

Letos v listopadu se jízda třetí trasou pražského metra, trasou B, prodlouží o šest a půl minuty. Z dnešní konečné stanice Smíchovské nádraží do další prozatímní konečné stanice — Dukelská — na konci Jinonic. Tady vkročí metro na území Jihozápadního Města, jež se má v budoucnu stát největší novou částí Prahy.

Na cestě k jeho okraji čekají cestující další dvě stanice — Radlická a Švermova. První z nich, jak už jméno napovídá, leží v budoucím centru Radlic vedle nynějšího plaveckého stadiónu.

Po stanici Smíchovské nádraží se tu na trase B podruhé objeví hloubená stanice metra, stanice typu, který bude na prodloužení trasy tímto směrem až na jednu výjimku pravidlem. A tak právě tady uvidí cestující poprvé několik prvků odlišujících budoucí hloubené stanice trasy od dosavadních převážně ražených. Jednotlivé architektonické prvky trasy B — sdružený nosič osvětlení a informační soustavy i bílý strop — tu mají novou podobu. Ploché bílé stropy celého nástupiště bude osvětlován nepřímo sodíkovými výbojkami skrytými ve sdruženém nosiči. Zkoušky na stanici Dukelská ukázaly, že výbojky dokáží, i když nepřímo, dostatečně osvětlit celý prostor stanice. Hrana nástupiště bude samozřejmě osvětlována zvláště pásem zářivek. Obdélníkový průřez stanice převzal svým tvarem i sdružený nosič, který jsme zatím znali ve válcové podobě. Jen jeho hrany budou zaoblené. Uprostřed stropu se objeví řada zelených akustických panelů pohlcujících zvuk, které nejen sníží hlučnost provozu, ale především přispějí k větší srozumitelnosti hlášení v metru.

Barvou Radlické bude zelená. Autoři stanice, architekti Hana Fulínová a Jaroslav Staněk z pražského Interprojektu, obložili stěny za kolejištěm, až na střední kovový pás s názvem stanice, tmavozeleným sklem Conex, které známe v jiné barvě třeba ze stanice Národní třída. Nadzemní vestibul uzavíraný sklem a žulou ústí do atria, z něhož budou cestující vystupovat krytým i nekrytým schodištěm na úroveň okolních ulic, popřípadě si mohou

Šest a půl minuty jízdy

posedět na stupních obklopujících jeho plochu.

Sklo se objeví v listopadu i na stanici druhé, stanici Švermova na začátku Jinonic. Ovšem pro změnu v barvě tmavohnědé. Protože tahle stanice leží dvaadvacet metrů pod terénem, je jediná ražená. Základním prvkem výrazu stanice však tentokrát nebude sklo tabulové, i když i to se tu objeví, především v průchodech mezi hlavní lodí a nástupiště. Stěny za kolejištěm i čelní stěny pilířů budou zdobit vlnovkové tvarovky podle návrhu sklářského výtvarníka Františka Víznera, jaké známe ze stanice Karlovo náměstí. Jejich vlny však budou podstatně větší a sklo bude ionizované na hnědý odstín.

S hnědě zbarveným sklem se cestující nerozloučí ani nad zemí. Architekti stanice Miroslava Derynková a Pavel Šíma z Metroprojektu obložili tabulovým sklem Conex dvě stěny vestibulu, zatímco další dvě tvoří průhledné sklo, samozřejmě také hnědě tónované. Eloxovaný

