



**VYSOKÁ ŠKOLA KREATIVNÍ KOMUNIKACE**

**Katedra vizuální tvorby  
Grafický a mediální design**

# **Grafický design a veřejný prostor vznikajícího metra D**

**Teoretická část:** Výtvarné a grafické projevy metra D a zahraničí

**Praktická část:** Vlastní grafický návrh interiéru instance metra D

**Autor:** Julie Natálie Smutná

**Vedoucí práce:** Dipl. Des. Libor Korman

**2021**

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité prameny a literaturu, ze kterých jsem čerpala. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna veřejnosti pro účely studia a výzkumu.

V Praze dne 31. 3. 2021

.....

Julie Natálie Smutná

## **PODĚKOVÁNÍ**

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu mé bakalářské práce panu Dis. Des. Liboru Kormanovi za odborné vedení a směřování během tvorby práce. Velké díky patří panu Ing. Eugenu Maletičovi za technickou konzultaci k návrhu praktické části. V neposlední řadě chci poděkovat celé své rodině za podporu a trpělivost během mého studia.

## **ABSTRAKT**

Tato bakalářská práce se zabývá vizuálním a grafickým návrhem pojetí interiéru stanice metra na trase linky D. Teoretická část vychází z výsledků vyhlášené soutěže na vizuální identitu stanic na této nové trase metra. Návrhy se týkaly všech pěti vybraných stanic linky D. Tato část práce se týká obecných prvků informačního a navigačního systému. Základní libreto představené v reportážích doplňuje kritický pohled, nejen na výstavbu a vizuální vzhled realizovaných stanic, ale obsahuje i další nerealizované koncepce vizuálních zpracování návrhů interiérů. Je prolnta zahraničními realizacemi, jejichž postřehy pro funkčnost a estetiku byly podstatné i pro samotnou výstavbu pražského metra. Praktická část je zaměřena na tvorbu vlastního návrhu pro jednu z dalších stanic, jejíž realizace je doposud ve výstavbě. K tomu je doplněna o vzhled mobiliáře doplněného o vizuální styl stanice. Důležitým kritériem, které je hodnoceno zejména v praxi, je udržitelnost použitých materiálů a praktičnost vybraných vizuálních prvků. Práce je zakončena rozhovorem s panem Maletičem, technickým odborníkem na osvětlení vnitřních a veřejných prostor.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Výtvarný návrh, metro D, akad. arch. David Vávra, prof. doc. Mgr. akad. mal. Jiří Černický, informační systém, navigační systém, pražské metro, typografie, piktogramy, Ing. arch. Adam Gebrian, zahraniční metro, vizuální prvek, Ing. Eugen Maletič

## **ABSTRACT**

The bachelor thesis concerns the visual and graphic concept of the interior of a metro station on the D line. The theoretic part is based on the announced results of the competition regarding the visual identity of stations on this new metro line. The designs are related to all five selected line D stations. This part of the thesis involves all general components of the information and navigation system. The basic spectrum of elements showcased in the reports is complemented by the critical view, not just on the construction and the visual aspect of the implemented stations, but also includes other unimplemented concepts of the interiors' visual designs. It is accompanied by foreign implementations, whose insights in functionality and aesthetics were significant for the actual construction of Prague's metro, too. The practical part is focused on the creation of the author's own concept, intended for one of the other stations yet to be built. Additionally, it is complemented by street furniture design adapted to the visual style of the station. Important criteria valued especially in practice are the sustainability of the used materials and the practicality of selected visual elements. The thesis is concluded by an interview with Ing. Maletič, a technical expert on the illumination of interior and exterior spaces.

## **KEYWORDS**

Visual realization, metro D, Akad. arch. David Vávra, prof. doc. Mgr. akad. mal. Jiří Černický, information system, navigation system, Prague subway, typography, pictograms, Ing. arch. Adam Gebrian, foreign subway, visual element, Ing. Eugen Maletič

# OBSAH

## TEORETICKÁ ČÁST: VÝTVARNÉ A GRAFICKÉ PROJEVY METRA D A

<b>ZAHRAŇIČÍ .....</b>	<b>8</b>
<b>1. ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>2. VYHLÁŠENÍ SOUTĚŽE.....</b>	<b>10</b>
2.1. Prof. doc. Mgr. akad. mal. Jiří Černický .....	13
2.2. Jiří Černický a technika vitráže, vizualizace 1.....	14
2.3. Jiří Černický, vizualizace 2.....	16
2.4. Jiří Černický, vizualizace 3.....	19
2.5. Jiří Černický, vizualizace 4.....	20
<b>3. PRAŽSKÉ METRO A LINKA D .....</b>	<b>22</b>
3.1. Písmo.....	23
3.1.1. Metron .....	24
3.2. Logo pražského metra.....	26
<b>4. LIBRETO LINKY D .....</b>	<b>27</b>
<b>5. ING. ARCH. ADAM GEBRIAN .....</b>	<b>29</b>
5.1. Stanice Střížkov .....	29
5.2. Stanice Kolbenova .....	30
5.3. Stanice Černý most .....	31
5.4. Stanice Letňany.....	32
<b>6. DALŠÍ VÝTVARNÉ NÁVRHY STANIC LINKY D .....</b>	<b>35</b>
6.1. Nové Dvory.....	35
6.2. Nádraží Krč .....	39
6.3. Nemocnice Krč .....	42
<b>7. NEJKRÁSŇJŠÍ STANICE METRA SVĚTA .....</b>	<b>44</b>
7.1. Mnichovské metro – Adam Gebrian .....	44
7.2. Paříž .....	45
7.3. Dubaj.....	47
7.4. Další stanice metra světa.....	49

<b>PRAKTICKÁ ČÁST: VLASTNÍ GRAFICKÝ NÁVRH INTERIÉRU INSTANCE</b>	
<b>METRA D</b> .....	<b>51</b>
<b>8. ÚVOD</b> .....	<b>51</b>
<b>9. INSPIRACE</b> .....	<b>52</b>
9.1. Lokalita stanice .....	52
9.2. Turistická značení .....	53
9.2.1. Pěší značení .....	53
<b>10. VIZUÁLNÍ STYL</b> .....	<b>55</b>
10.1.Návrh změny mobiliáře.....	55
10.1.1. Mobiliář pro návrh 1 .....	55
10.2.Návrh 1.....	58
10.3.Cedule a digitalizace .....	61
10.4.Neue Helvetica.....	61
10.5.Piktogramy .....	63
10.6.Návrh 2.....	64
10.6.1. Mobiliář pro návrh 2.....	68
10.7.Informační systém.....	71
<b>11. VIZUÁLNÍ PRVKY</b> .....	<b>72</b>
11.1. Ing. Eugen Maletič.....	72
11.1.1. Vizuelní prvek jako upozornění.....	72
11.1.2. Použití materiálů.....	73
11.2.Závěr intervia .....	73
<b>12. ZÁVĚR</b> .....	<b>75</b>
<b>ZDROJE:</b> .....	<b>76</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>80</b>
<b>OBSAH PŘILOŽENÉHO USB</b> .....	<b>82</b>

## **TEORETICKÁ ČÁST:**

### **VÝTVARNÉ A GRAFICKÉ PROJEVY METRA D A ZAHRANIČÍ**

#### **1. ÚVOD**

Tématem bakalářské práce je vizuální styl vznikajícího metra D. Tato linka bude propojovat tyto části Prahy: Depo Písnice, Písnice, Libuš, Nové Dvory, Nemocnice Krč, Nádraží Krč, Olbrachtova, Pankrác, Náměstí Bratří Synků. Linka bude zakončena na stanici Náměstí Míru. Hlavním důvodem mého zaujetí jsou výtvarné a grafické návrhy předních českých umělců, které byly připraveny pro potenciální stanice tohoto metra. Výtvarný koncept byl vybrán pouze pro těchto pět stanic. Pankrác D navrhl Jakub Nepraš, stanici Olbrachtova navrhl Vladimír Kokolia, Nádraží Krč vyzdobil Vladimír Kopecký, Nemocnici Krč zastupuje Jiří Černický a Nové Dvory Stanislav Kolíbal.

Za nedílnou součást výtvarných projevů v prostorách metra lze považovat i zahraniční vliv. Umělci přichází s různými výtvarnými a designerskými tendencemi, které již jsou použity v samotných zahraničních stanicích metra. Mezi tyto stanice patří například metro ve Stockholmu či v Dubaji. Další inspirací pro nově vznikající metro je rovněž plně automatizovaná souprava metra. Tu používá například metro v Paříži, Pekingu, Dubaji i Istanbulu a mnoha dalších moderních městech.

Podzemní prostory zahraničního metra jsou navrženy jako umělecká epopej děl různých významných výtvarníků a umělců všech možných oborů. Tento vliv je částečně znatelný i v návrzích nového pražského metra. Estetické prostředí zobrazuje různé druhy vizuálního ztvárnění stanic. Je to působivé především díky zajímavým koncepcím designu, které jsou aplikovány do prostor a materiálů stanic.

Ve své práci se zaměřuji především na jednu z těchto vítězných stanic metra D a na její návrhy. Z vybraných návrhů mě nejvíce zaujala stanice Nemocnice Krč, která byla navržena a zpracována akademickým malířem Jiřím Černickým. Zaujalo mě to proto, že jeho návrhy jsou neotřelou ukázkou toho, jak lze kombinovat světelné efekty, design a architekturu. Nejbližší je mi konkrétně svět Julesa Verna, který je inspirací pro jeden



z těchto čtyř návrhů. O všech návrzích bude více zmíněno na následujících stránkách práce.

## 2. VYHLÁŠENÍ SOUTĚŽE

V rámci vyhlášení soutěže na linku D byli osloveni umělci různých výtvarných oborů. Tito výtvarníci aplikují svůj vizuální styl na návrhy metro stanic, které projektuje firma Metroprojekt. Mezi základní prvky neměnného informačního systému patří například barva. Linka je zastoupena modrou barvou, která je základním a také hlavním prvkem celého informačního systému. Má za úkol napomoci cestujícímu v orientaci mezi linkami metra. Rozdíly a spojovací prvky barev napomáhají k identifikaci a koordinaci v podzemních prostorech.

Těmito základními prvky a mobiliářem jsou umělci omezeni. Musí také splňovat důležité požární opatření s ohledem na samotnou údržbu uměleckých děl, která jsou ve stanici nainstalována. Umělci měli předem stanovený časový plán.

Koordinátorem soutěže byl architekt David Vávra. Ve spolupráci se zástupcem Národní galerie Michalem Novotným oslovil umělce s možností vypracovat výtvarné návrhy stanic metra D. Byla tedy sestavena porota, která byla složena ze zástupců města, Dopravního podniku hlavního města Prahy, Metroprojektu, architektů jednotlivých stanic a Národní galerie. Člen komise Michal Novotný musel členy poroty vybírat z hlediska genderové vyrovnanosti i s ohledem na věk porotců, aby byla celkově porota vyvážená a vznikaly odlišné výtvarné názory.<sup>1</sup>

Výběr vítězných návrhů nebyl jednoznačný a porotcům rozhodování výrazně znesnadnil. Konkrétně pro stanici Nemocnice Krč vzniklo několik různých vizualizací.

Maxim Velčovský přišel s návrhem *zmačkaného prostěradla*. Fragment prostěradla je rozmnožen na stěny celé stanice. Součástí obhajoby návrhu se staly dvě myšlenky. První z nich popisuje inspiraci zmačkaným nemocničním ložním prádlem. Druhý návrh je založen na inspiraci zmačkaného ložního prádla po probuzení předtím, než odejdeme do práce.<sup>2</sup> Tento návrh by získal na intenzitě zpracování, pokud by byl aplikován na neupravený a nijak neuhlazený povrch betonu, podobně jako je to v případě

---

<sup>1</sup> NOVOTNÝ, M. Artmix: *Umělci na trase metra D*, 25. 3. 2020, 23:20. čas 3:56

<sup>2</sup> VÁVRA, D., VELEČOVSKÝ, M. Artmix: *Umělci na trase metra D*, 25. 3. 2020, 23:20. čas 8:39

stockholmského metra. Konkrétně stanice T-centralen je ukázkovým příkladem, jak by návrh *rozmačkaného prostěradla* mohl získat intenzivnější a věrohodnější rozmačkání.



*Obrázek 1: Návrh stanice Nemocnice Krč od Maxima Velčovského (Artmix, 2020)*



*Obrázek 2: Stanice T-centralen (Dragunov, 2012)*

Josef Lepša pak přišel s návrhem postav obměňujících se na stěnách nad bariérou za kolejemi metra.<sup>3</sup>



Obrázek 3: Návrh 1 pro stanici Nemocnice krč od Josefa Lepši (Artmix, 2020)



Obrázek 4: Stanice Schwanthalerhöhe (Schlaier, 2010)

<sup>3</sup> VÁVRA, D., LEPŠA, J. *Artmix: Umělci na trase metra D*, 25. 3. 2020, 23:20. čas 9:08

Podobný návrh postav byl zrealizován ve stanici metra Schwanthalerhöhe v Mnichově, kde se zelenožluté a žlutomodré postavy nacházejí po celé délce stanice. Tuto stanici vybudovali a navrhli celkem dva architekti a jeden grafik. Architekti Großkopf a Schnetzer navrhli prostory vlakového nádraží, grafik Volkera Sandera se podílel na vizuální stránce mezipater a spojovacích chodeb.<sup>4</sup>

Jiří Černický přišel hned s několika podobami stanice. Do jednoho návrhu přidal mnoho různých pohledů.

## 2.1. Prof. doc. Mgr. akad. mal. Jiří Černický

Malíř a sochař Jiří Černický je tvůrcem projektů performance, instalací, politického umění a public art. Nepůsobí pouze v České republice, ale i v zahraničí. Jeho performance projekt *Nikdo čitelný* se uskutečnil v čínském městě Čchang-čchun. V Černického tvorbě převažují všemožné instalace za použití velké škály materiálů a technik. V díle *Nechtěná fascinace*, kde se inspiroval použitým kondomem, používá nefritový kámen. Ve svých dílech používá také sklo, osvětlení, dráty, oblečení, různé předměty a dekorace. Práce s materiály a hlubokomyslným důvtipem je typickým znakem jeho tvorby.

Jak sám Černický tvrdí, stanice Nemocnice Krč není nijak zajímavá. Tvrdí, že je pouze šedivá, „bez tváře, a o to jim šlo vlastně, dostat do toho tu tvář.“<sup>5</sup> Jiří Černický pracuje se širokou škálou materiálů, podobně jako to dělá u svých výtvarných děl. Hlavním motivem návrhů metro stanice Nemocnice Krč je užití skla a technik vitráže. Nejvíce využívá tmavého podkladu vůči osvětlení a užití techniky skleněné výroby. Vytváří tak pro výtvarnou podobu stanice čtyři návrhy.

V prvním návrhu se nejvíce zaměřuje na zobrazení motivu technikou vitráže. Druhým návrhem jsou rentgeny zvířat, a to opět komponované do světla. Černický využívá tmavého prostoru a vytváří tak gradaci mezi samotným motivem rentgenu a tmavou zdí. Zde se zaměřil na kompatibilitu tvarů, které jsou zakomponované do prostoru na podlaze, eskalátorů, stropu a mnoha dalších míst stanice. Je to především hra s improvizací

---

<sup>4</sup> SCHÜTZ, F. *U-Bahnhof Schwanthalerhöhe (U4, U5)*, 9. Juni 2017. [online]. Dostupné z: <https://www.u-bahn-muenchen.de/netz/bahnhoefe/sh/>

<sup>5</sup> ČERNICKÝ, J. *Artmix: Umělci na trase metra D*, 25. 3. 2020, 23:20. čas 9:55

a správné umístění zvířat. Tímto návrhem se snaží dosáhnout pocitu „*tajemně zábavného*“.<sup>6</sup>

Třetí návrh pracuje s liniemi. Každá linie znamená jinou funkci v lidském těle. Vytváří tak graf vypovídající o životních funkcích člověka. Tato linie se rozprostírá po celé délce stěny za koleje. Na konci linií jsou popsány životní funkce, které tento graf znázorňují. Konkrétně se jedná o dech, spánek, mozek a srdce.

Čtvrtá vizualizace je ve stylu jeskyně. Stafáž vytvořena do osvětlení, která vytváří kulisu drahých kamenů zářících z tmavého podkladu zdí metra.

## 2.2. Jiří Černický a technika vitráže, vizualizace 1

V prvním návrhu čerpá inspiraci z nemocničního prostředí a přístrojů, jichž moderní lékařství používá. Hlavním motivem se stává objekt kruhového tvaru. Inspiraci pro tento tvar našel například ve zkumavkách nebo pohledem do mikroskopu. Kruh se stává pozadím pro vitráž, která slouží namísto osvětlení. Jejím motivem jsou různorodé vědecké objekty experimentů sledované pod mikroskopem. V návrzích používá techniky a tvary inspirované biologickými prvky vědeckého pozorování. Kontrast šedé stěny a osvětlení umocňuje požitek z návštěvy stanice. Námět zastupuje svět vědy, lékařství a biologie.



Obrázek 5: Inspirace Jiřího Černického na tvorbu návrhu (Artmix, 2020)

<sup>6</sup> ČERNICKÝ, J. *Artmix: Umělci na trase metra D*, 25. 3. 2020, 23:20. čas 11:27



Obrázek 6: Návrh zkumavek (Černický, 2020)

Jedním z hlavních námětů první vizualizace je vitráž. Vitráž je možné identifikovat jako skleněný obraz vytvořený z kousků skla. Také se zde objevuje pojem „vitraj“. Tímto pojmem se definuje také styl jakési „vitráže“, což má být tedy malba na ploché sklo, které se následně vypaluje v peci. Těmito dvěma pojmy se zabývá P. Chalupa v knize *Jazykové sloupky*.<sup>7</sup>

U Jiřího Černického se setkáváme s výtvarnými díly pracujícími s technikou skla. V dnešní době je výroba skla na vysoké úrovni. Čeští skláři jsou považováni za mistry sklářství.<sup>8</sup>

V případě Černického návrhů je možné užít obou technik, samozřejmě s ohledem na technická specifika, a to především v případě barvy, tloušťky, stylu spojů apod. Více informací lze nalézt v diplomové práci Veroniky Váské s názvem *Umělecká vitráž*.

Co se týká samotného zpracování strohé stránky stanice, Metroprojekt vytvořil čistě jednoduchý šedivý prostor s neměnnými informačními prvky. V komentářích na sociální

<sup>7</sup> CHALUPA, P. *Jazykové sloupky*. Praha, Academia, 1991

<sup>8</sup> VÁSKÁ, V. *Umělecká vitráž*. Brno, 2009. Diplomová práce.

síti Facebook, kterou můžeme najít pod názvem *Metro D jinak a lépe*, se lidé o návrzích pana Černického vyjadřují.<sup>9</sup> Z větší části jsou návrhy podrobeny kritickému pohledu veřejnosti, jež tuto stránku navštěvuje.

Tento návrh velice blízce připomíná stanice v Budapešti na lince metra M3. Jedním z těchto příkladů je stanice Forgách utca. Zde se na nástupišti nachází jakási skleněná část stěny, konkrétně skleněná stěna s kruhovými motivy připomínající bakterie nebo živočichy. Motiv je na tmavém podkladu, vytváří tak kontrast a motiv díky tomu vyniká. Stěna je komponována za sedací lavici, díky čemuž zároveň přerušuje čisté plochy stěn. Také



Obrázek 7: Stanice Forgách utca (Kemenymate, 2019)

rozbíjí prostor, který je v bílé lesklé barvě. S ohledem na výtvarné prvky zahraniční stanice je zajímavý pouze tento objekt.<sup>10</sup> V tomto ohledu je stanice vytvořena tak, aby sloužila účelu průchodu cestujících, nikoli jako výtvarná expozice.

### 2.3. Jiří Černický, vizualizace 2

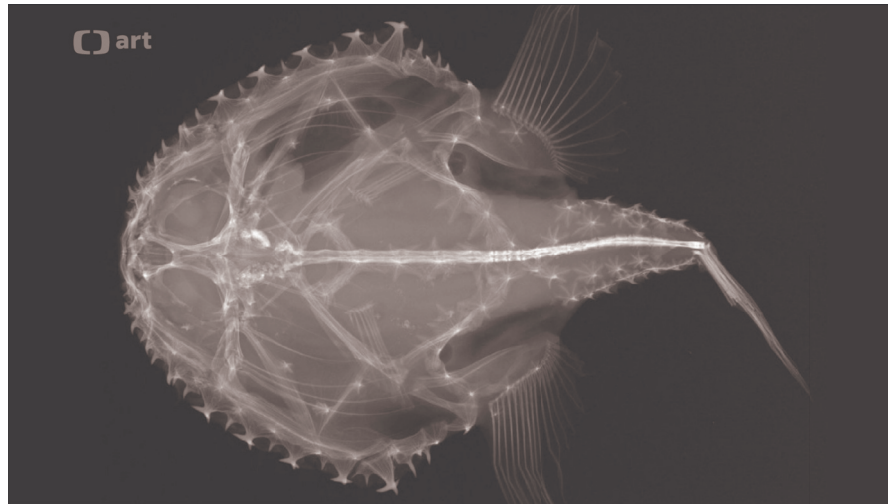
V této vizualizaci se Černický zaměřuje na zobrazení rentgenových snímků zvířat rozmístěných po celé stanici. Jak uvedl v reportáži pro Artmix, všechny tyto zvířecí tvary

<sup>9</sup> METRO JINAK A LÉPE. *Výsledky výtvarné soutěže*. 2020

<sup>10</sup> WE LOVE BUDAPEST. *New stations unveiled on Budapest's metro line M3*. 2019, čas: 13:55



je možné rozmístit na různorodá místa ve stanici, konkrétně na podlahu, strop, eskalátory. Prostor metra získá atmosféru „*tajemně zábavného světa*“<sup>11</sup>, jako jej popisuje spisovatel Jules Verne ve svém díle.



