



ZÁPADNÍ VESTIBUL STANICE METRA STODŮLKY
aneb tři možné osudy jednoho výstupu

Téma: Původní a vložené
Vypracoval: Adam Zajaček
Konzultant: PhDr. Miroslav Pavel, Ph.D.

DAT6
ZS 2022/2023

obsah

1	Úvod
2.1	Ivo Oberstein
2.2	Josef David
2.3	Davidův chrám
2.3	Demolice a Alena Martínková
3	Závěr

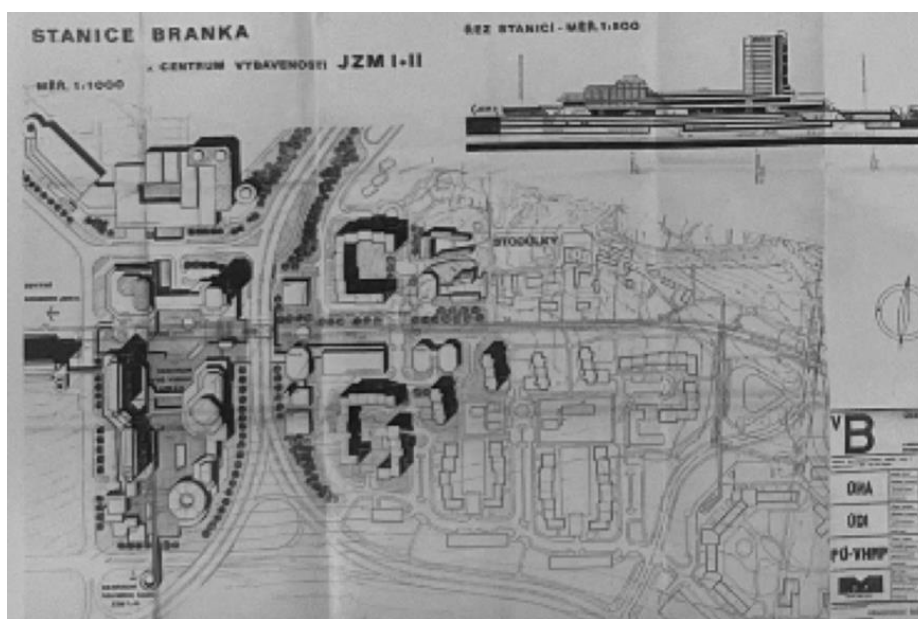
1. Úvod

Cílem semestrální práce s tématem „Původní a vložené“ je vysvětlení specifického vývoje objektu západního vestibulu stanice metra Stodůlky, původně stanice Branka na lince metra B. Přibližuje, jak se v průběhu let v návaznosti na politicko-ekonomické možnosti a cíle proměňoval názor o podobě a účelu. A jaký má tento výsledek sedimentace různých přístupů v průběhu času dopad na charakter a způsob fungování blízkého okolí.

Pro bližší pochopení a čtení těchto vrstev v rámci stanice je proto důležité vnímat její tři jednotlivé úrovně – úroveň ulice, vestibulu a nástupiště. Protože právě ony dávají výškovým členěním, způsobem osvětlení prostoru a návazností na okolní terén nápoředu o svém vývoji.