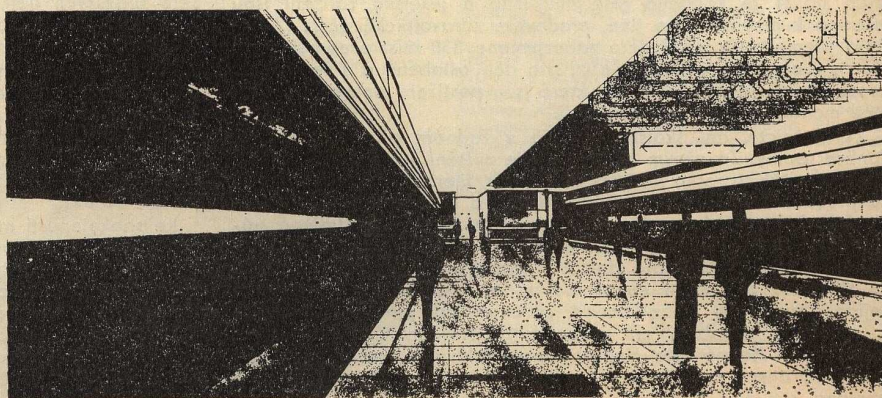
hliník v bronzové barvě a hnědě patinovaná madla, v barvě podobné jako sloupy svítidel na Staroměstském náměstí, budou doplňovat vzhled vestibulu stanice, jemuž vedou bronzová stěla s medailónem Jana Švermy, zasazená do kamenicky tvarované žuly. V době svého otevření bude stanice sloužit především zaměstnancům Motorletu a obyvatelům východní části Jinonic. V neďaleké budoucnosti se na ni napojí celý stejnojmenný obytný soubor Jihozápadního Města.

Poslední stanicí, o níž si dnes budeme vyprávět, vstupuje metro už přímo do největšího pražského sídliště. A to rovnou na okraj jeho budoucího centra. Stanice Dukelská bude po pět let, do roku 1993, kdy se trasa B rozeběhne do Stodůlek, mít v systému pražské hromadné dopravy asi takovou pozici, jakou má dnes stanice Leninova v Dejvicích. Většinu z dvaadvaceti tisíc cestujících, kteří jejím nástupištěm projdou za tři hodiny ranní dopravní špičky, budou od listopadu tvořit obyvatelé Stodůlek a Lužin.

Stanice se bude do jisté míry podobat nástupišti v Radlicích. Je totiž, stejně jako první stanice tohoto úseku trasy B, hloubena z povrchu. A tak její halu bude osvětlovat stejný žlutý sdružený nosič, který se ostatně stane charakteristickým znakem všech hloubených stanic na dalším úseku trasy, tak jako rovný bílý strop nepřímo osvětluje odraženým světlem sodíkových výbojek celý prostor nástupiště.

Architekt stanice Petr Šafránek z Metroprojektu si pro obložení stěn

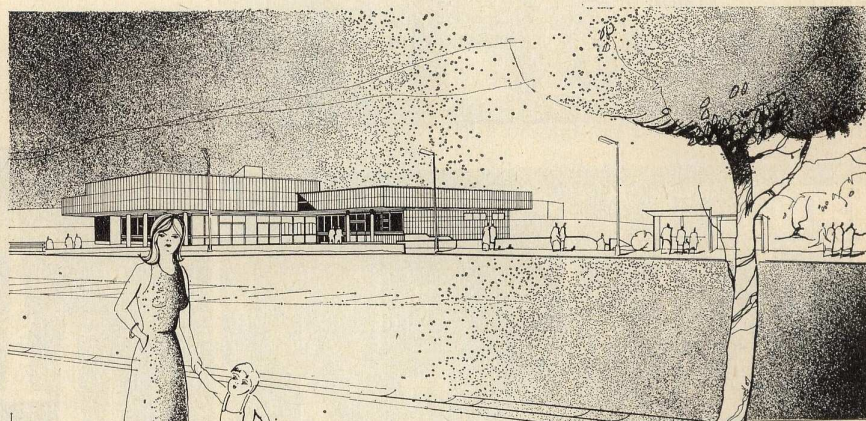
Barvou stanice Radlická bude zelená: stěny za kolejištěm vyzdobí — až na kovový pás uprostřed s názvem stanice — zelené tabulové sklo a i stropní akustické panely budou v této barvě



nástupiště vybral běžově glazované dlaždice. Aby v podstatě jednolitou plochu nějak oživil, vytváří v ní jemně vroubkovanými dlaždicemi na každé stěně šípovitý tvar vyznačující směr jízdy vlaků. To však není jediný rozlišující znak stanice. Tím druhým je pás akustických lamel probíhající středem stropu. Autor projektu stanice jej daleko bohatěji rozčlenil co do tvarů lamel při podélném pohledu a rozdělil jej do skupin přerušovaných bílou plochou stropu, ale prostřídává tu barvy — světlezelenou, tmavozelenou a oranžovočervenou. Tím nejen dává stanici daleko významnější identifikační znak nežli jsou stěny za kolejištěm, ale vytváří z pásu akustických panelů i nový výtvarný prvek stanice, architektonický detail, který u technických staveb často postrádáme.

