

Architektura pražského metra v 80. letech

Kateřina HOUŠKOVÁ; Matyáš KRACÍK; Anna SCHRÁNILOVÁ

DOI: <https://doi.org/10.56112/zpp.2022.2.16>

ABSTRAKT: *Třetí díl minisérie o architektuře pražského metra se tentokrát věnuje úsekům uvedeným do provozu v 80. letech 20. století. Chronologicky tak navazuje na předchozí díly věnované prvním dvěma úsekům linek A a C dokončeným roku 1980. Hlavním počinem 80. let je výstavba trasy B, při níž došlo k završení základního trojúhelníku přestupních stanic v centru města, který zůstává dodnes nezměněn. V té době byla zároveň prodloužena trasa C do Nádraží Holešovice a trasa A do Strašnické. Po rozmanitém užití kamene, keramiky a eloxovaného hliníku na trasách A a C přichází trasa B s progresivním užitím dalšího materiálu typického pro československou architektonickou a výtvarnou tvorbu – skla. V průběhu výstavby trasy I. B vyvrcholila československo-sovětská spolupráce, když sovětské tvůrce navrhli stanici Moskevskou v Praze a československá strana stanici Pražskou v Moskvě. Příspěvek přibližuje jak původní podobu, tak i změny, které stanice zasáhly za posledních 30 let, a z toho vyplývající památkový potenciál tohoto rozsáhlého souboru.*

KLÍČOVÁ SLOVA: pražské metro, trasa I. B, trasa III. B, trasa III. C, trasa III. A, poválečná architektura, architektura 80. let, památková péče

Architecture of the Prague metro in the 1980s

ABSTRACT: *The third part of the miniseries on the architecture of the Prague metro is devoted to the sections put into operation in the 1980s. It is a chronological continuation of the previous parts devoted to the first two sections of lines A and C completed in 1980. The main achievement of the 1980s was the construction of Line B, which completed the basic triangle of transfer stations in the city center, which remains unchanged to this day. At the same time, Line C was extended to Nádraží Holešovice and Line A was extended to Strašnická. After the varied use of stone, ceramics and anodized aluminum on routes A and C, route B saw the progressive use of another material, glass, typical of Czechoslovak architectural and artistic creation. In the construction of Route I. B, Czechoslovak-Soviet cooperation culminated when the Soviet designers built the Moscow station in Prague and the Czechoslovak side built the Prague station in Moscow. The article presents both the original form and the changes that have affected the station over the last 30 years and the resulting heritage potential of this large aggregate.*

KEYWORDS: Prague metro; line I. B; line III. B; line III. C; line III. A; post-war architecture; architecture of the 1980s; heritage care

V roce 1980 mělo pražské metro v provozu první dva úseky tras A a C.¹ Již koncem 70. let začala realizace třetího provozního úseku trasy C vedoucího z Florence (Sokolovská) do nového vlakového Nádraží Holešovice (Fučíkova), který byl zprovozněn roku 1984. Zároveň probíhala výstavba prvního úseku trasy B od Smíchovského nádraží na Florenc, který znamenal zatím největší zásah do centra města. Nešlo totiž jen o samotné stanice metra, ale také o vybudování rozsáhlých pěších zón na hranici Starého a Nového Města pražského, v zásadě tak, jak je známe dnes. Zatímco trasa III. C respektuje architektonické pojetí předchozího úseku II. C s keramickými obkla-

dy nástupiště, trasa B získala nový sjednocující materiál, sklo. Do výčtu stanic trasy B jsme zařadili také stanici Pražskou v Moskvě, neboť ji navrhli českoslovenští architekti a výtvarníci v rámci „bratrské“ akce, kdy naproti tomu sovětské tvůrce vytvořili interiéry stanice Moskevské (Anděl) v Praze.

Příspěvek si klade za cíl popsat a zhodnotit architekturu metra i její vstup do historického prostředí centra Prahy. Řada stanic byla budována jako těžiště budoucího rozvoje, ke kterému za posledních třicet let také došlo. Metro ale poznamenaly i povodně v roce 2002 a postupná živelná komercializace veřejných prostor. Všechny tyto vlivy výrazně zasáhly pů-

vodní architekturu a výtvarnou výzdobu metra. Závěrečná kapitola obsahuje úvahu nad památkovým potenciálem představených stanic.

Trasa III. C

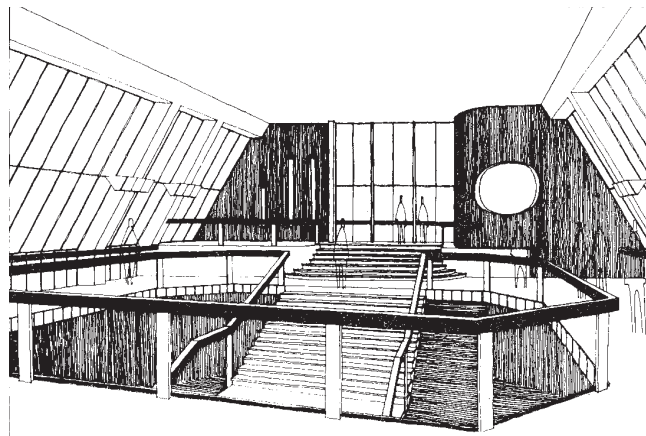
Úsek řešil požadavek prodloužení stávající linky severním směrem, kde již byla z velké části dokončena sídliště severní části Prahy. Stavba měla řadu omezení, zejména složité

■ Poznámky

1 Matyáš Kracík – Anna Schránílová, Pražské metro: architektura a památkový potenciál trasy A a II. C, *Zprávy památkové péče* LXXXI, 2021, č. 3, s. 310–326.



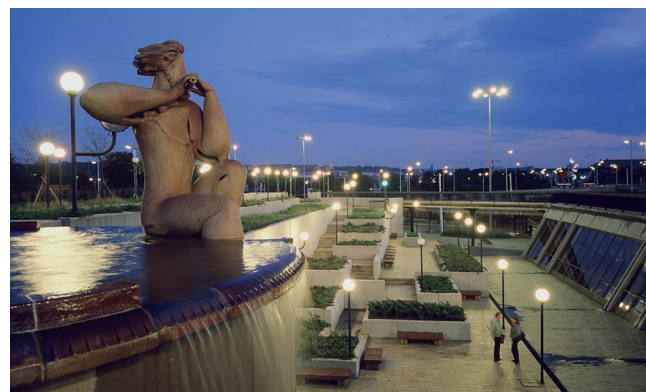
1



2



3



4

Obr. 1. Prosvětlený poutač na sloupu, stanice Můstek B, 2. pol. 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 2. Stanice Vltavská, návrh interiéru vstupní dvorany, V. Uhlíř. Převzato z: Evžen Kyllar, *Nový úsek pražského metra. Stanice Vltavská a Fučíkova. Trasa III C*, *Architektura ČSR* 44, 1985, č. 4, s. 168.

Obr. 3. Stanice Vltavská, podzemní vestibul s výstupním schodištěm na povrch, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 4. Stanice Vltavská, klidová zóna s večerním osvětlením a fontánou Faun a Vltava od manželů Hudečkových, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

geologické a hydrologické podmínky, a představovala definitivní přestavbu celého území holešovického meandru. Bylo nutné rovněž vyřešit přestupní vazby na návaznou dopravu směrem do Severního Města a především zakomponovat stavbu metra do novostavby železniční stanice ČSD Holešovice. Otázka vedení trasy ve variantách směrem na Kobylisy či Bohnice (přes sídliště Bohnice) nebyla uzavřena ani při schvalovacím řízení souborných dokumentací stavby.²

Stanice Vltavská a Fučíkova (dnešní Nádraží Holešovice) byly situovány do center dopravních zdrojů. Úsek III. C vedl ze stanice Sokolovská, pod úrovní Vltavy, ostrovem Štvanice a končil u holešovické elektrárny. Nová dopravní situace odlehčila především přetížené křižovatce Florenc.

První studie souboru staveb vznikaly již od roku 1973, ke změnám a přepracování původního projektu došlo mezi lety 1979–1980. Studie objektu společně odbavovací haly Fučíkova je datována 11/1980.³ V předstihu, v roce 1978, proběhly některé demoliční práce; stavba samotná a hloubení začaly během roku 1979. Provoz úseku III. C byl zahájen roku 1984.

V 80. letech měl dopravní podnik snahu sjednotit orientační systém celé MHD. Soutěž na nové řešení vyhrál Rostislav Vaněk s černo-oranžovým inverzním designem a písmem Helvetica.⁴ Systém byl poprvé použit na trase III. C, poté na trase B a dalších úsecích. Jeho součástí se staly nové prosvětlené poutače na sloupech poblíž stanic (obr. 1) či prosvětlené mapy ve vestibulech (obr. 21). S určitými obměnami se systém používá dodnes, avšak bez souhlasu původního autora.⁵

Vltavská

Dnešní stanice představovala poměrně komplikovanou stavbu jak svojí polohou a urbanistickým zasazením, tak i samotným provedením. Původně vznikala pod pracovním názvem „Dopraváků“, podle objektu sídla Dopravních podniků v sousedství.⁶ Nynější pojmenování získala podle polohy na břehu řeky Vltavy. Celá lokalita se v souvislosti s výstavbou stanice a zejména s budováním mimoúrovňové křižo-

vatky na počátku 80. let výrazně proměnila. Stavbě samotné předcházely od roku 1978 rozsáhlé demolice⁷ v prostoru části železniční stanice Praha-Bubny, např. bývalého továrního areálu firmy Bondy,⁸ a přilehlé výstavby činžovních domů u nábřeží. Stanice Vltavská byla projektována podle návrhu architektů Jiřího Navrátila a Vladimíra Uhlíře (obr. 2).

Studie souboru staveb III. C se datuje již do roku 1973, v roce 1979 došlo po vlně kritiky

■ Poznámky

2 *Metroprojekt, 1971–1981. Deset let Metroprojektu*, kol. aut., Praha 1981, s. 43.

3 V letech 1976–1977 bylo zpracováno dokonce šest variant projektového úkolu. Ibidem, s. 44.

4 Tereza Topková, *Vývoj vizuálního stylu pražského metra*, diplomová práce, FSV UK, Praha 2020, s. 37–40.

5 <https://www.czechdesign.cz/temata-a-rubriky/po-stopach-orientacniho-systemu-prazskeho-metra-s-rostislavem-vankem>, vyhledáno 17. 8. 2022.

6 Původně objekt Elektrických podniků z roku 1935 od architektů A. Benše a J. Kříže.

7 Rozhodnutí k žádosti o demolice staveb v oblasti ulice Bubenská a Bubenské nábřeží kvůli stavbě tzv. severního předmostí Hlávkova mostu je datováno rokem 1977. SA MČ Prahy 7, čp. 415, Holešovice, od roku 1900–1977.

8 Areál firmy L. G. (Bohumil) Bondy čp. 415, v poválečné době v majetku s. p. Pražské komunikace. Ibidem (SA MČ Prahy 7).

v procesu závěrečného schvalovacího řízení⁹ k podstatnému přepracování již hotového úvodního projektu stanice Vltavská.¹⁰ Jako odpovědný projektant byl pro tento úkol určen mladý architekt Jiří Navrátil¹¹ ve spolupráci s Vladimírem Uhlířem, již uznávaným autorem několika stanic na první trase linky C (Florenc, Pražského povstání a Roztyly). Rozdílnost obou autorů, generační i názorová,¹² čím dál více prohlubovala rozpory ve vzájemné spolupráci, až vedla, po dokončení této fáze projektu, k odchodu architekta Navrátila z celého úkolu. Realizační dokumentaci, stejně jako finální výtvarné řešení zpracoval architekt Uhlíř již samostatně. Zejména způsob řešení stěn v podobě obkladů z hnědých keramických tvarovek¹³ na stěnách nástupiště a v eskalátorovém tubusu i částečné uzavření prosklených nadzemních partií haly stály v protikladu k původně zamýšlenému funkčnímu charakteru v duchu funkcionalistické podoby stanice.¹⁴ (obr. 3)

Stanice je hloubená, založená v otevřené jámě, zajištěné kotvenými pilotovými stěnami. Konstrukčně se jedná o šestipodlažní monolitický rám s jedním vestibulem¹⁵ a s mezistropy zavěšenými na horní masivní strop stanice. Provozní a technologické místnosti stanice jsou umístěny v několika podlažích, ve třech podlažích byly v roce 1984 zřízeny garáže automobilů záchranné služby.¹⁶ Nástupiště je na jižní straně spojeno trojicí eskalátorů s podzemním vestibulem, na který navazuje podchod, z něhož vede hlavní pevné schodiště na povrch a čtyři přímé výstupy k tramvajovým zastávkám. Při konstrukčním řešení byly uplatněny poslední zkušenosti z realizace prefamolitických stropů, úspěšně byl vyřešen i problém nadnášení celé stanice vodním vztlakem. Ke spolupráci byl přizván statik Vladimír Vondraš, známý svým nekonformním přístupem k řešení obtížných konstrukcí.¹⁷

Provozně byla stanice rozdělena do tří úrovní: horní představuje střecha nadzemního objektu stanice, která byla pojata jako pochozí terasa navazující na systém pěších cest, vlastní vstup do dvorany od jihu a z pasáže od severu představuje střední část a spodní podzemní úroveň je shodná s vestibulem, na nějž navazuje podchod pod zastávkami tramvaje. Dodnes působivý je zejména hlavní vstupní prostor: dvoupodlažní dvorana se zalomeným schodištěm vedoucím z podzemního patra na povrch a rovněž na obchozí galerii, prosvětlená velkoplošným zasklením povrchového výstupního objektu se zkosenými stěnami. Forma objektu s bočními sešikmenými prosklenými stěnami byla navržena ryze funkčně, ve snaze umožnit vstup denního světla do vestibulu v co nejvyšší míře. Čelní stěna vestibulu

měla být rovněž celá prosklená, aby „*podvědomě táhla člověka z podzemí ven*“.¹⁸

V realizační fázi projektu došlo k částečnému zabetonování postranních skleněných ploch a umístění skleněné vitráže¹⁹ do téměř barokně tvarovaného otvoru v jedné plné stěně při vstupu.

Charakter dvorany tvořil kontrast bílých stropů, hliníkových podhledů typu metro s vestavěným osvětlením v nižší úrovni, s obklady stěn z režné poštorenské kameniny. Na pravé straně vestibulu byla instalována výtvarně řešená stěna, plasticky rozvlněný reliéf z tmavších tvarovek, jehož struktura odkazuje k motivu hladiny řeky rozvlněné větrem.²⁰ Přímou na něj z obou stran navazuje světlejší keramický obklad. Skleněné prvky, žulové dlažby, zámečnické doplňky z tombaku a pařížská modř náterů celek pouze doplňovaly. Pro večerní osvětlení bylo na stropě dvorany použito zlatožluté rozptýlené osvětlení sodíkových výbojek, poprvé uplatněných v metru a „*pravděpodobně vůbec poprvé ve veřejném prostoru u nás*“, ²¹ o něco později využité rovněž u stanic trasy B, zejména na osvětlení stropů tunelů. Zajímavé bylo i řešení osvětlení v podchodu, který je prodloužením vestibulu. Uspořádání svítidel zde vytvářelo působivé pásy, dnes nedochované, sledující tvar podchodu a sloužící k orientaci cestujících.²² Působivá svítidla byla rovněž využita v exteriéru, v atriu (autorem je Michal Flašar). Jednalo se o kulovitá svítidla na štíhlém vysokém sloupku osazená v květinících či vyrůstající z boční betonové stěny terasy, která jsou dnes nahrazena novodobými lampami.

Stanice měla současně představovat přestupní uzel mezi podpovrchovou a povrchovou dopravou (tramvajová trať s přístřešky), k nimž byla původně připojena pěší lávka ze stropu vestibulu k předpolí Negrelliho viaduktu, z nově budovaného parku nad stanicí. Mělo se jednat o klidové propojení od nádraží Bubny na předpokládaný pěší koridor po Negrelliho viaduktu na Štvanici a do Karlína. Pro návaznost na park a z nutnosti krytí obslužné automobilové dopravy do stanice bylo navrženo venkovní atrium. Tato klidová zóna s posezením na různých úrovních teras se zelení vrcholila v nejzazší části výtvarně řešenou stylizovanou fontánou (obr. 4).²³ Atrium poskytovalo atraktivní prostředí ke krátkodobému odpočinku nejen pro cestující i obyvatele, ale fungovalo i jako oživení a kontrast k odlidštěným dopravním stavbám v sousedství. Rovněž se mělo stát předpokládaným předpolím k plánované zástavbě na drážních pozemcích.²⁴ Původním záměrem projektantů bylo zřídit malou kavárnu s drobným prodejem v místě dnešních teras. V současné době tuto funkci plní řada provozoven situovaných v pro-

■ Poznámky

9 Kritika projektu údajně pramenila zejména z neuspořádanosti vnitřní náplně stanice (nadměrný objem, kolizní přestupní vazby mezi metrem a tramvají), nekvalitního architektonického řešení (jak samotné stanice metra, tak zejména celého prostoru nadzemní části stanice) i celkově vysokých nákladů na stavbu. Konzultace s Ing. arch. Jiřím Navrátilem, 1/2022.