2.1 Ivo Oberstein

První zmínka o západním výstupu stanice Stodůlky (původně Branka) se objevila v rámci vítězné, postmoderně pojaté urbanistické koncepce jihozápadního města (JZM) urbanisty Ivo Obersteina (*18.5.1935) z přelomu let 1967–1968. Velkou předností návrhu byla dobrá čitelnost území a dopravní dostupnost. Toho bylo docíleno lineární tepnou s proměnlivým charakterem napříč oblastí JZM, kolem které vznikly svěbytné, různě rozevláté blokové formy zástavby se snahou vytvořit tradiční městský charakter. Ona inspirace historickým městem se propsala i do návrhu sídlištních center, kde se Oberstein odkazoval například na souvislost se Staroměstským náměstím. Na stanicích pátého úseku linky B (Nové Butovice – Zličín), který celou oblast prochází, tak vznikala nápaditá centra občanské vybavenosti s cílem individualizovat jednotlivé urbanistické soubory. Odkazy mířily k vysoké architektuře i lidovému stavitelství. Objevily se tu tak šikmé střechy a svěbytné formy pojetí pasáží, krytých ulic či právě náměstí.¹ Za to vděčíme i tehdy mladým, postmoderně laděným architektům (Tomáš Brix, Václav Králíček, Martin Kotík, Lábus, Šrámková atd.), kteří si dokázali bravurně poradit s problémy masové produkce a využít je ve svůj prospěch. Používáním běžně dostupných jeklů, či přírodních materiálů (dřevo, kámen, lícové rezné cihly) jim tak umožnilo vyhrát nad projekty s „kosmickými materiály“ (např. hliník) a prosadit se. V oblasti Stodůlek je tak příkladem pošta (T. Brix, M. Kotík a V. Králíček, 1983-86) či restaurace Maják (1979-80). Stanice Stodůlky se nacházela na nejvýchodnějším cípu realizované části jihozápadního města (JZM I) v místě, kde mělo začínat neuskutečněné JZM II. Podle Obersteinova plánu byla koncipována jako víceúrovňové náměstí v rámci vyšší vybavenosti, obklopené výškovou zástavbou s dominantní, přibližně čtrnáctipatrovou věží (**obr. 1**). V rámci širšího urbanismu JZM se poté chovalo jako periferní vstupní náměstí, které mělo směřovat do „supercentra“ dané oblasti. Nejbližše plánovanému řešení západní části formou náměstí má na úseku realizovaná stanice Nové Butovice, která identicky přechází do promenády s obdobou živého parteru okolo Hůrky směrem k Central parku. Hustotou a formou zástavby může také připomínat stanici z úseku C, Budějovická.



obr. 1 - Obersteinův plán²

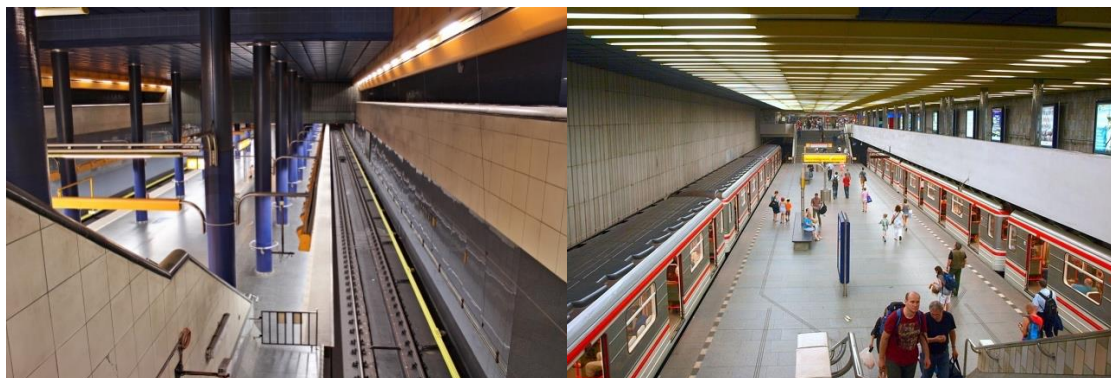
¹ Jiř í Ševčík, *Důvod k improvizaci/II.*, Československý architekt. 1988, r. 88, č. 20, s. 1 a 3

² KYLLAR, Evžen. *Praha a metro*. Praha: Gallery, 2004. ISBN 80-86010-80-5.

