražení tunelů stála těžní věž.⁷⁰

Můstek

Ve spodní části Václavského náměstí v jedné z nejexponovanějších lokalit Prahy leží stanice Můstek. Autory architektonického řešení se stali Jarmil Srpa, Robin Hanuš (nástupiště) a Zdeněk Volman (podchod, vestibul) z Vojenského projektového ústavu (VPÚ). V souvislosti s výstavbou rozlehlého podchodu došlo k demolici dvojice domů v ulici Na Můstku (čp. 387 a 388), na jejichž místě v letech 1976–1983 vznikla administrativní budova ČKD podle návrhu Aleny a Jana Šrámkových. Budova považovaná za první postmoderní stavbu u nás měla v přízemí původně velkorysou halu se schodištěm do vestibulu metra, v patře grill bar a na střeše restauraci. Celkovou rekonstrukci ulice Na Můstku jako obchodní pěší zónu projektoval tým Pavla Kupky ze SÚRPMO (1968–1983).⁷¹ Demolice postihla také někdejší dům Maďar-

ské kultury (čp. 772) ležící mezi Václavským a Jungmannovým náměstím. Vzhledem k předpokládanému vytížení má Můstek jako jediná z hlubinných stanic trasy A eskalátorové výstupy z obou stran nástupiště. Jeden ústí do rozsáhlého podchodu Na Můstku, druhý navázal na stávající halový podchod ve středu Václavského náměstí vybudovaný v letech 1966–1968 podle návrhu Josefa Kalese, Jiřího Konráda, Alberta Pišla a Jaroslava Strašila z Vojenského projektového ústavu (VPÚ).⁷² Tento velkoryse koncipovaný prostor založený na kosoúhlém principu sloupů a prosklených buněk drobných prodejen skrývá umělecká díla: hliníkové panely Josefa Buňky, stucco lustro Ladislava Dydky a Františka Bílky či keramickou stěnu Karla Velického a zejména keramickou mozaiku Zdeňka Sýkory spadající do oblasti permutačního a kombinatorického umění⁷³ (v loubí domu v Jindřišské ul., dnes kavárna). Podobně jako stávající podchod měl i nový vestibul Na Můstku charakter sloupového halového prostoru. Stěny vestibulu měly typicky pro pozdní modernismus zaoblené rohy, sloupy kryje nerezový plech stejně jako rámy prosklených stěn a dveří. Po obvodu našly umístění autorsky řešené obchody – klenoty (Stanislav Nábělek), květiny (Michal Sborwitz) a výtvarná řemesla, v trojbokém proskleném kiosku se zakulacenými rohy poštovní novinová služba (obr. 12, 13).⁷⁴ Designový akcent prostoru dodávaly válcovité telefonní boxy, uvnitř červené, vně modré. Na stěnách vestibulu nalezneme mramory Kanfanar (Chorvatsko) a Jablanica (Srbsko). Ve FEAL podhledech byla osazena

■ Poznámky

⁶⁴ Březinová – Bukovanská (pozn. 15), s. 6.

⁶⁵ Základní stavební výkresy, Technická zpráva 2/1976, Archiv DPP.

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Myslivečková (pozn. 14), s. 5. Též uvádí Zápis z 9. zasedání výtvarné rady NVP – Metro, trasa 1 A – výtvarné libretto (přílohy), 27. 4. 1976, Archiv hl. m. Prahy, Výtvarná rada NVP, NAD č. 2887, k. 2, 99, inv. č. 62.

⁶⁸ Základní stavební výkresy, Technická zpráva 2/1976, Archiv DPP.

⁶⁹ Fojtík – Mara (pozn. 56), s. M.2.7 – M.4.24.

⁷⁰ Charvát (pozn. 32), s. 72.

⁷¹ Jiří T. Kotalík et al., *Kupka Nepraš: setkání v architektuře*, Praha 2004, s. 8–13.

⁷² Radim Dejmál, Podchod na Václavském náměstí v Praze, *Architektura ČSR XXVIII*, 1969, č. 3, s. 162–165.

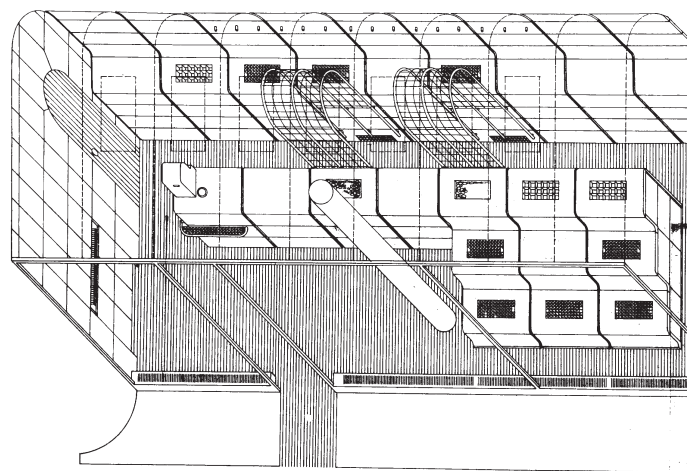
⁷³ Vladimír Burda, Pražský podchod (rozhovor se Zdeňkem Sýkorou), *Výtvarná práce XVI*, 1968, č. 22–23, s. 1, 12.

⁷⁴ Projektová dokumentace, stanice Můstek, archiv DPP.

⁷⁵ Podobně použil Karel Prager na Nové scéně Národního divadla.



13



14

Obr. 13. Prodejna poštovní novinové služby a květinářství (Michal Sborowitz) v podchodu Na Městku. Foto: Josef Husák, asi 1985, archiv Metrostavu.

Obr. 14. Michal Sborowitz, květinářství, axonometrie, 1977. Reprofoto: archiv M. Sborowitze.

zaoblená čtvercová svítidla⁷⁵ a v sádrových podhledech na okrajích stropu bodová světla.

Všech sedm výstupů ve spodní části Václavského náměstí ústí do parterů domů, jejichž materiálová úprava navazuje na vestibul. Na stěně směrem k ulici Na Příkopě bývala rozměrná (2,6 × 16 m) prosvětlená vitráž z barevného litého skla Stanislava Kostky na téma spolupráce socialistických států (RVHP).⁷⁶ Ve vestibulu je „in situ“ prezentován nález středověkého můstku přes hradební příkop někdejšího opevnění Starého Města.⁷⁷ Původně velice čistě řešený prostor obou vestibulů poškodila v 90. letech živelná komercializace, kdy se z velké části veřejných prostor staly prodejní plochy pokleslého architektonického řešení bez celkové koncepce. Nezachovalo se ani postmodernistické květinářství Michala Sborowitze⁷⁸ (obr. 14).

Trojlodní nástupiště je jako jediné na trase A řešeno jako sloupové, nikoliv pilířové, což umožnilo jeho zúžení z 20,5 m na 15 m. Jako barvu stanice zvolili autoři zlatavou podle názvu zdejší lokality Zlatý kříž. Pilíře pokrývá mramor Oklad z bývalé Jugoslávie, stěny pak Sivec. Do sloupů se zařezávají plechové segmenty sledující kruhový průřez tunelu. Střední trakt nástupiště výrazně poškodila vestavba výtahu a schodiště, která zcela ignoruje původní design.

Muzeum

První přestupní stanice na trase A leží mezi budovami Národního muzea a někdejšího Federálního shromáždění, které od města z obou

stran odřízla magistrála budovaná souběžně s metrem. Ražení v geologicky obtížných poměrech se neobešlo bez problémů. Části základů Národního muzea i Federálního shromáždění se začaly sesedat, což musely vyrovnat hydraulické lis.

Interiér stanice navrhli Jaroslav Otruba a Jan Reitermann z Metroprojektu. Čtveřice eskalátorů ústí do střední lodi pilířového nástupiště vede do přestupní chodby na trasu C. Atypicky řešený příčný schodišťový výstup, pokračující eskalátorovým tunelem, ústí do společného vestibulu vybudovaného již v rámci trasy I. C. Koncepce stanice umožňovala výhledově zapojit do střední lodi třetí eskalátorový výstup vedoucí do dalšího vestibulu pod křížením Vinohradské a Legerovy ulice,⁷⁹ později však v těchto místech došlo k vybudování výtahu. Charakteristická barva obkladů stanice je žlutohnědá. Pilíře a stěny nástupiště i navazujících chodeb pokrývají mramory Sivec a Koelga, aby se navázalo na dříve provedené prostory na trase C.

Nástupiště trasy A prošlo před časem vcelku kvalitní rekonstrukcí pláště včetně repase hliníkových desek a výměny kamenných obkladů. Na jednom nástupišti byly osazeny původní eloxované obklady a na druhém kopie (matnější povrch). Osvětlení však autoři rekonstrukce nezabudovali do obkladu dle původního řešení, a tak prostorový dojem není zcela autentický (obr. 15).