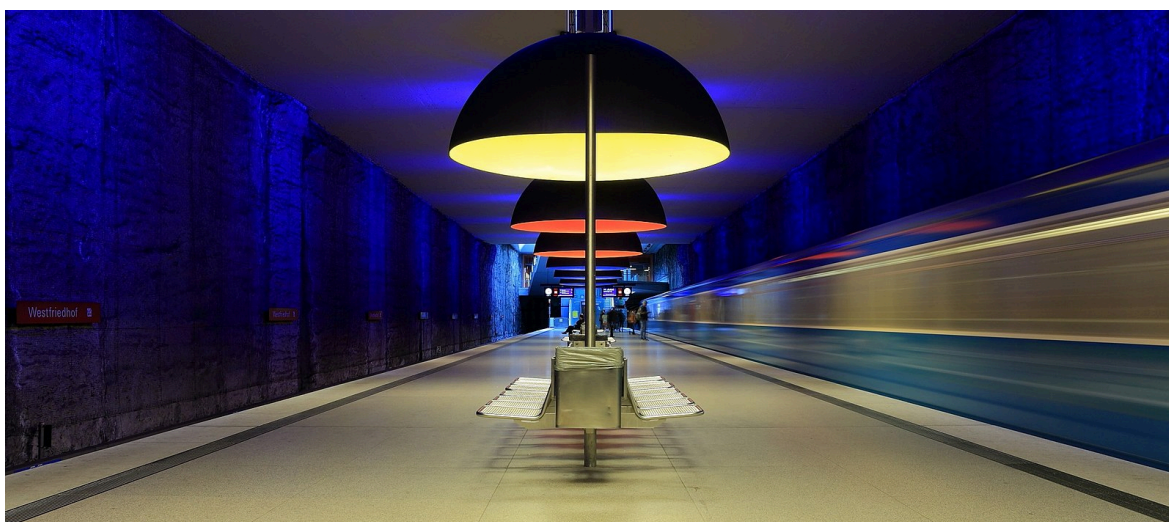
Obrázek 9: *Inspirace 2 Jiřího Černického na tvorbu návrhu (Artmix, 2020)*



Obrázek 10: *Inspirace 2.1 Jiřího Černického na tvorbu návrhu (Artmix, 2020)*

Velmi zajímavým a tajemným prostorem disponuje mnichovská stanice Westfriedhof na lince U1: příkré barevné osvětlení, přiznané holé a hladké stěny betonu

<sup>11</sup> ČERNICKÝ, J. *Artmix: Umělci na trase metra D*, 25. 3. 2020, 23:20. čas: 11:27



Obrázek 8: Stanice Westfriedhof (Falbisoner, 2014)



Obrázek 11: Stanice Westfriedhofn (Chabe01, 2017)

a jakýsi dojem tajemného prostoru. Podobně jako v pražském metru jsou lavičky instalovány do centra celé stanice.

Zajímavým prvkem této stanice je osvětlení. Mezi těmito kovovými lavicemi se nacházejí kupolovité lustry obohacené třemi různými barvami. Tyto barvy jsou především uvnitř kupolí, vydávají však tlumené bílé světlo. Jejich barevnost je vidět pouze při pohledu z boku. To, co dodává nostalgickou modrou tajemnou barvu betonovému

prostoru, jsou modrá osvětlení upevněná přímo na stropě nad kupolovitými světly. Toto osvětlení navrhl designér Ingo Maurer, který se zabýval světlem a osvětlením. Ingo Maurer pochází z Německa a vybudoval stejnojmennou značku osvětlení.<sup>12</sup> Každá z těchto lamp stojí přibližně jeden milion korun.<sup>13</sup> Tato cena je sice vysoká, ale rozhodně plní svůj účel, a vytváří tak ze stanice nezapomenutelný zážitek.

Zajímavým detailem této stanice je také umístění názvu stanic. Těch je hned několik, a to na každé straně kolejiště. Jedná se však o celkem drobný štítek připevněný na betonových zdech za kolejištěm.

Nicméně návrh Černického a jeho rentgeny zvířat nebyly veřejně představeny jako jeden z možných návrhů této stanice. Tento návrh byl zmíněn pouze v reportáži Artmix „Umělci na trase metra D“.

## 2.4. Jiří Černický, vizualizace 3

Práce s liniemi je jedna z vizualizací, která byla představena veřejnosti. Podobně jako první vizualizace je podrobena příspěvků komentářů na facebookovém profilu *Metro D jinak a lépe*. Jedná se o návrh grafu představující životní funkce dechu, spánku, mozku a srdce. Návrh, přestože uvádí čtyři životní funkce, čítá hned pět grafů. Dech, spánek a mozek jsou téměř realisticky vytvořeny dle schématu, které se zobrazuje při lékařském vyšetření. Srdeční graf není příliš přesný a skutečný graf tak úplně nenapodobuje. Není jisté, zdali se jedná o záměr. Nicméně však doplňuje barevný prvek grafu. V případě srdce je to červená, v případě dechu oranžová až žlutá, u spánku pak zelená a mozku modrá.

Není pochyb, že tento návrh svým vzhledem připomíná mnichovské metro. V komentáři na facebookové stránce *Metro D jinak a lépe* uvádí Filip Chudoba: „Připomíná mi to nové stanice v Mnichově. Nápadité! Takto by to mělo být!“<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> LASKY, Julie. *The New York Times*. Sekce B, 14

<sup>13</sup> GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: *Metro Mnichov* [televizní pořad]. televizeznam.cz, 11. 6. 2015, 2:44.

<sup>14</sup> FB: CHUDOBA, F. 10. června, 2020



Obrázek 12: Návrh životních funkcí (Černický, 2020)

## 2.5. Jiří Černický, vizualizace 4

Návrh je inspirován jeskyní, která je obložena drahými kameny. Styl této stanice je navržen obdobně jako v prvních dvou návrzích. Hlavním vizuálním prvkem jsou v tomto případě drahé kameny, avšak tentokrát jsou vloženy do kamenných zdí.

S dojmem jeskyně se setkáváme i v prostorách stockholmského metra. Většina stanic je koncipována s hrubou plochou zdí bez jakéhokoli vyhlazení stěn. Stanice Solna Centrum ve Stockholmu na první pohled připomíná prostor jeskyně. Celý strop stanice je pokryt červenou barvou, která je zde na první pohled nejdominantnějším prvkem. Ve spodní úrovni stěn se můžeme setkat se zeleným pruhem, ze kterého vystupují siluety stromů. V momentě, kdy si všimneme těchto detailů, se najednou změní celá domněnka o jeskyni. Najednou je motivem stanice červeně zbarvená obloha se siluetami stromů. Osvětlení vytváří dojem slunce. Odražené světlo na struktuře stěn připomíná zapadající slunce. Tyto odlesky se odrážejí od nevyrovnaného povrchu a vytvářejí tvar mraků na rudém stropě. Na zdech se můžeme setkat s žánrovou malbou.

Stanice T-Centralen je též koncipována s hrubou strukturou zdí. Pokrývá ji bílá barva doplněná motivy modrých listnatých rostlin. Rostliny jsou zjednodušené do geometrických tvarů. Malba pnoucích rostlin pokrývá velkou plochu stanice, a to až

ke stropu. Uprostřed stropu, kde se setkává pnoucí listí, jsou vyobrazeny zjednodušené květy nebo stylizované spojovací prvky. Tento motiv je orámován modrým pruhem na okrajích stěn, vstupů a výstupů. Samotná stanice je kompletně pokryta modrou barvou s různými stejně barevnými motivy.

U obou těchto stanic ve Stockholmu si můžeme povšimnout, že používají stejný typ osvětlení, které je zavěšeno na kovové konstrukci. Je to tak z důvodu nerovného povrchu zdí. Ze stejného důvodu jsou zavěšeny i informační štíty a cedule. Všechny také slouží jako veřejná galerie pro cestující, která je považována za nejdelší galerii světa.



Obrázek 14: Inspirace 4 Jiřího Černického na tvorbu návrhu (Artmix, 2020)



Obrázek 13: Stanice Solna centrum (Hahun, 2013)

### 3. PRAŽSKÉ METRO A LINKA D

Základ řešení stanic linky D je založen na podobné struktuře, jako je tomu v případě linek A, B a C. Na rozdíl od ostatních linek je metro D opatřeno plně automatizovaným systémem. Tento automatizovaný systém má zajišťovat vlaková souprava bez obsluhy řidiče. Koncepce komunikačního systému je založena na podobných principech jako linky A, B a C. Bohužel však nedisponuje jednotným vizuálním stylem. Můžeme se setkat s nejednotným písmem, designem loga metra a nepřesným směřováním cestujících.

Hlavní složkou obkladu stanice je kámen, který vychází z prvotních návrhů podzemní dopravy. Na trase A se můžeme setkat s prvky eloxovaných hliníkových panelů, které mají velmi dobré akustické vlastnosti. Jejich vzhled je založen na čtvercovém tvaru s vypouklou kupolí uprostřed. Tyto vypouklé dlaždice dodávají lince jednotný a jedinečný vzhled. K tomu se přidává skutečnost, že se jedná o materiál, u kterého lze dobře pracovat s barevností. Proto tento styl každé stanici na lince A dodává nezaměnitelný vzhled a přitom jej vizuálně odlišuje od ostatních linek metra, což je velice úspěšné. Stanice doplňují také kamenné obklady a dlaždice. Hlavním představitelem grafických návrhů stanic byl grafik a typograf Jiří Rathouský. Pro metro dokonce vytvořil i písmo zvané *Metron*.<sup>15</sup>

Velkou změnu oproti ostatním linkám metra můžeme postřehnout na lince D. Zde Dopravní podnik hl. město Praha vytvořil příležitost vytvořit výtvarné koncepty, které ozdobí vybraní umělci. Je zřejmé, že každá výstavba stanic je vybudována v různých časových rozmezech a je pochopitelné, že její výtvarná, grafická, komunikační i technická kvalita roste společně s dobou. Doposud se nepočítá s opravami a modernizací stávajících stanic linek A, B a C. Zato linka D je projektována už s novými vizuálními prvky. To se týká i technologických postupů. Především z toho důvodu se dostavované linky stávají samy o sobě individualistické.

Výjimkou je linka D. Ta je vybudována s předpokladem, že jakákoli dostavba stanic bude individuální právě svým výtvarným projevem. Měla by však splňovat vytvořené libreto, které podporuje jednotu grafického a komunikačního systému metra.

---

<sup>15</sup> REPRO Z VÝSTAVY V NK ČR. *Výstava: Jiří Rathouský, autor loga firem Albatros, Olympia, Národní divadlo a vizuálů metra*. 2015

Zde je důležité podotknout, že se pracuje s různorodostí prostor, které se přizpůsobují také situaci terénu a polohou stanic. Vzhledem k proměnlivosti prostor je nezbytné již zmíněné libreto, které zaštiťuje nejen architektonické a technické prvky, ale také prvky grafické.

### 3.1. Písmo

V pražském metru se můžeme setkat s několika různými druhy písma. Každé z nich má svůj účel. Jedním z příkladů je písmo Metron, které je v současné době především aplikováno na názvy stanic. Toto písmo je zajímavé tím, že je vytvořené pouze a jedinečně pro pražské metro. Jeho specifikace je popsána v další kapitole.

Písma, která dále zaujímají svá postavení v informačním systému, jsou Helvetica, DIN a Syntax. Jsou to především bezserifová písma a mají vcelku obsáhlé rodiny řezů. Všechna tato písma jsou použita především u názvů v mapách, cedulích, vývěsních štítech, zároveň také slouží k popisu různých značek v metru. Informační systém přesto postrádá jednotu a jednotný vizuální styl.

Rastislav Vaněk, který navrhoval pro metro sjednocující piktogramy, které doplnil Helvetikou, vytvořil také inverzní informační tabule. Jelikož bylo písmo podsvícené a bílé, vynikalo v tmavých prostorách chodeb. Nicméně tento návrh nebyl nikdy realizován.<sup>16</sup>

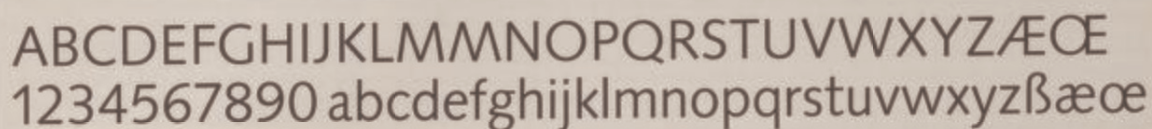


Obrázek 16: DIN (The Emirr, 2010)



Obrázek 15: Helvetica (GearedBull Jim Hood, 2008)

<sup>16</sup> BINAROVÁ, D., BOHÁČOVÁ, L. *Po stopách orientačního systému pražského metra s Rostislavem Vaňkem*. 2016



Obrázek 17: Syntax (*Gebrauchsgraphik de*, 1970)

### 3.1.1. Metron

Metron je lineární bezserifové písmo, které navrhl Jiří Rathouský. Osa písma je vyvažována kolmo. Toto písmo navrhl za účelem sjednotit design písma používaný v pražském metru. Cílem designu bylo, aby nevynikal ve vizuálním stylu stanic, ale také aby bylo písmo čitelné na dálku, aby bylo jednoduché. Tento styl tvořil s předpokladem, že by písmo mělo být čitelné i pro pohybující subjekt. V tomto případě je znak silně individualistický a jsou potlačeny prvky uniformity – prvky, které by mohly zapříčinit nečitelnost informací. Duktus verzálek a minusek jsou odstíněny. Právě proto na sebe minusky a verzálky dobře navazují. Všechny linie písma jsou vždy zakončeny kolmo. V situacích, kdy se vedle sebe setkávají písmena v ostrém úhlu, nebo kde se přímo napojuje oblý tah, je písmo řešeno světlým klínem. Tento klín předchází velké koncentraci nerovnováhy barvy, která písmo vytváří nečitelné a neucelené. Také slouží jako grafický prvek zdůrazňující odlišnost písmen mezi sebou. Verzálka **A** má posunutou příčku a výrazně zvětšenou plochu uvnitř písmene. Stejně pravidlo posunutí a ploch platí i u asymetrických liter, jako je písmeno **B**, **P**, **R**. Proporce těchto písmenek jsou také celkově rozšířeny.

U minusek je střední výška vcelku velmi zvětšená. V horní části jsou písmenka **a**, **u** otevřená, v dolní části se lomí vpravo. Znaky jsou díky těmto prvkům graficky stabilní v řádce textu, nejsou monotónní ve střídání svislých a oblých linií horizontu minusek. Písmenka **I**, **t** jsou v dolní části lehce protočena vpravo, jelikož dominuje svislá linie. **J** je točeno obdobně, ale vlevo. To platí jak pro verzálku, tak pro minusku. Lehce stočené vlevo je i písmenko **y**. Díky symetrii písmena **M**, **W** jsou rovnoměrně rozděleny světlé plochy uvnitř písmen, jelikož jsou tahy výrazně skloněné.

Řešení diakritiky je založeno na čistě jednoduchých liniích. Například háček je zredukován horizontálně na střední linku písmene. Číslice jsou pouze ve verzálcích a jsou



velmi dobře čitelná. Celé toto písmo bylo navrženo pro použití v různých velikostech, a to jak pro plošnou, tak plastickou plochu.



Obrázek 18: Metron (Design v českých zemích 1900-2000, 2016)

Pan Rathouský později připojil i azbukové provedení písma. František Štorm a Marek Pistora písmo Metron zdigitalizovali.<sup>17</sup> Toto písmo je použito především na názvy stanic, které jsou umístěny za kolejištěm.



Obrázek 19: Metron a názvy stanic (DPP, 2016)

<sup>17</sup> ŠTORM, F., RATHOUSKÝ, J., PISTORA, M. *Storm Type Foundry*. 1999-2021

## 3.2. Logo pražského metra

Pražské metro má nejednotná loga. Co se týká přímo linky D, Metroprojekt se zaměřuje na udržení jednotného loga. Celkově se neuvažuje o sjednocení celkového informačního systému pro celé město, přestože by to výrazně napomohlo k zjednodušení a pochopení informací.<sup>18</sup>

Oficiálně se používá logo navržené původně Jiřím Rathouským, které bylo zmodernizované studiem *Jerome*. Tento logotyp je použit pouze na lince D. Logo je umístěno převážně nad každým vstupem do vestibulu metra.

Jedná se o šipku směrem dolů, která je tučně zvýrazněná a zakončena jakýmsi M na delší straně šipky. Studio *Jerome* vytvořilo vzdušnější alternativu tohoto loga, která je do současnosti nejvíce používána.

Petr Tučný vytvořil po panu Rathouském zcela odlišný vzhled loga. Přestože se nadále drží čtvercového podkladu, přichází s kolečkem a horizontální čarou o šířce kolečka. Tyto tvary jsou vůči podkladu kontrastní. Logo však nebylo nikdy realizováno.

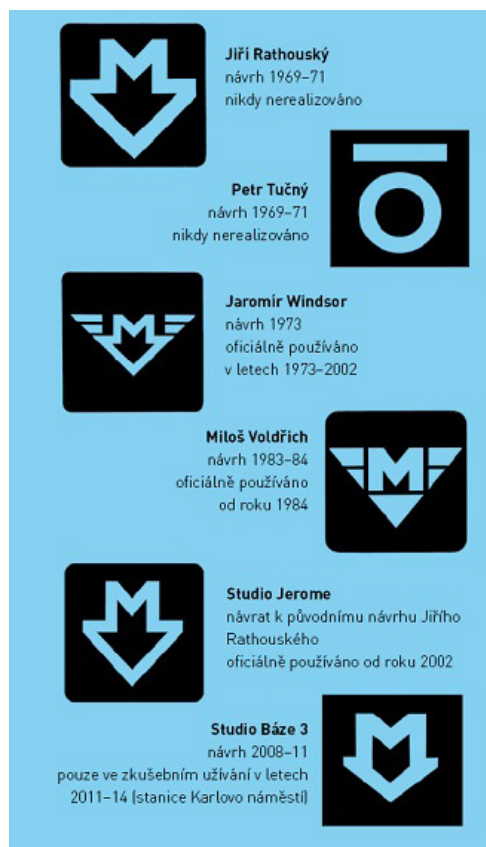
Jaromír Windsor přichází s návrhy takzvané *Vrány*. Původní šipka navržená panem Rakouským nadále zůstává. Přibývají horizontální čáry, které se více rozšiřují podél písmena M a vytvářejí tak ke znaku křídélka. Právě z tohoto důvodu se tomuto logu přezdívá *Vrána*.

Jaromír Voldřich zachovává vizuální prvky *Vrány* od pana Windsora. Mění však celou úpravu oddělením písmenka M od jednoduté šipky. Horizontální linie rozšířil a vytvořil z *Vrány* jednu ucelenou šipku bez ocásku.

Studio *Báze 3* je posledním studiem, které vytváří logo metra. Zde je zachována šipka po studiu *Jerome*, pouze se zjednodušuje její napojení na písmeno M. V obou případech mizí křídla *Vrány*. Vzhledem k zrealizovaným změnám loga se doposud můžeme setkat s realizovanými logy u různých vstupů do metra.