2.2 Josef David

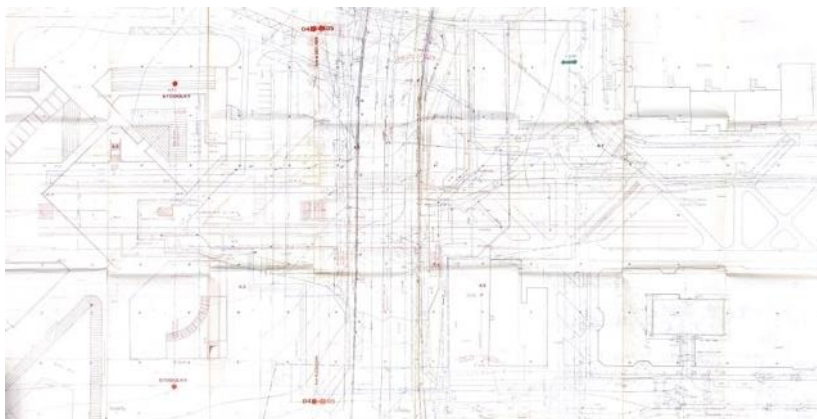
Autorem detailnějšího architektonického řešení stanice Branka se stal již zesnulý architekt Josef David. Stanice (**obr. 2**) byla otevřena v roce 1994 a byla vnímána jako konečná stanice linky B. Místo plné očekávání, kde mělo začínat ono nové a živé město JZM II. Začala se projektovat okamžitě po otevření stanice Smíchovské nádraží (**obr. 3**) v roce 1985 od stejného autora a která byla tehdy také konečnou stanicí linky B. Pro Branku měl proto od začátku obdobnou představu, jejíž podstatou byla hala s ochozem. Podobně jako u Smíchova se tedy snažil orientovat na „zdůraznění významu dopravy, především železniční“ a na „rekreaci“.³ S výškami si hrál i v pozdější a poslední realizované stanici Černý Most I (dnes Rajska Zahrada) otevřenou v roce 1998, kde usmýknul koleje o patro a vznikla tak dvojpodlažní hala, kterou navrhl (tehdy již znechucen oblými tvary) jako čtvercového průřezu, ale kterou nakonec přes jeho protesty doprojektoval architekt Patrik Kotas opět jako válcovou.

Stodůlky jsou oproti Smíchovskému nádraží atmosférou natně komornější a temnější. Připomínají jevištní scénu. To je dáno především sloupovým řádem, které dělí prostor a osvětlením, které je soustředěno do úrovně nástupiště s podélnými lampami nad hlavami cestujících a úroveň nepřístupných ochozů se stropem je nasvětlena nepřímě.



obr. 2 - stanice metra Stodůlky⁴ a **obr. 3** - Smíchovské nádraží⁵

Jak bylo již zmíněno, tak výstup z metra byl v obou směrech podle Obersteina koncipován do náměstí. V tomto duchu, ale ve značně postmodernějším pojetí rozpracovával řešení David dále. Východní výstup do Šostakovičova náměstí s návaznostmi zůstal věrný Obersteinově předloze s tím, že David se pečlivě zabýval sadovými úpravami celého předprostoru. O to více ale prožíval bouřlivou proměnu západní. Čitelné změny v projektu odrážely nejistotu politické situace a s tím související budoucnost projektu JZM II. Začalo se zjednodušovat a původně rozsáhlé a hustě zastavěné obdélníkové náměstí s věží bylo transformováno v ideu kompaktního dvouúrovňového čtvercového náměstí ve čtvercovém bloku pootočeného vůči sobě o 90°. Ovšem stále umístěného v úrovni vestibulu přístupným dvěma schodišti z teras z úrovně ulice. (**obr. 4**). V dokumentaci se toto rozpracovává až do převratu v roce 1989, ale po-té jakákoliv zmínka s víceúrovňovým náměstím mizí.



obr. 4 - pozdní čtvercová forma náměstí⁶

³ EARCH, 2017, Dostupné z: <https://www.earch.cz/architektura/clanek/neofunkcionalismus-i-sorela-pribeh-smichovskeho-nadrazi-s-vyraznym-vydechem-metra>