Náměstí Míru

Po dva roky konečná stanice trasy A leží v jihovýchodní části vinohradského náměstí Míru. Na povrchu se projevuje jen velmi nenápadně čtveřicí nekrytých schodišťových východů.

Architektonické řešení je dílem Miloše Kutšana (nástupiště) a Ladislava Dufka (vestibul) z VPÚ. Nástupiště leží 53 m pod úrovní terénu a jedná se tak o nejhluběji položenou stanici

celého metra. Za charakteristickou barvu stanice autoři zvolili modrou (barva míru), která na pozadí základní barvy champagne výrazně vyniká ve třech odstínech. Boky pilířů pokrývá šedomodrý mramor Kristalino a jejich čela nerezové vertikální lišty, stěny pak bílý Sivec. Nad pilíři byla původně římsa s doplňkovým osvětlením stropu a podlahy.

Vestibul se čtyřmi vstupními schodišti sloužil zároveň jako veřejná pasáž podchodu s velkou zalamovanou stěnou obchodů s výkladci. Výkladce však neměly sloužit obchodům, ale kulturně-politickému účelu.⁸⁰ Stěny pokrývá mramor Koelga, původní lamelové podhledy FEAL světle šedé barvy měly typová svítidla sesazená ve směru spárořezů pásků dlažby. Dveře prosklené dělicí stěny vestibulu mívaly kruhová nerezová madla (obr. 16). Pod středním schodištěm vestibulu se vyjímala zborcená plocha z pohledového betonu, která je dnes zakryta prodejnou. Dominantu prostoru tvořilo jedno z nejzajímavějších výtvarných děl celého metra, stropní světelná plastika Václava Cíglea založená na rozsvěcování a zhasínání jednotlivých žárovek v závislosti na biorytmu řízených programem. „Dynamismus světelných efektů od pulsace bodů přes rozptýlené a se-

■ Poznámky

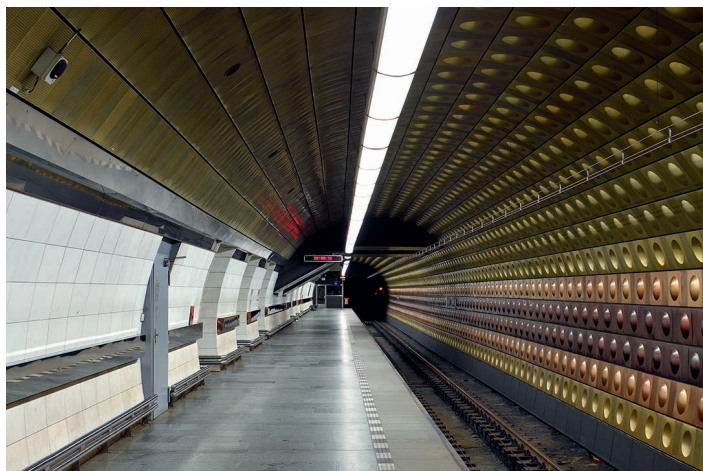
⁷⁶ Šrejma (pozn. 2), s. 50.

⁷⁷ Šrejma (pozn. 2), s. 80. Restaurátorské práce provedli Aloisie Viškovská-Altmannová, Václav Hlavatý, Miroslav Vajchr a Josef Vitvar, stejný kolektiv, který vytvořil kopie soch Antonína Brauna pro stanici Malostranskou a restauroval kamenný reliéf lvů na I. P. Pavlova.

⁷⁸ Rostislav Švácha, Magistrála a metro, oficiální a neoficiální architektura, in: Růžena Batková a kol., *Umělecké památky Prahy. Nové Město, Vyšehrad, Vinohrady (Praha 1)*, Praha 1998, s. 77.

⁷⁹ Kyllar (pozn. 9), s. 118.

⁸⁰ Otruba (pozn. 19).



15



16



17



18

Obr. 15. Stanice Muzeum, nástupiště po rekonstrukci. Foto: Roman Poláček, 2019.

Obr. 16. Stanice Náměstí Míru, prosklená stěna ve vestibulu. Foto: Josef Husák, asi 1985, archiv Metrostavu.

Obr. 17. Stanice Jiřího z Poděbrad, střední loď nástupiště. Foto: Matyáš Kracík, 2021.

Obr. 18. Stanice Flora, střední loď nástupiště. Foto: Roman Poláček, 2019.

vřené skupiny až po působení plošné odpovídá účinkům metra v životě, růstu a proměnách naší metropole.⁸¹

Jiří Kryštůfek vytvořil bronzovou plastiku dívky se symbolem míru holubicí, umístěnou v parku u kostela sv. Ludmily.

Při projednávání na komisi při Útvaru hl. architekta (ÚHA) se tématem stalo umístění přístřešků nad vstupy do vestibulu a bylo doporučeno ověřit jejich vhodnost maketou 1 : 1 na místě. Vojenské stavby operativně zajistily modelovou zkoušku, po jejímž zhlédnutí ÚHA rozhodl přístřešky nerealizovat a provést jen nízké parapety kolem schodišť, aby nedošlo k narušení pohledových kvalit náměstí, podobně jako na Václavském náměstí.⁸²

Větrací šachta ve formě jednoduchého monolitického hranolu se zaoblenými hranami stojí na nároží ulic Slezské a Blanické. Mezi stanicemi Náměstí Míru a Jiřího z Poděbrad v sadech Svatopluka Čecha nalezl své umístění pozoruhodnější větrací objekt podle návrhu Ladislava Dufka s organicky tvarovanými nerez lamelami a skleněnou mozaikou.⁸³

Trasa II. A

20. 12. 1980 se trasa A dočkala prodloužení z Náměstí Míru na Želivského. Tento úsek sleduje páteřní Vinohradskou třídu. Architektonickým řešením respektuje trasu I. A, došlo jen k drobnějším změnám a inovacím. Architekti se rozhodli charakteristickou barvu stanice více uplatnit, a tak se objevila také na podhledech vestibulů, případně na dveřích. Byly zde osazeny modernější sovětské eskalátory než na trase I. A. Dodavatelí stavební části byly Vodní stavby, Metrostav, Vojenské stavby, Výstavba kamenouhelných dolů Kladno či Železniční stavitelství Praha. K zahájení stavby došlo začátkem roku 1975. Trasa II. A se dostala do třetí fáze výstavby metra společně s úsekem II. C. Stanice Jiřího

z Poděbrad a Flora byly z hlediska architektury zařazeny do III. kategorie a Želivského do II. podle plánovaného dopravního vytížení.⁸⁴ Při budování této trasy došlo k minimálním zásahům do stávající zástavby, demolice zasáhla jen drobné objekty a čerpací stanici na Želivského.

Jiřího z Poděbrad

Stanice leží v jihozápadní části stejnojmenného náměstí. Z vestibulu ústí dva východy s eskalátory krytými prosklenými pavilony do prostoru náměstí, další dvojice vede do parteru nárožních domů na Vinohradské třídě a poslední do Čechových sadů ve formě nekrytého schodiště. Charakteristickou barvou stanice se stala hnědozelená, označovaná jako olive

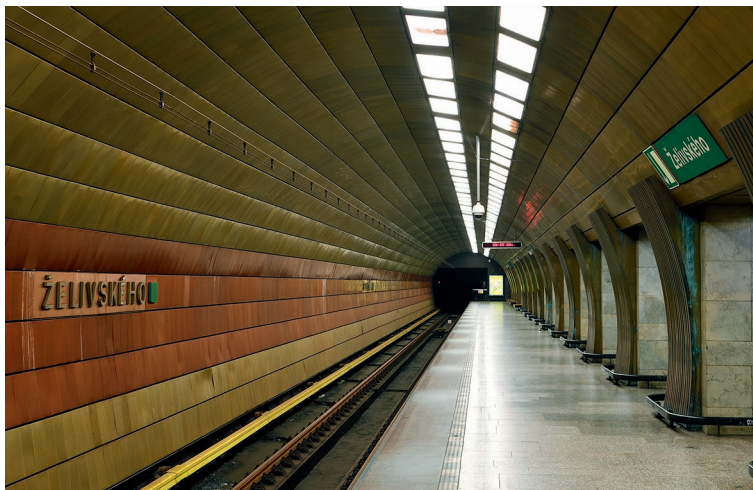
■ Poznámky

⁸¹ Kyllar (pozn. 9), s. 120.

⁸² Technická zpráva, projektová dokumentace, stanice Náměstí Míru, 1976, archiv DPP.

⁸³ Charvát (pozn. 32), s. 84–87.

⁸⁴ Metro Praha trasa A, II. provozní úsek, výtah z projektu, Metroprojekt, Praha 1974, s. 4.