---

<sup>18</sup> BINAROVÁ, D., BOHÁČOVÁ, L. *Po stopách orientačního systému pražského metra s Rostislavem Vaňkem*. 2016



Obrázek 20: Historie loga (Exner, 2014)

#### 4. LIBRETO LINKY D

Cílem libreta bylo usměrnit vizuální styl do proměnných prvků a ty aplikovat na všechny stanice. Libreto je tvořeno na základě informací získaných z již vybudovaných linek metra v Praze. Prvními pravidly libreta je jednoduchost, trvanlivost a snadná údržba. Proto jsou prostory vybudovány z betonu, kamene, přímého a nepřímého osvětlení, drobné architektury s reklamními panely a informačními systémy. Libreto zastupuje i řešení vestibulů a výstupů z metra. Podpovrchové vestibuly jsou řešeny třemi prvky materiálů s unifikovanými doplňky. Povrchové jsou založeny na průhledu do prostor s eskalátory a s předpokladem částečného zastřešení stanic střešní zelení. Stěny a ploché prostory, ať již ve vestibulu, schodišti nebo venkovních prostorách, jsou předpokladem pro využití jednoduchého designu nebo ploch určených reklamnímu sdělení. Všechna zařízení, jako třeba výdajové automaty, jsou podřízena jednoduchému prostoru a musí splňovat tři základní pravidla libreta. Design těchto zařízení by měl splňovat koncepci stylu stanice. To znamená jednoduchý design, nevystupující barvy, jednoduchá obměnitelnost. Můžeme

hovořit o tom, že se technické prvky přizpůsobují designu. Obdobně jsou navrženy i vrchní odběry energie.<sup>19</sup>

Beton můžeme postřehnout na místech, jako jsou stropy, stěny a klenby. Je vyhlazen do hladké formy a vytváří tak dojem čistého prostoru bez rušivých elementů. Na podlaze si můžeme povšimnout modrého kamenného obkladu. Ten vizuálně propojuje všechny stanice na lince. Celá linka je vybudována tzv. antigraffity obkladem, ať už je to stanice Nemocnice Krč, Depo Písnice nebo Náměstí Bratří Synků. Velký podíl vizuálního stylu tvoří sklo. Skleněné dveře nalezneme na mnoha místech, ať už přímo na nástupišti, nebo na ohromné stěně bránící cestujícím v přístupu do kolejíště. Může být také ve vestibulu, kdy nám sklo umožňuje průhled na eskalátory. Rovněž samotná stanice Nemocnice Krč je zvenku kompletně skleněná.

---

<sup>19</sup> PEŠATA, Jiří. *Metroprojekt informuje*. 5 (01), 8–9, 2012

## 5. ING. ARCH. ADAM GEBRIAN

Adam Gebrian je kritik a teoretik současné architektury. V roce 2015 získal titul „Architekt roku“. Účinkuje v pořadu „Gebrian Versus“ na televizeseznam.cz a v pořadech na MALL.TV, které se zajímají o stavby a jejich kritiku. Je aktivní i v oblasti článků do *Lidových novin*, *Reflexu* a rozhlasu *Radia Wave*.<sup>20</sup> Pan Gebrian se zaměřuje rovněž také na problematiku stávajících stanic metra, jako je například stanice Střížkov, Kolbenova, Černý most a Letňany.

### 5.1. Stanice Střížkov

Stanice metra Střížkov v Praze je stanice vybudovaná na prosecké plácku mezi paneláky. Její rozpočet na výstavbu vychází přibližně na šest set třicet milionů korun. Jedná se o jednu z běžných nepřestupných stanic, které prodlužují původní linku C. Hlavní požadavky na stanice obecně jsou založeny na nástupu a výstupu cestujících, popřípadě na čekání na soupravu. V porovnání se stanicí Střížkov je stanice Kolbenova na metru B s rozpočtem čtvrt miliardy korun příkladnou stanicí, která slouží svému účelu. Přestože jsou obě stavby skleněné, jejich rozpočet se výrazně liší.

Architektem stavby stanice na Proseku je Patrik Kotaz, jehož touhou bylo zrealizovat letiště nebo vlakové nádraží. V takovémto případě by taková stavba byla adekvátní, ať už s ohledem realizace nebo účelu stavby. Celou stanici tvoří obrovská závěsná skla, bílé nosné sloupy umístěné zvenčí budovy a tři výtahy. Kompletně se tato stanice stává místem připomínající obrovské vlakové nádraží. Právě v tomto případě je velmi složitá a nákladná údržba. Také zde převažují kovové prvky jak na zábradlích, tak i na závěsném a konstrukčním systému. Samotná stanice je rozdělena kolejištěm. Každý směr má svoji polovinu nástupiště. Na podlaze je aplikován pruh blikající při vjíždění soupravy do stanice a trajektorie pruhů pro nevidomé. Stěny pokrývá černý a bílý kámen. Osvětlení nacházející se nad nástupištěm je v červené barvě, která určuje a respektuje barevnost trasy. V prostoru si můžeme povšimnout pravidelného kovového sloupořadí. Kompletně tento prostor vytváří někdy až matoucí labyrint, a to především díky zvláštnímu přemostění, které se ve stanici nachází.

---

<sup>20</sup> Redakce MALL.TV. Adam Gebrian. 2020



*Obrázek 21: Stanice Střížkov (Aktron / Wikimedia Commons, 2008)*

## **5.2. Stanice Kolbenova**

Stanice Kolbenova na metru B dle názoru Gebriana plní svůj bezprostřední účel. Na této stanici se podíleli dva architekti a budovali ji na základech nedostaveného hotelu. Architekti bratři Chalupové, kteří zdědili autorská práva na původní nedostavěný hotel,



*Obrázek 22: Stanice Kolbenova (Benák, 2012)*

vybudovali na zbylé nosné konstrukci tuto stanici. Stanice je zvenčí kompletně skleněná a uvnitř ní se nachází sloupy z původní betonové konstrukce. Celý vestibul je budován z betonu a jednoduchých materiálů. Vzhledem k jednoduchosti a finanční hodnotě stanice je možné ji oproti stanici Střížkov vybudovat dokonce až šestkrát.

### 5.3. Stanice Černý most

Stanice Černý most je konečnou stanicí linky B. Je to obrovská budova spojená s autobusovým nádražím. Tato stanice je zásadní pro výstup a nástup cestujících ze severních a východních Čech. Je také z těchto směrů první reprezentací Prahy. Není to však úplně dobrá vizitka: poničené nástupiště, staré přeplněné popelníky, nesmyslně umístěné nadchody a podchody, sloupy na prazvláštích místech uprostřed přemostění a pomočené rohy s odpadky. Dalším velice nepříjemným faktorem a vizitkou jsou pokálené podlahy od holubů, kterých je u stanice stále obrovské množství. Člověk má strach projít na nástupišti, aby nebyl ohozen holubími výkaly. Dalším negativním faktorem je samotné řešení celé stanice, která je založena na chaotickém nepřehledném umístění informačních cedulí a schodiště, které nelze v důsledku devastace bezdomovci a vandaly použít. Stanice byla dokončena roku 1998 a žádná grafická a architektonická soutěž nebyla vyhlášena. Čas od času se některá část stanice opravuje, nicméně ne příliš promyšleně. Krásným příkladem těchto nedomyšlených oprav je žluto-zelené zábradlí ve venkovní části stanice. Pravá strana zábradlí je opravená a čistá, zatímco ta druhá strana zůstává stále nevyměněná. Těchto detailů si můžeme povšimnout na mnoha místech stanice. Adam Gebrian podotýká, že užití špatných materiálů a nedotažených grafických a architektonických prvků zapříčiňuje rychlejší chátrání stavby. Prostor nacházející se nad prostorami metra stanice Černý most nahrazuje jakýsi vestibul jak pro metro, tak pro autobusové nádraží. Tento vestibul je takzvaným holubím rájem. Kovová nosná konstrukce je přímo dokonalé bydlo pro holubí posed. Tato konstrukce je zakryta skleněným stropem. Samotná stanice Černý most je vcelku jednoduše koncipovaná: šedá kamenná podlaha, bílé stěny obložené z lesklého kamene a bílé obklady na stropě. Tento fakt nemění nic na skutečnosti, že celý areál, kromě stanice metra, je nekvalitní a špinavý.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: *Černý most*. 2013



Obrázek 23: Stanice Černý most (Šafhauser, 2018)

#### 5.4. Stanice Letňany

Stanice metra Letňany je konečná stanice linky C. Tato stanice je postavena doslova uprostřed polí. Na tuto stanici navazuje autobusová doprava rozvázející cestující do blízkých i vzdálených sídlišť a příměstských částí Prahy. Poblíž této stanice můžeme nalézt plochu určenou k pořádání různých akcí, festivalů a koncertů všemožného ražení – jedná se o areál PVA Letňany. Přímo vedle rozlehlého autobusového komplexu zastávek je také k vidění plocha soukromého letiště. Výstavba této stanice absolutně postrádá smysl. Stanice je velmi rozsáhlá změt' skla a kovu s mnoha výstupy na různé světové strany, která je přerušována silnicemi, na nichž projíždí množství autobusů a aut. Stanice je zpola zakrytá skleněnou zdí připevněnou na kovovém nosném systému. K těmto kovovým konstrukcím se vyjadřuje Adam Gebrian ve svém pořadu *Gebrian versus* jako o zbytečné a nákladné části stavby. Podotýká, že tyto obrovské a přehuštěné kovové konstrukce jsou velice náročné na údržbu, a to často i zbytečně přidaným detailem. Jedná se ale ještě ke



všemu o detaily, které na pohled nejsou příliš hezké. Tím myslí například zavěšené kovové trojúhelníky, které pak jsou opět zavěšené na kovovou změť konstrukce. Jediný účel těchto trojúhelníkových konstrukcí je prostý: jsou pouze nosnou konstrukcí pro osvětlení stanice. Nejsou tam tedy postaveny z hlediska nutného upevnění osvětlení. Hlavním účelem těchto konstrukcí je pouze vytvoření architektonického detailu, který má být esteticky hezký – což si myslím, že se úplně nepovedlo.

Vestibul stanice Letňany je vcelku nepřehledné bludiště chodeb s mnoha výstupy. Cestující jsou často zmatení, který výstup je ten správný. Přestože se ocitneme na venkovním prostranství stanice, kde se nachází již jmenované autobusové nádraží, nepřehledné bludiště zastávek nadále přetrvává. Většina výstupů z podzemních prostor metra je jaksi vypouklého tvaru a zastřešena sklem na kovové konstrukci. Samotná stanice metra je jednoduchá a doplňuje styl linky C. Obklad kamene na podlaze obohacený o blikající modrý pruh osvětlení oddělující bezpečnostní zónu od kolejiště. Podobně jako ve stanici Střížkov začne tento pruh blikat v momentě, kdy vlak vjíždí do stanice. Po dobu, kdy není vlak ve stanici, modré světlo nepřerušovaně svítí. Zajímavými prvky této stanice jsou sloupy pokryté zrcadly. Zrcadla na první pohled vytvářejí velkorysý dojem a podporují lom osvětlení, jež stanici prosvětluje. Tvoří tak jedinečnou hru prostoru, pohybu a světla.

Obecně se může o pražském metru říci, že není tvořen jednotně. To se týká především nové výstavby stanic, ať už si vezmeme vizuální styl metra Letňany, Střížkov nebo Černý most. Každá stanice má odlišný design, přestože jej tvoří pouze architekti zaměstnaní v Metroprojektu. Metroprojekt je hlavním stavitelem metra v Praze, a i přesto nepoužívá jednotící komunikační prvky. Některé architektonické prvky staveb postrádají smysl, například již zmiňovaná lokalita stanice Letňany nebo náročnost údržby a kvalitu stanic. Některé stanice jsou jak v oblasti údržby, tak i s ohledem na finanční stránku výstavby doslova přehnané a nesmyslné. Také zde můžeme hovořit o nejednotnosti informačního systému. To se týká především nově vybudovaných stanic. Někde se nachází cedule s vývěskou *M* nad vstupem do metra, jinde je můžeme vidět, až když se ocitneme nad schodištěm. V některých případech je cedule zakryta dokonce ze všech možných úhlů pohledu venkovních prostor ulic.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: *Metro Praha*. 2015



*Obrázek 24: Stanice Letňany (Akron / Wikimedia Commons, 2008)*

## 6. DALŠÍ VÝTVARNÉ NÁVRHY STANIC LINKY D

Mezi stanice, pro které byly vytvořeny výtvarné návrhy, patří Nové Dvory, Nemocnice Krč, Nádraží Krč, Pankrác a Olbrachtova.

### 6.1. Nové Dvory

Stanice Nové Dvory byla navržena z pohledu výtvarného řešení Lukáše Rittsteina. Lukáš Rittstein je akademický sochař zabývající se public art a objekty.<sup>23</sup> L. Rittstein byl osloven za účelem vytvoření výtvarného návrhu pro stanici Nové Dvory. Přišel s návrhy historické fasády, jejíž vizuální styl vychází z historických secesních budov s rostlinnými motivy. Cestující nabyde pocitu, že se nachází na cestě do centra města, kde stojí mezi historickými budovami Prahy.<sup>24</sup>

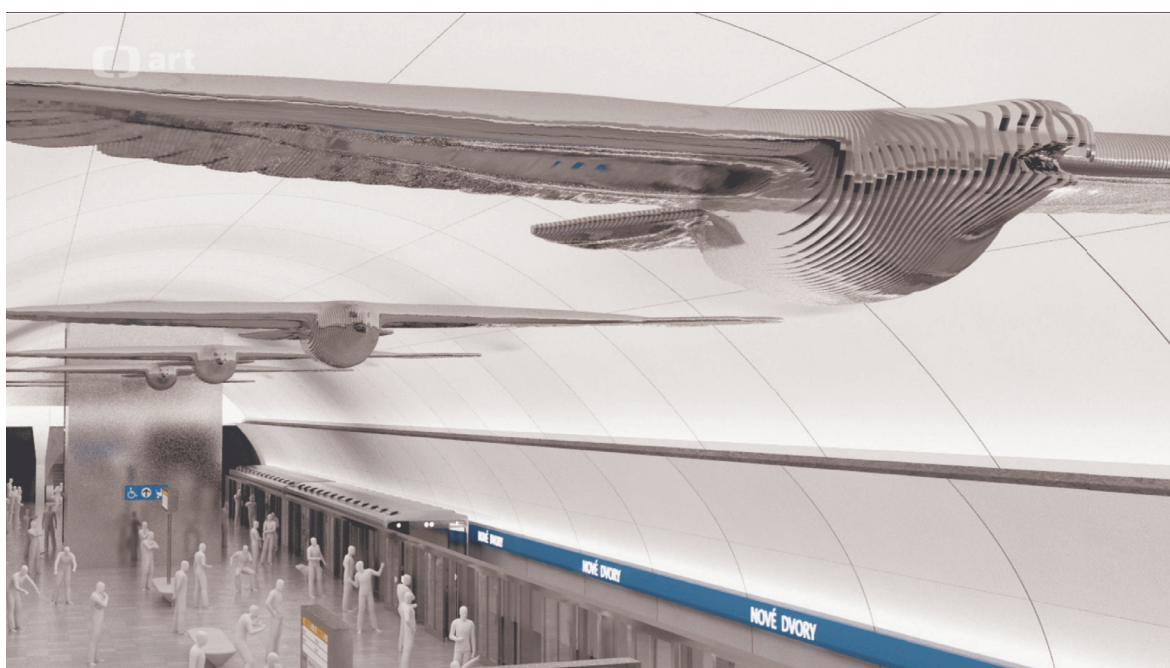


Obrázek 25: Návrhy stanice Nové dvory Lukáše Rittsteina (Artmix, 2020)

<sup>23</sup> RAIMANOVÁ, I. Lukáš Rittstein. In: *artlist.cz*. 2006-2020

<sup>24</sup> SÝS, P. Vývoj architektury stanic metra linky D na začátku roku 2020. *Metroprojekt informuje*. 13 (01), 9. 2020

Pro tuto stanici vytvořil výtvarný návrh také Michal Gabriel. Michal Gabriel je sochař zastávající postmodernismus a neoexpresionismus.<sup>25</sup> V těchto návrzích pracuje s instalací nerezové sochy ptáků, které jsou zavěšeny na strop stanice. Je to tedy motiv ptáků s roztaženými křídly, kteří budou zavěšeni po celé šířce stanice. Propojují prostor takzvaným vzlétáním a vylétáním z prostor eskalátorů. Jedním tunelem přiletí dovnitř, proletí stanicí, a druhým tunelem vyletí ven. Tento průlet je zobrazen díky opakování soch ptáků upevněných, přesně jeden za druhým, a to v celé délce stanice. Sochy ptáků jsou čistě z kovového materiálu. Kovové pláty vyřezané do příslušných tvarů jeden vedle druhého vyobrazují ptáka v letu.



Obrázek 26: Návrh stanice Nové dvory od Michala Gabriela (Artmix, 2020)

Návrh Petra Písaříka pro tuto stanici je založen naopak na asymetrickém řešení prostor stanice. David Vávra v reportáži pro Artmix zmiňuje fakt, že žádný z vybraných umělců asymetrické řešení nenavrhl. K tomuto řešení se staví se zájmem vytvoření originálního řešení stanic za pomoci dvou různých výtvarných konceptů.<sup>26</sup> Jedná se tedy o vybudování neopakovatelné asymetrické stanice. Na jedné straně se nachází modré kruhy s naturálními vzorky, na druhé straně symetrické obrazce jakýchsi želeno-žlutých kosočtverců. Pan Písařík čerpal inspiraci ze secesních dveří. Při otevírání skleněných dveří

<sup>25</sup> HLAVÁČEK, L. Michal Gabriel. In: artlist.cz. 2007

<sup>26</sup> VÁVRA, D. Artmix: Umělci na trase metra D, 25. 3. 2020, 23:20. čas: 06:40.

se vzorec mění a pohybuje. V tomto případě by se jednalo o lepicí folii přilepenou na plochy skleněných zábran. Díky menším průhledným škvírám ve vzorci by byl možné průhled do kolejiště.



Obrázek 27: Návrh stanice Nové dvory od Petra Písaříka (Artmix, 2020)

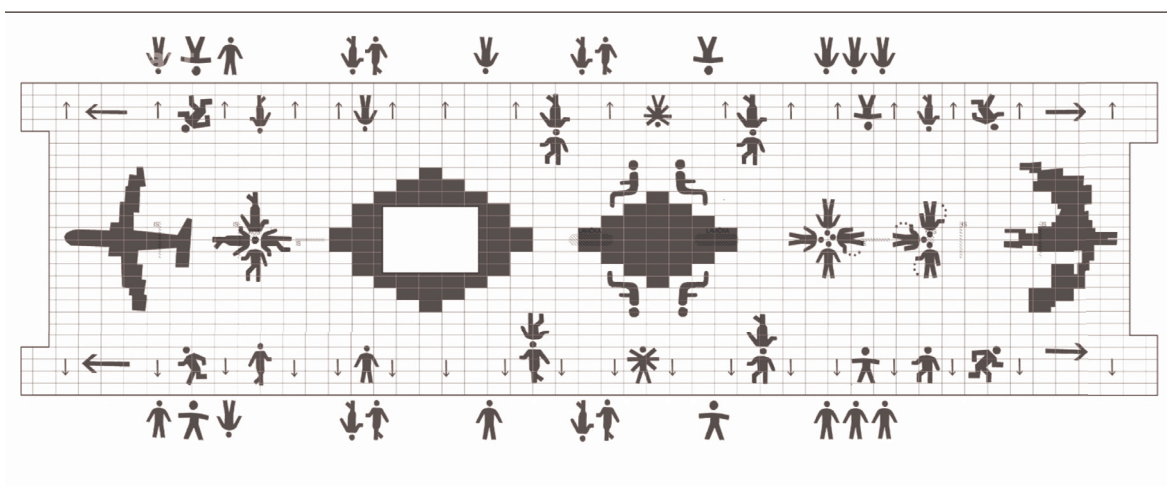
Stanislav Kolíbal vytváří geometrické tvary podél celé stanice. Trojitá a dvojitá linie čar táhnoucí se celou stanicí vytváří různé druhy geometrických tvarů. Nad otvorem do eskalátorového tunelu je stěna s vytesanými geometrickými vzory. Vzory se překrývají a dle barevnosti a zvýraznění vytvářejí jisté prolínání a prostor mezi sebou. Obdobné použití geometrie navrhla také Adéla Součková.



Obrázek 28: Návrh stanice Nové dvory (Kolíbal, 2020)



Obrázek 29: Návrh Adéli Součkové pro stanici Nové dvory (Artmix, 2020)



Obrázek 30: Návrh Adéli Součkové detail (Artmix, 2020)

Tato pozoruhodná žena, která se zaměřuje především na klasický typ kresby a malby, přichází s návrhy geometrického zpracování člověka. Používá geometrizovaných panáčků k výzdobě stanice, ale i k podpoře informačního systému. Tito panáčci jsou stylizováni dle potřeby zakřivení stanice. Napomáhají k snadnější orientaci ve stanici, kdy upozorňují a napomáhají navádět na případné schodiště, výtahy nebo průchody apod. Panáčci jsou rytinami do bílého kamene. U obou těchto návrhů není zapotřebí, aby byly doplňovány dalšími materiály. Design a materiály jsou založeny na jednoduché údržbě. Tato výzdoba se týká především kamenných stěn, nikoli skleněných dveří.

## 6.2. Nádraží Krč

Jan Pfeiffer navrhl výtvarnou koncepci pro stanici Nádraží Krč. K této problematice se staví konceptuálně. Pan Pfeiffer si najal loďku a projížděl se v ní malým jezírkem. Jezírko bylo zarostlé vodními řasami, které při průjezdu vytvářely různé obrazce na hladině vody. Z tohoto konceptuálního přístupu si zaznamenával trajektorii vznikající za plující loďkou. Tento motiv poté aplikoval do interiéru nástupiště Nádraží Krč, pouze změnil barevnost hladiny na odstíny modré, které doplnil o bílou hladinu.