⁴ [Stodůlky metro platí a koleje (2015)]. In: wikipedia.com [online]. 6. května 2016 Dostupné z: https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Stodůlky_metro_platí_a_koleje.jpg

⁵ [Vestibul stanice Smíchovské nádraží (2015)]. In: wikipedia.com [online]. 5. července 2014 Dostupné z:

https://cs.wikipedia.org/wiki/Sm%C3%ADchovské_nádraží%C3%AD_%28stanice_metra%29#/media/Soubor:Metro_Sm%C3%ADchovské_nádraží%C3%AD_2.JPG

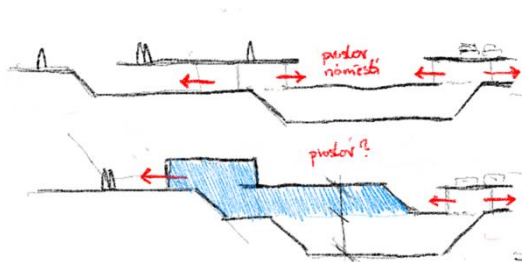
⁶ ARCHIV METROPROJEKT VB-04-01/29 Koordinační situace stanice Stodůlky, Ing. Čeněk, 08/1989 Praha, 4s

2.3 Davidův chrám

V následujících letech po pádu komunistického režimu v roce 1989 pracoval David pouze se solitérním řešením dominantního vestibulu v úrovni ulice (**obr. 3**) a od myšlenky víceúrovňového náměstí se kompletně ustoupilo. Autor přesto počítal s čilým ruchem a snažil se tak okolí koncipovat jako náměstí. V kontextu myšlenkového ovzduší tehdejší doby si chtěl vyzkoušet postmoderní přístup a navrhl skleněnou válcovou hmotu zakončenou apsidou, připomínající sakrální prostor chrámové lodi s gotickým opěrný systémem v podobě ztužujících příhradových vzpěr.

Onu sakrálnost měla i podpořit skupina světelných hranolů uspořádaných do formy sloupu od Pavla Trnky, kdy se při jízdě po eskalátoru směrem vzhůru měly měnit barvy. Výběrové řízení na uměleckou instalaci ale nakonec vyhrál sochař Martin Zet, který kámen daroval. Přes velký nesouhlas Davida byla tak nad schodištěm v úrovni dveří vztčena na pilíři mramorová plastika Očistného cvičení⁷ (1987-1994).

V místě plastiky docházelo k netypicky silnému světelnému kontrastu, který lze přisoudit změně o uvažování osudu budoucího JZM II a tím tak konfliktu dvou způsobů přístupu – za první původního konceptu vstupu z náměstí (à la Nové Butovice / Smíchov) a za druhé pozdějšího konceptu pouhého vstupu z uliční úrovně ve formě výrazných hmot světlíků, jako vstupů v uliční úrovni (à la Lužiny, Hůrka). Tento konflikt (**obr. schéma**) zároveň vysvětluje, proč je v exteriéru prostor nad stanicí i v současnosti v podstatě bez života. Protože v jeho místě mělo právě být aktivní náměstí s obchody v úrovni vestibulu (à la Budějovická), které se ale jeho odstraněním v podstatě přizdvihlo, a tak se energie, která měla plynout do tohoto prostoru, ztratila. Tento krok je potom i důvodem nefunkčních ochozů v interiéru stanice.



obr. schéma prostorového konfliktu

Po statické stránce byla nosná konstrukce tvořena ocelovými, bíle lakovanými oblouky svařenými ze segmentů. Horizontální reakce z oblouků byla pomocí vodorovných příhradových vzpěr přenášena do monolitických pohledových železobetonových sloupů zakotvených do stropní konstrukce stanice (**obr. 6**)⁸. Součástí návrhu byla i prostorově výrazná rámová na kolejnicích pojízdná obslužná lávka pro údržbu.