19

Obr. 19. Stanice Želivského, nástupiště. Foto: Roman Poláček, 2019.

brown.⁸⁵ Kamenné obklady stěn a pilířů troj-
lodního nástupiště stejně jako vestibulu tvoří
mramor Kanfanar z bývalé Jugoslávie (obr. 17).
Výtvarným námětem se stal husitský král Jiří
z Poděbrad, „zanícený kališník je pro moderní
dobu významný svým úsilím o mírovou konfe-
deraci evropských národů“.⁸⁶ Reliéf s portré-
tem krále vytvořil Jiří Dušek ve spolupráci s ar-
chitektkou stanice Annou Hübschmannovou.
Podchod pod Vinohradskou ulicí lemují kera-
mické reliéfy s motivy Prahy od Lubomíra Šila-
ra. Keramické vybavení květinářství vytvořil Lu-
bor Těhník (odstraněno). Úpravu celé západní
části náměstí řešily architektky Anna Hübsch-
mannová a Beryl Schütznerová-Filsaková
komplexně jako novou parkovou kompozici
s velkorysou fontánou a větracím objektem,
které navrhl sochař Petr Šedivý. V současné
době Praha 3 připravuje realizaci komplexní re-
vitalizace náměstí zahrnující odstranění výde-
chu a přístřešků nad výstupy z metra i výraz-
nou změnu úpravy kolem fontány podle návrhu
Miroslava Cikána a Pavly Melkové.⁸⁷ Zároveň
Dopravní podnik chystá v blízké době celkovou
rekonstrukci stanice, při které by se mělo
osvětlení nástupiště opět zabudovat do ple-
chového obkladu.⁸⁸

Flora

Stanice leží u křižovatky ulic Vinohradské
a Jičínské při jihozápadním rohu Olšanských
hřbitovů. Za charakteristickou barvu stanice
zvolila její architektka Miroslava Derynková
bordeaux, připomínající pěstování vína na Krá-
lovských Vinohradech.⁸⁹ Tato barva se dle ar-
chitektonické koncepce trasy objevuje také na
klenbě středního traktu nástupiště a původně
i podhledu vestibulu, ve světlejším tónu blížící-
m se kovově růžové (obr. 18). Do tmavého

tónu bordeaux jsou eloxovány také hliníkové
obklady dveří. Obklady pilířů a stěn nástupiště
tentokrát tvoří žíhaný supíkovský mramor, ve
vestibulu pak oblíbený Kanfanar. Pojmenování
stanice vychází z místního názvu, který nesl
bývalý hostinec U Flory. Ideovým námětem sta-
nice byl radostný život socialistické společnos-
ti.⁹⁰ Dominující úlohu jednoduchého podchodu
hrají keramické glazované stély rostlinných
motivů Petra Svobody. Prostor, kde od roku
2003 stojí obchodní centrum Atrium Flora ar-
chitekta Petra Franty, získal v době vzniku me-
tra parkovou úpravu s bronzovým sousoším Ro-
diny sochařů Vladimíra Navrátila a Bohumila
Teplého, znázorňujícím základní článek (socia-
listické) společnosti. Dílo, jež bylo na dlouhá
léta přemístěno ke stanici Depo Hostivař, stojí
nyní opět na Floře před vstupem do obchodní-
ho centra. U stanice Flora se na rozdíl od
ostatních nepočítalo s budoucím vybudováním
druhého vestibulu.⁹¹

Želivského

Na sedm let konečná stanice leží na význam-
né křižovatce ulic Vinohradské a Želivského,
navazuje na ni síť tramvají a autobusové nádra-
ží zbudované současně s metrem. Původně se
měla jmenovat Vinohradská nemocnice, ale
nakonec byla přejmenována podle náplně své-
ho výtvarného libreta. „Jan Želivský byl radikál-
ní pražský husitský kazatel, mluvčí chudiny
a středních pražských vrstev.“⁹²

Charakteristickou barvou stanice se stala
měděná. Hliníkový eloxovaný obklad nástupi-
ště vynechává charakteristické puklice a pou-
žívá jen hladké a perforované obdélné obklady,
které se střídají v rytmu pilířů (obr. 19). Pilíře
jsou obloženy kombinací mramoru Kirmenjak
a tombakových lišt zdůrazňujících zaoblený
tvar tunelu. Architektka Eva Břusková zde na-
vrhla netypické řešení, kdy pilíře na nástupi-
štích opticky pokračují až na konce nástupišť ve

formě nik a kovových segmentů. Celkové ladě-
ní barevnosti k teplým tónům respektuje i dlaž-
ba z liberecké žuly.

Velkorysý, ale jednoduchý vestibul je oblo-
žen vápencem Lucia z bývalé Jugoslávie, pod-
lahu rytmičují široké pásy tiské modré žuly.
Ideový obsah stanice výtvarně zpracoval Jan
Simota bronzovým reliéfem Husitství, Jiřina
Adamcová kamennou mozaikou Jan Želivský
a jeho doba. U křižovatky stojí fontána Kalich
od Františka Peška.

Stanice Želivského se zachovala nejauten-
tičtěji z celé trasy I. a II. A. Jako na jediné mů-
žeme pozorovat původní podhledy ve vestibulu
se žlábkovitým osvětlením, obklady a desková
svítidla eskalátorového tunelu. Stejně jako ve
stanici Flora dosud funguje osvětlení nástupi-
ště zabudované v hliníkovém obkladu klenb.

Trasa II. C

Třetí úsek pražského metra uvedený do pro-
vozu v listopadu 1980, po I. C a I. A,⁹³ byl rea-
lizován s cílem dopravně obsloužit vznikající
Jižní Město, dosud největší sídlisko u nás, na-
vržené na ploše cca 290 ha pro přibližně
64 000 obyvatel.⁹⁴ Vedení trasy sledující roze-
stavěnou dálnici D1 bylo navrženo již v rámci
dopravně-urbanistické studie Jižního Města,
uvažovalo se ale i o variantě vedení trasy blíže
ke Spořilovu tak, aby byl obslužen Starý i Nový

■ Poznámky

⁸⁵ Stanice Jiřího z Poděbrad, technická zpráva, projekto-
vá dokumentace, archiv DPP.

⁸⁶ Evžen Kyllar, Libreta výtvarných děl stanic metra
II. provozního úseku trasy A, 1977, s. 7. Archiv hl. m. Pra-
hy, Výtvarná rada NVP, NAD č. 2887, k. 185, inv. č. 1967,
sign. OK-185.003.

⁸⁷ <https://www.stavbaweb.cz/praha-3-zadala-projekt-rekonstrukce-namesti-jiriho-z-podebrad-23118/clanek.html>,
vyhledáno 13. 5. 2021.

⁸⁸ Dle konzultace s hlavní architektkou metra Annou
Švarc ze dne 29. 6. 2020.

⁸⁹ Šrejma (pozn. 2), s. 80.

⁹⁰ Kyllar (pozn. 86), s. 10.

⁹¹ Projektová dokumentace, technická zpráva, stanice
Flora, archiv DPP.

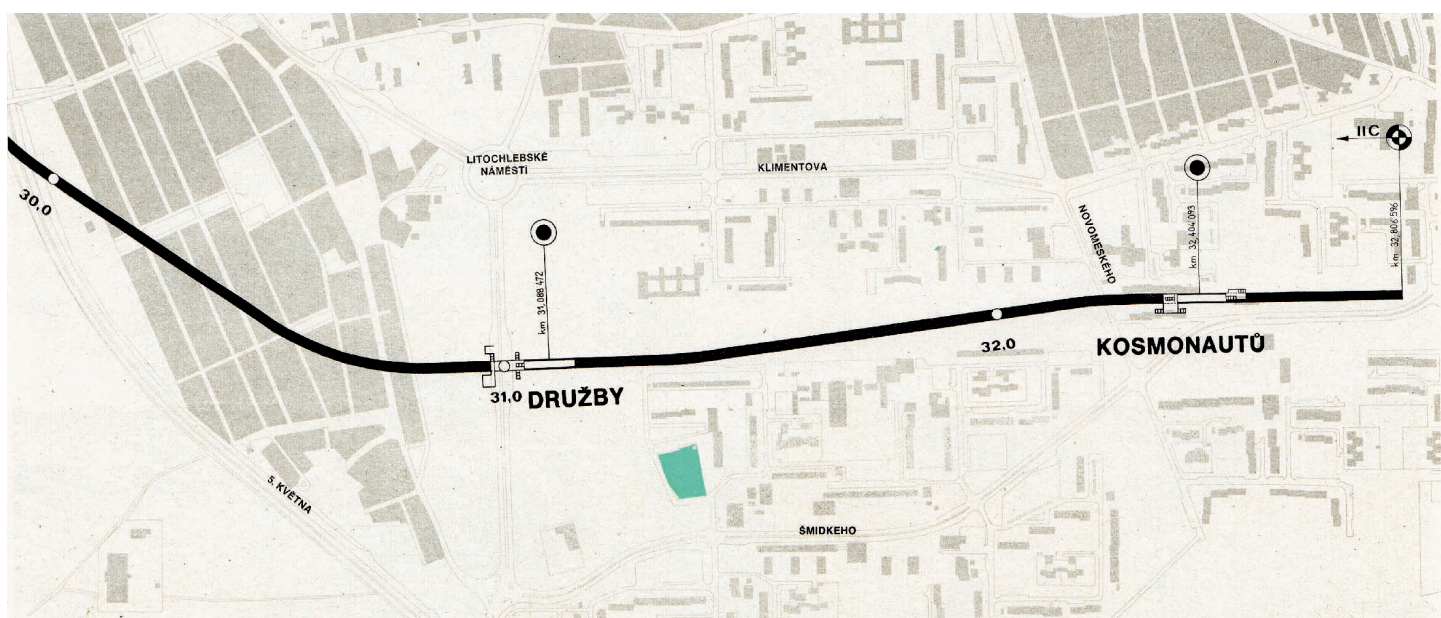
⁹² Kyllar (pozn. 86), s. 14.