10 Přehledně vývoj dokumentace projektu viz *Metroprojekt, 1971–1981* (pozn. 2), s. 48.

11 Jiří Navrátil měl v té době již za sebou spolupráci na stanici Družby (dnes Opatov) na úseku I. C (od roku 1976, ještě v rámci Interprojektu). V roce 1978 přešel do Metroprojektu pod středisko vedené arch. Uhlířem, kde pokračoval v práci na stanici Družby. Konzultace s Ing. arch. J. Navrátilem, 1/2022.

12 Navrátil situaci popsal jako „*názorový střet přesvědčeného funkcionalisty se starými „eklektickými“ názory vedoucího střediska arch. Vladimíra Uhlíře*“. Konzultace s Ing. arch. J. Navrátilem, 1/2022.

13 Keramické závody Poštorná.

14 Navrátil měl představu ryze funkční podoby, tj. plochý světlý deskový obklad stěn za kolejištěm, strop i dlažba v souběžném členění s kolejištěm. Konzultace s Ing. arch. J. Navrátilem, 1/2022.

15 Stanice Vltavská je založena tak, aby v případě potřeby bylo možné vybudovat i druhý, severní vestibul, což se stává aktuální s plánovanou výstavbou nové čtvrti v místech bývalého nákladového nádraží Praha-Bubny.

16 Evžen Kyllar, Nový úsek pražského metra. Stanice Vltavská a Fučíkova. Trasa III. C, *Architektura ČSR XLIV*, 1985, č. 4, s. 166–170.

17 Pro stanici Vltavskou Vondraš prosadil vpravdě originální použití tzv. „Vinšových“ hlavic sloupů. Aby dosáhl vynešení stropů jednotlivých pater nad nástupištěm, tyto „skryté“ hlavice otočil a stropy tří podlaží nad nástupištěm na ně zavěsil, to celé do stropního rámu stanice. Konzultace s Ing. arch. J. Navrátilem, 1/2022.

18 Ibidem.

19 Vitráž nazvaná *Vltava*, symbolizující říční proud a jeho přítoky, skleněné tvarovky, lisované sklo, bronz, autoři Jan Fišera, Václav Zajíc, 1983. Josef Šrejma, *Metroart, výtvarná monografie metra, 1974–1994*, Praha 2019, s. 98–101.

20 Stěna, režné tvarovky, keramické závody Poštorná, autor výtvarného řešení Václav Dolejš, 1984. Řešení stěn viz PD, archiv DPP (stanice Vltavská), Šrejma (pozn. 19), s. 98–101.

21 Kyllar (pozn. 16), s. 168.

22 Ibidem, s. 168.

23 Fontána *Faun a Vltava*, 1984, autoři manželé Olga a Miroslav Hudečkoví. Původní (abstraktnější) představa architekta Navrátila byla ve formě velkého puklého balvanu, valounu (cca do 10 tun), ze kterého byl vytéká pramen (tj. Vltava) a ztrácel se v menších valounech. Změněno v rámci realizačního projektu po roce 1981.

24 Předpokládaná zástavba drážních pozemků byla plánována již koncem 70. let, ale teprve po roce 2008 došlo k cílené snaze o sejmутí památkové ochrany z dochovaných staveb nákladového nádraží a následně jejich



5



6

Obr. 5. Stanice Nádraží Holešovice (Fučíkova), zleva nádražní budova, uprostřed spojka atria, vpravo objekt severního vestibulu metra, pohled od jihozápadu, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 6. Stanice Nádraží Holešovice (Fučíkova), klidová zóna za budovou jižního vestibulu (kompozice J. Klímeše), druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

storách podzemního vestibulu, jejichž podoba je hluboko pod estetickou úrovní původního řešení.²⁵ Architektonicky pojatý výdech byl umístěn na malém návrší v horní části terénu v přilehlém parku, v ose terasy objektu vestibulu. Brutalisticky řešený objekt v kombinaci betonu a kovu (krycí mříže) je dnes obklopen neprostupným křovím a znehodnocen graffiti, ale i přesto působí monumentálně. Druhý, skromnější výdech se nachází o něco dále, v prostoru parkoviště (autory jsou architekti stanice).

V roce 2002 byla stanice poškozena povodní a provoz byl obnoven až po čtyřech měsících. Stanice byla dodatečně zpřístupněna bezbariérově dvěma osobními výtahy z povrchu do podchodu (2005) a z podchodu na nástupiště (2006). Nedávno proběhla rehabilitace atria, restaurování skleněné vitráže při vstupu a odbourání spojovací lávky pro pěší. Celkově došlo k estetickému zhodnocení zejména veřejného prostoru v nadzemní části stanice a bezprostředního okolí, které ale v blízké budoucnosti čeká další rozsáhlá proměna.²⁶

Nádraží Holešovice (Fučíkova)

Stanice metra, u jejíhož názvu převážil ideologický názor nad příhodnějším názvem vztahujícím se k dané lokalitě, byla pojmenována Fučíkova.²⁷ Jedná se o složitý dopravní uzel propojující podpovrchovou a povrchovou dopravu. V severní části stanice vestibul metra

plynule přechází do odbavovací haly přilehlého železničního nádraží, v sousedství navazuje autobusová a tramvajová doprava. Autory stanice Fučíkova byli Jiří Dušek a Jan Marek z Metroprojektu.²⁸ Autory urbanistické a architektonické studie zástavby severních Holešovic byli Karel Filsak a Karel Filsak ml. Realizovaná budova nádraží Praha-Holešovice byla postavena podle projektu Otakara Trčky a Jiřího Fingera ze Státního ústavu dopravního projektování (SUDOP), interiér haly komplexně řešil architekt Zbyněk Hřivnáč. Stanice byla uvedena do provozu roku 1984, interiér haly nádraží se dokončoval do roku 1985 (obr. 5).

Výstavba stanice začala v roce 1979 demolice obytných domů starých Holešovic, ještě pod pracovním názvem Vrbenského, odvozeným od názvu přilehlé ulice. Tato část dnešních Holešovic se nazývala Zátory;²⁹ původně to byla vesnice, pojmenovaná podle tzv. zátor (zátvor), tj. nízkých břehů, do nichž se zadírají ledové kry. Tento starý pomístní název se přenesl na celou oblast starých Holešovic s drobnou zástavbou, která se rozprostírala při břehu Vltavy a časem se rozrůstala jižním směrem. Postupný úpadek čtvrti začal již na konci 19. století a dále pokračoval především v meziválečných letech. Definitivní konec čtvrti ale znamenal rozvoj v poválečné době, spojený zejména s demolice v 50. letech kvůli výstavbě betonárky Prefa při břehu Vltavy a dále od 70. let v souvislosti s budováním dopravního uzlu metra a vlakového nádraží. Přesto zůstává území bývalých Zátor i po více než čtyřiceti letech ze značné části nezastavěno, nedořešeno, se slepými zákoutími i místy s provizorní zástavbou.

Velký problém při projektování a zakládání stanice představovala nejasnost dalšího pokračování metra severním směrem. Dlouhotrvající spory, zda má metro překonat Vltavu po mostě, anebo pod jejím korytem, vyústí-

ly v univerzální řešení, které by v budoucnu mohlo umožnit obě varianty.³⁰ U stanice byla v mnoha variantách prověřována poloha i hloubka. Koncepce se měnila i během projektových prací. Zásadní zde bylo napojení na urbanismus okolí, návaznost kolejové (tramvaje) i nekolejové (autobusy) dopravy i složitá vazba na novou odbavovací halu nádraží ČSD Praha-Holešovice.

Stanice Fučíkova byla navržena se dvěma nadzemními vestibuly, konstrukčně se jedná o železobetonový monolitický polorám, zastropený prefabrikovanými nosníky. Stanice byla založena v mělké svahované jámě. Jižní vestibul je prakticky solitér, doplněný pouze hmotou zastřešení autobusových zastávek. Tvoří jej dvoupodlažní nadzemní budova obrácená do ulice Plynární, v přízemí s vlastním proskleným vestibulem, přístupným ze tří stran. S nástupištěm metra jej propojuje pevné schodiš-

■ Poznámky

postupné demolici. Tehdejší investor se k možnosti zapojení staveb do záměru výstavby stavěl odmítavě. Na celé ploše zůstala jediná budova, objekt bývalé vodárny.

²⁵ Trafika, pekařství, okénko fast foodu aj. Veřejné toalety jsou situovány v podchodu.

²⁶ Plánuje se kompletní přestavba v souvislosti se záměrem výstavby budovy Vltavské filharmonie (<https://iprapraha.cz/projekt/13/vltavska-filharmonie>), vyhledáno 28. 6. 2022.

²⁷ Byl to odkaz na blízký Park kultury a oddechu Julia Fučíka, tj. dnešní Výstaviště Holešovice. Název Nádraží Holešovice stanice nese od roku 1990.

²⁸ Za konstrukční řešení byli odpovědní inženýři Květa Kadeřábková a Petr Chaura (PD, archiv DPP, stanice Fučíkova).

²⁹ Zátory, území později ohraničené ulicemi Argentinská, Železničářů a Partyzánská (dříve Palackého).

³⁰ Pavel Fojtík – Robert Mara, *Encyklopedie pražské MHD I, Historie a současnost*, Praha 2014, s. M.2.20.



7



8

Obr. 7. Bílé klenby z desek Ecrona a římsové nosiče osvětlení v pilířové stanici Náměstí Republiky, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 8. Stanice Smíchovské nádraží, sloupová galerie a nástupiště, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

tě s dvojicí eskalátorů. Ve vestibulu jsou dále prostory služeb i provozu. V 1. patře objektu byly situovány šatny a denní místnosti pro zaměstnance metra, sklady aj. Prostor nástupiště s rozšířenou plochou peronu je řešen jako velkorysá hala. Jeho stěny jsou obloženy šikmo položenými režnými keramickými deskami v okrovo-hnědém odstínu, vyrobenými Keramickými závody Poštorná. Tvárnice jsou hladké, bez výraznější struktury, šikmý náklon sloupů tvarovek vytváří zajímavou rytmizaci. Jejich podoba se poněkud vymyká z jednotné materiálové škály stanice.³¹

Severní vestibul je společně koncipovaným odbavovacím prostorem pražského metra a železniční stanice Praha-Holešovice. Tvoří jej dvoupodlažní objekt s technickými a skladovými prostory v suterénu, v přízemí s průběžnou krytou pasáží s prostory služeb a obchodů, přístupnou pevným schodištěm z nástupiště metra, dnes uprostřed přerušeným objektem výtahu. Pasáž slouží současně jako vstup do prostoru odbavovací haly železniční stanice. Z exteriéru je pasáž přístupná od západu, z prostranství od Partyzánské ulice, od východu z přilehlého autobusového nádraží pro dálkovou dopravu do severních Čech. Je otevřená prosklenými stěnami a členěná mohutnými pilíři obloženými žulovými deskami. Veškeré obklady stěn a sloupů, s výjimkou stěn vlastního nástupiště, jsou z žuly s tryskaným (pískovaným) povrchem; jedná se o žulu řásenskou a hudečickou. Kovové prvky, vesměs od firmy Zukov, zahrnovaly např. panely obvodového pláště, rámy oken a dveří či stěny s pro-

dejními okny. Všechny kovové části a výrobky bez ušlechtilé úpravy z nerezů byly opatřeny nátěrem v čokoládovém odstínu. Stropní podhledy jsou tvořeny z hliníkových perforovaných destiček typu metro s šedým nátěrem. Osvětlení bylo řešeno jednak typovými svítidly, pro veřejné prostory byly navrženy výbojkové lustry.³² Do stropu haly jižního vestibulu byly vloženy osvětlovací prvky do vpadlých čtvercových polí v podhledu, které rozbíjejí jeho jednotlou plochu. Světlo do pasáže severního vestibulu poskytovaly i rozměrné stropní svítílníky (doplněné ještě závěsnými svítidly), které vnášely překvapivé množství světla již do části před turnikety, a dále jej zprostředkovávala samotná pasáž, otevřená na obou koncích. Součástí stanice je rovněž podchod pro pěší, na jihu s výstupem u nástupiště autobusů, na severu do atria u severního vestibulu. K uskutečnění záměru propojit interiér s exteriérem přispěla důsledná volba materiálů i společné tvarosloví článků a detailů, včetně zapojení výtvarných děl. Ve směru hlavního pohledu od výstupu z metra ze severního vestibulu je v šikmém pilíři netradičně zasazen kamenný reliéf.³³ Jedná se o ideový portrét Julia Fučíka, nacisty popraveného novináře, divadelního kritika a člena komunistické strany, původně doplněný nejcitovanějším Fučíkovým výrokem vtesaným na vedlejším sloupu.³⁴ Kompozici původně doplňovala ještě skleněná stěla symbolizující paprsek světla.³⁵ Na malém prostranství severně za budovou jižního vestibulu byla vytvořena působivá klidová zóna s kompozicí sochaře Josefa Klimeše, která dle dobového popisu „do městského prostředí přivádí stylizovanou horskou říčku a valouny, oblázky a okolní bizarní přírodou i s pramenem vody, který je studánkou k napití“³⁶ (obr. 6). Dnešní stav ale bohužel tak optimistickou bilanci nenabízí. Původně odpočinková zóna je dnes sice po rekonstrukci (lavičky, dlažba, ni-

koliv ale fontána), vzhledem k odlehlosti a umístění za veřejnými toaletami však nenabízí ideální místo k posezení. Pokud by v přilehlých provozních prostorách zadní části objektu vestibulu vznikla např. kavárna, přestalo by místo být pouhou průchozí spojkou mezi parkovištěm, zanedbanou zelenou plochou a nástupiště autobusů a mohlo by opět plnit funkci veřejného prostoru, která je zachycena na dobových fotografiích. Architektonicky a do značné míry s výtvarnou intencí byly řešeny i další exteriérové části při stanici metra: při západní fasádě severního vestibulu pilířové atrium a na druhé straně vysoký pylon s kamenným obkladem situovaný na malém prostranství, na východě, při schodišti k Vrbenkému ulici, jsou na kraji trávníku umístěny tři betonové bloky. Místní výdechy, navržené autory stanice, fungovaly od roku 1984. Nejsevernější byl zničen v roce 2002 při povodních, druhý je situován východně od hlavního vchodu do metra při ulici Plynární, třetí, po většinu roku krytý zeleným břechťanem, v ulici Jablonského.

■ Poznámky

31 Kyllar (pozn. 16), s. 172. Keramický obklad se na rozdíl od stanice Vltavská ve vestibulech již nevyskytuje. Dominantní jsou žulové obklady a dlažby.

32 Projektová dokumentace a technická zpráva pro stanicí Fučíkova, archiv DPP.

33 Autor reliéfu Stanislav Hanzík, 1984, žula, pilíř severního vestibulu.

34 Poselství z Fučíkovy *Reportáže*, cit. v: Šrejma (pozn. 19), s. 102. Odstraněno.

35 *Skleněný paprsek*, autor Aleš Vašíček, sklo, 1984. Nedochováno.

36 Kyllar (pozn. 16), s. 173. Kompozice *Řeka*, autor Josef Klimeš, kámen, beton, 1984.

Železniční stanice Nádraží Holešovice

Původní soutěž na budovu nádraží a urbanistické řešení okolí vyhráli v roce 1980 otec a syn Filsakové.³⁷ Prvotní koncepce, založená na těžkých horizontálních betonových formách, byla pro realizaci nakonec přepracována skupinou projektantů ze SUDOP pod vedením Otakara Trčky (architekt Jiří Finger navrhl zahradní atrium a Zbyněk Hřivnáč řešil zařízení a vybavení interiérů). Nádražní budova byla uvedena do provozu v roce 1985.

Nádraží Praha-Holešovice je složeno z trojice vzájemně propojených částí, výpravní budovy, odbavovací haly a vestibulu metra (objekt čp. 635). Výpravní budova stojící podél železničních tratí sestává z pěti nadzemních a jednoho podzemního podlaží v pětitraktové dispozici. Fasády tvořené lehkým obvodovým závěsovým pláštěm tmavě bronzového odstínu vrcholí mohutnou žulovou atikou, kryjící ustoupené technické podlaží. Vertikální komunikace jsou umístěny v samostatné hmotě při východní fasádě.

Přízemní odbavovací hala z jihu navazuje na zmíněnou výpravní budovu. Její velkou část tvoří zahrada v otevřeném atriu, kterou komponoval Jiří Finger, pohledově otevřená prosklenými stěnami pasáže či nádražní haly, od západu od venkovního prostranství oddělená vysokým plotem z betonových sloupků. Zbyněk Hřivnáč do atria navrhl podobu a vybavení terasy, dnes nedochované, s kulatými masivními stoly a ratanovým sedacím nábytkem.³⁸ Dnešní atrium je veřejnosti nepřístupné, ač poměrně udržované (zídky, záhony). Je zde i jednoduchý betonový výdech metra. Celá nádražní hala prošla před několika lety rozsáhlou rekonstrukcí, upravena byla podoba pokladen a v místě někdejší restaurace byly zřízeny nové kanceláře ČD. Naproti bývalému vstupu do restaurace se dochoval rostlinný reliéf zakončený ve stěně s žulovým obkladem. Z původního prostoru haly zůstala zachována odpočinková část s posezením při východní prosklené stěně atria. Ta je rozdělena do několika „kójí“ oddělených pilíři, s původními dřevěnými lavicemi členěnými příčkami na čtyři části a doplněnými kulovitými stropními svítidly. Design, který Hřivnáč pro interiér haly zvolil, byl založen na horizontálním členění prostoru pomocí kamenných či kovových obkladů, výrazně působil i strop haly tvořený lineárními pruhy zářivkového osvětlení, na něž navazovaly zmíněné kulovité lustry.³⁹ Absenci restaurace dnes supluje četné provozovny či prodejní „okénka“ ve společné pasáži.