Po pevných schodištích — podlahu nástupiště dělí od terénu méně než pět metrů — se už v listopadu dostanou cestující do dvou nadzemních vestibulů po obou stranách příčné komunikace. Také jejich bílé stropy budou ozdobeny barevnými akustickými panely, skleněné stěny v tombakových rámech vytvoří hnědě tónované tabule, na vstupech budou svítit nerezová madla, zatímco betonové zdi mají být obloženy neglazovanými keramickými dlaždicemi, které vytvářejí dojem rezného zdíva a vnášejí tak do technicky pojatého prostoru „polidšťující“ prvek řemeslné práce. Ten se ostatně objeví i zvenčí. Tam, kde má, především na západním vestibulu, vytvořit ukončení prostoru centra Jihozápadního Města. Mezi oběma vestibuly vytváří projekt klidové zákoutí s lavičkami ve dvou „zálivech“ mezi oblými náspy zeleně, vyzdobených komorními plastikami a řadou plákových sloupů.

Každý vestibul bude mít jinou funkci. Zatímco východní bude z větší části přestupním prostorem z autobusů na metro, západní se má stát zejména vstupem pro obyvatele budoucího centra Jihozápadního Města. Tomu odpovídá i členění prostoru, který je obklopuje. Na východ, tedy směrem k Jinonicím, povedou z mostní komunikace sjízdné rampy pro autobusy, jež sem budou v příštích pěti letech přivážet obyvatele obytných souborů Stodůlek a Lužin. Autobusy budou

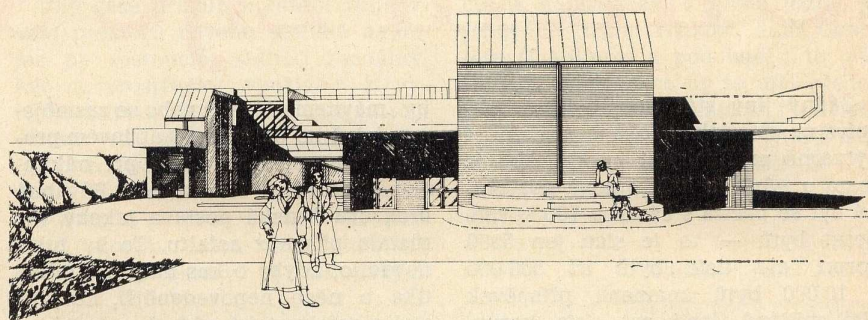


Vestibul stanice Švermova ponese i na povrchu základní barvu — obklady zdi tvoří běžově glazované hurdičky a i prosklené stěny se vchody budou tónovány hnědě

stavět hned u vchodů do vestibulu, takže jejich cestující to budou mít na nástupiště metra nejbliž ze všech stanic v Praze. Pěšky sem budou chodit asi jen z okrajových částí Jinonic a Závodů průmyslové automatizace, ležících přes ulici na jih. Cestující, kteří budou procházet druhým, západním vestibulem, bu-

dou sice také v příštích letech přicházet ze stanice autobusů — zastávky na mostě. Ale tento vestibul je především určen budoucnosti: obyvatelům centra Jihozápadního Města.

Dušan Pokorný



Pohled na západní vestibul stanice Dukelská, který uzavírá budoucí centrum Jihozápadního Města, vlevo výstup na mostní komunikaci a průchod k východnímu vestibulu

Akustické panely se na stanici Dukelská objeví nejen na nástupišti, ale i pod stropem vestibulu, jemuž tak dodají barevnost