⁹³ Úsek II. A Náměstí Míru – Želivského byl budován ve
stejně době (zahájení provozu 19. 12. 1980).

⁹⁴ Podrobný územní plán Jižního Města autorského kolek-
tivu ve složení Jan Krásný, Jiří Lasovský a Miroslav Řihošek
byl dokončen roku 1968 a počítal s pěti stanicemi metra.
Viz Miroslav Řihošek, Podrobný územní plán „Jižního Mě-
sta“ v Praze, *Architektura ČSR XXVIII*, 1969, č. 7–8,
s. 442–452. – Ondřej Beneš, Oldřich Ševčík, *Architektura
60. let, „Zlatá 60. léta“ v české architektuře 20. století*,
Praha 2009, s. 320–328. – <http://panelaci.cz/map/#/detail/148>,
vyhledáno 12. 4. 2021.



20



21

Obr. 20. Situace trasy II. C – 1. část. Převzato z: *Deset let Metroprojektu, Praha 1981, s. 28.*

Obr. 21. Situace trasy II. C – 2. část. Převzato z: *Deset let Metroprojektu, Praha 1981, s. 29.*

Spořilov. Vítězná „dálniční“ varianta byla schválena usnesením rady NVP č. 185 o etapizaci metra a dálniční variantě z 11. 8. 1969. Ta ale nicméně prošla vývojem, po vydání prvních technických podmínek došlo ke snížení sklonu z uvažovaných 40 promile na 25 promile a tím k prodloužení trasy, která měla mít tři stanice povrchové a tři podpovrchové. Po požadavku na zakrytí povrchových úseků došlo k zahluštění trasy a zkrácení napřímením západně od dálnice, přičemž byly zrušeny dvě stanice (obr. 20, 21). Změnám bylo přizpůsobeno urbanis-

tické řešení sídliště.⁹⁵ Stanice metra se zároveň měly stát centry vybavenosti příslušných sídelních celků, zejména v případě stanic Družby, u které mělo být dokonce celoměstské centrum, a Kosmonautů (dnes Opatov a Háje). Nárazná výstavba center vybavenosti i kulturního zázemí byla realizována postupně a pouze částečně, jak bude upřesněno u jednotlivých stanic.

Konečná stanice Kosmonautů byla koncipována tak, aby bylo případně možné v budoucnu trasu prodloužit. V době výstavby se o tom ale neuvažovalo, dle výhledu⁹⁶ se měla z trasy na Pankráci oddělit větev vedoucí na Libuš. Konečné stanice byly Kosmonautů na jihovýchodě a Kbely na severovýchodě. Ani nyní se o prodloužení linky C za stanici Háje neuvažuje.

Generálním projektantem trasy metra II. C se stal Dopravní podnik hlavního města Prahy a Projektový ústav Metroprojekt. Kooperantem generálního projektanta byl Interprojekt, projektová a inženýrská organizace Praha.⁹⁷ Generálním dodavatelem stavební části byl

■ Poznámky

⁹⁵ DP Metroprojekt, *Metro Praha trasa C, druhý provozní úsek Kačerov – Kosmonautů*, výtah z projektu, 1975, s. 2.

⁹⁶ DP Metroprojekt (pozn. 95).

⁹⁷ Územní rozhodnutí č. OÚPA NVP – 11035/74 z 23. srpna 1974, stavební povolení č. OC/4-7350/74-Ka z 19. listopadu 1974. In: DP Metroprojekt, *Metro Praha trasa C, druhý provozní úsek Kačerov – Kosmonautů*, výtah z projektu, 1975, s. 3–4.



22

Obr. 22. Stanice Rotzylly, nástupiště. Foto: Matyáš Kracík, 2021.

oborový podnik Vodní stavby a národní podnik Metrostav a generálním dodavatelem technologické části ČKD, oborový podnik Engineering. Stavba byla zahájena v roce 1975,⁹⁸ v době, kdy už vznikalo sídliště budované od začátku 70. let směrem z Hájů a existovala už část dálnice D1, úsek z Prahy do Mirošovic.⁹⁹ Zkušební provoz byl zahájen 1. 8. 1980,¹⁰⁰ provoz s cestujícími měl být zahájen 1. 11. 1980; následně byl zřejmě zvolen „významnější“ den, a to výročí Velké říjnové socialistické revoluce 7. 11. 1980.

Jedná se o mělce založenou trať, přesto je většina tunelů ražená, stanice jsou hloubené a v návaznosti na ně hloubené tunely. Celková délka úseku je 5,324 km, průměrná mezistaniční vzdálenost 1,327 km.¹⁰¹

Protože všechny čtyři stanice trasy II. C byly stavěny „na zelené louce“, respektive na polích mimo relikt historických obcí, které unikly demolice souvisejícím s výstavbou Jižního Města, vliv na stávající zástavbu byl malý. Nebylo tomu zcela tak v případě hloubených tunelů. Za obět padlo prvorepublikové spořilovské koupaliště mezi stanicemi Kačerov a Primátora Vacka (Rotzylly) u Krčského lesa.¹⁰² Postižena byla také zahrádkářská kolonie na Rotzyllech. V místě starší zástavby Chodova rodinnými domky východně od dálnice byl realizován ražený tunel, stejně jako pod samotnou dálnicí. Trasa II. C nebyla během výstavby archeologicky zkoumána, protože zde nebyly význačné památky.¹⁰³

Všechny stanice trasy II. C jsou hloubené, mají ostrovní nástupiště délky 100 m, konstrukce je železobetonová monolitická, nástupiště zastřešují železobetonové prefabrikáty, což umožnilo řešení bez sloupů.¹⁰⁴ Šířka ná-

stupiště se pohybuje kolem 10 m, výška kolem 3 m.

Z hlediska architektury byly stanice Budovatelů, Družby, Kosmonautů (Chodov, Opatov, Háje) zařazeny do III. kategorie, Primátora Vacka (Rotzylly) do IV. kategorie.¹⁰⁵

Architektonicko-výtvarné řešení bylo předurčeno mnoha okolnostmi. Řešený úsek byl součástí soudobě pojatého okolí, nikoliv historického prostředí, to předznamenávalo i pojetí stanic. Úsek vznikl jako pokračování trasy I. C. Uvažovalo se o použití obdobných materiálů a detailů, tedy kamenných na sucho kladených obkladů stěn stanic, někde v kombinaci s hliníkovými výlisky, žulové dlažby a lehkých lamelových podhledů FEAL. Toto pojetí bylo nejpozději v roce 1975 změněno.¹⁰⁶ Kamenný obklad stěn v kombinaci s kovovými výlisky byl realizován pouze v případě stanice Kosmonautů (Háje), pro ostatní tři stanice se charakteristickým sjednocujícím prvkem stal keramický režný obklad na sucho kladený, v rámci pražského metra použitý poprvé.¹⁰⁷ Zásada vzájemné výrazové příbuznosti všech nástupišť stanic jednotlivých tras byla u trasy C naplněna plochým stropem a svislými stěnami za kolejistěm s obkladem aplikovaným při různých materiálech suchou montáží.¹⁰⁸ Rasantní změna materiálu v neprospěch kamenného obkladu znamenala kromě inovace výtvarného pojetí a finanční úspory i odklon od vzoru moskevského metra.¹⁰⁹ Stanice se vyznačují jednotným architektonickým pojetím všech veřejností přístupných prostor. Tato jednotka exteriérů a interiérů byla vnímána jako hodná následování.¹¹⁰

Samozřejmostí bylo použití jednotného vizuálního orientačního systému podle katalogu vydaného DP – Metroprojekt v květnu 1973. Systém obsahoval piktogramy v základním modulu 48 × 48 cm, informační tabule se sítí metra, plastické písmo názvu stanice s ter-

čem v barvě trasy a také např. ztvárnění bezpečnostního tlačítka.¹¹¹

Všechny stanice trasy II. C dostaly ideologické názvy, které byly po roce 1989 nahrazeny názvy respektujícími historická místní pojmenování.