Celek stanice metra a vlakového nádraží byl rozsáhlým komplexem, jehož výstavba významným způsobem ovlivnila přilehlou část města. Dopravními vazbami byla stanice Fučí-

kova jednou z nejdůležitějších v celé síti metra i do budoucna, zejména před plánovaným prodloužením trasy C severním směrem. Přejímala velké množství cestujících ze Severního Města, z dálkové dopravy ČSAD z autobusového nádraží i ze železničního spoje. Proto byly veškeré prostory stanice velkoryse dimenzovány.

Trasa I. B

Třetí budovaná linka pražského metra měla za úkol propojit právě vznikající Jihozápadní Město s centrem města a průmyslovou oblastí Vysočan a Libně. První úsek vedl ze Smíchovského nádraží na Florenc (dříve Sokolovskou) a jeho výstavba probíhala v letech 1978–1985. Realizací prvního úseku došlo k završení centrálního trojúhelníku přestupních stanic ve vnitřním městě: Muzeum, Můstek a Florenc, tedy tak, jak ho v zásadě navrhli autoři prvního uceleného plánu pražské podzemní dráhy Vladimír List a Bohumil Belada již v roce 1926.

Kromě hloubené stanice Smíchovské nádraží jsou všechny ostatní stanice ražené, a to buď pilířové, nebo sloupové. Trojlodní pilířové stanice doznaly oproti trase A zdokonalení zúžením pilířů a vzdálenosti mezi tunely, vžilo se pro ně označení „pražský typ“.⁴⁰ Konstrukčně složitější byly stanice sloupové. Umožňovaly však volnější pohyb cestujícím, a proto je architekti použili pro nejvytíženější přestupní stanice Můstek a Florenc. V okolí každé stanice došlo zároveň k rozsáhlým úpravám přilehlého parteru, případně k realizaci odpočinkových ploch či pěších zón. „Jde skutečně o ojedinělou příležitost v moderní historii města rehabilitovat alespoň ty části, kde jsou umístěny vstupní prostory.“⁴¹ Ve vazbě na provoz trasy I. B padlo rozhodnutí zrušit tramvajové tratě v ulicích Na Příkopě, 28. října a v části Národní třídy a vytvořit pěší zónu od Pražské brány k Jungmannovu náměstí.⁴² Podobně jako na trase A byly v historických částech centra zvoleny výstupy na povrch bez krycích prosklených pavilonů, aby nenarušovaly kompozici prostor. Zároveň s realizací nových povrchových vestibulů a pěších zón došlo také k opravám fasád přilehlých domů.⁴³

Tým hlavního architekta metra Evžena Kyllara, který v roce 1977 vystřídal Jaroslava Otrubu, zvolil architektonický koncept opět tak, aby trasa měla jednotný charakter, ale zároveň každá stanice byla nějak odlišena. Na základě interní soutěže Metroprojektu konané roku 1979 se spoluautory architektonické koncepce stali Jan Reiterman, Jarmil Srpa a Vladimír Uhlíř.⁴⁴ Velmi dobře fungující koncept sjednocujících materiálů celé trasy ukázala kamenná trasa C a kovová trasa A. Značný

důraz byl opět kladen také na reprezentační roli stavby jako vizitky současné Prahy.⁴⁵ Autoři zvolili za hlavní materiály linky B sklo a keramiku. Zatímco sklo se objevilo ve zcela novátorském pojetí, v případě poštorenské keramiky se jednalo o dobře vyzkoušenou technologii z trasy II. C. Sklo architekti použili u stanic Náměstí Republiky, Národní třída a Karlovo náměstí, keramiku pak u přestupních stanic, aby je odlišili od ostatních.⁴⁶ Skleněné obklady speciálně vyvinul Metroprojekt společně s Výzkumným ústavem sklářským a podnikem Sklo Union – Sklotas Teplice, jehož závod v Řetenicích je poté vyrobil.⁴⁷ Dále se uplatnily speciální tvarovky navržené sklářskými tvárníky. Zatímco stěny byly v různých stanicích odlišné, vrchní část byla zcela totožná. Sjednocujícím řešením trasy B se staly bílé klenby sestavené ze speciálních desek Ecrona s matnou zrnitou úpravou.⁴⁸ Toto důsledné pojetí celé trasy propojuje střední a boční tunely s navazujícími prostory eskalátorů a přestupních chodeb. Dalším jednotícím prvkem

■ Poznámky

37 Jako autoři architektonické a urbanistické studie se uvádějí Karel Filsak, Karel Filsak ml. a někdy i Beryl Schütznerová (později Filsaková). Viz např. Jarmila Ruzhová, Společná odbavovací hala ČSD a metra v Praze-Holešovicích, *Architektura ČSR* XL, 1980, č. 4, s. 168–169.

38 Adam Štěch, *Zbyněk Hřivnáč a interiérový design 60. a 70. let*, diplomová práce, FF UK, 2013, s. 125–126.

39 Ibidem, s. 126.

40 Ladislav Lašek, *Pražské metro '85, Stavba československo-sovětské spolupráce*, Praha 1985, s. 36, 37.

41 *15 let Metroprojektu 1971–1986*, Praha 1986, s. 97.

42 Miroslav Kopřiva, Výstavba pražského metra – I. Provozní úsek trasy B, *Investiční výstavba XXIII*, 1985, č. 10, s. 342.

43 Dle konzultace s ak. arch. Marií Davidovou, spoluautorkou stanice Anděl (Moskevská).

44 Evžen Kyllar, Trasa B pražského metra, od konceptu k realizaci, *Architektura ČSR* XLI, 1982, č. 8, s. 338–351. Též dle konzultace s Jarmilem Srpou.

45 Ondřej J. Sekora, Metro – trasa B, *Umění a řemesla XXVIII*, 1986, č. 3, s. 34.

46 Evžen Kyllar, Trasa I B Metra, *Architektura ČSR* XLV, 1986, č. 4, s. 155. Dvojice materiálů byla také zvolena z důvodu omezených výrobních kapacit československých podniků. Dle konzultace s Jarmilem Srpou.

47 Sklo bylo osazováno ve formě velkoformátových rovných nebo ohýbaných vrstvených tabulí typu Connex s barevnou vloženou PVB fólií. Julius Broul, Sklo pro pražské metro – provozní úsek trasy I B, *Sklář a keramik XXXVI*, 1986, č. 9, s. 276.

48 Desky Ecrona vyráběl podnik Plastimat na bázi melaminu, byly zavěšeny na kovovém roštu v modulu 1,25 m a spojovány hliníkovými profily. *15 let Metroprojektu 1971–1986* (pozn. 41), s. 100, 107.



9



10

Obr. 9. Stanice Anděl (Moskevská), původní podoba severního vestibulu, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 10. Stanice Anděl (Moskevská), původní podoba severního vestibulu s florentskou mozaikou sovětských výtvarníků, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 11. Stanice Anděl (Moskevská), střední loď nástupiště, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

celé trasy se staly tzv. sdružené válcové nosiče, které v sobě integrovaly osvětlení, ozvučení a informační systém.⁴⁹ Byly zavěšeny pod klenbami všech nástupišť a ve středních tunelech sloupových stanic s přechodem do eskalátorových tunelů. Tyto tubusy ve žluté barvě linky B evokují hi-tech proud v architektuře.⁵⁰ Ve vrchní části nosičů byly instalovány sodíkové výbojky, které osvětlovaly bílé klenby tunelů svojí teplou žlutou barvou. Zářivky osazené ve spodním „korytu“ tubusu osvětlovaly podlahu. Střední loď pilířových stanic osvětlují římsové nosiče (obr. 7). Mezi pilíři nástupiště byly pruhy zářivek za rastrovým podhledem, případně korýtková svítidla v kazetovém hliníkovém podhledu typu metro, vyvinutém pro trasu A. Jednotné řešení získaly i nenápadné plochy pro útlum hluku, pásy tmavě hnědých glazovaných keramických tvarovek s akustickou izolací se objevily v kolejišti a na čelech nástupišť. Podlahy tvoří osvědčená broušená žula skládaná příčně k prostoru tzv. na švédský způsob, tedy na cihelnou vazbu se střídáním úzkých a širokých pruhů.

Novinkou u stanic se skleněnými obklady se stala ochranná svodidla z nerezových trubek nad podlahou, která jsou zároveň výrazným designovým prvkem. Jednotící architektonický koncept obkladů a podhledů byl obvykle dodržen i ve vestibulech. Architekti použili bílých stropů, světlých keramických obkladů i skleněných ploch k dosažení optického zvětšení a přehlednosti vnitřního prostoru a vyloučení pocitu stísněnosti z podzemních staveb.⁵¹ Mimořádně zodpovědný přístup dokládá tvor-



11

ba detailních modelů každé stanice v měřítku 1 : 20,⁵² často včetně autorsky řešených obchodů ve vestibulech.⁵³ Předmětem originálního architektonického a designového řešení se staly podchody a povrchové výstupní objekty, ale také kóje pro telefonní automaty či interiéry rychlého občerstvení. Zařizovací předměty jako odpadkové koše, popelníky nebo lavičky jsou většinou stejné či modifikované jako na předchozích trasách, tedy od Jiřího Rathouského. Na konstrukcích i detailech se obecně více uplatňuje žlutá barva trasy B.

Smíchovské nádraží

Stanice metra leží pod vlakovým nádražím postaveným v letech 1953–1956 podle návrhu Ladislava Žáka a Jana Zázvorky, které získalo nízkou přístavbu do ulice. Vstup do severního vestibulu metra vede z odbavovací haly nádraží, jižní je napojen na podchod od příjezdu vlaků. Z podchodu vedou výstupy na uliční úroveň k jednotlivým nástupišťům autobusů a tramvají. Další vstupy ústí z prosklených přístřešků na tramvajových ostrůvcích v ulici Nádražní. Na rozdíl od ostatních stanic

trasy I. B se jedná o hloubenou halu, nikoliv ražené trojlodí. Architekt Josef David z Metroprojektu zde vytvořil jedinečné prostorové řešení, když propojil vestibuly sloupovou galerií, ze které vedou schodiště na ostrovní nástupiště (obr. 8). Stěny kolejiště pokrývají velkoformátové betonové strukturované panely (1,8 × 1 m) navržené architektem Davidem a Petrem Svobodou, který vytvořil také obklad stěny galerie z glazované kameniny (0,2 × 0,45 m).⁵⁴ Strop tvoří hustý rastr příčných tenkých svítidel žluté barvy, zavěšených v modrém kazetovém podhledu. Celek doplňují leštěná nerezová zábradlí a držáky informačního systému (Zukov). Na nástupišti se objevily atypické lavice na betonovém soklu s kamenným obkladem, ze kte-

■ Poznámky

49 Lašek (pozn. 40), s. 32.

50 Dle konzultace s Ing. arch. Petrem Šafránkem.

51 15 let Metroprojektu 1971–1986 (pozn. 41), s. 99.

52 Kyllar (pozn. 44).

53 Dle projektové dokumentace z archivu ak. arch. Marie Davidové.

rých vystupuje sloupek informačního systému. Podlahy pokrývá nečínská a vápenická žula. Přejít mezi podlahou a stěnou je zkosný, podobně jako například v nové odbavovací hale Hlavního nádraží. Architekt David byl rovněž autorem interiéru prodejny Poštovní novinové služby (PNS) v severním vestibulu.⁵⁵

Bývalý odpočinkový výklenek s keramickou barevnou stěnou Marty Taberyové, představující výhled do přírody, vyplnila prodejna. Plastika z kovu, skla a keramiky symbolizující přesnost dopravy od Aleše Vašíčka ani pítka od Miroslava Chlupáče pod pergolou nástupiště nakonec nebyly osazeny.

Zajímavý větrací objekt z betonu a keramiky vytvořil architekt David ve tvaru písmene M na pilíři stojícím na ostrovním krytém nástupišti autobusů.

Stanice je až na typické projevy zanedbané údržby a dílčích nekonceptních úprav autentičticky dochovaná a společně s budovou nádraží představuje hodnotný celek o dvou vrstvách, které od sebe dělí 30 let. Propojení metra s pozdně funkcionalistickou výpravní budovou je bezesporu provedené citlivě a s respektem k původní hodnotné budově, jak dokládá i řešení nízké uliční přístavby. V současné době město Praha plánuje celkovou přestavbu celého rozsáhlého areálu nádraží, včetně nového velkorysého zastřešení nástupiště; původní výpravní budova by měla být zachována, přístavba odstraněna. Je jisté, že velké změny budou čekat i řešení stanice metra, ty však zatím nebyly zveřejněny.

Anděl (Moskevská)

Na základě mezivládní dohody z dubna 1982 sovětské architekti a výtvarníci navrhli interiéry stanice Moskevská (Anděl) v Praze a československá strana naproti tomu realizovala finální úpravu stanice Pražská v Moskvě. Sovětské architekti a výtvarníci vytvářeli podobu nástupiště a interiéru vestibulů. Dispozice, exteriér, konstrukce, ale i design obchodů byly dílem architektů Metroprojektu. Architektura stanice tak ne zcela zapadá do konceptu trasy B, i když bílé klenby a světlá dlažba jsou zachovány. Jedná se o raženou trojpodlažní stanicí pražského typu s dvojicí vestibulů. Severní povrchový vestibul leží na nároží ulic Nádražní a Plzeňská, kde kvůli výstavbě došlo k hromadnému odstřelu celé fronty devíti domů až k ulici Bozděchově včetně zájezdního hostince U Zlatého anděla (čp. 222).⁵⁶ Původní minimalistickou halovou stavbu tvořenou sloupovým z montované železobetonové konstrukce (skelet ZIPP), u které se předpokládalo navýšení asi o dvě patra domu služeb, navrhla Marie Davidová, a to včetně autorských interiérů

PNS, bufetu a snack baru (obr. 9).⁵⁷ Vnitřní stěnu vestibulu zdobila monumentální florentinská mozaika zobrazující nejvýznamnější památky Moskvy z více jak 30 druhů kamenů podle návrhu sovětských umělců (obr. 10).⁵⁸

Jižní podpovrchový vestibul leží východně při budově Ženských domovů u autobusového nádraží Na Knížecí, ke kterému vystupuje trojice schodišť krytých běžnými prosklenými pavilony. Výstavbě předcházela demolice objektů smíchovského pivovaru a zejména rozsáhlé budovy někdejšího Štěpánského parního mlýna a haly na výrobu lokomotiv bývalé Ringhofferovy továrny.⁵⁹ Vestibul navrhli Eva Břusková a Petr Šafránek.⁶⁰

Nástupiště architektonicky vyřešil Lev Nikolajevič Popov z Metrogiprottransu, autor řady stanic moskevského metra. Tématem stanice se stala „Moskva bělokamenná a rudá“.⁶¹ Lodě nástupiště mají bílé klenby z Ecrony nepřímě osvětlené zářivkami ve vejčitých lunetách z laminátu (obr. 11). Podobné tvarovky použil Popov například ve stanici Nachimovskij prospekt (1983) a stejné o deset let později ve stanici Rímskaja.⁶² Bílý mramorový obklad Koelga (SSSR), hojně použitý na trase I. C, se objevuje na pilířích, rudý irkutský mramor Burovščina na stěnách kolejiště. Na podlahách vytváří červená sovětská žula Sjuskujansaari čtvercový rastr na podkladu šedé žuly.⁶³ Jako jediná v celém metru má stanice umělecká díla na stěnách kolejiště. Jedná se o osm bronzových reliéfů s tematikou boje za mír od sovětských výtvarníků. Eskalátorové tunely odpovídají řešení celé trasy I. B, bílé klenby jsou osvětlené pomocí římsového nosiče.

I když stanici postihla roku 2002 povodeň, nástupiště se velmi dobře dochovalo, a to včetně původních vejcovitých osvětlovacích lunet.

Přestože budova severního vestibulu byla původně konstruována na navýšení o několik pater,⁶⁴ v letech 1999–2000 ji nahradila administrativní a obchodní budova Zlatý Anděl Jeana Nouvela a náročná mozaika byla zlikvidována. Naproti tomu se jižní vestibul nedávno dočkal velice povedené rekonstrukce za účasti nové architektky metra Anny Švarc, při které byla z velké části navracena prostoru jeho původní velkorysost odstraněním dodatečných kiosků. Respektováno bylo také materiálové řešení včetně podhledu typu metro s korýtkovým osvětlením. Zachovány byly i panoramatický oblouk u eskalátorů s bronzovým reliéfem „Moskva Praha“ a pamětní deska.