Hlavní objekt byl doprovázen drobnými stavbami – schodištěm a dvěma výtahy. Materiálový návrh všech objektů vycházel z postmoderně laděné koncepce povrchového řešení celé této oblasti. Což mělo znamenat především užívání světlé žulové dlažby a bíle spárovaných pálených hladkých lícovek / režných cihel v kombinaci s ocelovými konstrukcemi. Exteriérová pohledová hranice hlavního objektu vestibulu měla být v podlaží vymezena obdélníkem v dlažbě ze světlé žuly, která se pak promítá i v interiéru jak v úrovni ulice, tak na úrovni vestibulu. Světla leštěná žula se objevuje i na stěnách, na kterých byla uložena ocelová konstrukce a na soklech zábradlí. Dále zde měl být použit zmiňovaný pálený keramický obklad i na zábradlí.

Zajímavostí je, že při uvedení trasy V.B. do provozu v roce 1994 vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy článek, ze kterého lze vyvodit, že stavba západního vestibulu je připravena na provoz, přestože nebyla. „... ze které se vstupuje do vlastního vestibulu a dále pak trojicí eskalátorů na úroveň terénu. Prostor vestibulu je prosklenou ocelovou půlválcovou konstrukcí, která prochází nad téměř celou podélnou osou vestibulu až po vyústění eskalátorů na úroveň terénu a tím je zajištěno jeho přirozené a denní osvětlení.“⁹ Reálně však byla dokončena pouze výtahová šachta na západní straně a ostatní, včetně hlavního objektu zůstaly ve své podobě hrubé stavby. Krom povrchů zde nebyly ani zmiňované eskalátory. Východní výtah byl později obložen šedým čtvercovým obkladem.

V roce 2008 započala výstavba Západního města / Britské čtvrti a v září následujícího roku byly objekt skleníku a související objekty odstraněny. V roce 2010 byl otevřen nový vestibul.

Dovolím si vrátit se k apsidě. Pokud si člověk uvědomí původní plán zástavby, tak roli stanice Stodůlky bylo vytvořit vstupní bránu pro napojení hlavní osy mířící do středu JZM II směrem na východ a osy realizovaného JZM I směrem na západ. Čili apside této víceméně nevýznamné stavby měla symbolicky velmi silný charakter, protože vytvářela pocit konce JZM. Představovala oltář, ke kterému stoupáme. Což je na rozdíl od Nových Butovic, které leží na počátku JZM a nijak začátek nedefinují, úplně jiný přístup.

Vzhledem k tomu, že „Davidův skleník“ vznikl v období nejistoty o budoucím osudu JZM II, lze jeho zakončení ve formě apsidy vnímat jako plombu. Plombu, která říká do budoucna, teď se nic dít nebude, ale jednoho dne se odstraní a zástavba bude zas pokračovat. Po jejím odstranění by tak zůstal válec, který by plynule navázal na zbytek JZM. Realitou se ale stalo zbourání a na místě vyrostl nekontextuálně utilitární výstup. Současně výstavba v místě původně plánovaného JZM II, dnešní Britská čtvrť, se poměrně nekontrolovaně rozpíná do prostoru polí. A přestože určité parametry jako je hlavní osa či hustější koncentrace kolem výstupu zachovala, tak pomyslné hlavní centrum nové oblasti je nesystematičností a neprostopustností zástavby ohroženo.