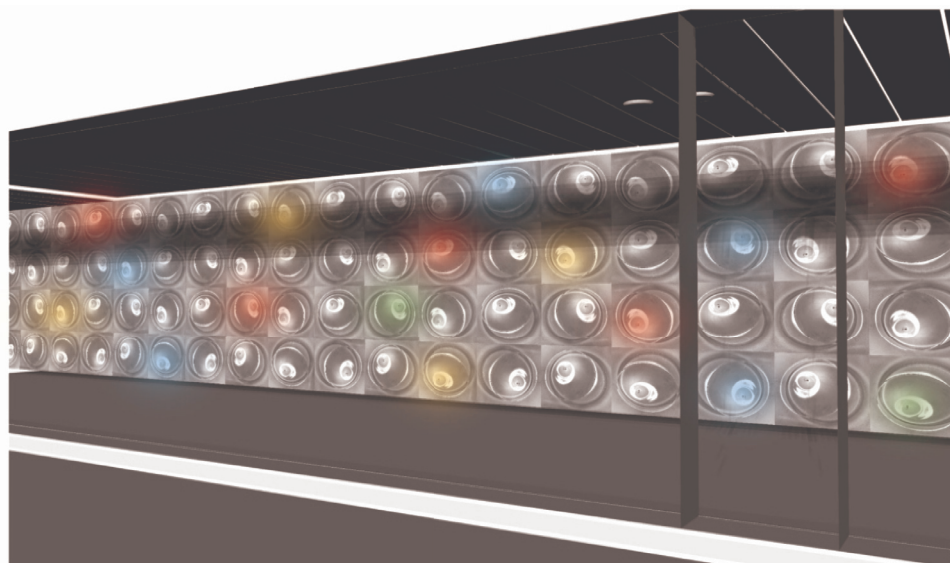
Obrázek 31: Návrh stanice Nádraží krč od Jana Pfeiffera (Artmix, 2020)

Matyáš Chochola pracuje s instalací křišťálových hranolů, které působí dojmem retro stylu. Ty by odrážely světlo, a zároveň by do sebe při projíždění metra navzájem narážely a cinkaly. Tato instalace by byla nainstalovaná pouze na nástupišti, ostatní chodby jsou zdobeny nepravidelným reliéfem. Reliéf opět navazuje na retro styl a propojuje celý výtvarný koncept. Měděná mosaz zvlněná a zasazená do zvoleného povrchu stěn tvoří tento reliéf. David Vávra s Michalem Novotným konstatují, že tento návrh, přestože je velmi inspirativní, podléhá příliš nepraktickému řešení v otázkách požární bezpečnosti a nákladnosti údržby. Tyto dvě podstatné podmínky pro realizaci návrhu zde tedy nejsou splněny.



*Obrázek 32: Návrh od Matyáše Chocholi pro stanici Nové dvory (Artmix, 2020)*

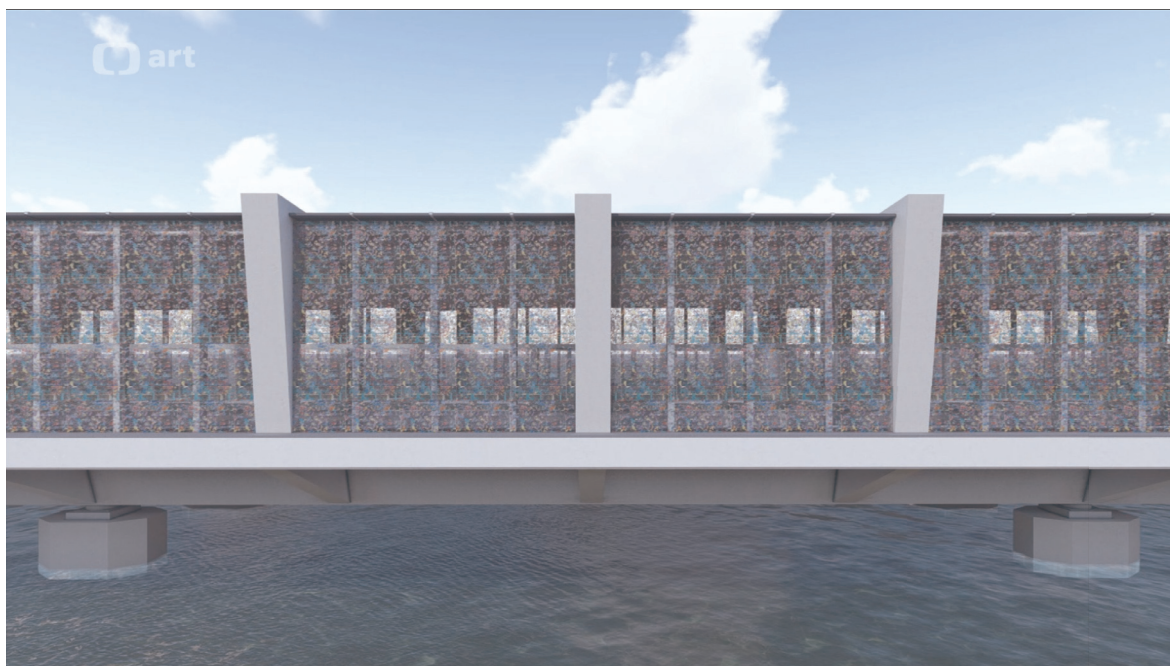
Sklář Jaroslav Bejvl, původem z Nového Boru, navrhl pro stanici Nádraží Krč zajímavou koncepcí skleněného obkladu vytvořenou technologií volného propadu skla. Inspiraci čerpá z puklic na trase A, kdy se mění barevnost těchto puklic stanice od stanice. V tomto případě je však založena na materiálu skla a částečného zbarvení. Na rozdíl od ostatních návrhů Bejvl počítal se zapojením vnějšího prostoru stanice. Venkovní a vnitřní prostory propojuje světelnou stuhou, která se kroutí nad hlavami cestujících.



*Obrázek 33: Návrh stanice pro Nádraží krč od Jaroslava Bejvla (Artmix, 2020)*



Kateřina Štenclová je umělkyně vytvářející barevné efekty za užití techniky „ready made“ aplikované na skla stanice. Tato stanice je navržena jako přemostění. Štenclová pracuje i s myšlenkou, že ptactvo by mohlo nalétávat do prosklených částí stanice. Proto tento povrch zakrývá různobarevným schématem, které by mělo ptáky odradit ke střetu se skleněnou stěnou. Tento vzor ve stylu „ready made“ by pokrýval také ostatní části stanice, přesto pokaždé zcela jedinečnou strukturou.



Obrázek 34: Návrh stanice Nádraží krč od Kateřiny Štenclové (Artmix, 2020)

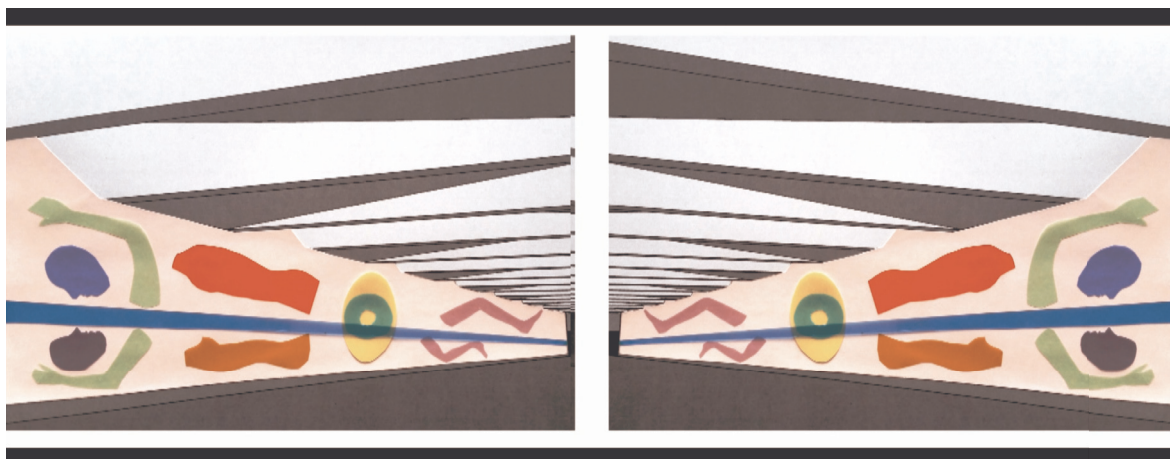
Vladimír Kopecký pracuje s vizuálním stylem jakýchsi promotaných vláken různé barvy. Tento spleťový motiv aplikoval na sklo a další materiály stanice. Rozvíjející klubko připodobňuje pohyb metra. Tyto motivy rozvíjejícího klubka inspirovaly pana Kopeckého k dotažení těchto návrhů až ke grafické stylizaci zkombinovaných barev a textur.



Obrázek 35: Návrh stanice Nádraží krč od Vladimíra Kopeckého (Artmix, 2020)

### 6.3. Nemocnice Krč

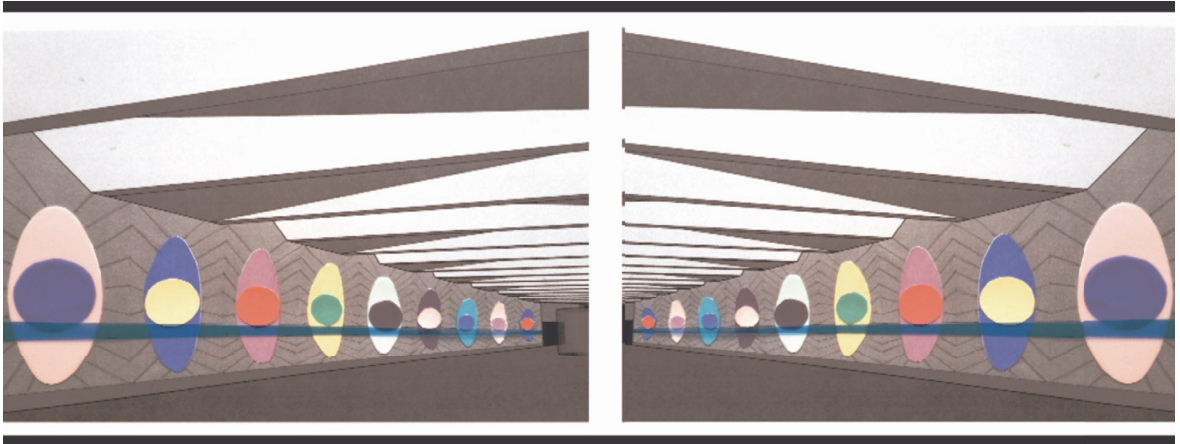
Kateřina Vincourová využívá pouze části těla, které jsou viditelné z pohledu projíždějícího metra. Využívá jasných barev a plošné malby. V časopise Metroprojekt se o tomto návrhu zmiňují jako o částech mužských a ženských ornamentizovaných částí těl obohacující plochy kolem názvů stanice.<sup>27</sup> Sama autorka se k inspiraci staví osobitě a je si jistá pocity, které vyvolává samotný název stanice Nemocnice Krč. Plošná malba barevných fragmentů těl člověka stylizovaná do jakési mozaiky nepůsobí morbidním dojmem. Tento fakt zmiňuje i pan Černický ve svých návrzích na totožnou stanici. Vezmeme-li si skutečnost, že nemocnice je sama o sobě velmi odstrašujícím místem, však zároveň také patří k lidskému bádání, léčbě, nepříjemnému prožitku a bolesti. Proto se paní Vincourová zaměřuje na nepřiliš jasně zobrazení částí spojené s veselými barvami. Tento projekt Kateřina Vincourová pojmenovala *Asymetrie lásky*. Dělicí čára, která označuje barevnost linky, odděluje dvě těla, ženské a mužské, které v celkové kompozici s modrou čarou vytvářejí barevnou mozaiku. Pokud se více zaměříme na detaily, vytváří se symetrický, přesto asymetrický obrazec dvou těl, který je rozdělený modrou čarou. S tělem pracuje u instalací soch do prostor stanice. Jedná se o sochu muže a ženy, které se větrem otáčejí a mění tak pohled buďto na ženskou, nebo na mužskou postavu.



Obrázek 36: Návrh stanice Nemocnice krč od Kateřiny Vincourové *Asymetrie lásky* (Artmix, 2020)

<sup>27</sup> SÝS, Pavel. VÝVOJ ARCHITEKTURY STANIC METRA LINKY D NA ZAČÁTKU ROKU 2020. *Metroprojekt informuje*. 13 (01), 7–9. 2012

Autorka také pracuje s formou různobarevných očí. V těchto malbách popisuje děj



Obrázek 37: Návrh stanice Nemocnice krč od Kateřiny Vincourové *Planeta očí* (Artmix, 2020)

pozorujících lidských očí nazvaný *Planeta očí*. Pro paní Vincourovou symbolizují tyto oči „těla lidských duší“.<sup>28</sup> Porota se však nakonec rozhodla pro návrhy pana Černického.

---

<sup>28</sup> Artmix: *Umělci na trase metra D*. 18:40

## 7. NEJKRÁSNEJŠÍ STANICE METRA SVĚTA

### 7.1. Mnichovské metro – Adam Gebrian

V jednom ze svých pořadů na televizeseznam.cz se Adam Gebrian vypravil do Mnichova nalézt alternativu pro to, jak vybudovat metro v Praze lepší, než je tomu tak doposud. Chtěl metro vybudovat tak, aby stanice nebyly pouhou stanicí, ale i příjemným prostorem pro cestující. Mnichovské metro čítá celkem 1,4 milionů obyvatel, což je jako do počtu obyvatel Prahy. V té žije přibližně 1,25 milionů obyvatel. Výstavba mnichovského metra začala v roce 1971, tedy o tři roky dříve než výstavba toho pražského. V přepočtu linek má mnichovské metro osm linek, které dohromady obsahují okolo sto stanic. Pražské metro má tři linky a šedesát jedna stanic. K tomu se v budoucnu přidá další linka s deseti stanicemi.

Podmínky pro budování jednotlivých stanic v Mnichově jsou založeny na tvorbě jednoho architekta a jednoho designera. Je tomu tak především pro udržení jednotného stylu stanice. Dle Gebriana nemá smysl zachovat jednotu celé linky, ale každou stanicí tvořit individuálně. Stanice by měly být tvořeny každá zvlášť a pod vedením jednotlivých architektů a umělců, ale zároveň tak, aby vytvořili jednotný styl.<sup>29</sup>

Pozoruhodnou ukázkou těchto funkčních designových a architektonických stanic je Westfriedhof. Ta je považována za jednu z nejkrásnějších stanic v Mnichově.

Další stanice, kterou vytvořil designér Westfriedhofu, je stanice Münchner Freiheit. Využívá zde nasvícení sloupů. Zvýrazňuje tak samotné sloupy modrou barvou a mění celou atmosféru stanice na takzvaný podmořský svět.

Adam Gebrian poukazuje na design schodiště. Stupínky schodů nejsou zakončeny až k okrajům stěn, ale mezi stěnou a schodištěm je menší plochá skluzavka. Ta napomáhá ke snadnějšímu čištění schodiště, na jehož konci je odplavovací kanálek s mříží. Zde lze nečistoty ze schodiště spláchnout. Podobně poukazuje i na fakt, že lze používat obousměrného eskalátoru, tedy jeden eskalátor na cestu nahoru i dolů.

---

<sup>29</sup> GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: *Metro Mnichov*. 2015, čas: 1:22



Obrázek 38: Stanice Münchner Freiheit (Schütz, 2018)

Dnes v Mnichově můžeme nalézt velké množství opravených stanic, některé z nich však vypadají stále jako ty pražské. To jsou především ty vybudované v 70. a 80. letech. Nicméně rozpočet použitý na vybudování pražských stanic nebo mnichovských vychází přibližně stejně, tedy zhruba kolem pěti miliard korun.<sup>30</sup>

## 7.2. Paříž

Metro v Paříži je opravdu rozsáhlou strukturou podzemního dopravního systému s obdobně značnou historií. Její provoz byl zahájen v roce 1900 a je považována za jedu z nejstarších na světě. Pařížské metro má celkem šestnáct linek. Stejně jako v případě mnoha zahraničních podzemních vlaků je pařížské metro plně automatizované již od roku 1998.

Stanice Arts et Métiers je inspirována příběhy a tvorbou Julese Verna, spisovatele dobrodružné vědeckofantastické literatury. Tato stanice znamená v překladu *Umění a řemeslo*. Její industriální vzhled způsobil, že je tato stanice nezaměnitelná a jedinečná. Nehledě na historii je také považována za jednu z nejkrásnějších stanic na světě.

François Schuiten, umělec, který vytvořil redesign této stanice na lince 11, se nechal inspirovat strojem z příběhu *Dvacet tisíc mil pod mořem* a především fiktivní

---

<sup>30</sup> GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: *Metro Mnichov*. 2015, čas: 5:39.

ponorkou *Nautilus*. Veškeré detaily byly vytvořeny pouze pro tuto stanici. Byl zde aplikován zcela individuální přístup výstavby. Vše se leskne měděnou kovovou barvou a stanice obsahuje detaily velkolepého ražení, ať už se jedná pouze o detail svařených šroubů nebo kovových zubatých kol. Ta splňují pouze účel tematické dekorace.

Kulatá okénka, v nichž můžeme pohlédnout na scenérie z vesmíru, vytvářejí dojem fantasy světa. I přes výzdobu interiéru stanice v samotném základu připomíná pražské metro. Má podobně zahnuté stěny a osvětlení na krajích tratě, které je zavěšené na kovové konstrukci do tvaru „L“. Obdobně jsou použity i informační tabule. Ty jsou zavěšeny



Obrázek 39: Stanice Arts et Métiers (samshushung, 2016)

na stropě nástupiště. Obě stanice jsou založeny na jednoduchém informačním systému neinteraktivních tabulí, které obsahují název stanice a linky s následujícími stanicemi.

Bezpochyby hlavní roli zde vytváří příběh, inspirace, design a výtvarná koncepce stanice. Kovové pláty měděné barvy s přiznanými prvky svařených šroubů tvoří ucelený vizuální styl. Podlaha je dlážděna z tmavého kamenného obkladu. Lavičky upevněné na stěně jsou vyrobeny z tmavého dřeva a kovu. Mezi sebou jsou odděleny menším prostorem. Upevnění laviček do stěny je velice praktickým prvkem, jak uvolnit prostory pod lavicemi v rámci snadnější údržby podlahy. Jelikož jsou sedačky přilehlé ke stěně,

ve stanici je více průchozího prostoru. Důležitým a přesto velmi často opomíjeným prvkem jsou odpadkové koše. Ty jsou zde v obdobném stylu i barvě měděného kovu. Díky tomu nepřerušují vizuální styl nástupiště. Proto byly, podobně jako všechny detaily, dotaženy do jednotného elementu kovu.

Přibližně v polovině ohnuté stěny se nachází název stanice. Jedná se o masivní kovovou ceduli s vytlačeným názvem. Je důležité zmínit, že na stropě jsou instalovány obrovská zubatá a hladká kola, která vytvářejí onen industriální dojem. Ta jsou podsvícená bílým osvětlením.<sup>31</sup>

### 7.3. Dubaj

Khalid Bin al Waleed je stanice, která se nachází v hlavním městě Dubaj ve Spojených arabských emirátech. Tato stanice byla přejmenována na Burjuman Center díky nedalekému obchodnímu centru nesoucí název BurJuman. Její původní název pochází od arabského vojevůdce, který žil za dob Mohameda.<sup>32</sup> Zajímavé na metru v oblastech Spojených arabských emirátů je rozdělení do dvou tříd a vagonů rozdělených dle pohlaví. Ty si cestující mohou vybrat, pokud se nejedná o vagon určený výhradně pro ženy a děti.<sup>33</sup> Z důvodu rychlého vývoje města Dubaj byl obohacen i o plně automatizované dvě linky metra. Jedna z nich zastupuje podzemní dopravu především v centru Dubaje, druhá pak rozváží cestující do frekventovaných částí města. Tato stanice je přestupní zastávkou.

Stanice Khalid Bin al Waleed je stanicí, která bezpochyby vypadá jako podmořská hladina. Přestupní prostory jsou propojeny eskalátorovými schodišti. Skleněná zábradlí lemují okraje poschodí a dodávají průhlednost a otevřenost staničního prostoru. Stěny jsou pokryty plechem, lesklými a modrými povrchy, které odrážejí barevnost osvětlení. Mezi těmito jednobarevnými plochami jsou zakomponovány fotografie lodí, přístavů a moře. Ty jsou lehce pokryty modrým přelivem a společně s lesklým povrchem stěn nenásilně doplňují vzhled stanice. Podlaha je pokryta ochozími skleněnými deskami a kamenem. U podlahy nejvíce převládá modrá barva, která je doplněna o barvu bílou. Společně o barvy různé povahy podle ornamentu, který na podlaze vytvářejí, nejvíce však čáry, které

<sup>31</sup> MÉTRO.PARIS. A ticket for Paris. 2020

<sup>32</sup> TAUER, Felix. KELLER, Karel. *Svět islámu*. 1984

<sup>33</sup> DVOŘÁKOVÁ, Jana. 10 nejkrásnějších stanic metra na světě. In: *epochplus.cz*. 2020

ozvlášťňují podlahy. Ty slouží také jako součást komunikačního systému. Směr čar na podlaze určuje směr výstupů a vstupů na eskalátory a podobně.