Na trase mezi stanicemi Anděl a Karlovo náměstí vznikl betonový centrální větrací objekt podle návrhu Zdeňka Drobného situovaný na náměstí 14. října.⁶⁵

Pražská (v Moskvě)

Stanice se nachází ve čtvrti Čertanovo, v tehdy rozvojové oblasti města, a dočasně byla i konečnou na serpuchovské lince. Poloha stanice byla vybrána s ohledem na nedaleko provozovaný obchodní dům Praga a Čs. obchodně technické středisko. Jde o hloubený typ se dvěma vestibuly a navazujícími podzemními pasážemi zakončenými dvoranami s krytými výstupy na povrch. Jižní vestibul obsahoval kiosky drobného prodeje sloužící k propagaci Československa a v době uvedení do provozu (6. 11. 1985) zde byla instalována výstava o pražském metru. Konstrukčně a dispozičně se jedná o běžný moskevský typ stanice s řadou sloupů na obou stranách nástupiště, tzv. stonožku.⁶⁶ „Stanice Pražská v Moskvě představuje Prahu jako obraz československé současnosti, jako spojení nového se starým, město staleté krásy a uměleckých památek, avšak také jako město revolučních tradic a vítězství idejí pokroku, jako vzorné socialistické město.“⁶⁷ Architekti Zdeněk Chalupa, Eva Břusková, Evžen Kyllar, Vladimír Kraus a Petr Šafránek⁶⁸ zvolili takové materiály a postupy, které se pro pražské stanice staly charakteristickými: keramické tvarovky v různých formách na stěnách osazené suchou montáží, kovové prvky z tombakového plechu tmavě

■ Poznámky

⁵⁴ Šrejma (pozn. 19), s. 108.

⁵⁵ Projektová dokumentace, archiv ak. arch. Marie Davidové.

⁵⁶ Jeho freska z tympanonu byla snesena a uložena v depozitáři Muzea hl. m. Prahy a po restaurování byla v roce 2000 instalována v interiéru novostavby Jeana Nouvela.

⁵⁷ Projektová dokumentace, archiv ak. arch. Marie Davidové.

⁵⁸ Šrejma (pozn. 19), s. 112.

⁵⁹ Lašek (pozn. 40), s. 52.

⁶⁰ Dle konzultace s ak. arch. Marií Davidovou.

⁶¹ Lašek (pozn. 40), s. 50.

⁶² <http://www.metro.ru/stations/lyublinskaya/rimskaya/>, vyhledáno 24. 5. 2022.

⁶³ Drahomíra Březinová – Marcela Bukovanská, Kámen na pražských památkách, dostupné z: <https://envis.praha.eu/rocnky/NEZIVA/kap26.htm>, vyhledáno 17. 8. 2022.

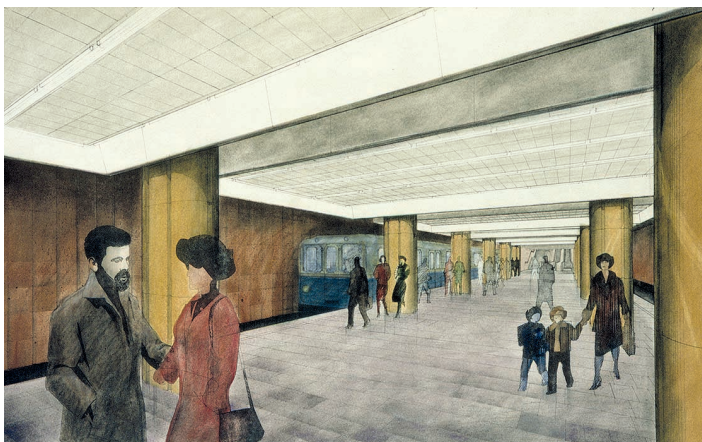
⁶⁴ Kyllar (pozn. 46), s. 160.

⁶⁵ Jan Charvát, *Nádech výdech*, Praha 2019, s. 200.

⁶⁶ Sergey Kuznetsov – Alexander Zmeul – Erken Kagarov, *Hidden Urbanism. Architecture and Design of the Moscow Metro 1935–2015*, Berlin 2016, s. 212–213.

⁶⁷ Zdeněk Voska, *Pražské metro – stavba československo-sovětské spolupráce, Investiční výstavba XXV*, 1987, č. 11, s. 347.

⁶⁸ Evžen Kyllar, *Stanice Pražská moskevského metra, Architektura ČSR XLV*, 1986, č. 5, s. 222–224.



12



13

Obr. 12. Stanice Pražská, Moskva, perspektivní kresba. Archiv Metrostavu.

Obr. 13. Stanice Pražská, Moskva, nástupiště, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 14. Stanice Pražská, Moskva, Stanislav Libenský, skleněná plastika *Život v míru*, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

medové barvy, podhledy z bíle lakovaného plechu s vestavěnými zářivkami (obr. 12, 13).⁶⁹ Dlažby a schodiště jsou ze sovětské žuly (Vozždenije). Součástí se samozřejmě stala monumentální výtvarná díla. Lubomír Šilar vytvořil pro jižní vestibul keramický reliéf na téma pražské dominanty historické a současné. Stanislav Libenský pojal kompozici z taveného a broušeného skla *Život v míru* ve variaci svého často používaného motivu holubice (obr. 14). Autory bronzové plastiky ženy (Vltavy) na sloupu *Budoucnost Prahy* v západní dvoraně jsou Jan Bartoš a Stanislav Hubička. Na povrchu poblíž západní dvorany stojí monumentální kamenná plastika *Spolupráce a přátelství* s dvojicí kosmonautů (Interkosmos) Jana Hány a Evžena Kyllara.⁷⁰

Stanice Pražská a Moskevská, prezentované jako vrchol a trvalý symbol vzájemné spolupráce, byly společně uvedeny do provozu na počest 68. výročí VŘSR.

Povrchová část stanice a vestibuly prošly po roce 2015 modernizací, která nerespektovala původní řešení, nicméně nástupiště i umělecká výzdoba zůstávají zachovány.

Karlovo náměstí

Pilířová trojlodní stanice obsluhuje svými dvěma vestibuly Karlovo a Palackého náměstí. Architekti Lubomír Hanel, Jan Talacko a Miroslav Pelcl z Hydroprojektu navrhovali prostory nástupiště a vestibulu pod Karlovým náměstím. Zdeněk Drobný a Petr Kouřimský

ze stejného pracoviště jsou autory vestibulu pod Palackého náměstím, ze kterého byla vytvořena nová pěší zóna.⁷¹

Prostory nástupiště autoři vyřešili v souladu se zásadami standardizace stanic trasy B. Čela pilířů a stěny tunelů pokrývají lisované skleněné tvarovky s vnitřním vlnitým desénem podle návrhu Františka Víznera. Vyrobit je Sklářny Kavalier ze skla SIMAX. Na bocích pilířů jsou skleněné desky Connex, tentokrát se stříbrnou fólií, jako je stříbropěnná Vltava poblíž.⁷² Celá stanice tak ladí do téměř bílého odstínu, včetně jednotného povrchu kleneb Ecrona (obr. 15).

Vestibul na Karlově náměstí má podobu halového prostoru, kterému dominuje monumentální mozaika Karla IV. od Radomíra Koláře. Strop celoplošně kryl rástrový podhled rozptylující světlo skrytých zářivek. Někdejší telefonní kóje navrhli architekti technicistně z ohýbaných nerezových trubek kolem pilíře podchodu.⁷³ Výstup do budovy ČVUT formou loubí představuje kultivovaný zásah do historické stavby s akustickým vlnovitým podhledem a speciálně vyrobenými svítidly ve tvaru kapsle od Josefa Kochrda a Miroslava Pelcla.⁷⁴ Na opačném nároží Resslovy ulice a Karlova náměstí byly vybudovány jen kryté výstupy na povrch a laminátové pergoly, neboť zástavba proluky byla plánována na později. Nakonec zde v letech 2001–2002 vznikla budova Charles Square Center podle návrhu libereckého Sialu a Lohan Associates z Chicaga.

Na Palackého náměstí se nesnadnou výzvou pro architekty stal vstup do hodnotného území vyřešeného za první republiky Bohumilem Hypšmanem. Bylo zapotřebí vybudovat nejen vestibul, ale také novou technicko-provozní budovu metra na rohu ulic Gorazdovy a Na Moráni.⁷⁵ Podchod vytváří protáhlou sloupovou halu sahající přes celou šířku náměstí. Architektům se díky komplexnímu při-



14

stupu podařilo přivést část denního světla do vestibulu prostřednictvím prosklené apsidy na nároží nové budovy. Dalším zajímavým a zároveň kontextuálním řešením je výstup do Zítkových sadů po mírné rampě skrz opěrnou zeď náměstí. Vestibul autoři pojali nejen jako ko-

■ Poznámky

⁶⁹ 15 let Metroprojektu 1971–1986, Praha 1986, s. 110.

⁷⁰ Šrejma (pozn. 19), s. 113.

⁷¹ Jan Talacko, Stanice Karlovo náměstí a provozní technická budova pražského metra, *Architektura ČSR XLII*, 1983, s. 448–452.

⁷² Broul (pozn. 47), s. 276.

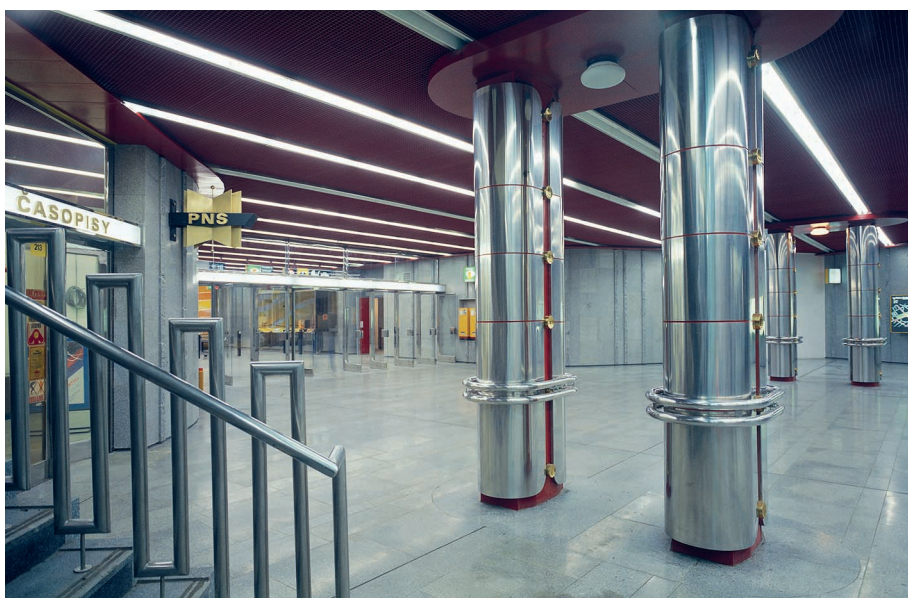
⁷³ Sekora (pozn. 45), s. 39.

⁷⁴ Šrejma (pozn. 19), s. 116.

⁷⁵ Aleš Moravec a František Novotný (PÚ VHMP). Petr Vorlík (ed.), *(a)typ / architektura osmdesátých let*, Praha 2019, s. 98–99.



15



16

Obr. 15. Stanice Karlovo náměstí, pilíře nástupiště se skleněným obkladem a rastrovým podsvětleným podhledem mezi nimi, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 16. Stanice Karlovo náměstí, vestibul pod Palackého náměstím, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

munikační prostor, ale zároveň jako podzemní galerii s výstavní síní.⁷⁶ Červená barva ocelové konstrukce nové budovy metra se propisuje i do podchodu. Objevuje se na rastrovém podhledu a oválných sloupech, které pokrývá ohýbaný nerezový plech (obr. 16). Obklad z leštěné žuly rytmičují vertikální linky hrubší struktury. Nad eskalátorovým tunelem nalezneme 27 metrů širokou panoramatickou zaoblenou vitráž Ivany a Zbyňka Slavičkových, která poskytuje průhled do zahrady vnitrobloku za budovou metra. V průhledu do nárožní

apsidy je zavěšen skleněný objekt Jaroslava Štursy lámající světlo z exteriéru. Před vstupem do podchodu ze Zítkových sadů nalezneme válcové pítko z liberecké žuly od Lubomíra Růžičky.⁷⁷

Větrací šachta je zakomponována do technicko-provozní budovy metra.

Trojpodlažní nástupiště si v zásadě zachovalo svůj původní vzhled, stejně jako u dalších stanic došlo jen k odstranění osvětlení mezi pilíři. Zachován je i sdržený válcový nosič. Do severního podchodu byl vestavěn ostrůvek s prodejny, čímž došlo k narušení původního velkorysého prostoru. K výrazné změně atmosféry přispěla také výměna rastrových podhledů za lamelové s utilitárně rozmístěnými zářivkami. Jižní vestibul zůstal v materiálovém řešení zachován, škodí mu jen zanedbaná údržba a opět vestavěný ostrůvek prodejen.

Kladným přínosem je působení Galerie Mimo chodem, která využívá někdejší výstavní plochy k prezentaci tvorby současných mladých umělců.

Národní třída

Kvůli výstavbě stanice došlo ke zboření bloku 10 domů mezi ulicemi Spálená, Purkyňova a Vladislavova. Z cenných staveb bylo zachráněno jen několik gotických sklepů.⁷⁸ Původní povrchový vestibul měl formu proskleného pavilonu s nerezovými sloupy a výraznou atikou obloženou sklem žlutozlaté barvy, stejným jako na nástupišti. Architektka Rada Staňková volně propojila stanici s obchodním domem Máj pergolami vytvářejícími atria. V interiéru vestibulu působil čtvercový rastr stropních nosníků se zářivkami vyplněný jemnějším rastrem zavěšeného podhledu (obr. 17). Jinak byl vestibul pojat vcelku minimalisticky, kromě veřejných toalet neobsahoval žádnou obchodní vybavenost.⁷⁹ Východně při pavilonu bývala odpočinková plocha se stromy, posezením a světelnou fontánou ze skla a oceli Pavla Trnky a Zbyňka Kabelíka. Konstrukce vestibulu byla dimenzována na nástavby dalších pater v budoucnu.⁸⁰

Prostoru dominovala skleněná reliéfní stěna *Kontakty* od Jaroslavy Brychtové a Stanislava Libenského. Pozoruhodné byly také válcovité telefonní kóje ze silnostěnných trubek technického skla (obr. 18).

Pilířová stanice pražského typu s dlouhou přístupovou chodbou měla stěny, pilíře i kolejiště obloženy sklem Connex se zlatou fólií podle Zlaté kapličky – Národního divadla.⁸¹ V 90. letech vzniklo na volné ploše tržiště s řadou stánků, které původně čistý prostor znepřehlednilo. Povrchová část stanice s vestibulem byly odstraněny roku 2012 při výstavbě multifunkční budovy Quadrio od kanceláře Cigler Marrani Architects. Na nástupištích došlo k odstranění skleněných tabulí a jejich nahrazení levnější variantou ze smaltovaného plechu a také k osazení nového, subtilnějšího

■ Poznámky

76 Stanice Karlovo náměstí, Projektová dokumentace, archiv DPP.

77 Šrejma (pozn. 19), s. 116.

78 Soubor gotických sklepů pod býv. domy čp. 69 a 70, archeologické stopy. Kulturní památka rejst. č. ÚSKP 104521.

79 Stanice Národní třída, projektová dokumentace, archiv DPP.

80 Kyllar (pozn. 46), s. 158.

81 Broul (pozn. 47), s. 276.



17



18

Obr. 17. Stanice Národní třída, někdejší povrchový vestibul se skleněnou plastikou Stanislava Libenského a Jaroslavy Brychtové, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 18. Stanice Národní třída, skleněné telefonní kóje ve vestibulu, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

typu válcového nosiče osvětlení.⁸² V nově zřízeném podpovrchovém vestibulu se objevily na stěnách skleněné tabule žlutozelené barvy, nepřesně odkazující k původnímu řešení. Někdejší válcový větrací objekt stojící u vestibulu byl nahrazen trojicí drobnějších nerezových výdechů při Vladislavově ulici.

Můstek

Vybudovat stanici Můstek B znamenalo jeden z nejnáročnějších úkolů v rámci centra, neboť se musela realizovat ve stísněných podmínkách historické zástavby, v oblasti obávaného geologického pražského zlomu

a navíc v bezprostřední blízkosti unikátní středověké památky, kostela Panny Marie Sněžné. Chrám se nacházel v poklesové zóně a musel být při výstavbě staticky zajištěn.⁸³ Při výkopových pracích byla mimo jiné podrobně zdokumentována podoba hradby Starého Města.⁸⁴ Pod Jungmannovým náměstím byl vybudován halový podchod bez vertikálních podpor a vestibul podle návrhu architekta stanice Jarmila Srpy z Metroprojektu.⁸⁵ Na uliční úroveň vedou dva nekryté výstupy a jeden ústí do loubí domu na rohu Národní a Perlové ulice, jehož parter byl adaptován. Další výstup do protilehlého paláce Perla byl při jeho poslední úpravě před několika lety zrušen. Trojlodní sloupové nástupiště shodného pojetí jako na Florenci, se zvýšenou střední lodí, leží kolmo na trasu A (obr. 19, 20). Charakteristický keramický glazovaný obklad navrhla Helena Samohelová. Pilíře nástupiště akcentují nerezové sloupky po stranách. Přestupní chodby na trasu A ma-

jí utilitární charakter a částečně jsou obloženy mramorem Sivcem.