■ Poznámky

98 Přesné datum zahájení stavby se v pramenech liší. Karel Matzner, *Stavíme pro hlavní město Prahu*, Praha 1981, s. 115, uvádí datum 1. 2. 1975. – Ladislav Lašek, *Pražské metro '85, Stavba československo-sovětské spolupráce*, Praha 1985, s. 19, uvádí: provádění výkopů stanic Družby a Kosmonautů již v roce 1974 (po přípravných pracích na ražených tunelech za Kačerovem v roce 1973) a dobu trvání výstavby úseku II. C šest let a deset měsíců. – Metroprojekt, *Metro Praha trasa C, druhý provozní úsek Kačerov – Kosmonautů*, výtah z projektu, 1975, s. 7, uvádí: zahájení předstihových prací 1973, zahájení stavebních prací 1975. – Ladislav Lašek, *Pražské metro '80, Stavba československo-sovětské spolupráce*, Praha 1980, s. 79, uvádí: 10. duben 1974 – zahájena ražba traťových tunelů na trase II. C v mezistaničním úseku Kačerov – Primátora Vacka; 15. leden 1975 – zahájení výkopu stavební jámy pro stavbu stanice Družby.

99 Řihošek (pozn. 94), s. 444.

100 Metroprojekt, *Metro Praha trasa C, druhý provozní úsek Kačerov – Kosmonautů*, výtah z projektu, 1975, s. 64.

101 Fojtík – Mara (pozn. 56), s. M.2.15–M.2.16.

102 <https://www.krcakzije.cz/lokalita/jatka-rasovna-nebo-plivatko-historie-arealu-interlov.html>, vyhledáno 7. 3. 2021.

103 Škorpil (pozn. 5), s. 34.

104 Ibidem, s. 74–75.

105 Metroprojekt, *Metro Praha trasa C, druhý provozní úsek Kačerov – Kosmonautů*, výtah z projektu, 1975, s. 5.

106 Bylo doporučeno materiálové navázání na trasu I. C, včetně kamenného obkladu bočních stěn všech čtyř stanic. Mělo se jednat o mramor (Chodov) nebo hliníkové tvárovky (Opatov), či kombinaci obojího (Rotzylly, Háje). Viz Metroprojekt, *Metro Praha trasa C, druhý provozní úsek Kačerov – Kosmonautů*, výtah z projektu, 1975, s. 31–32.

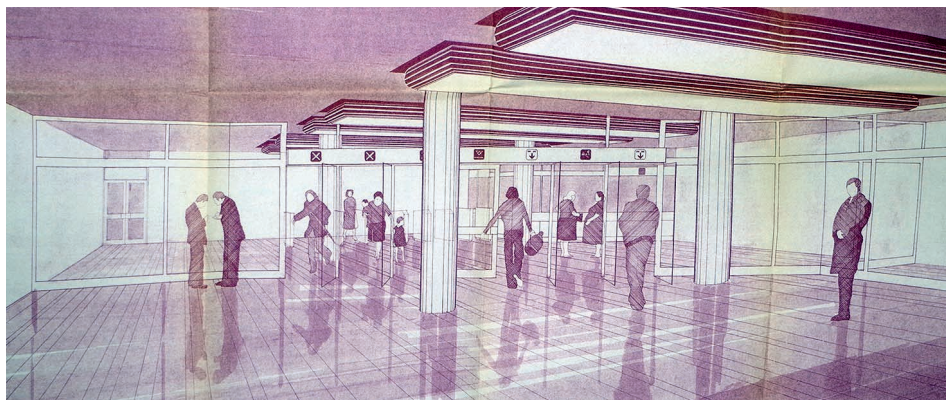
107 Režný keramický obklad byl poté použit i u stanic úseku III. C Vltavská a Nádraží Holešovice (provoz zahájen 3. 11. 1984).

108 Lašek (pozn. 16), s. 20.

109 Dle konzultace s akad. arch. Michalem Flašarem.

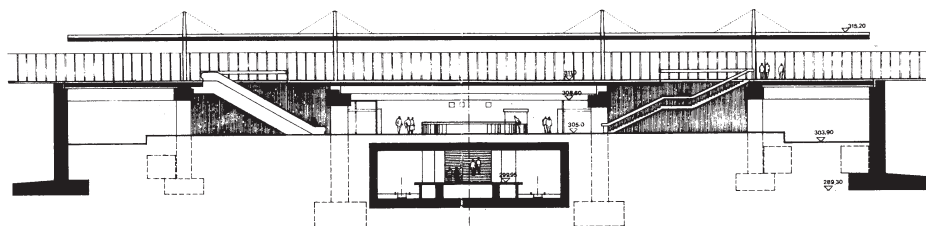
110 Evžen Kyllar, *Nové úseky pražského metra, Architektura ČSR XL*, 1981, č. 5, s. 201.

111 Autorem informačního systému byl Jiří Rathouský, ale na přípravách s ním spolupracoval také designér Petr Tučný. Základní používané logo metra, okřídlenou šipku směřující směrem dolů, tzv. vránu, však vytvořil Jaromír Windsor. In: Kracík (pozn. 1), s. 31.



23

PŘÍČNÝ ŘEZ VESTIBULEM



24

Roztyly

Stanice s původním názvem Primátora Vacka byla jednou ze stanic obsluhujících obytný soubor Jižní Město II, zahrnující sídliště Horní Roztyly a sídliště Chodov, a zároveň umožňovala pěší spojení do Krčského lesa a na Spořilov. Od roku 1988 zde funguje autobusové nádraží, které nahradilo nádraží na Pankráci.¹¹² Kromě pásu zástavby podél dálnice je okolí stanice volné, nicméně se i ona měla stát „... *těžištěm intenzivně využívaného městského prostoru*“.¹¹³ Jižně od stanice bylo plánováno náměstí.¹¹⁴

Autory architektonického řešení jsou Vladimír Uhlíř a Daniela Marková-Dolejšová, autorem studie je František Doubrava¹¹⁵ z Metroprojektu. Stanice má jeden povrchový vestibul tvořený montovanou ocelovou konstrukcí a pevné schodiště. Podlahy nástupiště a vestibulu jsou dlážděny libereckou žulou, stropní podhledy z bílých akustických lamel FEAL, stěny z plochých a plastických tvarovaných slinutých neglazovaných kameninových tvarovek z Poštorenských keramických závodů.¹¹⁶ Vestibul zastřešuje velkorozponová lepená dřevěná konstrukce, obvodový plášť FEAL se stejným keramickým obkladem jako ve stanici. Stěny vestibulu, sokly a kóje s telefony byly z pohledového betonu, podhled vestibulu tvořily cementoperlitové desky s vápenným nátěrem. Současný podhled je nepůvodní, změnami prošly i stěny vestibulu, necitlivě je řešená vestavba výtahu. Zářivková svítidla nástupiště byla osazena do hladkého podhledu, kolmo ke

kolejím, což se v principu zachovalo. Ve vestibulu byla původně válcovitá svítidla z kameninových kanalizačních trubek na ocelových závěsech.¹¹⁷

Jednoznačně nejpůsobivějším architektoniko-výtvarným prvkem stanice, který jí dodává na jedinečnosti, je obklad podélných stěn stanice, respektive motiv vytvořený vyduťtými a vypouklými tvarovkami vytvářejícími pravidelný rytmus (obr. 22). Kromě tohoto výtvarného počínu se ve vestibulu nacházela bronzová busta primátora Vacka,¹¹⁸ usazená při betonové stěně opatřené nápisem. Její realistické pojetí od sochaře Miloše Zeta ve spolupráci s Vladimírem Uhlířem¹¹⁹ bylo protikladem abstraktního motivu rytmického pohybu představovaného keramickým obkladem stěn ve stanici.¹²⁰

Součástí stanice je větrací objekt umístěný severozápadně od vestibulu v zeleni přecházející do Krčského lesa, navržený patrně Vladimírem Uhlířem.¹²¹ Jedná se o monumentální útvar dvou obklých věží různé výšky z pohledového betonu a tmavé oceli.¹²²

Chodov

Původním názvem stanice Budovatelů se nachází na jihovýchodní straně obytného souboru Jižní Město II v blízkosti dálnice. Na stanici jsou napojené četné linky městských autobusů, lávkou pro pěší lze dojít do starého Chodova. Stanice měla zároveň sloužit jako centrum vybavenosti, první obchodní komplex se zde začal stavět na konci 80. let.¹²³ Velkou změnu pro okolí stanice včetně rekonstrukce vestibulu

Obr. 23. Jiří Dušek – Jan Marek, perspektiva vestibulu Chodov, 1978, projektová dokumentace, archiv DPP

Obr. 24. Stanice Opatov, příčný řez vestibulem, Převzato z: Metro Praha trasa C, výtah z projektu, Metroprojekt 1975.

lu a přestavby zastávek autobusů znamenala výstavba současného obchodního centra Chodov v letech 2004–2005 a jeho rozšíření po demolici prvního obchodního centra.