*Obrázek 40: Stanice Khalid Bin al Waleed (Lasvit, 2009)*

Na barevnosti a vizuálním stylu stanice přidává především osvětlení. Klasické žlutá a bílá světla jsou zabudované do světlých stropních plátů nebo krajů eskalátorů. Naopak modré a fialové světlo vzniká s velkolepou dominantou skleněných lustrů připomínající medúzy. Tělo medúzy upevněné na stropu stanice svítí proměnlivým modrým až fialovým odstínem. Do žahavých ramen medúzy je vpuštěné bílé světlo, na jehož koncích svítí bílé světlo jasněji. Tato ramena mají tvar dlouhých kapek, v nichž je podlouhlý kandelábr z ohýbaného organického strukturovaného skla.



Tyto lustry navrhla česká designérka Jitka Kamencová-Skuhravá. Tato designérka, které pracuje pod firmou Lasvit, vytvořila tato umělecká díla s názvem *Voda*. Využívá techniku osvětlení pomocí LED vláken, která umožňují měnit barvu a intenzitu osvětlení. Jelikož byla svítidla proměnlivá a lustry spíše připomínaly živý organismus, lustrům se spíše přezdívá *Medúzy*. Jitka Kamencová-Skuhravá je česká sklářka, která byla žákyní pana Vladimíra Kopeckého, což byl celosvětově známý výtvarník, designer a sklář, který působil na Vysoké uměleckoprůmyslové škole v Praze.<sup>34</sup> Její díla pocházejí z inspirací organickými a přírodními studii a jevy. Paní Kamencová-Skuhravá je díky své práci celosvětově známou sklářskou a designerskou osobností.<sup>35</sup>

Vzhledem k povedené práci všech zúčastněných výtvarníků a architektů je tato stanice jednou z nejkrásnějších stanic světa.<sup>36</sup>

#### **7.4. Další stanice metra světa**

Mezi další nejkrásnější stanice světa můžeme zařadit např. Szent Gellért tér v Budapešti, Komsomolskaja v Moskvě, City Hall v New Yorku, Toledo v Itálii a mnoho dalších. Můžeme sem také zařadit pražské metro a stanice na lince A, které jsou obloženy barevnými puklicemi. Každá ze stanic má svůj jedinečný přístup k pojetí prostoru. Vše je založeno především na postoji architektonických a výtvarných návrhů mnoha talentovaných architektů, designerů a výtvarníků.

---

<sup>34</sup> KŘIVSKÁ, Barbora. Creative commons. *Vladimír Kopecký*. 2010

<sup>35</sup> CZECH SELECTION - DESIGN & EXPORT. 2021

<sup>36</sup> MŠV, NOVINKY. 10 nejkrásnějších stanic metra na světě. In: *Novinky.cz*. 2019



*Obrázek 41: Stanice City Hall (u/drjadco, 2020)*



*Obrázek 42: Stanice Komsomolskaja (ČTK, 2014)*



*Obrázek 43: Stanice Szent Gellért tér (Christo, 2016)*



*Obrázek 44: Stanice Toledo (Reuters, 2016)*

## **PRAKTICKÁ ČÁST:**

### **VLASTNÍ GRAFICKÝ NÁVRH INTERIÉRU INSTANCE METRA D**

#### **8. ÚVOD**

V praktické části se zaměřím na navržení vlastního grafického a výtvarného návrhu stanice metra D. Tento návrh je určený pro Vysokou školu kreativní komunikace. Jedná se o návrh vlastního prostoru s ohledem na mobiliář stanice a jeho okolí. Inspirace je čerpána především z teoretické části této práce, a to zejména ze zahraničního prostředí včetně novodobé výstavby linky D. Doplnuji funkční prvky, které pomáhají řešit nesrozumitelné části designu a informačního systému pražského metra. Vizuální styl je zakomponován i do vestibulového prostoru, který v návrzích ostatních pěti stanic není použitý.

Z novodobých realizací metra mě zaujala stanice Kolbenova, která mě inspiruje pro tvorbu stanice v prostředí nové stanice na lince D. Ze zahraničních prostor stanic metra mě inspiroval například Mnichov s jeho funkčním schodištěm, osvětlením a především graficky čistým zpracováním informačního a navigačního systému. Pařížské stanice mě inspirovaly vizuálním zpracováním návrhu ponorkové lodi *Nautilus*. V Dubaji je ztvárněn podvodní svět za pomoci vizuálního prvku lustrů ve tvaru medúzy.

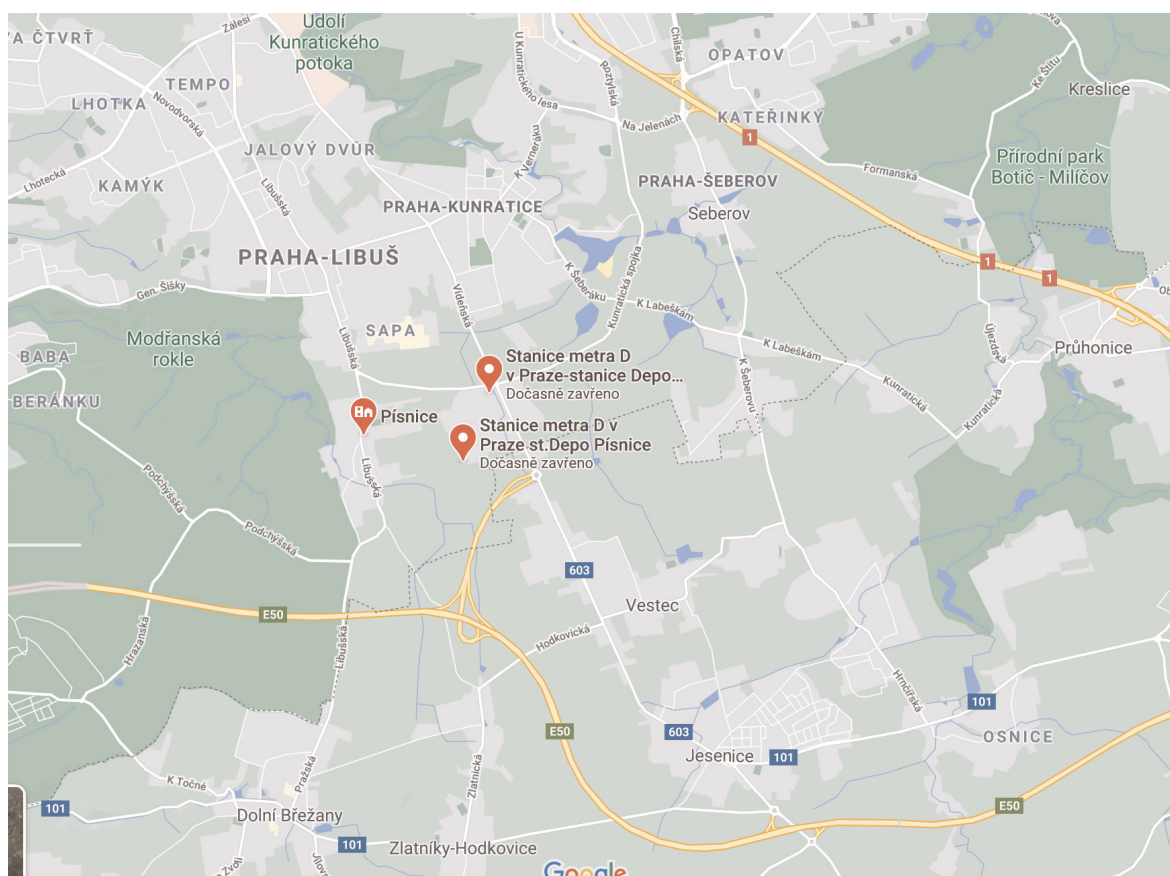
## 9. INSPIRACE

### 9.1. Lokalita stanice

Pro návrh vlastního nástupiště metra jsem si vybrala stanici Depo Písnice. Tato stanice je konečnou stanicí metra D a nachází se na okraji hlavního města Prahy.

Stanice Depo Písnice má ve svém okolí turisticky a obchodně přitažlivá místa. Dopravně bude stanice posílena o nové parkoviště, které by mělo zajistit dostatek parkovacích míst nejen pro residenty nejbližšího okolí písnického sídliště.

V těsné blízkosti stanice se nachází obchodní areál SAPA. Jedná se o vietnamské obchodní centrum, které čítá nepřeborné množství různých druhů obchodů a tržních stánků. K turisticky zajímavým místům patří přírodní územní útvar Modřanská rokle, nedaleký Kunratický les, kde se nachází historická pamětihodnost Nový hrad u Kunratic, který se těší ochraně UNESCO. Vedle stanice Depo Písnice se lze napojit na síť stezek a cyklostezek, které ve svých uzlech spojují všechna nejen turisticky zajímavá místa.



Obrázek 45: Mapa okolí stanice Depo Písnice (google maps, 2020)

## 9.2. Turistická značení

Vzhledem k tomu, že v okolí této stanice se nachází značné množství turistických a cyklistických tras, je tou prvotní inspirací pro grafický návrh turistické značení. Historicky má turistické značení dlouhodobý a rozsáhlý vývoj. Jedná se o orientační systém, který je svým charakterem velmi specifický a jednoduchý. Turistické značky, které jsou hlavními pilíři komunikace, mají za úkol jednoduše cestovateli ukázat směr cesty za pomoci barvy a směru šipek. Obsahují také piktogramy označující různé typy objektů.

Systém turistického značení se rozděluje do několika kategorií. Ty postihují tři druhy sportovních aktivit odlišujících se pro pěší, lyžaře a cyklisty. Na úrovni dopravního značení se dělí na silniční a terénní.

Barvy jsou jedním ze základních grafických prostředků, které specifikují jednotlivé úrovně a charakter značení.

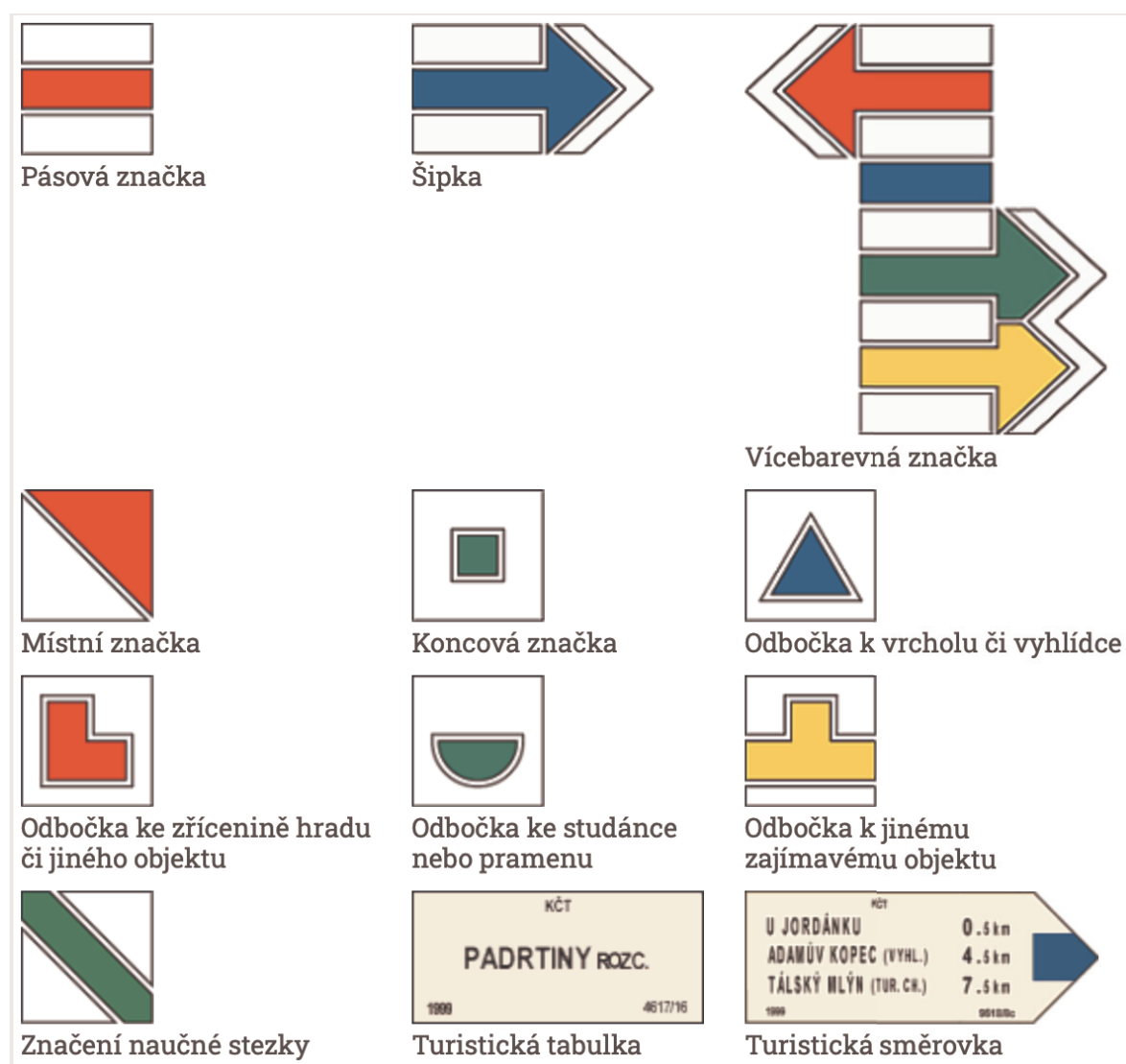
### 9.2.1. Pěší značení

Pěší trasy se označují pásovými značkami. Ty se skládají ze tří vodorovných pruhů, kdy jeden je vždy barevný, a zbylé dva jsou bílé. Pás, který označuje barvu trasy, je uprostřed. Bývá konkrétně červený, zelený, modrý nebo žlutý. Krajiní bílé pruhy slouží pouze jako kontrast vůči barevnému pruhu. V případě odbočení nebo při odbočení na jinou komunikaci je pásová značka opatřena o šipku. Při setkání se více tras se používá vícebarevná značení. Ty vypadají jako ty pásové, avšak pouze s rozdílem, že mezi sebou mají pouze jednu bílou oddělovací čáru.

Na konci trasy je koncové značení. Koncová značka je čtvercového tvaru s menším čtvercem uvnitř příslušné barvy. Pokud se značka týká krátkého vybočení z cesty za účelem odbočení k vrcholu, vyhlídce nebo zřícenině hradu, ke studánce a jiným zajímavým objektům, je opatřena speciálními značkami příslušné barvy. Odbočka k vrcholu či vyhlídce je čtvercového tvaru s trojúhelníkem směřující jedním hrotem vzhůru. Odbočka ke studánce je také čtvercová s vnitřním tvarem půlměsíce, jehož rovná strana směřuje vzhůru. Odbočka ke zřícenině hradu nebo jinému objektu je čtvercová a tučným barevným L uprostřed čtverce. Odbočka k jinému zajímavému objektu je čtvercová stejně jako všechny speciální značení. Tato má však jakýsi obdélník umístěný od levého kraje

do pravého, který je e spojený s čtverečkem uprostřed nad obdélníkem. Místní značka je čtverec diagonálně rozdělený na polovinu se spodní bílou barvou a druhou příslušné barvy nahoře. Obdobně je tomu i v případě označení naučné stezky, akorát s tím rozdílem, že diagonální rozdělení tvoří čára uprostřed, která je příslušné barvy trasy.

V případech vesnic, měst, na křižovatkách, na cílových místech a podobně jsou tyto malovaná značení opatřena o turistické tabulky a směrovky, které obsahují vzdálenosti cíli, popřípadě nadmořskou výšku a název cíle.



Obrázek 46: Pěší turistické značení (KCT, 2021)

## 10. VIZUÁLNÍ STYL

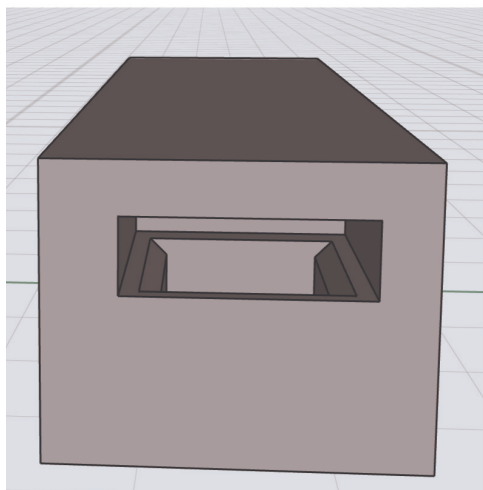
### 10.1. Návrh změny mobiliáře

Nějakou dobu jsem se zamýšlela nad změnou laviček a košů ve stanici, a to především proto, aby byly snadněji udržitelné, a to jak po stránce samotných laviček, tak i ohledně jejího okolí. Zároveň bylo požadavkem a cílem to, aby nezabíraly příliš prostoru, který je v současné době obecně řešen velice minimalisticky.

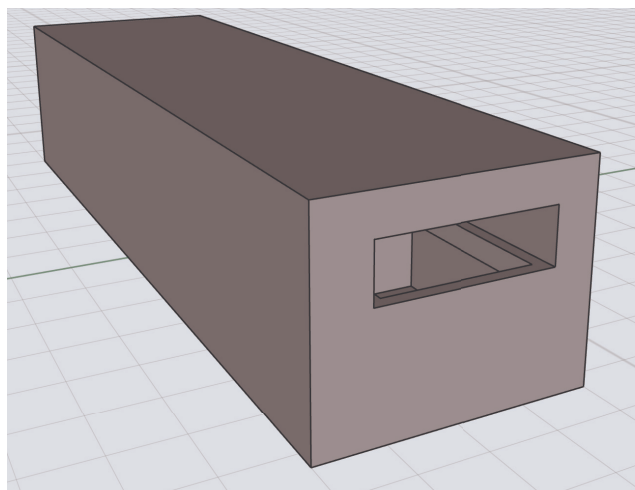
#### 10.1.1. Mobiliář pro návrh 1

Lavice jsou řešeny v několika provedeních. Materiál je především kámen nebo beton. První návrh je ve tvaru kvádrů, na jehož bočních stranách jsou umístěny koše, a to buďto s otvorem na vrchních okrajích, nebo na bočních krajích kvádrů. V případě výměny košů na bočních stranách by otvor byl otevíratelný, kovový a upevněn až k zemi. Lavice s koši s vrchními otvory by byly vyměnitelné bez přidaných otevíracích prvků. Zde by bylo zbytečné tyto části aplikovat v rámci údržby. Tvar kvádrového kamene má jisté výhody v údržbě podlahy kolem lavice, ať už by se údržba podlahy prováděla mechanicky nebo strojově. Z tohoto hlediska se lépe udržují předměty upevněné kompletně na podlaze a rohového půdorysu.

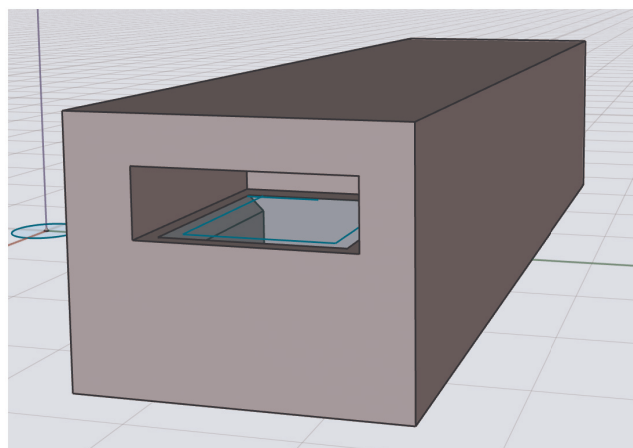
Druhý návrh lavice je kruhového půdorysu. Tentokrát jsou otvory na koš pouze na bočních stěnách kruhu. Materiály tvoří kámen nebo beton, otvory jsou z kovu. Důvodem, proč není vrchní otvor v kruhovém konceptu, je prostý. Kdyby byla lavice širší, byl by problém s výměnou košů. Otvor k výměně koše uprostřed kruhové lavice by byl příliš nepraktický. Dalším faktorem je to, aby zápach z koše nebyl přímo uprostřed lavice. Tento návrh je inspirován již existujícími kruhovými koši, které jsou instalovány na starších trasách metra. Osobně se přikláním spíše ke kvádrovým lavičím, které jsou snadněji udržitelné. Označení odpadkového koše je v prvním návrhu pomocí neonového osvětlení, které je součástí vizuálního návrhu.