Podchod zdobí monumentální keramický reliéf s tematikou centra města od Lubomíra Šilara. Geometrickou keramickou kompozici navozující směr pohybu umístěnou ve vestibulu vytvořila Helena Samohelová.⁸⁶

Prostory nástupiště jsou vcelku dobře zachovány v původním stavu. Hlavní změny nastaly v osvětlení. Sdružený válcový nosič je osazen zářivkami pouze zespodu, a klenby tak zůstávají zatemněné. Odstraněno bylo osvětlení za rastrovým podhledem mezi sloupky. Ve vestibulu nalezneme původní bílý podhled typu metro s korýtkovým osvětlením, obklady zlatou opukou, žulové dlažby i dveře s nerezovými vertikálními lištami. Větší zásah představuje ostrůvek s obchodními prostory uprostřed. Originálně řešené interiéry podle návrhu architekta Srpy – rychlé občerstvení, prodejna Dopravních podniků a PNS – se stejně jako v ostatních stanicích nedochovaly.

Nová pěší zóna od Národní třídy přes ulice 28. října a Na Příkopě získala jednotné řešení podle návrhu Miroslava Suchého a Jarmila Srpy. Plochy světlé mramorové mozaiky člení tmavé pásy a středový pojízdny pruh pro zásobování s žulovou čtvercovou dlažbou. Byly vysázeny listnaté stromy, přibýly lavičky, nové osvětlení, květníky, vitríny a pítka.⁸⁷ Pěší zónu na Jungmannově náměstí pojal Jarmil Srpa opět v dlažbě z úzkých pásů, umístil zde stromy a záhony. Z laviček vystupují jednoduchá svítidla, koule z mléčného skla podle návrhu Michala Flašara, použité již v zahradní úpravě stanic Malostranská a Vltavská. Součástí je i umístění kopie Braunovy sochy při portálu do nádvoří kostela Panny Marie Sněžné.⁸⁸ Fontánku v severní části Jungmannova náměstí vytvořili Jiří Kryštofek a Jarmil Srpa. Z laviček pod lampami zbyly jen betonové sokly, jinak je pěší zóna zachována.

■ Poznámky

⁸² *Konstrukce: odborný časopis pro stavebnictví a strojírenství*, 2014, č. 2, dostupné z: <http://old.konstrukce.cz/clanek/stanice-metra-narodni-trida/>, vyhledáno 24. 5. 2022.

⁸³ Lašek (pozn. 40), s. 105.

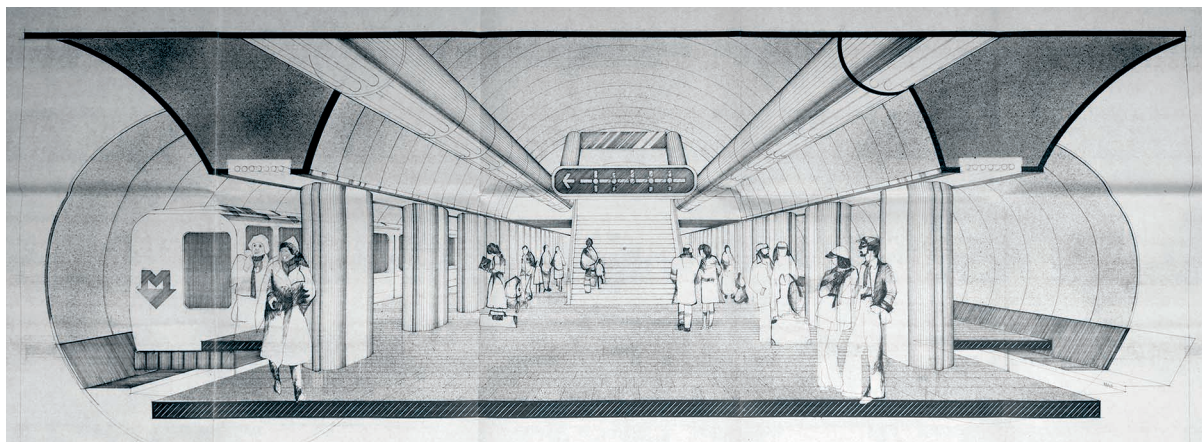
⁸⁴ Ibidem, s. 103.

⁸⁵ Evžen Kyllar, Stanice Můstek B pražského metra, *Architektura ČSR* XLII, 1983, č. 3, s. 114–117.

⁸⁶ Šrejma (pozn. 19), s. 128–129.

⁸⁷ Miroslav Kopřiva (pozn. 42), s. 342.

⁸⁸ Zdeněk Lukeš, Pěší zóna v Praze, *Umění a řemesla* XXVIII, 1986, č. 3, s. 28. – Kyllar (pozn. 46), s. 157.



19



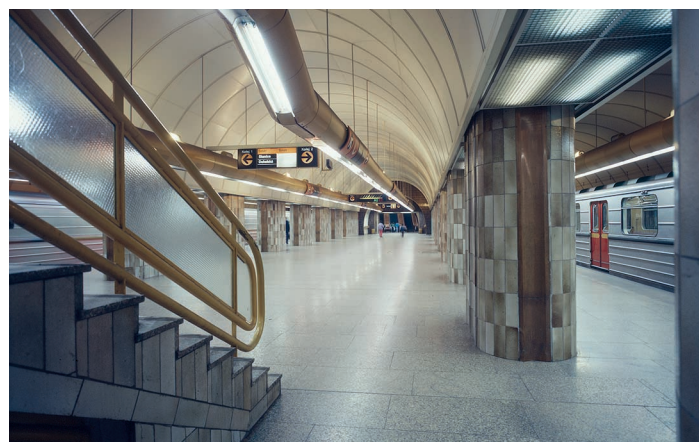
20



21



22



23

Obr. 19. Stanice Můstek, perspektivní kresba Ing. arch. Vladimír Kraus, 1983. Archiv DPP

Obr. 20. Stanice Můstek, nástupiště, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 21. Stanice Náměstí Republiky, vestibul se světelnou mapou, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 22. Stanice Náměstí Republiky, nástupiště, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 23. Stanice Florenc, nástupiště, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

Náměstí Republiky

Trojložná pilířovou stanicí pražského typu se dvěma vestibuly obsluhující náměstí Republiky a Masarykovo nádraží navrhli Evžen Kyllar a Anna Hübschmannová za spolupráce Zbyňka Kabelíka.⁸⁹

Výstupy z podchodu na plochu náměstí Republiky nemají přístřešky, aby nenarušovaly charakter památkové rezervace. Naproti tomu kryté vstupy poblíž Masarykova nádraží byly koncipovány tak, aby umožnily další budoucí výstavbu, neboť se předpokládalo zrušení nádraží a celková transformace území.⁹⁰

Stěny nástupiště pokrývají velkoformátové skleněné tabule bronzového tónu, který má připomínat na starověkost kmenů Čechů a Slováků.⁹¹ Obklady byly realizovány i v obou vestibulech, což vytvořilo celkovou jednotu pojetí (obr. 21). Světlá mrákotínská žula na podlaze je kladena švédským způsobem napříč pravo-

■ Poznámky

⁸⁹ Kyllar (pozn. 46), s. 156.

⁹⁰ Lašek (pozn. 40), s. 70.

⁹¹ Broul (pozn. 47), s. 276.

Obr. 24. Stanice Strašnická, kruhový povrchový vestibul, druhá polovina 80. let. Archiv Metrostavu.

rem. Zářivkové pásy podhledu jsou orientovány zásadně kolmo k pohybu cestujících.⁹² Zámečnické výrobky (Zukov) mají povrch z tryskaného tombaku. Stěny kolejiště jsou obloženy skleněnými „čočkami“ podle návrhu Václava Ciglera (obr. 22). Přední polovinu tvoří čiré plavené sklo a zadní pokovené sklo Elektrofloat bronzového nádechu, v 80. letech v architektuře velice používané. Obě poloviny čočky jsou vytvářovány do vypouklého tvaru a upevněny do kovového rámečku. Na finální úpravě tvarovek se podílela Jablonecká bižuterie a na kompletaci podnik Lustry v Kamenickém Šenově.⁹³ Výsledkem se stal dodnes velice exkluzivně působící obklad, i když pruh šesti „čoček“ byl po poškození při povodních zúžen na čtyři. Telefonní budky architekti vyřešili skleněnými stěnami s tombakovými detaily v souladu s vestibulem. V podchodu pod náměstím Republiky stávala unikátní skleněná plastika Václava Ciglera, tvořená trojicí zdvojených sloupů navrstvených tabulí skla spojovaných bílou, modrou a červenou fólií jako státní vlajka.⁹⁴ Tyto stěly byly odstraněny při výstavbě obchodního domu Palladium a jeho vstupu do vestibulu metra. Jeden skleněný pilíř byl přemístěn do recepcce soukromé administrativní části budovy Palladia. Pro vestibul u Masarykova nádraží vytvořil Jan Grimm rozměrnou mozaiku ze skleněného smaltu, abstraktně zobrazující „úsilí a plody společné práce Čechů a Slováků v socialistickém Československu“.⁹⁵ Její plochu nyní zabírá obchod.

Na nástupišti se i přes zasažení povodněmi podařilo zachovat skleněné obklady. Podhledy Ecrona, osvětlení i sdružený válcový nosič byly vyměněny. Prostory vestibulů zaplňuje několik vestavěných obchodů a vizuální smog. Můžeme zde však stále sledovat původní skleněné obklady stěn s tombakovým madlem.

Za hybernským klášterem bývalo klidové zákoutí s pergolou, plochami zeleně, posezením a fontánkou podle návrhu Anny Hübschmanové. Z původního řešení zbyl jen větrací objekt v podobě kamenného pilíře s nerezovými lamelami od Jiřího Jurnického.⁹⁶

Florenc (Sokolovská)

Přestupní stanice se rozprostírá pod parkem Těšnov (dříve Švermovy sady), jehož úprava byla také součástí projektu. Nový povrchový vestibul společný pro trasu B i C leží mezi ulicemi Za Poříčskou branou, Sokolovská a Ke Štvanici. Jeho výstavbě předcházela demolice činžovních domů z 19. století. Autory architektonického řešení se stali Zoja Dvořá-



24

ková a Vladimír Uhlíř z Metroprojektu, který je rovněž autorem stanice na trase C. Povrchový vestibul má podobu polygonálního přízemního pavilonu s výraznou přesahující atikou obloženou poštorenskou keramikou obdobného vzoru jako na nástupišti. Na jeho výplňových kovových konstrukcích se výrazně uplatňuje žlutá barva trasy. Stavba byla řešena tak, aby umožnila vícepatrovou nástavbu,⁹⁷ podobně jako někdejší severní vestibul stanice Anděl či prosklený pavilon na Národní třídě. Nový vestibul obsahoval také obchodní pasáž a přímou propojovací chodbu do podchodu na trase C. Trojlodní nástupiště je prostorově i materiálově řešeno obdobně jako na Můstku. Rozdílu autoři dosáhli užitím odlišných strukturálních sestav keramických obkladů a tmavšího hnědého odstínu (obr. 23). Výslednou podobu kameninových tvarovek určil architekt, ale jejich autorka Helena Samohelová s „mourovatou“ barevností nebyla spokojena.⁹⁸ Další odlišností oproti Můstku je užití konkávních měděných pásů na bocích sloupů či trubkové zábradlí středního schodiště ve žluté barvě trasy. Dlažba je z liberecké načervenalé žuly. Na nástupišti se podobně jako v ostatních stanicích dochovaly původní keramické obklady, ale sdružené válcové nosiče byly odstraněny. Někdejší měděné plechy na bocích sloupů a rastrové osvětlené podhledy nahradil plech barvený na červeně.

Soutěž na výtvarné dílo před vestibulem vyhrál Rudolf Svoboda se sloupovými hodinami s časem ve světových metropolích. Ocelová plastika byla roku 2020 snesena z důvodu špatného technického stavu a v současné době se pracuje na replice s původními prvky, která snad bude osazena do konce roku 2022.

Novou podobu sadům, dříve zvaným Švermovy, vtiskl architekt Jiří Lasovský a malíř Martin Sladký, který vytvořil fontánku před budovou Muzea hl. m. Prahy. Pod estakádou ma-

gistrály bylo vytvořeno lapidárium fragmentů plastické výzdoby zbořených budov.⁹⁹

Betonový věžový výdech Vladimíra Uhlíře stojí jižně při budově Muzea v místě dnešního parkoviště pod magistrálou.

Vítězný návrh nedávné urbanistické soutěže „Florenc 21“ na řešení území mezi Novým Městem a Karlínem předpokládá v místě stávajícího vestibulu logické, i když poněkud převýšené zakončení navazujícího bloku.¹⁰⁰ S největší pravděpodobností tedy dojde k odstranění vestibulu, podobně jako na Andělu a Národní třídě, i když v tomto případě nepůjde o velkou ztrátu.

Trasa III. A – Strašnická

Stanice, původně nazývaná Starostrašnická podle blízké ulice a umístění ve stejnojmenné čtvrti, byla uvedena do provozu v roce 1987.

■ Poznámky

⁹² Anna Hübschmannová, Technická zpráva, Prováděcí projekt stanice Náměstí Republiky, archiv DPP.

⁹³ Broul (pozn. 47), s. 277–278. – Lada Hubatová-Vacková – Iva Knobloch, Václav Cigler, Praha 2014, s. 166–168.

⁹⁴ Šrejma (pozn. 19), s. 132.

⁹⁵ Lašek (pozn. 40), s. 72.

⁹⁶ Jan Charvát (pozn. 65), s. 216.

⁹⁷ Blahomír Borovička, Trasa I B metra – velký kontakt s jádrem Prahy, *Architektura ČSR* XLV, 1986, č. 4, s. 154.

⁹⁸ Petr Vorlík (ed.), Rozhovory: *Architektura 80. let*, Praha 2020, s. 286.

⁹⁹ Kyllar (pozn. 46), s. 155. – Veronika Vicherková, Městský land art – stoka K a hlava V, in: Petr Vorlík – Klára Brůhová (edd.), *Nepostavená / architektura osmdesátých let*, Praha 2022, s. 174.

¹⁰⁰ Vítězný návrh Unit architekti, A69, Marko&Placemakers, dostupné z: <https://florenc21.eu>, vyhledáno 1. 6. 2022.

Byla jako jediná součástí III. provozního úseku tratě A a až do roku 1990, kdy byla otevřena stanice Skalka, představovala stanici koncovou. Zpočátku byl tento úsek používán jen k manipulačním jízdám do depa, takže stanice byla dokončena až za plného manipulačního provozu, poprvé v historii výstavby metra. Architektonické řešení vypracoval Vlastimil Jakl z Metroprojektu v letech 1982–1983.¹⁰¹

Stavbě stanice ustoupily čtyři rodinné domy při nároží dnešních ulic Mrštíkova a Starostrašnická, kde bylo situováno staveniště. Dnes je tento prostor nezastavěný, s poněkud zanedbanou parkovou úpravou. Během výstavby stanice byla dočasně přeložena do nové polohy tramvajová trať, jinak se celá stavba dotčené lokality významněji nedotkla.

Stanice je hloubená, s povrchovým vestibulem, založená v otevřené stavební jámě.¹⁰² Má monolitickou železobetonovou konstrukci a je zastropena předpjatými prefabrikovanými nosníky. Stanice byla navržena s jedním vestibulem, ale koncepčně řešena tak, aby bylo možno výhledově spolu s další plánovanou výstavbou zřídit v této části nový vestibul, a to bez vlivu na provoz stanice.¹⁰³

Řešení stanice je již odlišné od předchozí stanice Želivského, která ještě částečně následuje vizuální styl většiny dřívějších stanic trasy A.¹⁰⁴ Stanice Strašnická má, podobně jako stanice Dejvická, otevřené středové nástupiště. Obklady stěn za kolejemi v prostoru nástupiště jsou z glazovaných keramických tvárnic Hurdis tmavohnědé barvy. Strop je opatřen světlým hliníkovým podhledem typu metro. Dlažby i obklady schodiště a vestibulu jsou žulové, veškeré kovové prvky jsou od firmy Zukov.

Jediný povrchový vestibul byl navržen na atypickém kruhovém půdorysu, který je s nástupištěm spojen pevným schodištěm (obr. 24). Stropní podhledy vestibulu svým členěním i osvětlením prostřednictvím zářivkových pásů sledují kruhový tvar hmoty budovy. Původně byla ve vestibulu i umělecká výzdoba. V roce 1987 malíř a sklářský výtvarník Karel Vaňura vytvořil hravou skleněnou vitráž kombinující skleněné barevné i průsvitné plochy na téma „Radost socialistických dětí“.¹⁰⁵ Dnes je stěna zakryta novotvarem obchodů (trafika, květinářství), původně ale byla tato jižní stěna mnohem více otevřená a díky průsvitnosti vitráže vnášela i více světla do samotného prostoru vestibulu. Severní část půlkruhu objektu vestibulu je po obvodu z exteriéru doplněna řadou výkladců či prodejních okny. Motiv kruhu sleduje i nástupní rampa s pevným oplocením od západu.