Autory architektonického řešení stanice jsou Jiří Dušek a Jan Marek z Metroprojektu (obr. 23). Stanice má jeden podzemní vestibul, pevné schodiště, halu, podchod na obě strany komunikace i do obchodního centra. Byl kladen důraz na barevnou jednotu žulové dlažby a obkladů. Stropní podhledy byly původně z akustických lamel FEAL, stěny nástupiště a části jižní stěny haly jsou z plasticky tvarovaných slinutých neglazovaných tvarovek z kameniny, pocházejících z Poštorenských keramických závodů, střídavě vyduťtá a vypouklé půlválce.¹²⁴ Vestibul a halu dělí šikmo situovaná prosklená dělicí stěna. Velká pozornost byla věnována svítidlům nástupiště a vestibulu. Bílá tělesa s kolmo vsazenými trubiciemi zářivek byla zavěšená na spouštěcím mechanismu pod podhledem a představovala výrazný prostorový

■ Poznámky

¹¹² Fojtík – Mara (pozn. 56), s. M.4.17.

¹¹³ Lašek (pozn. 16), s. 21.

¹¹⁴ Kyllar (pozn. 110), s. 203.

¹¹⁵ Fojtík – Mara (pozn. 56), s. M.4.17.

¹¹⁶ Lašek (pozn. 16), s. 20.

¹¹⁷ Stanice Primátora Vacka, Technická zpráva III/1978, Vnitřní konstrukce + HSV. Archiv DPP, CP4 19.

¹¹⁸ Dr. Václav Vacek byl primátorem Prahy v letech 1945–1954.

¹¹⁹ Spolupráce výtvarníka s architektem. Přehled prací za rok 1980, Praha 1980, s. 15.

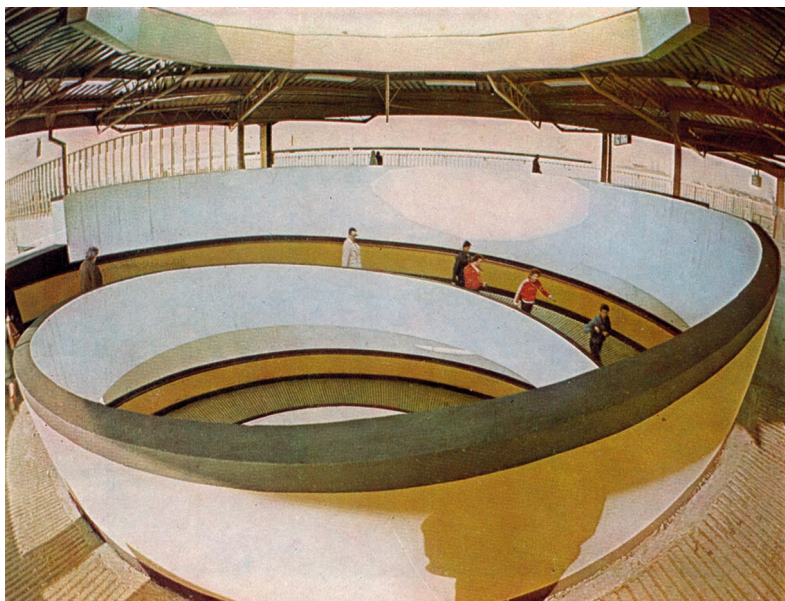
¹²⁰ Výtvarná díla schvalovala, jako u jiných staveb, umělecká komise Českého fondu výtvarných umění (ČFVU). Výtvarná rada prosazovala kombinování abstrakce a figurálních realizací. In: Rollová (pozn. 2), s. 499–500.

¹²¹ Dle konzultace s Ing. arch. Jiřím Navrátillem, který na projektu stanice Roztyly pomáhal.

¹²² Z variant bylo zvoleno „... hmotové řešení s dynamickým účinkem svých forem, jako protiklad ve vztahu k okolním kubickým formám budoucí zástavby a naopak jako posilující účinek pro krajinně měkké okolí i samotného parteru Krčského lesa, v jehož blízkosti je objekt situován“. Technická zpráva XII/1978, Archiv DPP.

¹²³ Obchodní centrum Růžě fungovalo mezi lety 1991–2015. https://cs.wikipedia.org/wiki/Obchodní_centrum_Růžě, vyhledáno 9. 3. 2021.

¹²⁴ Stanice Primátora Vacka, Technická zpráva III/1978, Vnitřní konstrukce + HSV. Archiv DPP, CP4 19.



25

Obr. 25. Stanice Opatov, šroubovitá lávka. Převzato z: Novák – Pošta, *Pražské metro*, 1985, nestr.

prvek. Dodavatelem bylo výrobní družstvo NAKO. Současný pohled je plochý, zcela odlišný od původního.

Kromě reliéfního ztvárnění podélných stěn stanice zde byla, v souladu s tehdy běžnými pravidly pro využití rozpočtu, u výstupu z metra na východní straně umístěna bronzová realistická plastika Budovatel od Františka Radvana (dosud stojící v parku u stanice autobusů) a již odstraněná keramická fontána a sezení od Aleny Kroupové¹²⁵ na západní straně komunikace.

Součástí stanice byla větrací šachta, která ovšem musela ustoupit nové zástavbě. Železobetonový prvek osmibokého půdorysu navržený autory stanice¹²⁶ měl odspodu rozšiřující se předstěny zakrývajcí žaluzie, v přerušení předstěn vybíhaly chrliče. Celkově měl výdech charakter monumentálního sochařského díla.

Opatov

Stanice původně pojmenovaná Družby je jednou ze stanic metra na území starší části sídliště, tzv. Jižního Města I. Tu tvoří celky zástavby sídliště Opatov, Litochleby a Háje. První dva z nich dopravně obsluhuje právě stanice Opatov. Stanice měla být součástí budoucího celoměstského centra Jižního Města „... s rozsáhlým programem budov obchodní a veřejné vybavenosti“.¹²⁷ Měla být v suterénu budoucího Domu služeb navrženého Jiřím Lasovským,¹²⁸ v sousedství jednoho ze dvou obchodních domů, součástí centra mělo být kulturní zařízení

a další občanská vybavenost i spotřební průmysl ad.¹²⁹ Stanice byla zprvu plánována jako ražená.¹³⁰ Západně od stanice mělo být náměstí s kampanilou, východně pasáž obchodního domu.¹³¹ Roku 1975 došlo k přehodnocení záměru, přičemž s nadzemní výstavbou se počítalo až za provozu metra.¹³² O velkorysosti záměru svědčí neméně velkorysý prostorové pojetí podchodné haly situované pod mostní konstrukcí komunikace Chilská. Obchodní prostory navazující na podchodnou halu byly provizorně zahrazeny plechovou stěnou, obchody byly realizovány až po roce 1989. V současnosti se připravuje záměr zástavby volných zelených ploch při stanici obytně-administrativním celkem se službami.¹³³

Autory architektonického řešení stanice jsou Michal Flašar a Jiří Navrátil¹³⁴ z Interprojektu za spolupráce Zdeňka Veselého.¹³⁵ Jediné je celkové řešení, které stanici umístilo pod zmíněnou mostní konstrukci Chilské ulice, nesoucí nástupiště autobusů, zastřešená ocelovou konstrukcí zavěšenou na táhlech (obr. 24).¹³⁶ Stanice má jeden povrchový vestibul oválného půdorysu, přecházející v rozlehlou podchodnou halu, na dvou protilehlých stranách otevřenou do parku, výstupy na úroveň mostu s eskalátory, schodištěm a spirálovou rampou (obr. 25).¹³⁷ Do podzemní části vede pevné schodiště.

Podhled byl z plochých hliníkových desek typu jako na trase A, eloxovaných na světle tyrkysový odstín,¹³⁸ čela nástupiště tvoří leštěný světlý jugoslávský travertin,¹³⁹ podélné stěny neglazované kameninové podélné desky ze Západočeských keramických závodů Břasy.¹⁴⁰ Výtvarné pojetí obkladu představuje probíhající

pruh tmavších tvarovek, vyjadřující lineární funkci metra, tvarovaný s ohledem na nápis názvu stanice.¹⁴¹ Dekorativní keramická stěna byla financována z rozpočtu stavební části. Jiné výtvarné dílo, v rámci procent z rozpočtu na tento účel určených (hlava V.), nebylo realizováno. V komisi posuzující výtvarnou stránku věci panovala obava z výsledků soutěže na té-

■ Poznámky

¹²⁵ <http://www.vetrelciavolavky.cz/sochari>, vyhledáno 9. 3. 2021.

¹²⁶ Charvát (pozn. 32), s. 346.

¹²⁷ Kyllar (pozn. 110), s. 200.

¹²⁸ Dle konzultace s akad. arch. Michalem Flašarem.