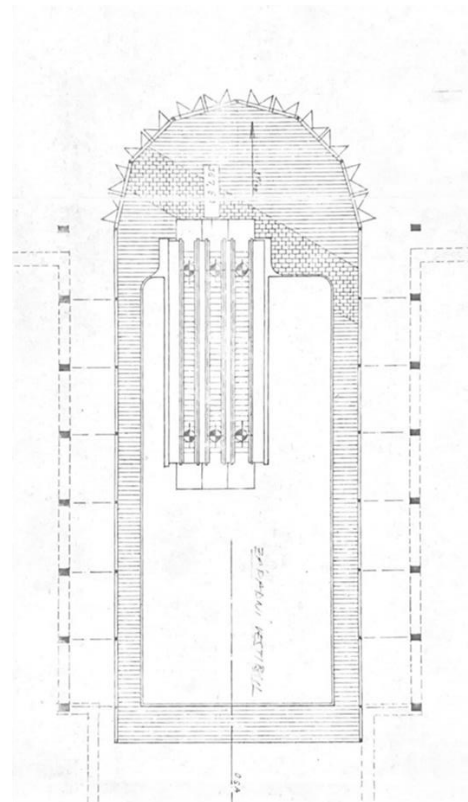
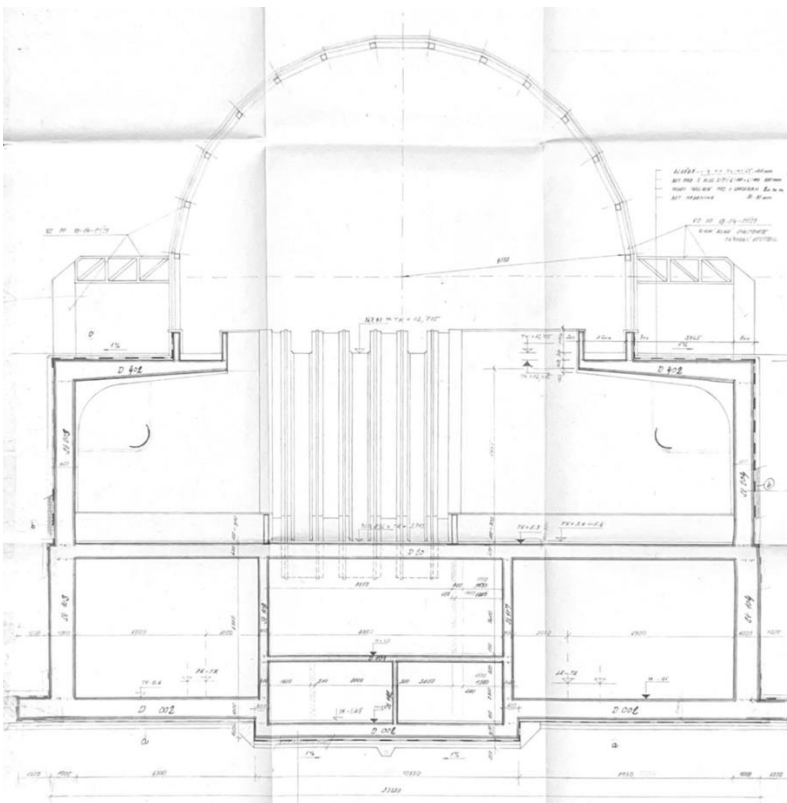
⁷ OČISTNÉ CVIČENÍ / Věť elci a volavky. o projektu / Věť elci a volavky [online]. Dostupné z: <https://www.vetrelciavolavky.cz/sochy/ocistne-cviceni>

⁸ ARCHIV METROPROJEKT VB-04-01/29 Stanice stodůlky - Ocelová konstrukce zastřešení, Ing. Čeněk, 03/1990 Praha, 4s

⁹ ****, článek DPP, 1994



obr. 5 - celkový pohled na objekt ¹⁰



obr. 6 - řez objektem ¹¹ a obr. 7 - půdorys objektu (úroveň ulice západ) ¹²

¹⁰ časopis STOP

¹¹ ARCHIV METROPROJEKT VB-04-01/50 Stanice Stodůlky – řez objektem, Ing. Čeněk, 03/1990 Praha, 4s

¹² ARCHIV METROPROJEKT VB-04-01/50 Stanice Stodůlky - první vybavení místnosti nábytkem, Ing. Plašil, 06/1992 Praha



obr. 8 - pohled na apsidu s výstupem do exteriéru ¹³ a **obr. 9** - pohled do prostoru schodiště s plastikou ¹⁴



obr. 10, 11 - pohled směrem na Stodůlky, stav cca okolo roku 2008 ^{15 16}



obr. 12 - počátek konfliktu starého a nového ¹⁷

¹³ [Stodůlky metro station]. Aktron. In: structurae.com [online]. 29. července 2006 Dostupné z: <https://structurae.net/en/structures/stodulky-metro-station>