Vestibul je v současné době výsledkem různých úprav a dostaveb, celkově působí zane-

baným a neudržovaným dojmem. V roce 2004 byla z nástupiště instalována plošina pro přepravu invalidních vozíků.¹⁰⁶

Trasa III. B

Třetí provozní úsek trasy metra B, který ovšem byl realizován v pořadí jako druhý¹⁰⁷ po dokončení centrální části trasy, Smíchovské nádraží – Florenc, zahájil po čtyřech letech stavby provoz roku 1988, k 70. výročí vzniku Československa. Jeho součástí byly stanice Radlická, Švermova a Dukelská,¹⁰⁸ která byla konečnou stanicí. Dopravní délka úseku činí přibližně 5 km.¹⁰⁹

Úkolem nového úseku bylo zpřístupnění vznikajícího Jihozápadního Města, respektive zatím jeho krajní východní části,¹¹⁰ zahrnující obytné soubory Nové Butovice, Jinonice a Dívčí Hrad.¹¹¹ Priorita před úsekem II. B byla dána právě významností realizace velkého obytného celku, v roce 1994 následovalo navázání úseku obsluhujícího další obytné soubory Stodůlky, Lužiny a Velká Ohrada.¹¹² Celek označený Jihozápadní Město I byl navržen pro 80 000 obyvatel.¹¹³ S od roku 1971¹¹⁴ uvažovaným Jihozápadním Městem II umístěným dále na západ v oblasti Třebonic měly oba celky zajistit bydlení pro téměř 150 000 obyvatel.¹¹⁵ Soubor měl být obsluhován devíti stanicemi (bylo provedeno stanic osm, v úseku III. B tři místo uvažovaných čtyř, viz dále), kolem nichž byla navrhována centra vybavenosti; dvě hlavní byla navržena u stanice Nové Butovice a mezi JZM I a II.¹¹⁶ Zde se nabízí analogie s Jižním Městem a trasou metra II. C.¹¹⁷

Koncepčním základem podrobného územního plánu¹¹⁸ byl soutěžní návrh na výstavbu Jihozápadního Města (I) z roku 1968 autorského kolektivu pod vedením architekta Ivo Obersteina. Podrobný územní plán Jihozápadního Města dokončený v roce 1970¹¹⁹ vycházel ze Studie řešení MHD v Praze, která navrhovala místo dříve uvažované podpovrchové tramvaje pro obsluhu oblasti metro. Na úseku metra III. B předpokládala za Smíchovským nádražím stanice Radlice-Jinonice, Motorlet-Jinonice, Tyršova škola.¹²⁰ Generel rozvoje dopravního systému MHD 1980–1990 z konce 70. let posouvá konečnou více k okraji výstav-

K realizaci vestibulu ani další zástavbě severně od stávající stavby nikdy nedošlo. *Metroprojekt, 1971–1981* (pozn. 2), s. 50.

104 Předchozí stanice Želivského ale již nemá stěny nástupiště řešené z pulvic z eloxovaného hliníku, nýbrž s obkladem z hliníkových podhledů typu metro.

105 Umělec vytvořil sofistikované skleněné vitráže s edukativní tematikou, s motivy z dětských her, přibližující geometrii hravým způsobem; více viz Josef Šrejma (pozn. 19), s. 88–89.

106 Instalována v únoru 2004.

107 Postup výstavby pražského metra na období 1976–1990 schválený Radou Národního výboru hlavního města Prahy 15. 4. 1975 předpokládal uvedení kratšího úseku II. B (Sokolovská–Palmovka) do provozu v roce 1986, kdežto úseku III. B (Únorového vítězství – Smíchovské nádraží) v roce 1989. Termíny byly následně upraveny usnesením vlády ČSR č. 263/P z 15. 8. 1977. Zdroj: Fojtík – Mara (pozn. 30), s. M.2.39.

108 V případě Radlické se uvádí navrhovaný název Radlice, zdroj: Josef Krivánek – Jaromír Vítek, *Pražské metro*, Praha 1987, s. 26.

109 Investorem byl Dopravní podnik hl. města Prahy – Investor dopravních staveb, generálním projektantem Dopravní podnik hl. města Prahy, projektový ústav Metroprojekt, dodavatelem stavby Metrostav Praha, technologie ČKD Praha. Viz bronzovou pamětní desku ve vestibulu stanice Nové Butovice.

110 Úsek měl rovněž obsluhovat závod Motorlet v Jinonicích, nádraží ČSD Jinonice, sportovní areál TJ Motorlet a být výchozím k rekreační oblasti Prokopského údolí, zdroj: Krivánek – Vítek (pozn. 108), s. 26.

111 Terénně složitě území Dívčích Hradů bylo od metra dostupné autobusy. Zdroj: Milan Klíma – Ivo Oberstein, Podrobný územní plán Jihozápadního Města, *Architektura ČSR XXX*, 1971, č. 1, s. 21.

112 Ibidem, s. 20–22.

113 Milan Klíma – Ivo Oberstein, Praha – Jihozápadní Město II, studie pásového rozvoje, *Architektura ČSR XXXII*, 1973, č. 5, s. 209. Další obytné celky (Jihozápadní Město II) byly uvažovány v okolí Třebonic.

114 Myšlenka řešena v předběžném návrhu územního plánu pražské aglomerace zpracovaném k 31. 12. 1971. Zdroj: Milan Klíma – Ivo Oberstein (pozn. 113), s. 209.

115 Jan Bočan – Milan Klíma – Martin Kotík – Ivo Oberstein – Milada Obersteinová – Tomáš Smetana – Václav Valtr, Jihozápadní Město k roku 1982 v realizaci a přípravě, *Architektura ČSR XLI*, 1982, č. 6, s. 243 uvádí celkem 147 557 obyvatel.

116 Klíma – Oberstein (pozn. 113), s. 210.

117 Kracík – Schránílová (pozn. 1), s. 310–326.

118 Autory urbanisticko-architektonického řešení byli Ivo Oberstein, Milan Klíma, Ivo Loos, Jindřich Malátek, Václav Valtr, Libor Pech, řešení dopravy Zdeněk Balcar, Leodegar Běhal, Jan Moc, Jug Mikuškovice, Vladimír Větrovec, Vladimír Vorel. Zdroj: Milan Klíma – Ivo Oberstein, Jihozápadní Město – Podrobný územní plán, *Architektura ČSR XXX*, 1971, č. 1, s. 10.

119 Ibidem, s. 9–22.

120 Fojtík – Mara (pozn. 30), s. M.2.39.

■ Poznámky

101 Jako spoluautor je někdy uváděn i Ing. arch. Zbyněk Kabelík. Osobní archiv zaměstnanců, Metroprojekt.

102 Stanice je poměrně mělce založená, kvůli odstupu od kanalizačního řadu v křižovatce Starostrašnická – V Olších.

103 Na severní straně nástupiště bylo postaveno pevné schodiště, dnes slepé, které bylo perspektivní přípravou na dostavbu druhého vestibulu v oblasti Mrštíkovy ulice.



25



26

Obr. 25. Stanice Radlická, nástupiště, konec 80. let. Archiv Metrostavu.

Obr. 26. Stanice Radlická, vstupní prostranství se sochou Z. Hoška v původní podobě, konec 80. let. Archiv Metrostavu.

by sídlišť a navrhuje stanice Radlice – Švermova – Jinonice – Únorového vítězství. Koncem roku 1979 byl návrh přehodnocen, „po vyjasnění obsluhy, dopravních zátěží a ekonomických hledisek...“, ¹²¹ vynechána byla stanice Jinonice a Švermova posunuta západněji. ¹²² Realizované tři stanice metra Radlická – Švermova – Dukelská patřily k méně zatíženým, do budoucna ale měly potenciál postupného narůstání dopravního významu vlivem napojení na širší území a zvýšením stavební činnosti v okolí. ¹²³

Řešené území představovalo rozlehlé plochy dosud obtížně dopravně napojitelné vzhledem ke složitému terénu, což mělo vyřešit právě metro. Mělo se stát „... funkční i kompoziční páteří hlavních obytných čtvrtí...“. ¹²⁴ Úsek III. B musel mezi Novými Butovicemi a Smíchovským nádražím překonat výškový rozdíl 131 m, což představuje klesání místy až téměř 4%, tedy maximální přípustný spád. ¹²⁵ Většina tunelů je ražených v hloubce více než 30 m, pouze 1,4 km je hloubených. ¹²⁶

Výstavba úseku III. B si vyžádala rozsáhlé demolice v oblasti Radlic. ¹²⁷

Realizace metra byla dokončena později než výstavba sídliště Jihozápadní Město (I) probíhající v letech 1978–1991, ¹²⁸ dopravní spojení zajišťovaly v prvních letech autobusové linky.

Podoba stanic úseku III. B vycházela z jednotné koncepce celé trasy, autoři jednotlivých stanic ¹²⁹ své návrhy včetně vybraných materiálů konzultovali nejprve s Evženem Kyllarem, později s Jarmilem Srpou, který Evžena Kyllara vystřídal ve funkci hlavního architekta met-

ra. ¹³⁰ Stanice úseku III. B z velké míry opakuji základní charakteristiku stanic úseku I. B, včetně typických materiálů – skla a keramiky – z tuzemských zdrojů. Jednotlicí princip však nevykloučoval „... možnosti vzájemného individuálního rozlišení stanic“. ¹³¹ Převzat byl konstrukční systém u hloubených bezpilířových stanic Radlická a Nové Butovice (původně Dukelská), dále došlo k zopakování tzv. „pražského“ typu ražené pilířové stanice v případě Jinonice (původně Švermova), včetně sdružených nosičů typu I. B. ¹³² – římsového ve středním tunelu a válcového ve žluté barvě trasy na nástupištích, zajišťujícího podsvícení klenby zdola i osvětlení shora hrany nástupiště. Sdružený nosič stanic Radlická a Nové Butovice je nad hranou kolejiště a jeho pravoúhlý tvar navazuje na atypické řešení podhledu těchto stanic. ¹³³ Je rovněž ve žluté barvě charakterizující trasu B. Návaznost na starší úseky metra představuje jednotný vizuální orientační systém. Opakování materiálového řešení ze základního úseku I. B kromě žulových podlah představují podhledy typu Ecrona ¹³⁴ a metro, ¹³⁵ dále užití skleněných tvarovek ve stanici Jinonice a vrstveného skla s fólií stanic Radlická a Jinonice. Režný keramický obklad stěny za nástupištěm stanice Nové Butovice odkazuje spíše na druhý a třetí úsek trasy C, keramický obklad ve stanicích Florenc a Můstek úseku I. B je na rozdíl od tohoto glazovaný. Inovativní je pojetí podhledu Nových Butovic a Radlické, s akustickými zelenými lamelami, hladkou bílou plochou a žlutým pravoúhlým římsovým nosičem, jak bude přiblíženo v následujícím textu.

Radlická

Stanice Radlická, nesoucí od svého vzniku název podle historické obce (navrhováno bylo také označení Radlice), ¹³⁶ byla první z úseku budovaného jako spojení pro obytný soubor Jihozápadní Město. V případě této stanice, na

■ Poznámky

¹²¹ Metro III. B, III. Provozní úsek, Metroprojekt, s. 15.

¹²² Fojtík – Mara (pozn. 30), s. M.2.39. Dále také: 15 let Metroprojektu 1971–1986 (pozn. 41), s. 16–23. Zde uvedeno ukončení první etapy studie cílového řešení MHD v Praze k 31. 1. 1979, obsahem jsou tři varianty vedení tras metra a výsledná závazná varianta do roku 1990 zahrnující úsek III. B. Metro III. B, III. Provozní úsek, Metroprojekt, s. 14 uvádí „říjen 1979 – Projektový úkol III. B2, varianta se třemi stanicemi“.

¹²³ 15 let Metroprojektu 1971–1986 (pozn. 41), s. 35–36.

¹²⁴ Klíma – Oberstein (pozn. 113), s. 11, 14.

¹²⁵ Fojtík – Mara (pozn. 30), s. M.2.42.

¹²⁶ Lašek (pozn. 40), s. 109.

¹²⁷ Archeologický průzkum v rámci výstavby metra prokázal středověký původ obce z 12. století. Zdroj: Lašek (pozn. 40), s. 106.

¹²⁸ Realizována byla sídliště Stodůlky, Lužiny, Velká Ohrada, Nové Butovice.

¹²⁹ Dle PD odpovědní architekti stanice. Zdroj: Metro III. B, III. Provozní úsek, Metroprojekt, s. 10.

¹³⁰ Ing. arch. Jarmil Srpa uveden mezi odpovědními projektanty hlavních profesí jako odp. projektant profese architektura. Zdroj: Metro III. B, III. Provozní úsek, Metroprojekt, s. 10. Kontroly podléhala řada technických parametrů stanic, které byly shrnuty v Provozní technických podmínkách metra (PTPM). Dle telefonické konzultace s Ing. arch. Jarmilem Srpou.

¹³¹ Metro III. B, III. Provozní úsek, Metroprojekt, s. 39.

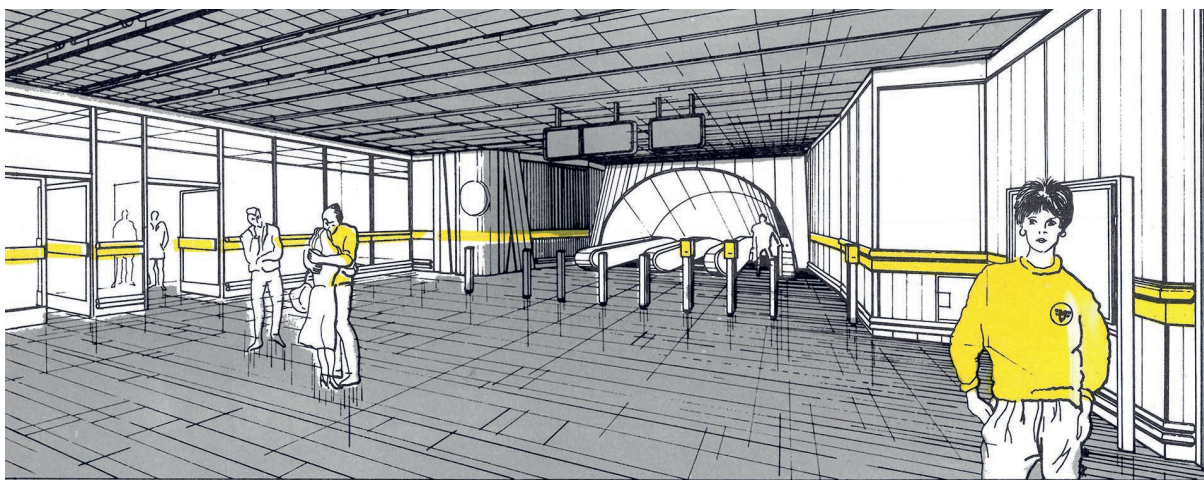
¹³² Stanice Jinonice, Technická zpráva 12/1985, Archiv DPP.

¹³³ Podobné řešení bylo následně použito u dalších hloubených stanic trasy B – Palmovka, Lužiny, Hůrka.

¹³⁴ Vyráběl n. p. Plastimat. Zdroj: Stanice Jinonice, Technická zpráva 12/1985, Archiv DPP. Jednalo se o desky potažené hladkou bílou vrstvou, inspirované obdobnými deskami používanými ve vídeňském metru, konzultováno s Ing. arch. Petrem Šafránkem.

¹³⁵ Plechové lakované bílé kazety, v plné a perforované (akustické) verzi.

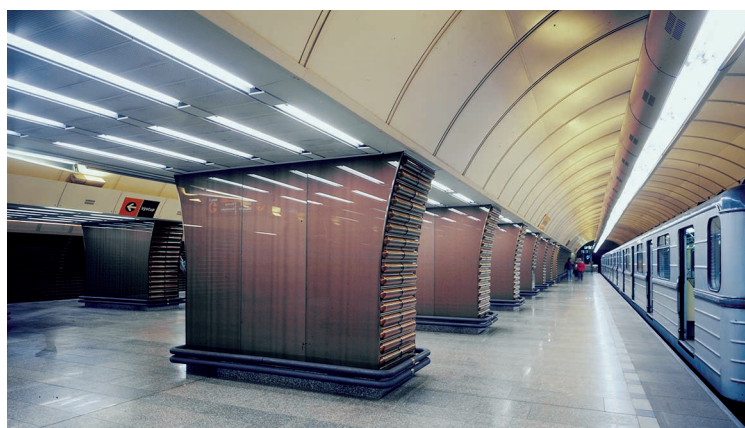
¹³⁶ Křivánek – Vítek (pozn. 108), s. 26.



27

Obr. 27. Stanice Jinonice, perspektiva vestibulu. Převzato z: *Metro III. B, Metroprojekt*, s. 64.

Obr. 28. Stanice Jinonice, pohled na nástupiště s původním sdruženým nosičem, nedatováno. Archiv Metrostavu.