¹²⁹ Generálním projektantem celoměstského centra na Jižním Městě byl Pražský projektový ústav, autoři Jiří Lasovský, Milan Rejchl, Miloslav Čejka a Marek Houska. Viz Jan Novotný, Centrum pro 100 000, *Československý architekt* XXIV, 1978, č. 15, s. 4–5. – Jiří Lasovský, Centrum pro Jižní Město, *Československý architekt* XVIII, 1972, č. 18, s. 1–2.

¹³⁰ Architektonické pojetí ražené stanice se sloupky navrhl akad. arch. Michal Flašar s obkladem z hliníkových tvarovek v barvách tmavě zelené, oranžové, červené a bílé. Následně u hloubené varianty prosadil keramický obklad za kolejiště namísto kamenného. Dle konzultace s akad. arch. Michalem Flašarem.

¹³¹ Stanice Družby. Vnitřní konstrukce HSV, PSV, Technická zpráva stavební 8/1977. Archiv DPP.

¹³² Metroprojekt, *Metro Praha trasa C, druhý provozní úsek Kačerov – Kosmonautů*, výtah z projektu, 1975, s. 42. Odhad doby stavby centra byl cca 15 let. Viz Novotný (pozn. 129), s. 5.

¹³³ <https://www.novy-opatov.cz/#priebeh-mesto>, vyhledáno 10. 3. 2021.

¹³⁴ Ing. arch. Jiří Navrátil nastoupil po studiu v roce 1976 do Interprojektu, kde začal pracovat na projektu stanice Družby, který převzal po arch. Flašarovi ve fázi ukončeného úvodního projektu. Roku 1978 přešel arch. Navrátil do Metroprojektu do střediska vedeného arch. Uhlířem, kde pokračoval v práci na stanici Družby (Opatov). Dle konzultace s Ing. arch. Jiřím Navrátilem.

¹³⁵ Dle konzultace s akad. arch. Michalem Flašarem.

¹³⁶ Autorem konstrukčního řešení je Ing. Jiří Macevič z Interprojektu. Viz Lašek (pozn. 16), s. 79 a projektová dokumentace z archivu DPP.

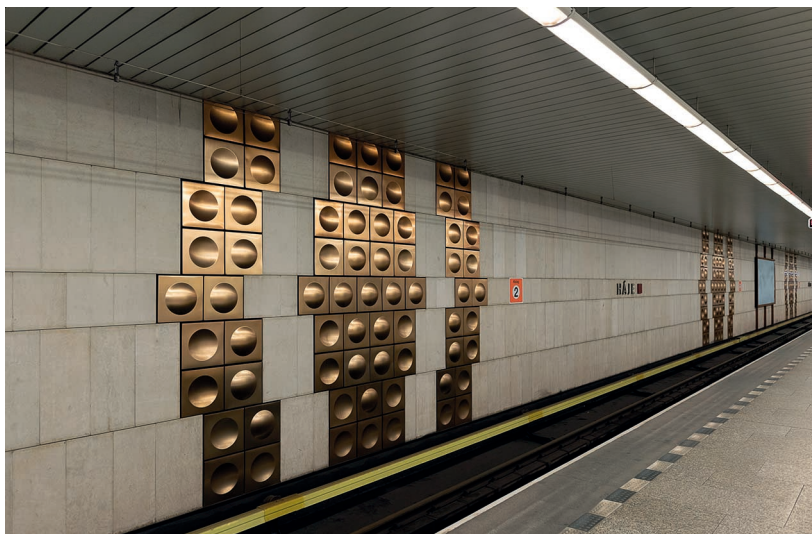
¹³⁷ Rampa měla stoupat ještě o 5,5 m výše do úrovně zamýšlených lávek přes komunikaci. Viz Kyllar (pozn. 100), č. 5, s. 207.

¹³⁸ Lašek (pozn. 16), s. 24.

¹³⁹ Stanice Družby. Základní výkresy stanic. Vnitřní konstrukce HSV, PSV 8/1977. Archiv DPP. CS6 2.

¹⁴⁰ Konzultace s akad. arch. Michalem Flašarem. – Fojtík – Mara (pozn. 56), s. M.4.19.

¹⁴¹ Stanice Družby. Vnitřní konstrukce HSV, PSV, Technická zpráva stavební 8/1977. Archiv DPP.



26



27

ma „družba“. ¹⁴² Z děl výtvarníků vyzvaných v soutěži na toto téma byla vybrána plastika sochaře Jana Nušla znázorňující družební objektiv Sovětů a Čechů, její realizace byla architektem s obtížemi odmítnuta s odůvodněním, že bez koncepce zástavby okolí stanice nelze určit umístění díla. ¹⁴³

Svítidla nástupiště byla zapuštěná v rovině podhledu, v pásích rovnoběžných s kolejemi, kryty na světla z mléčného organického skla vyrobila Výtvarná řemesla, družstvo uměleckých řemesel.

Celkové původní barevné řešení spodní i dolní části stanice charakterizovaly teplé tóny barev přizpůsobené režnému keramickému obkladu nástupiště, podchodné hale dominovala tmavě žlutá. V průběhu času prošla úpravami zejména podchodná hala, s realizací obchodních prostor částečně zanikly válcovité kabiny telefonních automatů. Poměrně citlivou celkovou rekonstrukcí stanice prošla v letech 2019–2020, byl mj. vyměněn podhled nástupiště se svítidly.

Výdech ze stanice situovaný v parku na východní straně je jednoduchý betonový válec s prstencem žaluzií, bez uměleckých ambicí. Šachta měla být umístěna v centru budoucího náměstí, bylo proto zvoleno dočasné výtvarné řešení, praktické provedení s možností budoucího dotvoření a „... *doladění architektonické formy ve vztahu návazných architektonických článků budoucího prostoru východního náměstí...*“. ¹⁴⁴

Háje

Stanice nazvaná Kosmonautů, v nejvýchodnější části Jižního Města, je centrem sídliště Háje. Objekty stanice jsou až čtyřpodlažní, zejména v místě vyvýšeného východního vestibulu napojeného na objekty občanské vybavenosti dokončené v 80. letech. Východní vestibul s eskalátory navazuje na pěší terasu podél objektu služeb ukončeného patrovými garážemi. Západní vestibul s pevným schodištěm je podzemní, vede na stanoviště autobusů.

Autorem architektonického řešení stanice je Jan Abt z Interprojektu. Koncová stanice má

Obr. 26. Stanice Háje, nástupiště. Foto: Matyáš Kracík, 2021.

Obr. 27. Stanice Háje, vestibul a větrací věž. Foto: Matyáš Kracík, 2021.

dva vestibuly a výškou prostoru nástupiště 4,85 m ostatní stanice trasy II. C převyšuje. Liší se od nich i kamenným obkladem stěn nástupiště doplněným hliníkovými tvarovkami charakteristickými pro trasu A (obr. 26). Na nástupišti uprostřed je umístěna kabina dozorce. Podlahu tvoří dlažba z liberecké žuly, podhled akustické lamely FEAL barvy slonové kosti, obklad stěn broušené desky světlého vračanského vápence, šest dělicích ploch za kolejištěm je z vyduťtých a vypouklých hliníkových desek barvy bronz. ¹⁴⁵ Kamenný obklad schodišť a vestibulů zdůrazňuje ve střední části výšky neobvyklý spárořez vzniklý hrubými drážkami v kameni vytvářejícími dojem střídání užších a širších desek. Přisazená svítidla nahradily zářivky zavěšené pod podhledem, jinak je stanice poměrně výrazně dochovaná v originální podobě.

Rovněž exteriér stanice tvoří obklad světlým vápencem, podtrhující tvarovou jednoduchost a čistotu podélné stavby východního vestibulu přemostující komunikaci (obr. 27). Plochy bez prosklení člení pás mělce reliéfně kladených kamenných desek.

Poměrně bohatá je stanice na umělecká díla; je to jednak kamenná mozaika Kosmonauti od Aloise Fišárka v západním vestibulu a dále sousoší kosmonautů Gubareva a Remka venku u výstupu na téže straně od Jana Bartoše. ¹⁴⁶ Výtvarné pojetí ztvárňuje i monumentální věžovitý výdech na západní straně i méně výrazný výdech na východní straně nad odstavným kolejištěm navržené Janem Abtem. ¹⁴⁷

Památkový potenciál

Zatímco první úsek I. C do značné míry převzal principy svého vzoru, tedy soudobého moskevského metra, trasa A má výrazně oso-

■ Poznámky

¹⁴² Rollová (pozn. 2), s. 498. Záměr umístění výtvarného díla vyjadřujícího československo-sovětské přátelství uvádí Ideový návrh výtvarného řešení stanic II. provozního úseku trasy C, Archiv hl. m. Prahy, Výtvarná rada NVP, NAD č. 2887, k. 188, inv. č. 1965, sign. OK-185.001.

¹⁴³ Dle konzultace s Ing. arch. Jiřím Navrátillem.