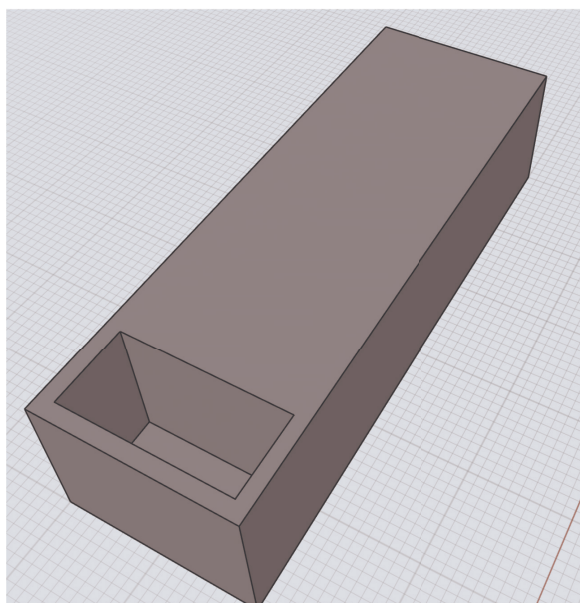
Obrázek 47: Vlastní návrh lavice a koše  
pohled na koš



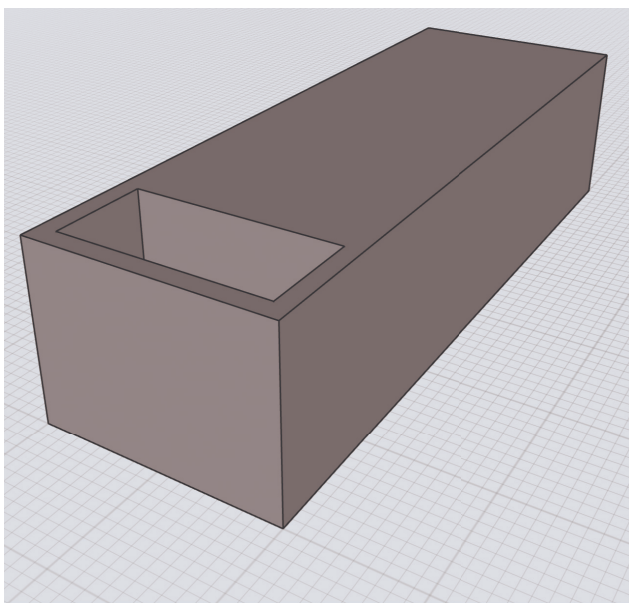
Obrázek 48: Vlastní návrh lavice a koše  
pohled z vrchu



Obrázek 49: Vlastní návrh lavice a koše  
ze předu

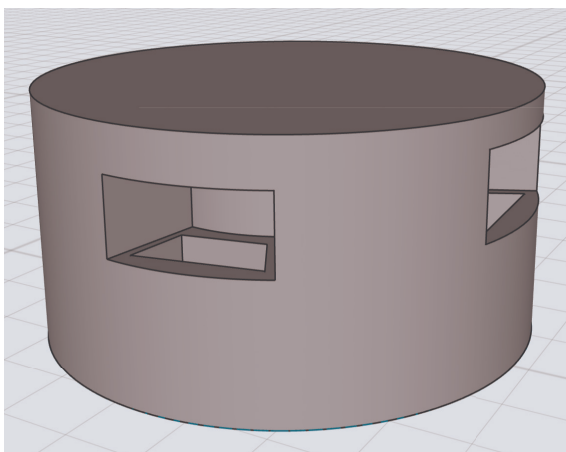


Obrázek 50: Vlastní návrh lavice a koše č.2  
koš z vrchu

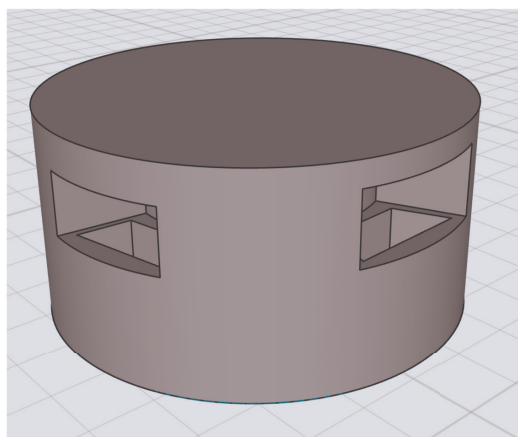


Obrázek 51: Vlastní návrh lavice a koše č.2  
z bočního pohledu

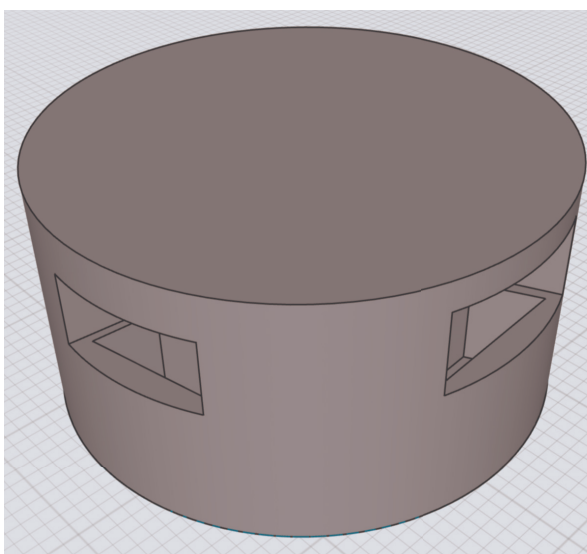




*Obrázek 52: Vlastní návrh lavice a koše kulatého půdorysu z boku*



*Obrázek 53: Vlastní návrh lavice a koše kulatého půdorysu jiný pohled z boku*



*Obrázek 54: Vlastní návrh lavice a koše kulatého půdorysu z vrchu*

## 10.2.Návrh 1

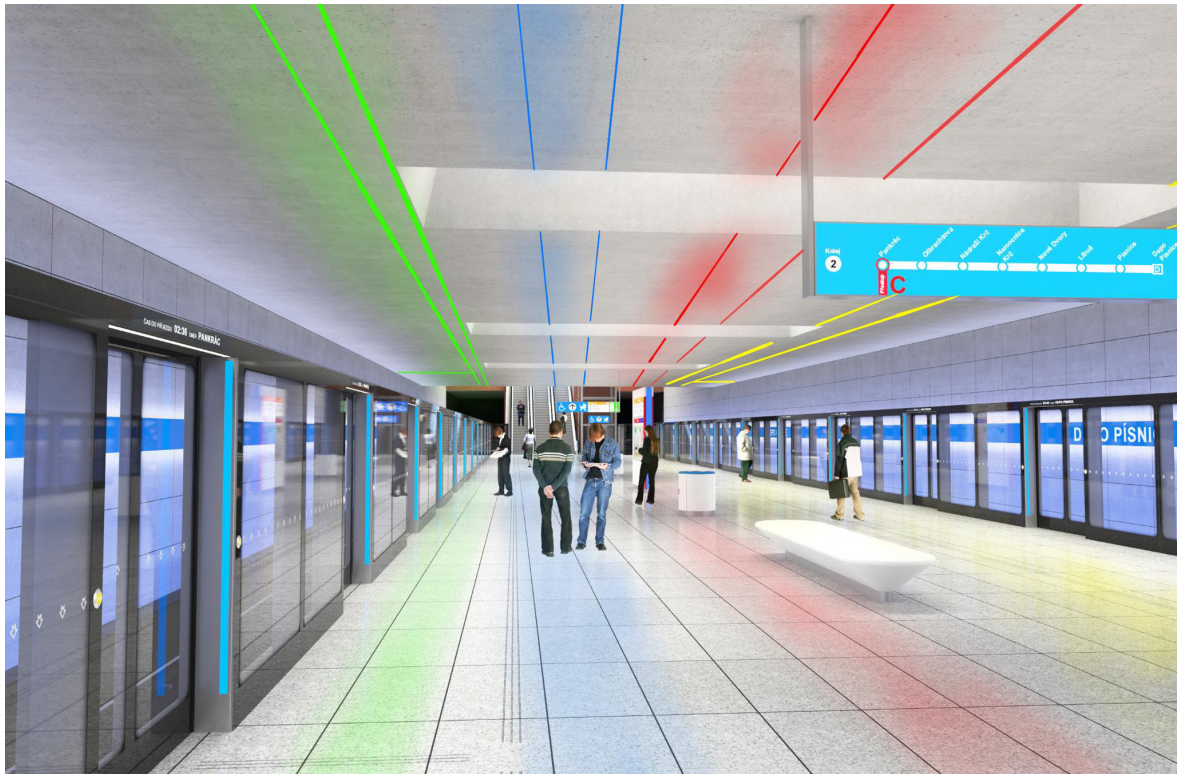
První návrh stanice Depo Písnice je inspirován peším turistickým značením a osvětlením ze zahraničního metra. Hlavním předmětem jsou barevné neonové pruhy táhnoucí se horizontálně celou stanicí. Konkrétně se jedná o barvy a odstíny červené, modré, zelené a žluté. Toto neonové LED osvětlení slouží jako ukazatel směrů a napomáhá k orientaci cestujících. Pravidelní návštěvníci této stanice si zapamatují pouze barvu, po které se mohou směřovat k destinacím. Návrh neonových LED barev neslouží pouze jako estetický prvek, ale slouží také jako výpomoc v informačním systému.

Neonové LED osvětlení je navrženo ve čtyřech příslušných barvách. Varianta návrhu je vytvořena v barevné koncepci pešího značení nebo v čistě modré barvě. Modrá varianta by sice podpořila barvu trasy D, ale není příliš výrazným vizuálním prvkem. LED osvětlení má mnoho výhod. LED je například energeticky úspornější a životnost LED je oproti klasické žárovce mnohem vyšší.

Doplňujícím výtvarným prvkem jsou barevná úchytná madla eskalátorů. Čtyřbarevné neonové LED osvětlení je také umístěno na bocích podél stanice za kolejištěm vlaku. Nad otvorem příjíždějícího metra je pomocí neonových světel a zjednodušené koncepce vyobrazeno schéma výstupů. Dohromady tvoří obrazec čar, které slouží jako dekorace.

Tyto pruhy osvětlení jsou vedeny až do vestibulu stanice, kde jsou směřovány k východům. Tato část stanice byla výtvarně vynechána téměř ve všech pěti návrzích stanic. Nádraží Krč vestibul neobsahuje, jelikož se jedná o povrchovou stanici, a tudíž je výtvarná vizualizace v celé stanici.

Dle mého názoru je velkým nedostatkem to, aby vestibul stanice zůstal výtvarně neutrální. Přestože se jedná o vcelku rozsáhlé prostory, které by mohli umělci zaplnit svými výtvarnými díly, vestibuly zůstávají bez duchapřítomné tváře architektury. Proto zastávám názor, že by výtvarná a grafická díla měla být vystavena již ve vestibulu.



Obrázek 55: Vlastní návrh č.1 stanice Depo Písnice pohled do stanice



Obrázek 56: Vlastní návrh č.1 stanice Depo Písnice modré provedení



Obrázek 57: Vlastní návrh č.1 stanice Depo Písnice



Obrázek 58: Vlastní návrh č.1 stanice Depo Písnice modré provedení pohled na eskalátory

### 10.3. Cedula a digitalizace

Vzhledem k čitelnosti informačních tabulí se přikláním k návrhům Rastislava Vaňka a jeho návrhu černých tabulí s protikladnou bílou barvou písma. Barva je pomocným činitelem, který může působit na emoce a smysly cestujících. Může tedy ovlivnit vnímání informací.<sup>37</sup> Tento typ vizuálního vnímání informací se nazývá jako neverbální komunikace. Černá podkladová barva zdůrazňuje bílé písmo, které by v tmavých prostorách metra více vynikalo, a tudíž by bylo více čitelné.



Obrázek 59: Cedula navržená Rastislavem Vaňkem  
(Vaňek, 1988)

Soudobé řešení plastového cedulového systému zastupují digitální obrazovky. Ty jsou doplněny o piktogramy na plastových cedulích. Nehledě na moderní přístup vizualizace stanice zůstávají jisté prvky nezměněny. Tímto nezměněným prvkem je například podlouhlá cedula s přehledem stanic. Vzhledem k digitalizaci doby mi tento příklad informačního systému přijde zastaralý a neúspěšný, ale ani po vizuální stránce není příliš vzhledný. Mnohdy se stává, že cestující nastoupí do vlakové soupravy jedoucí opačným směrem, než původně zamýšlel.

V stanicích linky D si lze povšimnout, že využívá digitálních obrazovek, které jsou umístěné nad skleněnými zábrany. Ty informují o směru a konečné stanici soupravy. Přesto bych však klasické cedule nezavrhovala.

### 10.4. Neue Helvetica

Pražské metro používá čtyři druhy bezpatkového písma: Helvetica, Syntax, DIN a Metron. V případě písma Metron je jeho použití specifikováno a zaměřeno pouze na nápisy stanic.

<sup>37</sup> ŤOPKOVÁ, Tereza. Vývoj vizuálního stylu pražského metra. 2020. Diplomová práce. str. 9

To se netýká písma, které je použito na informačních cedulích. Díky studii, kterou jsem v teoretické části absolvovala, zastávám názor, že neadekvátnějším písmem je pro tyto účely Helvetica. V současné době by byla užita modernější a propracovanější verze tohoto písma Neue Helvetica, která obsahuje větší množství řezů, má mnohem vylepšenější vzhled i čitelnost.

Původní design Neue Helvetica pochází od designéra Maxe Miedingera. V roce 1983 písmolijna Stempel uvedla písmo Neue Helvetica v přepracovaném designu na trh. Od tohoto uvedení bylo písmo do současnosti již několikrát přepracováno mnoha designery. S ohledem na vzrůstající požadavky doby se písmo formovalo až k digitálnímu užití. Mnohdy byla porušována pravidla mezer mezi písmeny (*tracking*) i pravidla jejich proporcí. To se dělo především kvůli omezením, která vznikala s omezením při sazbě pomocí moderních technologií. Právě v 90. letech 20. století bylo písmo překresleno a rozšířeno o celou rodinu.

Výsledkem vznikla syntéza technických a estetických specifik písma, která mají lepší čitelnost a čistší vzhled, a to jak v tištěné, tak digitální formě. Rovněž obsahuje podporu mnoha východoevropských a středoevropských jazyků.<sup>38</sup>

Helvetica Neue 25 Ultra Light  
Helvetica Neue 35 Thin  
Helvetica Neue 45 Light  
Helvetica Neue 55 Roman  
Helvetica Neue 65 Medium  
Helvetica Neue 75 Bold  
Helvetica Neue 85 Heavy  
Helvetica Neue 95 Black

Obrázek 61: Helvetica Neue (Froztbyte, 2010)

---

<sup>38</sup> *fonts.com* [cit. 2.3.2021]. Dostupné z: <https://www.fonts.com/font/linotype/neue-helvetica/story>

## 10.5. Piktogramy

Piktogramy zastupují psanou informaci za obrazně řešené sdělení. V pražském metru se můžeme setkat s piktogramy na mnoha místech stanice. Původními designery piktogramů pražského metra jsou Jiří Rathouský a Rastislav Vaněk. Po skončení spolupráce s panem Vaňkem zůstává řešení na nově vznikajících stanicích bez vedení grafickým designerem. Přestože se architekti Metroprojektu či Dopravního podniku hl. města Prahy snaží držet původních návrhů, návrhy jsou často transformovány. Například piktogram vozíčkáře, který značí bezbariérové možnosti přepravy, je spojován nejčastěji s výtahem. V tomto ohledu je někdy doplněn o kočárek nebo piktogram výtahů. To je vzhledem k situaci v kontextu s výtahem již přebytečné.<sup>39</sup>



Obrázek 62: Ukázka piktogramů od Rathouského (Metroweb.cz, b. r.)

Směrování piktogramem vozíčkáře se používá rovněž v zahraničním metru. Jeho informační sdělení je zcela zřetelné. Z logiky věci lze pochopit, že se jedná o bezbariérově řešený výstup.



Obrázek 63: Ukázka piktogramů od R. Vaňka (Vaněk, 1988)

<sup>39</sup> BOHÁČOVÁ, PIŠKALOVÁ, Ludmila. *Ztracená identita pražského metra*. In: *czechdesign.cz*. 2016

## 10.6.Návrh 2

Druhý návrh je inspirován festivalem pocházejícího původem z Číny, ale jeho tradici převzal i Vietnam. K tomuto návrhu mě inspirovalo nedaleké obchodní centrum SAPA. SAPA je již nedílnou součástí Prahy-Písnice. Hlavní inspirace pochází z festivalu lampionů, který se každoročně koná 14. den lunárního měsíce. Tento festival se koná ve městě Hoi An.<sup>40</sup> Toto město je nejvýznamnější obchodním přístavem jihovýchodní Asie, rovněž je známé pod názvem Faifoo. Tento festival vznikl za pomoci obyvatel, kteří věřili, že lampion zavěšený na verandě zajistí obchodníkům prosperitu a rodinám štěstí, zdraví a radost. Tato tradice se drží již stovky let. Jelikož se stal festival velmi populární, od tradičního data se upustilo a lampiony lze vypouštět jakýkoli den. Lampiony dnes slouží také jako osvětlení ulic. To však platí především pro ono přístavní město. Vietnamští obyvatelé vypouštějí lampiony vždy na Nový rok společně se svým přáním.

Nejdominantnějším vizuálním prvkem stanice Depo Písnice tvoří kupolovitý vizuální prvek. Ten je v pravidelných rozestupech umístěn v celé délce a šířce stropu stanice. Kompletně strop stanice připomíná pouliční osvětlení lampiony, které osvětlují ulice Vietnamu. Každé ze světél má jinou barvu, přesto se však barevný vzorec opakuje, aby byla správně vyvažována barevná kompozice stanice a jedna barva nepřevyšovala tu druhou. To se netýká dominantní modré, která je podpořena světelným signálem ochranné stěny. To stejné platí i pro cedule s názvy stanic a pruhů s názvem stanice.

Tato vizualizace neklade meze na představivost cestujícího. Přesto se cestující ocitá v prostorách, které jsou zaplněny světlem, barvami a bublinami. Po technické stránce je možné, aby světla mohla měnit barevnost. Stanice by mohla pokaždé být jinak barevná, nebo by mohla vytvářet barevné obrazce. Osvětlení by mohlo být proměnlivé a dynamické, ale především by tu mohla být možnost manipulace pomocí dálkového ovládání či přednastavení uživatelem.

Co se týká klasické barevnosti lampionů ve Vietnamu, obecně se používají spíše bílé a červené barvy, které mají pro obyvatele hlubší význam.