28

rozdíl od dalších dvou, znamenala výstavba výraznější demolice. Historické centrum obce Radlice bylo demolováno v první polovině 80. let 20. století, nejprve z důvodu rozšíření silnice, následně kvůli stavbě metra. Zůstala z něj pouze barokní kaple sv. Jana Nepomuckého a socha téhož světce. Vznikl zde kromě stanice metra autobusový terminál (zrušený s výstavbou tramvajové smyčky v roce 2008) a plavecký bazén,¹³⁷ součást sportovního areálu TJ Motorlet východně od stanice. Současná zástavba je výrazně novější, objekt centrály Československé obchodní banky, situovaný v bezprostřední blízkosti kaple a stanice metra, byl dokončen roku 2007.¹³⁸

Autorkou finálního architektonického řešení stanice zpracovaného v prováděcí dokumentaci byla Hana Labonková za spolupráce Jaroslava Staňka, oba z Interprojektu.¹³⁹ Z předchozího stupně dokumentace zpracovaného Metroprojektem bylo dáno provozní řešení i základní určení materiálů stanice, tedy „... sklo s fólií na stěnách a kámen na podlaže...“.¹⁴⁰

Stanice je hloubená, dvoupodlažní železobetonová monolitická se zastropením předpjatými prefabrikovanými nosníky, má jeden vestibul umístěný v úrovni vstupního atria a pevné schodiště. Podlahy nástupiště a vestibulu jsou dlážděny mrákotínskou žulou.¹⁴¹ Architektonické pojetí stropních podhledů podzemní části sestávajících ze zelených akustických lamel z perforovaného plechu uvnitř s minerální vatou tvořících plastický střední pás nástupiště, na hraně kolejiště se žlutým – v barvě linky B – pravoúhlým sdruženým nosičem¹⁴² zajiš-

tujícím jak podsvícení podhledu,¹⁴³ tak osvětlení hrany nástupiště shora, a bílého hladkého podhledu (v tomto případě typu metro) mezi římsou a akustickými lamelami (obr. 25) bylo převzato ze stanice Nové Butovice.¹⁴⁴ Stěny nástupiště Radlické jsou ze skleněných desek Connex s fólií zelené barvy, kterou vybrala architektka Labonková, v kombinaci s pruhy v horní a spodní části stěny z akustických keramických tvarovek (Poštorná) a s bílým pásem s názvem stanice.¹⁴⁵ Skleněný obklad, navržený Metroprojektem, vycházel z technologie vrstvených autoskel, podklad tvořila speciální fólie vyráběná n. p. Fatra Napajedla,¹⁴⁶ která měla zároveň bezpečnostní a estetickou funkci. Obklad čelní stěny nástupiště tvoří sklo Connex v kombinaci s mrákotínskou žulou. Interiér vestibulu používá obdobné materiály, zelené desky skla Connex, mrákotínskou žulou, nerezové kovové prvky, hladký bílý podhled se žlutým sdruženým nosičem po obvo-

■ Poznámky

137 Bazén dokončený v roce 1977 navrhl Zdeněk Kolář. Zdroj: Jan E. Svoboda – Jindřich Noll, *Praha 1945–2003, Kapitoly z poválečné a současné architektury*, Praha 2006, s. 153.

138 Navrhl jej architektonický ateliér AP Josefa Pleskota. V letech 2018–2019 jej na opačné straně Radlické ulice doplnila druhá budova, tentokrát od ateliéru Chalupa architekti. Zdroj: Petr Krajčí – Patrik Líbal (edd.), *Slavné stavby Prahy 5 Barrandov*, Praha 2018, s. 166.

139 Pracovali na prováděcím projektu, předchozí stupeň dokumentace zpracovával Metroprojekt, Ing. arch. Miroslava Derynková. Dle e-mailové konzultace s Ing. arch. Hanou Labonkovou.

140 Dle e-mailové konzultace s Ing. arch. Hanou Labonkovou.

141 Stanice Radlická, Technická zpráva 9/1986 k prováděcímu projektu, archiv DPP.

142 Alternativou je sdružený nosič kruhového průřezu používaný hlavně u úseku I. B.

143 Původně sodíkovými výbojkami. Zdroj: *Metro III. B, III. Provozní úsek*, Metroprojekt, s. 39.

144 Návrh podhledu Ing. arch. Petr Šafránek, dle konzultace s ním. U stanice Radlická je použit podhled typu metro, na rozdíl od Nových Butovic, kde je podhled typu Ecrona.

145 Měl být žlutý, Ing. arch. Labonkové se podařilo prosadit změnu na bílou. Dle e-mailové konzultace s ní.

146 Skleněné desky s fólií byly dříve použity u stanic trasy I. B Náměstí Republiky, Národní třída a Karlovo náměstí. Zdroj: *15 let Metroprojektu 1971–1986* (pozn. 41), s. 108.

du. Výtvarným prvkem vestibulu je zadní stěna ze čtvercových skleněných tabulí v různých odstínech zelené, navržená rovněž Hanou Labonkovou. Vestibul je zapuštěn do terénu, projevuje se čelní stěnou s navazujícími přístřešky a prosklenou markýzou nad vstupem (obr. 26). Materiály zde použité jsou keramický obklad z nasucho kladených tvarovek z Břas, pohledový beton, dnes částečně opatřený nátěrem, a plechový obklad atik zastřešení přístřešků, původně tmavě žlutý, dnes béžový.¹⁴⁷ Součástí návrhu stanice bylo i řešení venkovního prostranství včetně výtvarného díla a cestiček až ke kapli.¹⁴⁸

Stanice je včetně vestibulu a nadzemní části poměrně dochovaná v původní podobě, rušivá je vestavba bankomatu ve vestibulu.

Výtvarné dílo se nachází ve venkovním předprostoru stanice, jedná se o plastiku původně ze žuly a bronzu od Zdeňka Hoška nazvanou *Vztah přírody a techniky*.¹⁴⁹ Bronzová část byla nahrazena tvarově kompaktnější vyrobenou z vyztuženého umělé pryskyřice patinované na bronz.

Obdélný zkosený výdech ze stanice navržený architektem Labonkovou musel ustoupit centrále ČSOB. Dva vzdálenější výdechy, oba navržené Josefem Karlíkem z Vojenského projektového ústavu, jsou situovány východně od stanice při sportovním areálu u Kutvirtovy ulice. Betonový výdech s drážkovaným povrchem vysoký 18 m ukončuje koruna ocelových lamel, druhý, výšky 25 m, představuje svazek trubek.¹⁵⁰

Jinonice (Švermova)

Stanice se nachází severovýchodně od historických obcí Butovice a Jinonice, jihozápadně od rozsáhlého areálu továrny na automobily Walter (po roce 1948 n. p. Motorlet závod Jana Švermy, dnes administrativní a obytný komplex) a v blízkosti dalších drobnějších industriálních objektů a nádraží Praha-Jinonice. Jinonice v době zpracování územního plánu v roce 1970 zahrnovaly plochy zástavby rodinnými domy střídající se s plochami polí. Návrh nové obytné zástavby reagoval na tuto situaci převážně řadovými rodinnými domy, u stanice metra mělo být centrum vybavenosti s několika věžovými obytnými domy.¹⁵¹ V letech 1995–2001 byl západně od stanice postaven obytný soubor U Kříže zahrnující i objekt Univerzity Karlovy.¹⁵² Stanice zajišťovala v době vzniku hlavně spojení do zmíněného závodu Motorlet.

Autorkou architektonického řešení stanice byla Miroslava Derynková z Metroprojektu a spolupráce s Pavlem Šimou.

Stanice je na rozdíl od Radlické a Nových Butovic ražená pilířová, trojlodní se zkráceným středním tunelem, má jeden povrchový vestibul tvořený železobetonovou monolitickou konstrukcí, přístupný eskalátory. Konstrukčním řešením navazuje na stanice trasy I. B; stejný typ, tzv. „pražský“, pilířové stanice s minimalizovanou délkou prostupu mezi sousedními tunely představují stanice Anděl, Karlovo náměstí, Národní třída a Náměstí Republiky.¹⁵³ Na základní trasu linky B navazuje stanice také výběrem materiálů, z čehož je nejmarkantnější použití obkladu skleněnými tvarovkami navrženými sklářem Františkem Víznerem, vyrobenými ve sklárnách Kavalier Sázava, obdobnými jako ve stanici Karlovo náměstí úseku I. B. Tyto tvarovky ionizované do hnědého barevného tónu pokrývají čela pilířů, neprostupové části na nástupišti a stěny za kolejištěm. Jsou vloženy do ocelových vaniček a pak zavěšeny na nosnou konstrukci.¹⁵⁴ Svislé plochy pilířů byly původně, před obnovou stanice, obloženy sklem Connex s fólií hnědé barvy. Podlahy nástupiště a vestibulu jsou dlážděny libereckou žulou.¹⁵⁵ Podhledy v klenutých částech byly typu Ecrona, osvětlení pomocí sdruženého nosiče žluté barvy, na nástupišťích válcového (obr. 27), ve středním tunelu římsového pravoúhlého. Kovové obklady – budky dozorce, části portálů ad. – jsou z tombaku. Interiér vestibulu (obr. 28) je proveden ze stejných materiálů, jako byl původní interiérový podzemní části stanice. Svislé obklady tvoří skleněné desky Connex, hladké rovné podhledy jsou typu metro, v pružích střídajících se plných a perforovaných kovových kazet. Exteriér přízemního pavilonu je včetně čelních ploch atiky obložen glazovanými hrdiskami, v současnosti s nátěrem. V nadzemní části přiznaná horní část eskalátorového tunelu je obložena žulou.

Stanice prošla v letech 2016–2017 celkovou obnovou podzemní části zahrnující modernizaci opláštění, výměnu podhledů, osvětlení.¹⁵⁶ Obklad ze skleněných tvarovek prošel repasí, v místě nápisu s názvem stanice byl vložen lesklý pás lakovaného černého skla nahrazující chybějící tvarovky. Obklad sklem Connex byl nahrazen bezspárovým slinutým keramickým obkladem s metalickým povrchem. Původní podhled kleneb byl nahrazen lakovaným bílým plechem. Došlo k výměně původního válcového sdruženého nosiče na nástupišťích za subtilní konstrukci.

Výtvarné dílo, kromě skleněných tvarovek od Františka Víznera, bylo zastoupeno reliéfem v podobě bronzové stély vystupující v nároží z kamenného obkladu vestibulu, s reliéfním portrétem Jana Švermy od Vlastislava

Housy, autorem architektonického řešení byl Pavel Šíma.¹⁵⁷ Dílo je dnes zakryto, viditelný je pouze kamenný obklad.

Výdech dál od stanice severovýchodním směrem, navržený architektem Pavlem Šimou z pohledového betonu, modelovaný rozdílnou výškovou úrovní dolů se zužujících hranolů, byl zbořen a nahrazen novým v souvislosti s výstavbou centra Waltrovka na místě někdejší továrny.¹⁵⁸ Druhý výdech při Radlické ulici, jihoovýchodně od stanice, který rovněž navrhl architekt Šíma, je kruhový utilitární válcový objekt z pohledového betonu s kovovými žaluziemi, původně navržený s obkladem předsazené části glazovanými hrdiskami.¹⁵⁹

Nové Butovice (Dukelská)

Stanice Nové Butovice, v době vzniku Dukelská,¹⁶⁰ byla navržena jako stanice obsluhující obytný soubor Jihozápadního Města Nové Butovice. Dočasně, do otevření úseku V. B v roce 1994, fungovala jako konečná. Měla být v přímém kontaktu s hlavním centrem zahrnujícím budovy celoměstského významu, se zachytnými parkovišti a obchodním do-

■ Poznámky

¹⁴⁷ Stanice Radlická, Technická zpráva 9/1986 k prováděcímu projektu, archiv DPP.

¹⁴⁸ Změněno stavbou centrály ČSOB. Dle e-mailové konzultace s Ing. arch. Hanou Labonkovou.

¹⁴⁹ Spolupráce výtvarníka s architektem. *Přehled prací za rok 1988*, Dílo, podnik Českého fondu výtvarných umění, 1980, s. 118. Dále také <http://www.vetrelciavolkky.cz/sochy/abstraktni-plastika-3>, vyhledáno 1. 2. 2022.

¹⁵⁰ Charvát (pozn. 65), s. 174–181.

¹⁵¹ Klíma – Oberstein (pozn. 113), s. 20–22.

¹⁵² Projekt Karel Prager, spolupráce Zbyšek Stýblo, Zdeněk Janeček, zdroj: Radomíra Sedláková, *Karel Prager. Prostor v čase*, Praha 2001, s. 30, 61. Dále Svoboda – Noll (pozn. 138), s. 156.

¹⁵³ Lašek (pozn. 40), s. 36, 37.

¹⁵⁴ Stanice Jinonice, Technická zpráva 12/1985 k prováděcímu projektu, archiv DPP.

¹⁵⁵ Ibidem.

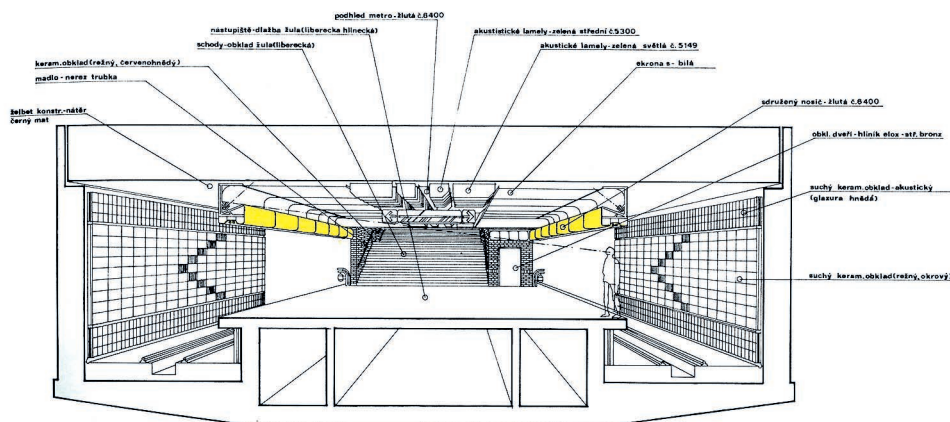
¹⁵⁶ Autory návrhu obnovy byli Ing. Vítězslav Hansl a Ing. Jaroslav Čipera. Zdroj: <https://www.metroprojekt.cz/nabidka-sluzeb/metro/modernizace-stanice-metra-b-jinonice>, vyhledáno 31. 1. 2022.

¹⁵⁷ Spolupráce výtvarníka s architektem. *Přehled prací za rok 1988* (pozn. 150), s. 119. Dále také Stanice Jinonice, projektová dokumentace z 4/1988, archiv DPP.

¹⁵⁸ Charvát (pozn. 65), s. 170–173.

¹⁵⁹ Stanice Jinonice, Technická zpráva 5/1986, výkresová dokumentace 9/1986, archiv DPP.

¹⁶⁰ Navrhovaný název Vítězného února, zdroj Metroweb, vyhledáno 19. 3. 2022.



29



30



31

mem,¹⁶¹ poliklinikou, knihovnou, kulturním domem, hotelem a administrativními objekty.¹⁶² Ovšem zástavba administrativních a obchodních budov zde vznikla až mnohem později,¹⁶³ do té doby se jednalo o stanici obklopenou převážně volnými pozemky, se sídlištěm spojenou pěší zónou, v docházkové vzdálenosti historických obcí Butovice a Jinonice. Návazné spojení, důležité zejména před dokončením navazujících stanic metra, zajišťovalo autobusové nádraží. Umístění stanice bylo součástí návrhu

Jihozápadního Města a nutnost dodržení minimálního odstupu 600 m od budoucí následující stanice Hůrka zapříčinila kolizi západního vestibulu s ulicí Bucharovou, která je vedena na konstrukci vestibulu.

Architektonické řešení stanice je dílem Petra Šafránka z Metroprojektu.

Stanice je hloubená, železobetonová monolitická se zastropením předpjatými prefabrikovanými nosníky, má dva povrchové vestibuly, východní a západní, tvořené železobetonovou

Obr. 29. Stanice Nové Butovice, perspektivní řez podzemní částí. Převzato z: Metro III. B, Metroprojekt, s. 51.

Obr. 30. Stanice Nové Butovice, západní vestibul s přemostěním silnicí, přístup k autobusovým zastávkám. Foto: Petr Šafránek, 1988.

Obr. 31. Stanice Nové Butovice, západní vestibul se schovou M. Váchy, konec 80. let. Archiv DPP.

konstrukcí, a pevná schodiště.¹⁶⁴ Podlahy nástupiště a vestibulů jsou dlážděny světlou slezskou žulou v kombinaci s tmavým šluknovským syenitem.¹⁶⁵ Architektonické pojetí stropních podhledů podzemní části z akustických zelených plechových lamel je stejné jako ve stanici Radlická, která toto řešení převzala. Finální tvar římsového sdrúženého nosiče, přizpůsobeného použití silných světelných zdrojů určených k nepřímému osvětlení zdola, navrhl, stejně jako celý podhled, architekt Šafránek. Na rozdíl od Radlické použil autor stanice podhled typu Ecrona (obr. 29). Stěny nástupiště jsou z plochých keramických desek z Poštorné s opakujícím se reliéfním motivem šipky vyskládaným z kanelovaných desek, vždy ve směru jízdy. K použití režného obkladu se architekt Šafránek inspiroval u moskevské stanice Pražská, na jejímž dokončení se podílel.¹⁶⁶ V horní a spodní části stěny nástupiště je pruh z akustických glazovaných tvarovek. Obklady stěn schodišť jsou z režné kameniny

■ Poznámky

161 Autorem urbanisticko-architektonického návrhu hlavního centra byl Ivo Oberstein. Zdroj: Milan Klíma – Ivo Oberstein – Václav Valtr, Jihozápadní Město v Praze před zahájením výstavby, *Architektura ČSR* XXXVII, 1978, č. 4, s. 170.