¹⁴⁴ Stanice Družby. Větrací šachta. Technická zpráva IV/1977. Archiv DPP. CS6 20.

¹⁴⁵ Fojtík – Mara (pozn. 56), s. M.4.20.

¹⁴⁶ www.vetrelciavolavky.cz, vyhledáno 14. 3. 2021.

¹⁴⁷ Více Charvát (pozn. 32), s. 354–366.

bitější řešení. Oproti vážnému a mnohdy až chladnému kamennému pojetí linka A pracuje se širší škálou barev a materiálů. Architekti pod vedením Jaroslava Otruby vtiskli nové trase zřetelnou, výtvarně ujasněnou podobu, plnou harmonických barev, mramorových obkladů a ušlechtilých kovů. Komplikovanému technickému, dopravnímu a mimořádně rozsáhlému dílu se jim podařilo propůjčit vysoce estetické kvality. Pokrytí tunelů plechovými výlisky zvanými „krásno“¹⁴⁸ jistě naplnilo očekávání svého tvůrce a stalo se velice působivým řešením, které bylo nadšeně přijímáno již v době svého vzniku. „Klenby a stěny tunelů z eloxovaných hliníkových plastických prvků patří asi k nejoriginálnějšímu nápadům celé trasy.“¹⁴⁹ „Toto pojetí proto mělo obohatit cestování o pocit krásna z okolního prostředí, a tím zvýdvihnout prestiž tohoto dopravního prostředku nad prestiž ostatních prostředků jako např. automobilu.“¹⁵⁰ „Krásno se stává skutečností.“¹⁵¹ Kladně nebyly hodnoceny jen obklady, ale také celkový výraz, funkčnost a obohacení městských prostor vestibuly či klidovou zahradou na Malostranské.¹⁵²

Hodnotu architektury nesnižuje fakt, že byla ve své době ideologicky zneužívána k oslavě socialistického zřízení a ideálu československo-sovětské spolupráce.¹⁵³ Vzhledem k tomu, že se v rámci metra uplatnila široká škála výtvarných děl různých stylů, technik, vkusu a ideologie, lze hovořit o reprezentativním vzorku monumentální tvorby 70. let.¹⁵⁴

Porevoluční doba přinesla do elegantních a čistých prostor vestibulů mnoho komerce a pokleslého vkusu, což můžeme nejvýrazněji sledovat v podchodech na Václavském náměstí. Původně halové prostory se proměnily v chodby mezi obchody, jejichž podoba se původní čistotě a eleganci propastně vzdálila. Kromě Můstku nedošlo v úrovni nástupišť k výraznějším excesům. Odlišné vnímání prostoru trojlodních klenutých nástupišť způsobilo nové liniové osvětlení zavěšené v prostoru.

Ze stanic trasy I. A považujeme z architektonického a výtvarného hlediska za nejzdařilejší stanici Malostranskou. Návaznost na historické prostředí Malé Strany a významný areál Valdštejnského paláce¹⁵⁵ byla uchopena velmi zodpovědně a dala tím vzniknout kvalitním realizacím v podobě zahradní úpravy před Valdštejnskou jízdárnou a nadzemního pavilonu i pojetí podzemní části originálně doplněné kopiemi barokních plastik.¹⁵⁶ Názor, že Malostranská „... je jednou z nejhezčích stanic,“ byl vysloven i na jednání výtvarné rady NVP.¹⁵⁷ Malostranská naplňuje jednu ze základních zásad pražského metra, a to, že „musí respektovat a rozvíjet kulturní hodnoty více než

tisíciletého města.“¹⁵⁸ Vstupní pavilon zároveň představuje velice citlivý vstup moderní architektury do historického prostředí. Vzhledem k těmto hodnotám i vzhledem k poměrně intaktnímu stavu by bylo vhodné prohlášení veřejně přístupných prostor stanice a zahradní úpravy kulturní památkou. Území je součástí Pražské památkové rezervace, nicméně individuální ochrana by zajistila zachování původního řešení do detailu a provádění nutných zásahů v souladu s originální podobou.

V rámci analýzy trasy C byla k památkové ochraně vytipována stanice Muzeum s velkoryse vyřešeným vestibulem, a je tedy logické, že by součástí ochrany bylo nástupiště na trase A, které se nedávno dočkalo vcelku citlivé rekonstrukce.

Status kulturní památky by si podle našeho názoru dále zaslouhovala stanice Želivského. Objektivní důvod tohoto výběru představuje takřka intaktní zachování její původní podoby včetně řešení osvětlení, eskalátorového tunelu, vestibulu i výtvarných děl. Zároveň jako jediná stanice na trase A leží za hranicí památkové zóny.

Stanice trasy II. C se vyznačují jednoduchostí a čistotou tvarů vycházející z funkcionalismu, prvky brutalismu reprezentují stěny z pohledového betonu, např. vestibulu na Roztylech nebo rampy na Opatově, hlavně ale výdechy, které jsou originálními díly na pomezí architektury a výtvarného umění. Jako nejzajímavější a nejhodnotnější se u těchto čtyř stanic jeví řešení keramických obkladů stanic Roztyly, Chodov, Opatov, dále potom konstrukční řešení nadzemní části stanice Opatov. V celku zkoumaných úseků metra ale aktuálně nepovažujeme stanice metra II. C za hodné památkové ochrany, hlavně vzhledem k četným druhotným úpravám. Stanice Roztyly, Chodov a Opatov mají v originální podobě celistvě dochované v podstatě jen zmíněné stěny s keramickými obklady za kolejišti, ostatní části, podhledy, vestibuly, schodiště doplněná o výtahy, jsou více či méně upravené. Nejzachovalejší v původní podobě z trasy II. C je stanice Háje; její architektonické pojetí, kromě vestibulů, ale nelze považovat za výjimečné. O individuální památkové ochraně by bylo možné uvažovat v případě západního výdechu stanice Háje, případně výdechu stanice Roztyly.

Chránit stanice metra jako architektonickou památku je v Evropě již rozšířenou praxí.¹⁵⁹ Například Moskva má pod ochranu zařazených 15 stanic, Londýn 71 a Berlín dokonce 88 včetně sedmi stanic na trase U7 z let 1980–1984, které navrhl Rainer G. Rümmler. Prohlášení vybraných stanic pražského metra kulturními památkami by bylo logickým zhodnocením kvalit

ního městotvorného počínu 70. let 20. století na územích metropole podléhajících plošné památkové ochraně.

Článek vznikl v rámci výzkumného úkolu Národního památkového ústavu: Moderní architektura 20. století, financovaného z institucionální podpory Ministerstva kultury dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumné organizace (DKRVO).

Ing. arch. MATYÁŠ KRACÍK
NPÚ, ÚOP v Praze
kracik.matyas@npu.cz

Ing. arch. Anna SCHRÁNILOVÁ
NPÚ, ÚOP v Praze
schrnilova.anna@npu.cz

■ Poznámky

148 Pojem „krásno“ se vyskytuje např. dobovými dokumenty. Viz Mikuláš Lacek, námět výstavy k zahájení provozu na trase I. A ve stanici metra Muzeum, 24. 3. 1978, Archiv hl. m. Prahy, Výtvarná rada NVP, NAD č. 2887, k. 185, inv. č. 1965, sign. OK-185.001.

149 Sekora (pozn. 30), s. 22.

150 Zdeněk Kostka, Pražské metro, *Výtvarná kultura* III, 1979, č. 2, s. 1.

151 (tr) Krásno se stává skutečností, *Večerní Praha*, 2/3, 1978, s. 2.

152 Kostka (pozn. 150), s. 3.

153 Téma ideologického zneužívání metra viz Monika Trojanová, *Mediální obraz pražského metra v dobovém tisku v období 1974–1990* (bakalářská práce), FSV UK, Praha 2011.

154 Až na slabší zastoupení skla. Viz Sekora (pozn. 30), s. 23.

155 Areál Sídla Parlamentu České republiky, zahrnující i Valdštejnskou jízdárnu, je národní kulturní památkou r. č. ÚSKP 173. Viz <https://pamatkovykatolog.cz/pravni-ochrana/sidlo-parlamentu-ceske-republiky-84052>, vyhlédáno 22. 4. 2021.

156 Sekora (pozn. 30), s. 24. Faksimile Braunovy Naděje považuje za nejúspěšněji umístěné umělecké dílo na celé trase.

157 Zápis z 9. zasedání výtvarné rady NVP – Metro, trasa 1 A – výtvarné libreto (přílohy), 27. 4. 1976, Archiv hl. města Prahy, inv. č. 62, č. kartonu 2, 99.

158 Kyllar (pozn. 9), s. 106.

159 Tématu se věnovala konference: *Underground Architecture Revisited, German National Committee of ICOMOS and the Berlin Monument Authority with the Initiative Kerberos at the Berlinische Galerie – Museum of Modern Art, 20 – 23 February 2019.*