---

<sup>40</sup> HERMAN, Pavel. *Svátky a festivaly ve Vietnamu*. In: *dnes.cz*. 2018

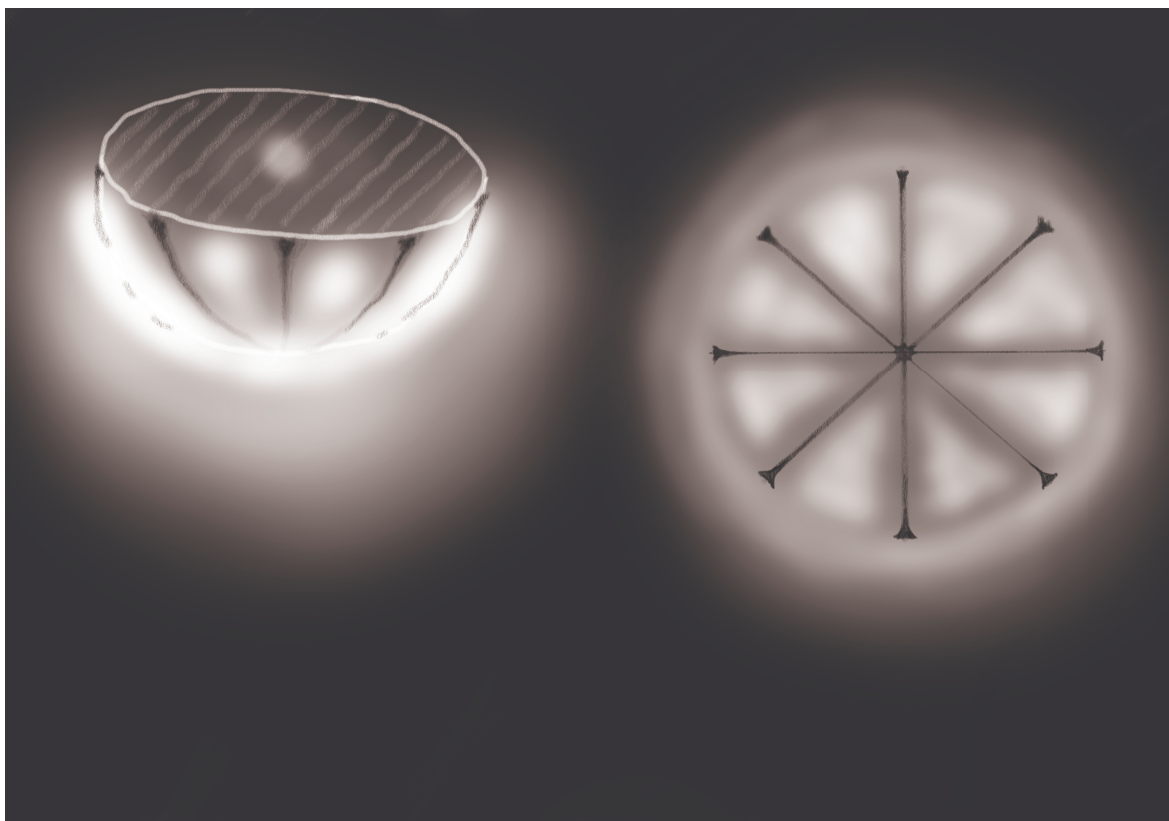




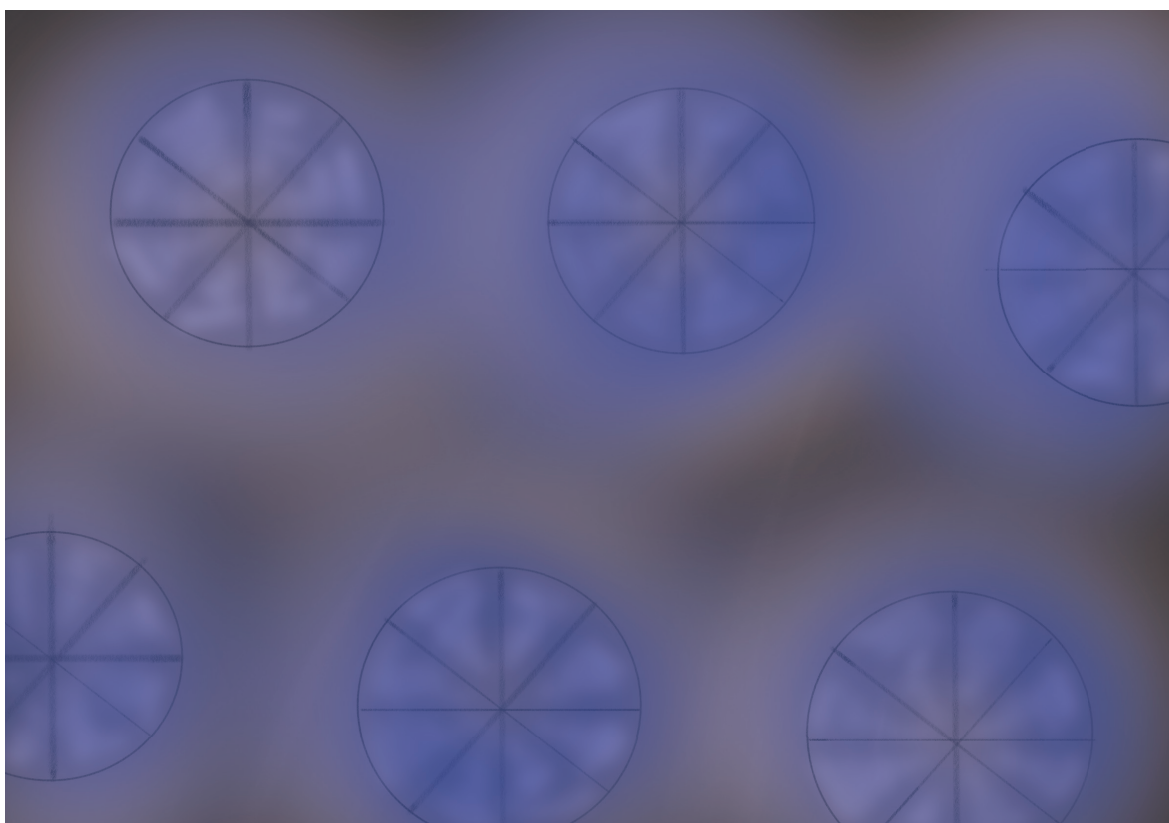
Obrázek 64: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice



Obrázek 67: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice pohled do stanice



Obrázek 65: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice detail vizuálního prvku



Obrázek 66: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice detail vizuálních prvků v modré variantě



Obrázek 68: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice modrá varianta

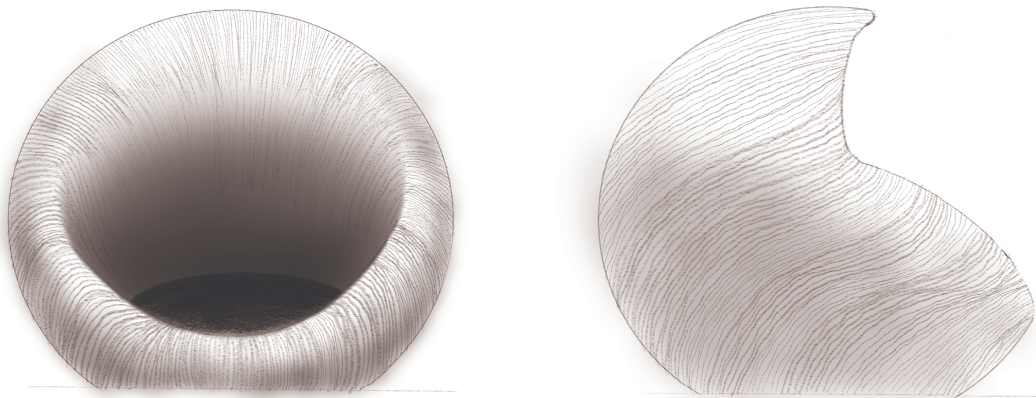


Obrázek 69: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice barevná varianta

### 10.6.1. Mobiliář pro návrh 2

Dalším jedinečným vizuálním prvkem stanice jsou lavice a odpadkové koše. Ty jsou přizpůsobeny jejímu vizuálnímu stylu. Koše a lavice jsou do tvarů bublin, které jsou buďto dotvarovány do sedačky, nebo obsahují díru na odpadkový koš. Jak koše, tak lavice by byly vyrobeny z betonu nebo kamene. Na výběr je ze dvou kompozic. Buď by byly bublinové lavice rozházeny nepravidelně ve stanici, nebo pravidelně řazeny za sebou.

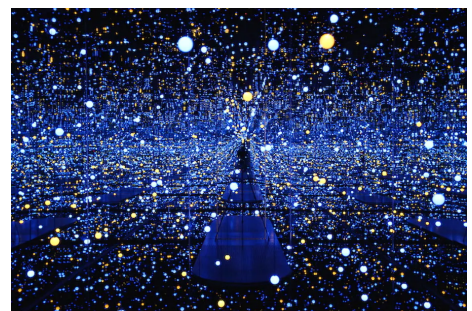
Třetí návrh lavic a košů je uzpůsoben vizuálnímu koncertu stanice. Jelikož je stanice inspirována lampióny, které jsou kulatého tvaru, lavice a odpadkové koše jsou navrženy obdobným způsobem. Lavice je obrovská kulatá bublina s otvorem na sezení.



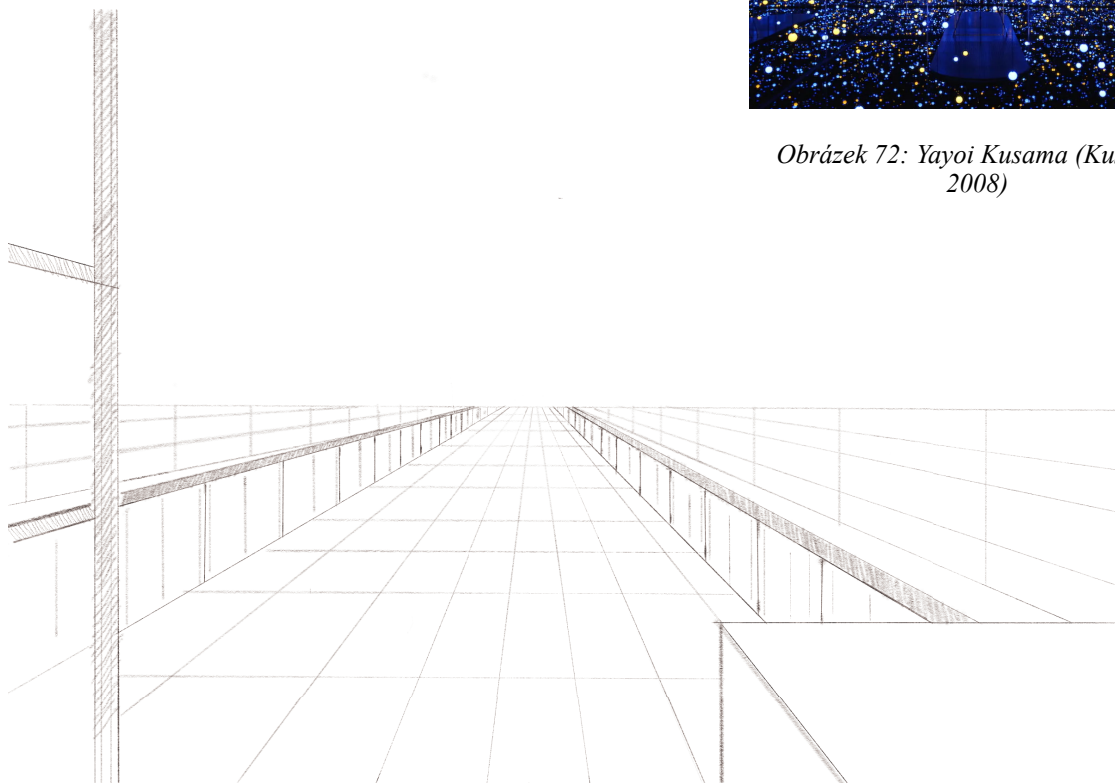
*Obrázek 70: Návrh mobiliáře pro č.2 stanice Depo Písnice sedačka*



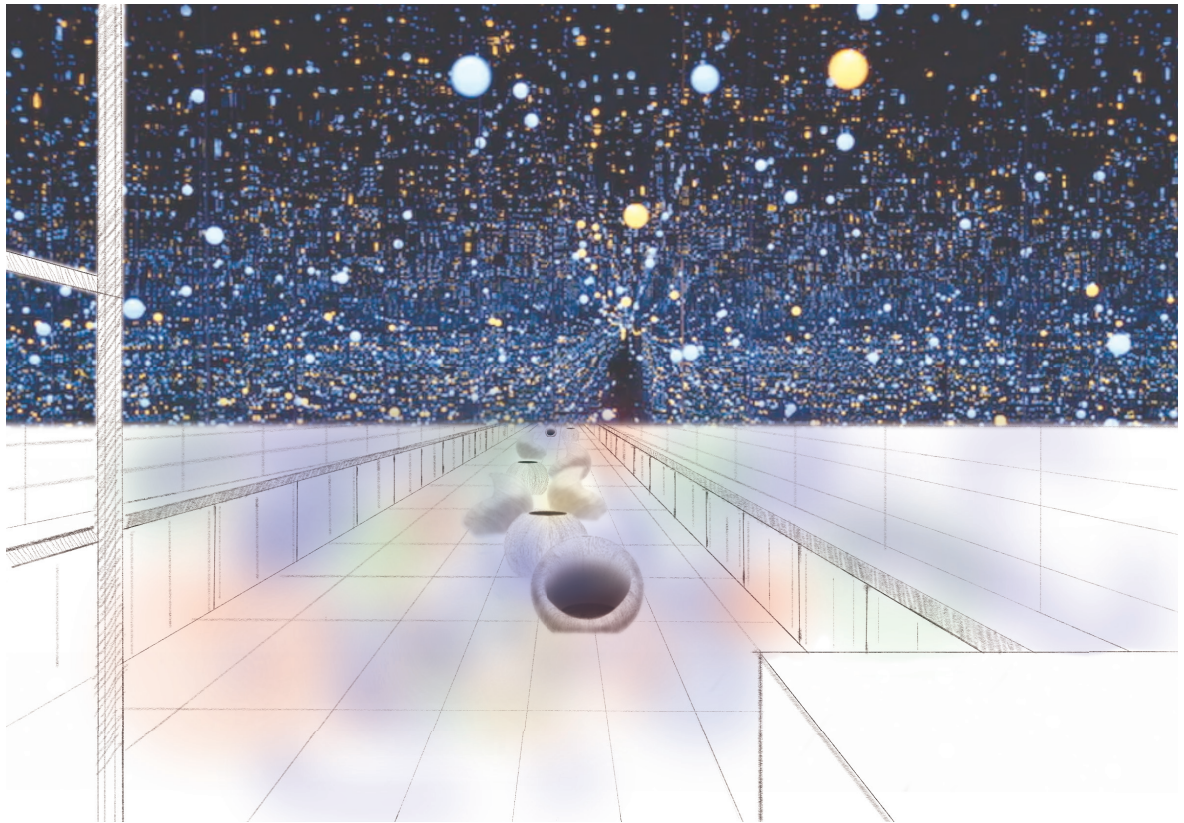
*Obrázek 71: Návrh mobiliáře pro č.2 stanice Depo Písnice koš*



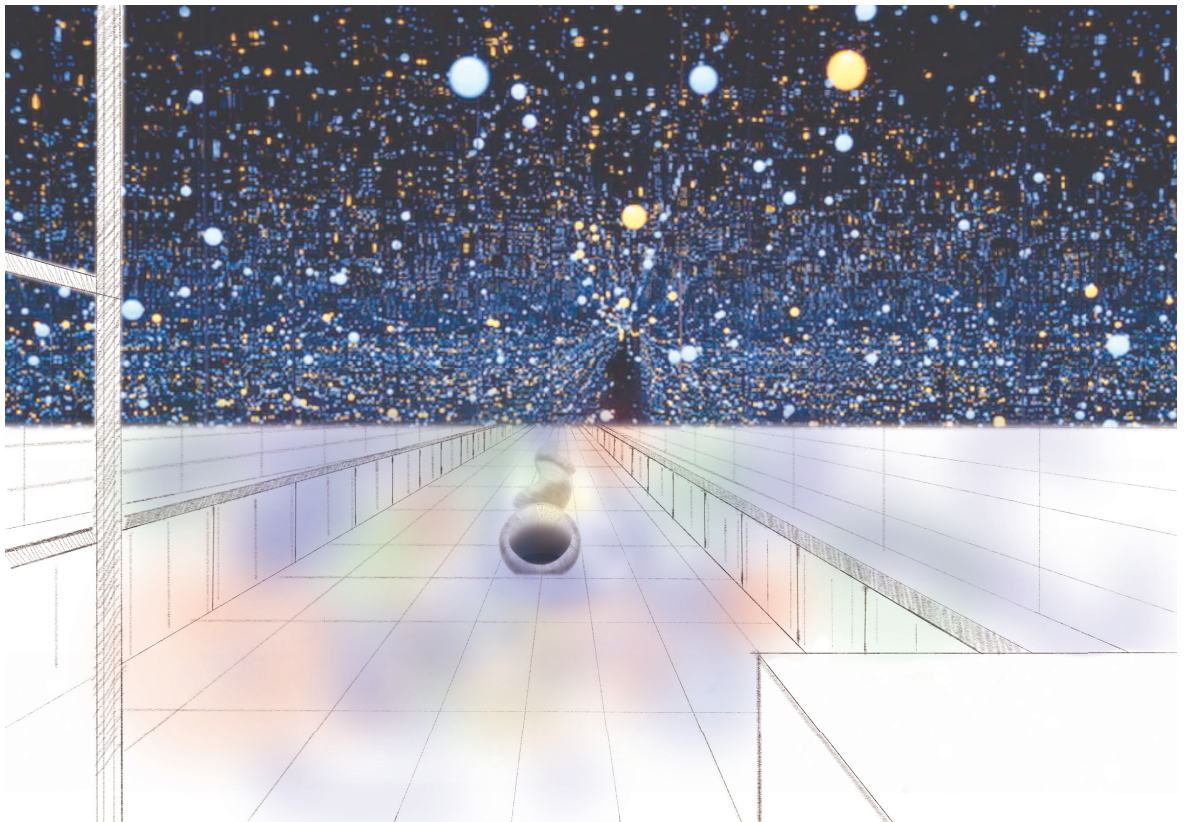
*Obrázek 72: Yayoi Kusama (Kusama, 2008)*



*Obrázek 73: Vlastní kresba pohledu z eskalátorů*



Obrázek 74: Návrh mobiliáře pro č.2 pohled z eskalátorů nepravidelné rozmístění



Obrázek 75: Návrh mobiliáře pro č.2 pohled z eskalátorů rozmístění za sebou

## 10.7. Informační systém

Vzhledem k nejednotě informačního systému jsem se zaměřila také na jeho vzhled a zřetelnost informací, tedy co jaké značení znamená a zdali je informace srozumitelná. To se také propojuje s řešením piktogramů, nehledě na vizuální stránku stanice. Informační systém by měl splňovat jednoduché a srozumitelné zobrazení, směřování a informování cestujících.

Za tímto účelem vznikla při prvním zprovoznění metra velká reklamní kampaň. Cílem této kampaně bylo seznámit občany Prahy s novými informačními systémy, jízdním řádem, novými piktogramy, apod. Na základě kampaně vznikly letáky popisující informační systém, novinky, které například obsahovaly popis provozu eskalátorů a turniketů na mince.



Obrázek 76: Informační leták seznamující s metrem v Praze (Fojtík a Mara, 2014, s. 1.68)

Claude Shannona a Warrena Weavera ilustrovali proces, jakým způsobem probíhá sdělení a příjem informací. Model popisuje způsob přenosu informací. Jsou zde faktory, které vedou k možnému komunikačnímu zkreslení, které nazýváme také jako šумы. Pokud je jeden z předávaných informačních procesů narušen, dochází ke špatně pochopené informaci.<sup>41</sup>

<sup>41</sup> ŤOPKOVÁ, Tereza. Vývoj vizuálního stylu pražského metra. Praha, 2020. Diplomová práce. str. 9

## 11. VIZUÁLNÍ PRVKY

### 11.1. Ing. Eugen Maletič

Hlavní vizuální identitu mého návrhu tvoří LED světa jako vizuální prvek stanice. Vzhledem k této skutečnosti jsem oslovila odborníka na osvětlení pana Maletiče, který mi zodpověděl otázky a vysvětlil důležitá fakta a postřehy o detailech, které můj projekt obsahuje. Je zakladatelem vlastní společnosti Delta Light Czech,<sup>42</sup> která se zabývá osvětlením vnitřních a venkovních prostor. V rozhovoru přiznal, že jeho působení v osvětlování zaštitovalo svého času i samotné metro.

Důležité pro tvorbu vizuálního prvku jsou tzv. oborové normy, které určují, jak lze se změnou barevnosti v prostorách metra pracovat. V tomto ohledu se nejedná o osvětlení metra, ale pouze o vizuální prvek, který je doplňkem pouze za účelem estetiky, nikoli jako nutnou součást osvětlení, které musí předcházet mnoha posudky. Přesto však je nutné, aby splňovala jistá kritéria, která mohou pozměnit vnímání nejen orientace v prostoru, ale také emoce cestujících. Maletič zdůrazňuje, že pokud je vizuální prvek příliš barevný a dochází k častým změnám barevnosti, mohlo by dojít k panice u cestujících. Také zdůrazňuje, že jisté barvy by mohly znamenat jisté změny, které by mohly cestujícího upozornit, například na příjezd a odjezd soupravy apod.

#### 11.1.1. Vizuální prvek jako upozornění

Pan Maletič popisuje, jak by vizuální prvky v mých návrzích mohly komunikovat s cestujícími na základě světelné změny barvy, například že se barevnost LED změní ve chvíli, kdy bude přijíždět metro. Do žluta se zbarví tehdy, když se budou dveře zavírat, a třeba červená se objeví, když už by lidé neměli vstupovat do dveřních prostor. Tyto signalizační barvy by mohly napomoci cestujícímu pochopit, co se ve stanici děje.

Následně mi bylo vysvětleno, že lze fungovat s intenzitou teplé a studené škály barev, které denní světlo a osvětlení vytvářejí v uzavřených prostorách. To znamená, že světlo se přizpůsobuje dennímu světlu a lze s ním i manuálně korigovat. Pokud chceme cestující ráno spíše probudit, lze přizpůsobit prvky a osvětlení tak, aby vydávalo spíše

---

<sup>42</sup> REDAKCE. Ukážeme vám věci z té světlé stránky. *Luxury*. 2020



studenější světlo, které spíše cestující probouzí. Naopak teplejší barvy prvků a světel využijeme spíše v pozdějších hodinách, aby silné studené světlo tolik nedráždilo oko. Někdy se stává, že v prostorách není dost denního světla, a tak je zcela nahrazena osvětlením.

### **11.1.2. Použití materiálů**

Elektrikářské řešení je určeno TP (technické podmínky), jež musí splňovat, aby se na vizuálních prvcích například neusazoval prach. Zcela bezprostředně musí splňovat to, aby materiál, z něhož budou prvky vyrobeny, byly nehořlavé. Dokonce existují materiály, které mají samozhášivé vlastnosti, tedy že neprodukují oheň. Zde je zapotřebí požární řešení, které zjistí, jaké vlastnosti a reakci materiálů splňují v určitých prostorových podmínkách. Vše se provádí nejprve nanečisto: tedy jak provedení, tak i intenzita materiálu společně s požárními testy. Vše se dělá vzhledem k reakci na požár a kouř.

Při složitém tvaru vizuálního prvku je zapotřebí vyšší krytí. Pokrytí atypických tvarů je mnohem komplikovanější. Zde Maletič podotýká, že LED pásy z prvního návrhu jsou zcela bezprostředně jednoduchý návrh, který by mohl fungovat jak po vizuální stránce, tak po technické a materiálové.