162 Generálním projektantem souboru Nových Butovic byl PÚ VHMP, ateliér 7, autory celkového řešení Ivo Oberstein, Václav Valtr, Pavel Dydovič, občanské vybavenosti Martin Kotík, Václav Králíček, Tomáš Brix, Emilie Mergerová, Ivan Hořejší, Vlada Grguričová. Zdroj: Bočan – Klíma (pozn. 115), s. 255.

163 „Office Park Nové Butovice jižně od východního vestibulu byl dokončen v roce 2008. Následně byla dokončena budova Jupiter projektu Explora Business Centre severně od východního vestibulu. V roce 2013 byla u západního vestibulu zahájena stavba administrativního komplexu Metronom Business Center.“ Zdroj: Fojtík – Mara (pozn. 30), s. M.4.40.

164 Větší výškový rozdíl nástupiště a nadzemní části než 5 m (limit pro užití pevného schodiště) ve východním vestibulu byl „snížen“ rampou nízkého sklonu. Dle konzultace s Ing. arch. Petrem Šafránkem.

165 Stanice Nové Butovice, Technická zpráva 9/1985 k prováděcímu projektu, archiv DPP.

166 Dle konzultace s Ing. arch. Petrem Šafránkem.

z Břas. Vnitřní stěny vestibulu jsou obloženy režným keramickým obkladem, podhled vestibulu je opět akusticky tvarovaný lamelový. Kovové detaily interiéru dotvářejí nerezová madla a dveře, tombakové obklady barvy bronz.

Vestibuly zastřešují velkorozponové železobetonové konstrukce, autorova představa lehkých pavilonů narazila na nemožnost použití konstrukce z oceli coby nedostatečného zboží. Nicméně architektonicky zajímavě pojatý je zejména západní vestibul s vyvýšenými zkosenými hmotami a celkovým postmoderním charakterem kontrastujícím s pravoúhlým charakterem sídliště, doplněný prostranstvím se sochou v ose vestibulu. Obvodový plášť vestibulů s režným keramickým obkladem jako u schodišť ve stanici doplňuje plochy režného betonu. Celkové technicistní pojetí nadzemní části charakterizuje mohutný přesah ploché střechy s atikovými železobetonovými dílci litymi do bednění na stavbě. Po stropní konstrukci západního vestibulu je vedena vozovka (obr. 30) se zastávkami autobusů po stranách, jižní část obvodové stěny vestibulu slouží jako opěra mostní konstrukce vozovky.¹⁶⁷

Stanice je včetně nadzemní části do značné míry dochována v původní podobě, dílčími změnami prošly vestibuly s vestavbami prodejen. V západním vestibulu se nedochovala prodejna tabáku, jejíž interiér navrhl autor stanice Petr Šafránek.

Výtvarná díla se nacházela pouze v exteriéru stanice,¹⁶⁸ jednalo se o již odstraněné keramické plastiky Jiřího Volfa (*Čekání, Dvojice*) a zahradní plastiku Aleše Wernera. Na rozdíl od těchto komorních děl monumentální písčivcové sousoší *Pomník dukelským hrdinům (Dukla)* od Milana Váchy¹⁶⁹ dosud dotváří prostor (obr. 31) před západním vestibulem.¹⁷⁰

Výdech ze stanice je začleněn do západního vestibulu, jeho střední vyvýšené zkosené části, se žaluziemi směrem do ulice. Autorkou vzdálenějšího výdechu z odstavňových kolejí na západě je Lucie Muchová¹⁷¹ za spolupráce s Petrem Šafránkem.¹⁷² Výdech má podobu mohutných zahnutých rour vyrůstajících z vydlážděného návrší.

Památkové zhodnocení

Realizace metra, respektive pokračování úseků dokončených v 80. letech 20. století, neztratila nic na své dynamice nastartované v předchozím desetiletí. Zadavatelé a tvůrci si nadále kladli za cíl udržet reprezentativní úroveň architektonického a výtvarného řešení. Proces komplikovala koordinace celé řady tvůrčích kolektivů a také množství plánovaných urbanistických projektů, které bylo nutno při výstavbě brát v potaz. Přesto je zřejmé, že

úsilí o kultivovaný architektonický prostor pokračovalo, reagovalo na soudobé trendy a dosáhlo invenčního řešení. Pokračovala také snaha otisknout do této prestižní dopravní stavby charakter jednotlivých částí Prahy. Tím, jak se výstavba metra dostávala do stísněného historického centra města, vyžadovala realizace náročnější technické řešení, aby nedošlo k zásadním kulturním ztrátám. Naopak při vstupu za hranice památkové rezervace a do plánovaně rozvojových území musela čelit dalším, mnohdy složitým urbanistickým výzvám, často komplexnímu dopravnímu řešení přilehlého území.

Trasa III. C nebyla v porovnání se stanicemi v centru města budována s tak silným důrazem na reprezentativní funkci. Přesto lze upozornit na zajímavé aspekty řešení jak stanice Vltavské, tak Nádraží Holešovice, jejichž společným tématem se stalo propojení interiéru s exteriérem. Jako by si autoři stanic, jejichž vestibuly vznikaly jako solitéry na prázdných prostranstvích a stávaly se určitými dominantami pro své okolí, připomněli slova Édouarda Utudjiana:¹⁷³ „*Podzemí bez kontaktu s denním světlem není k životu vhodné (...)*“ a důsledně se snažili, aby v jejich architektuře denní světlo ve smyslu živoucího elementu proudilo dovnitř v co nejvyšší míře. Jistým předobrazem těchto snah mohla být panoramatická stanice Vyšehrad, dokončená v roce 1974 podle návrhu Stanislava Hubičky. Fasády tvořené kombinací prosklených ploch a boletických panelů a kamenných obkladů s betonovými prvky, které se uplatňují u nadzemních objektů obou vestibulů stanice Nádraží Holešovice, nalezneme u četných nemocničních či školských staveb, ale např. i v materiálovém (nikoli tvarovém) řešení u staveb typu Palác kultury (kolektiv autorů Jaroslava Mayera z VPÚ). Přísnou chladnou estetiku prosklených fasád železniční stanice pak asociují především soudobé stavby Karla Filsaka (např. jeho budova pro Vodní stavby v Holešovicích). Zajímavou tvarovou tendenci v hmotovém řešení, která je zřetelná v určitém proudu architektury 80. let, představují zkosené stěny budovy, tak jak se projevily v nadzemní části vestibulu stanice Vltavská. Atypický náklon fasád, byť zde funkčně podmíněný prosvětlením hlubokého podzemního prostoru, nacházíme jako opakující se motiv u řady dalších objektů té doby. Na území Prahy je obdobným způsobem realizována Komerční banka od Karla Pragera (projektovaná již od 70. let a dokončená až po roce 1990), analogie je patrná u objektu kulturního domu Crystal v České Lípě (opět projekt ze 70. let dokončený do roku 1990, autor Jiří Suchomel) nebo budovy Do-

mu kultury ROH v Liberci (dokončeného 1985, autorský kolektiv Pavla Vaněčka). Stanice Vltavská prostorově obohatila své okolí také díky invenčně pojatému dvouúrovňovému vestibulu a odpočinkové zahradě s fontánou. Podobně jako sousední stanice Nádraží Holešovice se však nachází v rozvojovém území, mimo oblast památkových rezervací či zón, pro které jsou již rozpracovány projekty na jejich komplexní přestavbu. Stěží lze tedy počítat se zachováním ve stávajícím stavu do budoucna, jak u hmoty stanice, tak v řešení veřejného prostoru v jejím okolí.

Komornější stanice Strašnická, která v 80. letech doplnila trasu A, zaujme svým povrchovým vestibulem ve formě rondelu, jinak je v rámci metra spíše průměrnou architekturou.

Trasa I. B představuje v mnoha ohledech vyvrcholení architektonické tvorby metra. V první řadě je nutno vyzdvihnout citlivý vstup do historického centra města, který umožnil omezit povrchovou dopravu a vytvořit rozsáhlé pěší zóny. Přístup dobře ilustrují úpravy Palackého náměstí, Jungmannova náměstí či náměstí Republiky, kde byly realizovány odpočinkové plochy se zelení a autorským mobiliářem. Interiéru stanic dominují skleněné obklady, které v rámci tvorby 80. let nemají obdoby.¹⁷⁴ Stanice Karlovo náměstí a Náměstí Republiky s originálními obklady jistě patří mezi architektonicky nejhodnotnější v celém metru. Sdruženým válcovým nosičem se autoři hlásí k soudobému hi-tech proudu v architektuře,

■ Poznámky

¹⁶⁷ Stanice Nové Butovice, Technická zpráva 9/1985 k prováděcímu projektu, archiv DPP.

¹⁶⁸ Ve vestibulu umístěna bronzová pamětní deska od Miroslava Štěpánka, zdroj: *Spolupráce výtvarníka s architektem. Přehled prací za rok 1988* (pozn. 150), s. 119.

¹⁶⁹ Ibidem, s. 119. Dále také <http://www.vetrelciavolavky.cz/sochy/pomnik-dukelskym-hrdinum>, vyhledáno 30. 1. 2022.

¹⁷⁰ Dílo bylo hrazeno z rozpočtu stanice, nikoliv jako součást výstavby sídliště. Dle konzultace s Ing. arch. Petrem Šafránkem.

¹⁷¹ Rovněž se podílela na projektování vlastní stanice. Zdroj: Stanice Nové Butovice, perspektivy západního vestibulu, nástupiště, 5/1986, Archiv DPP.

¹⁷² Dle konzultace s Ing. arch. Petrem Šafránkem.

¹⁷³ Édouard Utudjian, francouzsko-arménský architekt a tvůrce konceptu „podzemního urbanismu“ ve 30. letech 20. století, autor publikací o podzemní architektuře. Jiří Hrůza, Édouard Utudjian, Podzemní architektura a urbanismus, *Architektura ČSSR XXVIII*, 1969, s. 482–484.

¹⁷⁴ Petr Vorlík, Nejen světlo – sklo v architektuře osmdesátých let, *Intro*, 2021, č. 16, s. 104–109.

který v tuzemsku reflektuje zejména tvorba týmu Václav Aulický, Jiří Eisenreich, Ivo Loos, Jindřich Malátek a libereckého SIALU.

Volba dvojice obkladových materiálů – skla a keramiky – však způsobila ve srovnání s linkami A a C určitou nejednoznačnost ve výtvarném výrazu trasy. Keramický obklad působí s odstupem času poněkud obyčejně oproti exkluzivnímu sklu. Roztříštěnost trasy I. B ještě zesilují odlišně koncipované stanice Anděl a Smíchovské nádraží, byť jsou kvalitní jako solitéry.

Podoba stanic a zejména podchodů prošla poměrně zásadními proměnami. Většina povrchových vestibulů, u kterých se původně předpokládala budoucí nástavba, byla již nahrazena novými obchodně-administrativními centry.¹⁷⁵ Všechny stanice kromě Smíchovského nádraží byly kompletně zaplaveny při povodni v roce 2002. Při jejich následné rekonstrukci došlo k výměně všech klenbových podhledů typu Ecrona za lesklejší smaltované plechy. Sodíkové výbojky osvětlující klenby byly nahrazeny zářivkami a v některých případech došlo i k odstranění charakteristického sdruženého válcového nosiče. Ani původní rastrové podhledy s jemným osvětlením mezi pilíři se nedochovaly, byly nahrazeny hladkými lamelami Hunter Douglas bez svítidel. Většinu vestibulů zasáhly vestavby obchodních prostor, instalace automatů na občerstvení a nekontrolovaná reklama, vizuální smog. Velkou ztrátu představuje odstranění skleněných plastik Václava Ciglera, Stanislava Libenského a Jaroslavy Brychtové, podobně jako výměna obkladů ve stanici Národní třída.

Autenticky zachovaná je stanice Smíchovské nádraží, která by si zasloužila ochranu ve formě prohlášení za kulturní památku společně s původní budovou nádraží.¹⁷⁶ Ostatní stanice trasy I. B se na rozdíl od Smíchovského nádraží nacházejí v plošně památkově chráněných územích, v památkové rezervaci či zóně. Veřejné prostory stanic by měly podléhat dohledu orgánů památkové péče, neboť byly od počátku jako součást městského interiéru koncipovány.¹⁷⁷ Zde však narážíme na systémový nedostatek, neboť památková péče není při stavebních řízeních týkajících se podzemních prostor metra zařazena mezi dotčené orgány státní správy.¹⁷⁸ Dochází k tomu patrně z mylného předpokladu, že podzemní prostory nejsou součástí památkové ochrany.

Záblesk lepších zítřků představuje nedávná úprava jižního vestibulu stanice Anděl za účasti architektky metra Anny Švarc. Došlo zde k obnově původního velkorysého halového podchodu odstraněním druhotných prodejen, obnovou původních kamenných dlažeb,

obkladů i korýtkového osvětlení v podhledu typu metro. Kéž se takové úpravy dočkají i další stanice metra.

Trasa III. B je vzhledem ke svému umístění vůči centru města periferního rázu; historická zástavba, pokud se zde nacházela, podléhala mj. v souvislosti s výstavbou metra spíše destrukci, než aby na ni byl brán ohled coby na kontext místa. Architektonické pojetí stanic je technického rázu, na pozadí částečně tvořeném unifikovanou sídlištní zástavbou představuje jisté oživení atypickým ztvárněním a použitými materiály. Z hlediska výrazu nadzemní části se vymyká západní vestibul stanice Nové Butovice, který svými hmotami evokuje základní archetyp – dům se šikmou střechou, situovaný v prostoru náměstí či nádvoří uzavřeného bránou v podobě sochy Milana Váchy. Více či méně čisté postmoderní realizace nebyly již v té době úplně ojedinělé, v průběhu 80. let vzniklo na území navazujícího Jihozápadního Města II v tomto duchu několik staveb občanské vybavenosti od architektů Tomáše Brixie, Martina Kotíka a Václava Králíčka,¹⁷⁹ v širším pražském kontextu domovy důchodců od Jana Lína a Vlada Miluniče,¹⁸⁰ z mimo-pražských staveb lze jmenovat např. kolonádu v Teplicích od Otakara Binara, Michaela Brixie a Martina Rajniše.

Stanice úseku III. B vykazují – vzhledem k tomu, že v rámci pražského metra patří spíše k mladším – poměrně vysokou míru zachovalosti v původní podobě. Kompletní obnovou prošla pouze podzemní část stanice Jinonice. Radlická a Nové Butovice jsou vcelku intaktně dochovány, až na dílčí úpravy ve vestibulech zejména ve formě vestaveb obchodů a jiných zařízení v interiéru a povrchové úpravy v exteriéru. Architektonicky nejvýraznější a zároveň nejlépe udržovaná s ohledem na původní vzhled je stanice Nové Butovice. Kvalitu architektury vestibulů, zejména západního, umocňuje již zmíněné řešení navazujícího prostoru se sochou Milana Váchy v ose vestibulu i zachovalost povrchů exteriéru z režného betonu.

Případné prohlášení kulturní památkou, s ohledem na absenci plošné památkové ochrany, by se tedy mohlo týkat stanice Nové Butovice, a to i díky originálnímu pojetí podhledu ve stanici, které bylo následně převzato pro stanici Radlická a dílčí prvky i dalšími hloubenými stanicemi trasy B. Vzhledem k tomu, že dosud není kulturní památkou prohlášena žádná ze stanic starších tras C a A, u nichž je zachování původního stavu vzhledem ke stáří vzácnější, však považujeme za vhodné nechat posouzení prohlášení stanice Nové Butovice kulturní památkou na pozdější

dobu. Větší časový odstup od realizace stanic umožní objektivnější posouzení jejich kvalit.

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).*

Mgr. Kateřina HOUŠKOVÁ
 NPÚ, ÚOP v Praze
 houskova.katerina@npu.cz

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

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

■ Poznámky

175 Anděl, Karlovo náměstí, Národní třída, Florenc se chystá.

176 Návrh na prohlášení Smíchovského nádraží za kulturní památku podával Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Praze roku 2000. Ministerstvo kultury roku 2005 rozhodlo o neprohlášení budovy, když vyhodnotilo propojení se stanicí metra jako degradační (MK č. 9418/2000 ze dne 3. 6. 2005).

177 Součástí ochrany Pražské památkové rezervace i památkových zón je ochrana veřejných interiérů.

178 Metro podléhá speciálnímu stavebnímu úřadu, kterým je odbor dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy, podle § 7 a 54 odst. 2 zák. č. 266/1994 Sb., o drahách, příslušný dle § 15 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

179 Např. pošta, restaurace Na Brance, sběrné suroviny, centrum Luka.

180 Domovy důchodců v Bohnicích, Malešicích, na Chodově a v Hájích.