¹⁴ [Stodůlky metro station]. Aktron. In: structurae.com [online]. 29. července 2006 Dostupné z: <https://structurae.net/en/structures/stodulky-metro-station>

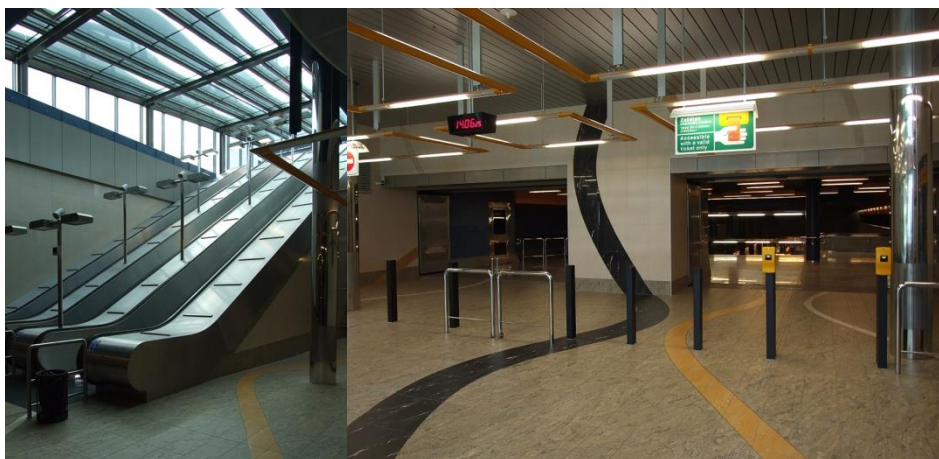
¹⁵ In: mapio.net [online]. Dostupné z: <https://mapio.net/pic/p-18152714/>

¹⁶ In: mapio.net [online]. Dostupné z: <https://mapio.net/pic/p-18152609/>

¹⁷ [stodůlky from the top]. Leigh Anthony. In: flickr.com [online].

2.4 Demolice a Alena Martínková

Autorem nového vestibulu z roku 2010 je Alena Martínková z Metroprojektu. Mimo jiné autorka stanice metra C, Prosek. Prostor dostal změnu jak v úrovni vestibulu, tak ulice. Vestibul byl doplněn o třiramenný eskalátor s tyčovými nerezovými světlými (obr. 13) a nově byly podlahy a stěny obloženy světlým obkladem obohateným o různorodě se vlnící tmavě modré a žluté pruhy (obr. 14). Na úrovni terénu bylo otevřené zastřešení řešeno jako zkosená prosklená hmota obdélníkového půdorysu vyvedená v kombinaci nerez a tmavého skla (obr. 15). Na střeše byly umístěny plošné vlnící prvky, pravděpodobně v návaznosti na interiér. Původní plastika od Martina Zeta z prostoru schodiště byla ponechána na svém místě, ale změnou podoby výstupu a značným zmenšením stropního otvoru se najednou ocitla v exteriéru za objektem západního výstupu směrem na Stodůlky a z pohledu cestujícího tak neviditelnou (obr. 16).



obr. 13 - schodiště z vestibulu¹⁸ a obr. 14 - úroveň vestibulu¹⁹



obr. 15 - východní pohled na nový vestibul²⁰ a obr. 16 - západní pohled s plastikou od Martina Zeta²¹

¹⁸ [Praha, Stodůlky, západní vestibul metra, eskalátory]. In: wikipedia.com [online]. 17. září 2010 Dostupné z: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Praha_Stodůlky_západn%C3%AD_vestibul_metra_eskalátory.JPG