Vizuální prvky musí splňovat předpisy Evropské unie o prostorové struktuře, na jejímž základě by byl proveden test osvětlení. Sklo je sypké, plast hořlavý a podobně.

## **11.2. Závěr intervia**

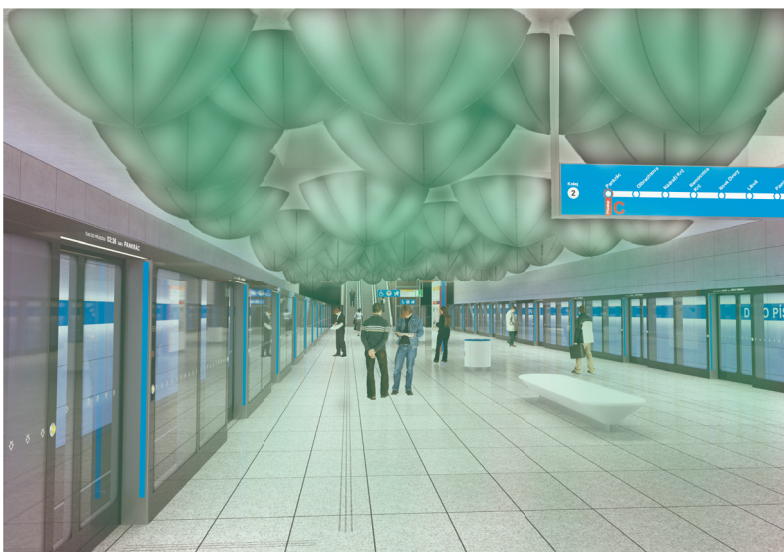
Na závěr se pan Maletič zmínil o svém postoji k vizuální stránce stanice. Stanice by neměla být přeplněná uměleckými díly a vizuálními prvky, a to především ze zcela prostých důvodů. Stále se jedná o prostor, který slouží k přepravě osob, a tudíž by vizualita neměla přespříliš narušovat informativnost. Přímou podotýká, že nejde tolik o obrazy jako o to, aby se zde člověk cítil příjemně. Je tedy dobré a žádoucí, aby design a vizuální styl stanice uklidňoval cestující a podával čitelně základní informace.



*Obrázek 77: Vlastní návrh č.2 informační změna barvy stanice - souprava odjíždí ze stanice*



*Obrázek 79: Vlastní návrh č.2 informační změna barvy stanice - nenastupujte do soupravy, dveře se zavírají*



*Obrázek 78: Vlastní návrh č.2 informační změna barvy stanice - příjezd a nástup do soupravy*

## 12. ZÁVĚR

Stávající situace metra v Praze a linky D byla cestou k zamyšlení se nad problematikou, jak moc je důležité spojení vizuální a informační stránky designu. Za pomoci kritického pohledu architektů, porotců, kritiků a umělců jsem vypracovala vlastní návrhy stanice Depo Písnice. Ta doposud, spolu s dalšími stanicemi, nemá jasně danou svou identitu. Obdobné tvrzení je bohužel platné i pro informační a navigační systém Prahy, na jejímž základě se v rozmezí března až prosince 2021 vyhlásí soutěž.<sup>43</sup>

Pan Černický a ostatní umělci, jejichž návrhy budou zdobit stanice, mohou být vcelku příkladnou prací, jak lze nadále pracovat s vizuálními prvky v prostorách metra. Díky reportážím kritika Adama Gebriana jsem se přiblížila blíže k různým řešením stanic a k dopadu času na použití materiálů. V grafickém designu je zapotřebí, aby informační a navigační systém nesl jednotný vizuální styl, pro který je zcela nezbytné, aby byl v celém kontextu dodržován.

---

<sup>43</sup> PID. *Jednotný informační systém*. 2021

## **ZDROJE:**

### **Literatura a rozhovory**

SVOBODA, Václav, Public relations, Praha, 2006.

HANEK, Jiří, Neviditelná strana designu - Praktický průvodce pro studenty grafického designu, PROTEBE live, 2013.

TAUER, Felix. KELLER, Karel. Svět islámu. Praha: Vyšehrad, 1984. ISBN: 80-7021-828-2

VÁSKÁ, Veronika. Umělecká vitráž. Brno, 2009. Diplomová práce. Masarykova univerzita, katedra výtvarné výchovy v Brně. Pedagogická fakulta.

ŤOPKOVÁ, Tereza. Vývoj vizuálního stylu pražského metra. Praha, 2020. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Katedra mediálních studií. Vedoucí práce Slanec, Jaroslav.

### **Internetové zdroje**

METROPROJEKT INFORMUJE. [online]. Praha: METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2, 2009–. ev. č. MK ČR E 18232. Dostupné z: <https://www.metroprojekt.cz/media/casopis-metroprojekt>

Artmix: Vladimír Kopecký — Umění v metru — Obrazy mysli / Mysl v obrazech — Design v Paříži [televizní pořad]. ČT2, Premiéra: 12. 2. 2012, 15:25.

Artmix: Umělci na trase metra D. [televizní pořad]. ČT art, Premiéra: 25. 3. 2020, 22:20.

NOVOTNÝ, M. Artmix: Umělci na trase metra D, 25. 3. 2020, 23:20. čas 3:56

VÁVRA, D., VELEČOVSKÝ, M. Artmix: Umělci na trase metra D, 25. 3. 2020, 23:20. čas 8:39

VÁVRA, D., LEPŠA, J. Artmix: Umělci na trase metra D, 25. 3. 2020, 23:20. čas 9:08

ČERNICKÝ, J. Artmix: Umělci na trase metra D, 25. 3. 2020, 23:20. čas 9:55

ČERNICKÝ, J. Artmix: Umělci na trase metra D, 25. 3. 2020, 23:20. čas 11:27

ČERNICKÝ, J. Artmix: Umělci na trase metra D, 25. 3. 2020, 23:20. čas: 11:27.

VÁVRA, D. Artmix: Umělci na trase metra D, 25. 3. 2020, 23:20. čas: 06:40.

Artmix: Umělci na trase metra D. 18:40.

DP kontakt: Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. [online]. 2018, č. 1 (23). ISSN 1212-6349. Praha 9: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42. Dostupné z: [https://www.dpp.cz/data/leaflets/documents/2019-12-03-10-44-08\\_DPK-1-2018-web.pdf](https://www.dpp.cz/data/leaflets/documents/2019-12-03-10-44-08_DPK-1-2018-web.pdf)

Podobu stanic metra D navrhnu výtvarníci [televizní reportáž]. PrahaTV - Praha, 1. dubna 2019, 20:12.

BOUŠKA, Michael, Praha ukázala návrhy prvních stanic linky metra D. Bude to výtvarný klenot, slibuje. Aktuálně.cz [online]. ČTK. Poslední změna: 25. 7. 2019 16:13. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/nova-linka-metra-bude-vytvarny-klenot-planuje-praha-ukazala/r~38b02b56aed811e9a049ac1f6b220ee8/>

Obrazem: Další tři stanice metra D mění podobu. Oživí je geometrie i plíseň. Aktuálně.cz [online]. Jakub Heller. Poslední změna 10. 6. 2020 16:10. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/obrazem-dalsi-tri-stanice-metra-d-maji-novou-podobu-prozari/r~d1052964ab1311ea9d470cc47ab5f122/>

Gebrian vs. Metro [televizní reportáž]. Televize Seznam, 9. září 2012.

Gebrian vs. Černý Most [televizní reportáž]. Televize Seznam, 10. ledna 2013.

Gebrian vs. Letňany [televizní reportáž]. Televize Seznam, 28. února 2013.

Metro Mnichov [televizní reportáž]. Televize Seznam, 11. června 2015.

GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: Černý most [televizní pořad]. televizeznam.cz, 10.1.2013

GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: Metro Mnichov [televizní pořad]. televizeznam.cz, 11. 6. 2015, 2:44.

Redakce MALL.TV. Adam Gebrian [online]. Internet Mall, a. s., © 2020. [cit. 17.11.2020]. Dostupné z: <https://www.mall.tv/adam-gebrian>

GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: Metro Mnichov [televizní pořad]. televizeznam.cz, 11. 6. 2015, 1:22.

GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: Metro Mnichov [televizní pořad]. televizeznam.cz, 11. 6. 2015, 5:39.

GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: Černý most [televizní pořad]. televizeznam.cz, 10.1.2013

GEBRIAN, A. Gebrian Versus. In: Metro Praha [televizní pořad]. televizeznam.cz, 18. 6. 2015

SCHÜTZ, F. U-Bahnhof Schwantalerhöhe (U4, U5). [online]. Místo: Uhr. Aktualizováno: 9. Juni 2017. V původním Německém jazyce, přeloženo: překladač google, <https://translate.google.cz/?hl=cs&tab=TT>. Dostupné z: <https://www.u-bahn-muenchen.de/netz/bahnhofe/sh/>.

WE LOVE BUDAPEST, New stations unveiled on Budapest's metro line M3. [online]. 2019, 4.1., 13:55. <https://welovebudapest.com/en/article/2019/4/1/new-stations-unveiled-on-budapest-s-metro-line-m3>

MORGIN, Pierre. Chairman and CEO of Régie Autonome des Transports Parisiens, Métro.Paris [online]. Paříž: © 2020 Chairman and CEO of Régie Autonome des Transports Parisiens. [cit. 13. 12. 2020]. Dostupné z: <http://metro.paris/en/>

PEŠATA, Jiří. Nová trasa D. Metroprojekt informuje. [online]. 2012, 5 (01), 8–9. Dostupné z: <https://www.metroprojekt.cz/public/files/documents/metroprojekt-01-2012-web.pdf>

SÝS, Pavel. VÝVOJ ARCHITEKTURY STANIC METRA LINKY D NA ZAČÁTKU ROKU 2020. Metroprojekt informuje. [online]. 2012, 13 (01), 7–9. Dostupné z: <https://www.metroprojekt.cz/public/files/documents/casopis-01a-screen.pdf>

SÝS, P. Vývoj architektury stanic metra linky D na začátku roku 2020. Metroprojekt informuje. [online]. 2020, 13 (01), 9. Dostupné z: <https://www.metroprojekt.cz/public/files/documents/casopis-01a-screen.pdf>

Facebook. Metro D jinak a lépe. Výsledky výtvarné soutěže. [online]. Stránky iniciativy za vyhlášení architektonické soutěže na podobu stanic nové linky metra D.

Poslední změna 10.6.2020 14:01 [cit. 17.11.2020]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/nehcitamponyvmetru>

MÉTRO.PARIS. [cit. 17.12.2020] Dostupné z: <http://metro.paris/en/place/arts-et-metiers-station>

CHUDOBA, F. 10. června, 2020. [online]. [cit. 10.11.2020] Dostupné z: <https://www.facebook.com/adam.praha.sobe/photos/pcb.635951127002917/635947880336575>

Repro z výstavy v Národní knihovně ČR. Výstava: Jiří Rathouský, autor loga firem Albatros, Olympia, Národní divadlo a vizuálů metra. [online]. Poslední změna 2.10.2015. [cit. 17.11.2020]. Dostupné z: <https://blog.abchistory.cz/cl301-vystava--jiri-rathousky--autor-loga-firem-albatros--olympia--narodni-divadlo-a-vizualu-metra.htm>

LASKY, Julie. Ingo Maurer, Designer Known as a Poet of Light, Dies at 87. The New York Times. [online]. Sekce B, 14 [cit. 17.11.2020]. Dostupné z: <https://www.nytimes.com/2019/10/24/arts/design/ingo-maurer-dead.html>

CAMP, Centrum architektury a městského plánování. Komentovaná prohlídka výstavy Praha zítra - METRO D. [online]. Praha, 29. 3. 2018. Dostupné z: <https://www.facebook.com/camppraha/videos/362893684117265>

RAIMANOVÁ, I. Lukáš Rittstein. In: artlist.cz [online]. 2006-2020. [cit. 2.12.2020] Dostupné z: <https://www.artlist.cz/lukas-rittstein-2370/>

HLAVÁČEK, L. Michal Gabriel. In: artlist.cz [online]. 2007. [cit. 2.12.2020] Dostupné z: <https://www.artlist.cz/michal-gabriel-525/>

DVOŘÁKOVÁ, Jana. 10 nejkrásnějších stanic metra na světě. In: epochaplus.cz [online]. 11.12.2020. [cit. 17.12.2020]. Dostupné z: <https://epochaplus.cz/10-nejkrasnejsich-stanic-metra-na-svete/>

KŘIVSKÁ, Barbora. Creative commons. Vladimír Kopecký [online]. Archiv výtvarného umění shromažďuje, zpracovává a zpřístupňuje veškeré materiály o současném výtvarném umění. [cit. 08.1.2021]. Dostupné z: <https://cs.isabart.org/person/2010>

BINAROVÁ, D., BOHÁČOVÁ, L. *Po stopách orientačního systému pražského metra s Rostislavem Vaňkem*. 23. 6. 2016. [cit. 29.1.2021]. Dostupné z: <https://>

www.czechdesign.cz/temata-a-rubriky/po-stopach-orientacniho-systemu-prazskeho-metra-s-rostislavem-vankem

HERMAN, Pavel. Svátky a festivaly ve Vietnamu. In: dnes.cz [online]. 15.5.2018 [cit 23.2.2021]. Dostupné z: <https://pavelherman.blog.idnes.cz/blog.aspx?c=662902>

REDAKCE. Ukážeme vám věci z té světlé stránky. Luxury [online]. © 2021 časopis Luxury. 4.6.2020 [cit.11.3.2021]. Dostupné z: <https://luxuryguide.cz/2020/06/04/ukazeme-vam-veci-z-te-svetle-stranky/>

PID. Jednotný informační systém. [online]. pid.cz. © 2021 ROPID Creative Commons Uved'te původ 4.0 Mezinárodní Licence. [cit. 25.3.2021]. Dostupné z: <https://pid.cz/jis/>

CZECH SELECTION - DESIGN & EXPORT [online]. [cit. 08.1.2021]. Členové sdružení CZECH SELECTION - DESIGN & EXPORT © 2021. Dostupné z: <https://www.czechselection.eu/designeri/kamencova-skuhrava-jitka>

MŠV, Novinky. 10 nejkrásnějších stanic metra na světě. In: Novinky.cz [online]. 31.12.2019 [cit. 12.1.2021]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/cestovani/clanek/10-nejkrasnejsich-stanic-metra-na-svete-40307050>

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Návrh stanice Nemocnice Krč od Maxima Velčovského (Artmix, 2020)

Obrázek 2: Stanice T-centralen (Dragunov, 2012)

Obrázek 3: Návrh 1 pro stanici Nemocnice krč od Josefa Lepši (Artmix, 2020)

Obrázek 4: Stanice Schwanthalerhöhe (Schlaier, 2010)

Obrázek 5: Inspirace Jiřího Černického na tvorbu návrhu (Artmix, 2020)

Obrázek 6: Návrh zkumavek (Černický, 2020)

Obrázek 7: Stanice Forgách utca (Kemenymate, 2019)

Obrázek 8: Inspirace 2 Jiřího Černického na tvorbu návrhu (Artmix, 2020)

Obrázek 9: Inspirace 2.1 Jiřího Černického na tvorbu návrhu (Artmix, 2020)

Obrázek 10: Stanice Westfriedhof (Falbisoner, 2014)

Obrázek 11: Stanice Westfriedhofn (Chabe01, 2017)

Obrázek 12: Návrh životních funkcí (Černický, 2020)

Obrázek 13: Stanice Solna centrum (Hałun, 2013)

Obrázek 14: Inspirace 4 Jiřího Černického na tvorbu návrhu (Artmix, 2020)

Obrázek 15: Helvetica (GearedBull Jim Hood, 2008)

Obrázek 16: DIN (The Emirr, 2010)



Obrázek 17: Syntax (Gebrauchsgraphik de, 1970)

Obrázek 18: Metron (Design v českých zemích 1900-2000, 2016)

Obrázek 19: Metron a názvy stanic (DPP, 2016)

Obrázek 20: Historie loga (Exner, 2014)

Obrázek 21: Stanice Střížkov (Aktron / Wikimedia Commons, 2008)

Obrázek 23: Stanice Černý most (Šafhauser, 2018)

Obrázek 24: Stanice Letňany (Akron / Wikimedia Commons, 2008)

Obrázek 25: Návrhy stanice Nové dvory Lukáše Rittsteina (Artmix, 2020)

Obrázek 26: Návrh stanice Nové dvory od Michala Gabriela (Artmix, 2020)

Obrázek 27: Návrh stanice Nové dvory od Petra Písaříka (Artmix, 2020)

Obrázek 28: Návrh stanice Nové dvory (Kolíbal, 2020)

Obrázek 29: Návrh Adéli Součkové pro stanici Nové dvory (Artmix, 2020)

Obrázek 30: Návrh Adéli Součkové detail (Artmix, 2020)

Obrázek 31: Návrh stanice Nádraží krč od Jana Pfeiffera (Artmix, 2020)

Obrázek 32: Návrh od Matyáše Chocholi pro stanici Nové dvory (Artmix, 2020)

Obrázek 33: Návrh stanice pro Nádraží krč od Jaroslava Bejvla (Artmix, 2020)

Obrázek 34: Návrh stanice Nádraží krč od Kateřiny Štenclové (Artmix, 2020)

Obrázek 35: Návrh stanice Nádraží krč od Vladimíra Kopeckého (Artmix, 2020)

Obrázek 36: Návrh stanice Nemocnice krč od Kateřiny Vincourové Asymetrie lásky (Artmix, 2020)

Obrázek 37: Návrh stanice Nemocnice krč od Kateřiny Vincourové Planeta očí (Artmix, 2020)

Obrázek 38: Stanice Münchner Freiheit (Schütz, 2018)

Obrázek 39: Stanice Arts et Métiers (samshushung, 2016)

Obrázek 40: Stanice Khalid Bin al Waleed (Lasvit, 2009)

Obrázek 41: Stanice City Hall (u/drjadco, 2020)

Obrázek 42: Stanice Komsomolskaja (ČTK, 2014)

Obrázek 43: Stanice Szent Gellért tér (Christo, 2016)

Obrázek 44: Stanice Toledo (Reuters, 2016)

Obrázek 45: Mapa okolí stanice Depo Písnice (google maps, 2020)

Obrázek 46: Pěší turistické značení (KCT, 2021)

Obrázek 47: Vlastní návrh lavice a koše pohled na koš

Obrázek 48: Vlastní návrh lavice a koše pohled z vrchu

Obrázek 49: Vlastní návrh lavice a koše ze předu

Obrázek 50: Vlastní návrh lavice a koše č.2 koš z vrchu

Obrázek 51: Vlastní návrh lavice a koše č.2 z bočního pohledu

Obrázek 52: Vlastní návrh lavice a koše kulatého půdorysu z boku

Obrázek 53: Vlastní návrh lavice a koše kulatého půdorysu jiný pohled z boku

Obrázek 54: Vlastní návrh lavice a koše kulatého půdorysu z vrchu

Obrázek 55: Vlastní návrh č.1 stanice Depo Písnice pohled do stanice

Obrázek 56: Vlastní návrh č.1 stanice Depo Písnice modré provedení

Obrázek 57: Vlastní návrh č.1 stanice Depo Písnice

Obrázek 58: Vlastní návrh č.1 stanice Depo Písnice modré provedení pohled na eskalátory

Obrázek 59: Cedule navržená Rastislavem Vaňkem (Vaněk, 1988)

Obrázek 60: Matematický schéma komunikace (Auer, 2014)

Obrázek 61: Helvetica Neue (Froztbyte, 2010)

Obrázek 62: Ukázka piktogramů od Rathouského (Metroweb.cz, b. r.)

Obrázek 63: Ukázka piktogramů od R. Vaňka (Vaněk, 1988)

Obrázek 64: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice

Obrázek 65: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice detail vizuálního prvku

- Obrázek 66: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice detail vizuálních prvků v modré variantě
- Obrázek 67: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice pohled do stanice
- Obrázek 68: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice modrá varianta
- Obrázek 69: Vlastní návrh č.2 stanice Depo Písnice barevná varianta
- Obrázek 70: Návrh mobiliáře pro č.2 stanice Depo Písnice sedačka
- Obrázek 71: Návrh mobiliáře pro č.2 stanice Depo Písnice koš
- Obrázek 72: Yayoi Kusama (Kusama, 2008)
- Obrázek 73: Vlastní kresba pohledu z eskalátorů
- Obrázek 74: Návrh mobiliáře pro č.2 pohled z eskalátorů nepravidelné rozmístění
- Obrázek 75: Návrh mobiliáře pro č.2 pohled z eskalátorů rozmístění za sebou
- Obrázek 76: Informační leták seznamující s metrem v Praze (Fojtík a Mara, 2014, s. 1.68)
- Obrázek 77: Vlastní návrh č.2 informační změna barvy stanice - souprava odjíždí ze stanice
- Obrázek 78: Vlastní návrh č.2 informační změna barvy stanice - příjezd a nástup do soupravy
- Obrázek 79: Vlastní návrh č.2 informační změna barvy stanice - nenastupujte do soupravy, dveře se zavírají

## **OBSAH PŘILOŽENÉHO USB**