¹⁹ [Praha, Stodůlky, západní vestibul metra]. In: wikipedia.com [online]. 17. září 2010 Dostupné z: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Praha_Stodůlky_západn%C3%AD_vestibul_metra.JPG

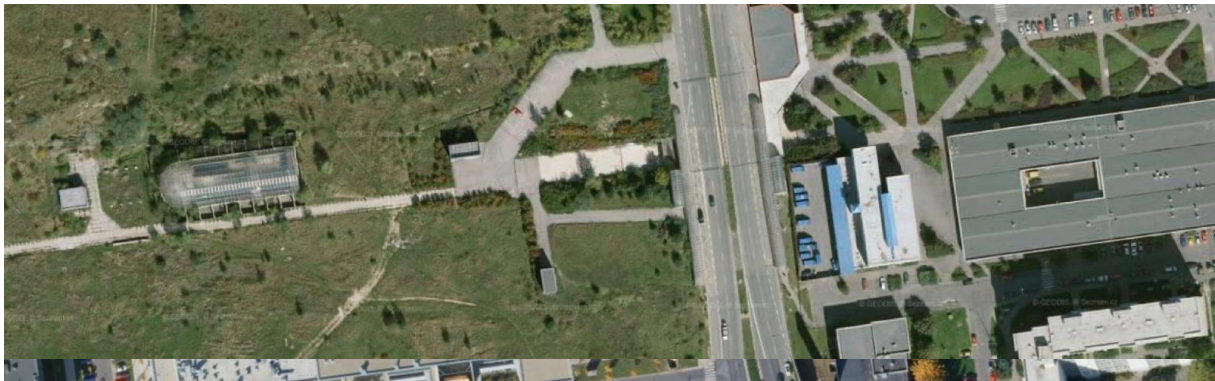
²⁰ [Praha, Stodůlky, západní vestibul metra, vstup III]. In: wikipedia.com [online]. 17. září 2010 Dostupné z: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Praha_Stodůlky_západn%C3%AD_vestibul_metra_vstup_III.JPG

²¹ [Praha, Stodůlky, Britská čtvrť, skulptura metra]. In: wikipedia.com [online]. 17. září 2010 Dostupné z: https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Praha_Stodůlky_Britská_čtvrť_skulptura_metra.JPG

3. Závěr

Současný návrh je spíše jen prostým, až možná sprostým (vzhledem k předchozí citlivé podobě) vyústěním výstupu z metra. Fádni, krabicová zkosená hmota by v případě funkčního okolí nebyla problémem. Ovšem již tehdy pravděpodobně Josef David cítil, že radikálním odkloněním se od formy náměstí a tím pádem změnou vazeb, vyvstane problém životadárnosti tohoto prostoru a snažil se vestibul koncipovat jako až nadpozemský objekt. Svým rozměrem umožňoval koncentraci lidí uvnitř jeho prostoru a současně lehkostí s čistou transparentností umožňoval kontakt s exteriérem. Autorka pravděpodobně onu výslednou přehnanou utilitárnost svého díla cítila a poměrně prvoplánovou formou kontrastu v podobě vlnících se prvků jak v exteriéru, tak interiéru se ho snažila neúspěšně potlačit. Nevhodné použití zatmavených skel potírající jakýkoliv výhled jen utvrzuje nefunkční vztah s okolím a jeho nepochopení.

Zpětným ohlednutím lze vyrozumět pravděpodobně ekonomické kroky (náročnost opravy, údržby dlouho chátrajícího objektu) a přístupy (vymezení se stylizačně vůči staré zástavbě), které tak vedly k odstranění. Ale v současnosti nelze tento krok vnímat pozitivně. Přestože nikdy nebyl Davidův vestibul otevřen veřejnosti, tak jeho forma zpoza nekonečné zátarasí oplocení zářila a místním navždy utkvěla v paměti jako „skleník“.



Mapové porovnání místa 2006 a současnost *Mapy.cz*