

Rozhovor s architektem Petrem Kučerou o pražském metru

07.04 2019 18:34, Redakce, Nezařazené

V aktuálním vydání časopisu Československý Dopravák (1/2019) mohou čtenáři nalézt článek architekta Petra Kučery, který je znám jako velký propagátor a znalec architektury, urbanismu a historie, a to zejména ve vztahu k Praze. Jeho aktivity vedou k probuzení zájmu veřejnosti o městský prostor a jeho utváření. V souvislosti s článkem o architektuře pražského metra, jsme Petrovi Kučerovi položili ještě několik doplňujících otázek, které uveřejňujeme ve formě rozhovoru zde na webových stránkách časopisu.

Pražské metro je unikátním odrazem architektury a umění své doby, na němž v minulosti pracovali ti nejlepší českoslovenští umělci. Subjektivní otázka ale přesto nesmí chybět – které ze stanic považujte Vy osobně za nejzdařilejší na každé z tras pražského metra?

Těžko vybírat jen jednu, ale pokusím se. Z prvních, tedy nejstarších úseků metra by to byla stanice Florenc (C), Hradčanská (A) a Karlovo náměstí (B).

Kdy dostalo provedení stanic metra největší negativní zásahy?

Určitě to bylo po povodni v srpnu 2002, kdy jich bylo 18 zaplaveno a tudíž vážně poškozeno. Následné rekonstrukce byly tlačeny časem a financemi, takže proběhly bez většího ohledu na architektonické kvality. Projevilo se to zejména na osvětlení, jehož charakter se výrazně změnil, a to ke škodě celkové atmosféry stanic. Vestibuly metra utrpěly již předtím, a to likvidací některých nehodících se uměleckých děl po roce 1990 a zvláště pak tlakem na jejich komerční využití.

Mění se v současné době přístup k provedení rekonstrukcí stanic metra? Jak moc se město a dopravce snaží při opravách o zachování autentičnosti?

Řekl bych, že určitě ano. Architektonické a umělecké kvality se stávají populárním tématem a je si jich vědom jak Dopravní podnik, tak město. Osobně mě mile překvapila nedávná rekonstrukce stanice Muzeum na trase A. Jistě, dají se zde najít chyby, ale celkově myslím dopadla dobře. Je vidět, že se přístup mění, a to je dobře. Jsme však na začátku cesty.

Co třeba říkáte na stanici Národní třída, kde došlo nedávno k náhradě původních skleněných obkladů za kovové, které sice mají obdobnou barevnost, ale přece jen jsou vlastnosti obou materiálů odlišné? Jsou takové zásahy přípustné?

Tak to je zrovna špatný příklad. Nová podoba Národní třídy je podle mého soudu děsivá. Jedná se o špatnou karikaturu původního stavu, navíc poněkud předraženou. Jak jste řekl, sklo nahradil plech s plastovou fólií, a co se týče barevnosti, tak je zcela jiná, nezdařilá. Ale jde o pět let starou záležitost, dnešní přístup k rekonstrukcím je lepší.

Co absence původních uměleckých děl. Řada z nich tzv. zmizela, ale dnes se ví, že se nacházejí v různých soukromých sbírkách. Jak se dostala například plastika Kontakt do muzea v Jerevanu, anebo skleněné stély od Václava Cíglera ze stanice Náměstí Republiky na recepci sousední administrativní budovy?

Řada uměleckých děl byla odstraněna či zakryta hned po roce 1990 v rámci ideologické očisty metra. Tak se stalo, že Lenin a Vítězný únor jsou dnes schováni za trafikami. Mozaiku Moskvy ze stanice Anděl zase údajně drží jistý soukromý sběratel. Skleněnou plastiku Kontakty zachránila před nezájmem města její spoluautorka Jaroslava Brychtová, která ji koupila a prodala do zahraničí. Dnes by měla být v muzeu skla v Jerevanu. No a Cíglerovi stély dnes zdobí vstup do kancelářské části Palladia, takže je veřejnost nemá šanci vidět.

Které stanice si zachovaly doposud nejvíce původních prvků?

Tak za trasu C to jsou stanice Kačerov a Pankrác. Za trasu A stanice Flora a Želivského. S trasou B je to složitější, protože všechny její původní stanice zničila povodeň. Když však vezmu v úvahy i vestibuly, tak by to byla stanice Karlovo náměstí.

Nechal jste se slyšet, že by bylo na zvážení, zda by si některé stanice nezasloužily památkovou ochranu.

S památkovou ochranou metra je to těžké, zvláště kvůli nešťastnému památkovému zákonu, který dnes umožňuje chránit buď movité věci, nebo nemovitosti, ale ty pouze vcelku. Není tak možné chránit třeba jen část vestibulu, kde se většinou pevně zabudované umělecké dílo nachází. Chránit celou stanici, včetně jejího provozně-technického zázemí, nedává smysl. Zákon je třeba změnit. Každopádně, ani statut památky nic neřeší. Nejlepší ochranou každé stavby a uměleckého díla je zájem vlastníka o její zachování a veřejné uplatnění.

Jak byste postupoval při rekonstrukci stanic, kde chybí původní umělecká výzdoba, ať již proto, že byla zničena, anebo odcizena, anebo došlo ke ztrátě autentičnosti v posledních 30 letech, tedy například v oblasti osvětlení? Nechal byste vytvářet kopie? Například unikátního stropního Světelného objektu z Náměstí Míru, který byl odstraněn v roce 1998?

Přiznám se, že v tomto ohledu nejsem zastáncem kopií. Lepším řešením mi v těchto případech přijde vypsat soutěž na nové soudobé umělecké dílo. Myslím, že je třeba dávat příležitost současné generaci umělců a prostory metra jsou pro to skvělým místem. Inspirujme se v zahraničí, kde je tento přístup dobrým zvykem. Nabízí se třeba Budapešť, Mnichov nebo Stockholm, kde je metro skutečnou uměleckou galerií.

Co ideologická díla? Paradoxně se některá díky dodnes dochovala díky zakrytí. Nebyl by čas je odhalit? I ta jsou přece ukázkou umění své doby a kusu naší historie.

Osobně bych nechtěl v metru koukat na Lenina nebo Vítězný únor. Jejich zakrytí však považuji za polovičaté řešení. Lepší by bylo je přesunout do nějaké speciální expozice, kde by byla prezentována, stejně jako jiné odstraněné pomníky. Nabízí se třeba Lapidárium Národního muzea na Výstavišti nebo muzeum MHD. Obecně nám chybí prostor, kde by se prezentovala umělecká díla, vzniklá v letech 1948–89, která z nějakého důvodu musela opustit své původní umístění.

Co pražské metro dnes a umělecká výzdoba?

Mám pocit, že poslední dokončené stanice skutečné umění neobsahují a jsou spíše přehlídkou nerezového plechu. Je to velká škoda a promarněná příležitost. Proto doufám, že na stanice nové trasy D bude umělecko-výtvarná soutěž vypsána, aby tento negativní trend zvrátila. Město to nedávno po tlaku veřejnosti slíbilo, uvidíme, zda svůj slib dodrží. Za současného vedení jsem mírným optimistou.

Kdybyste měl z pozice architekta hodnotit kvalitní stanice metra vzniklé po roce 1990, které by to byly?

Abych byl objektivní, je třeba uznat, že některé kvalitní stanice vznikly, ale spíše před rokem 2000. Z mého pohledu jde například o Lužiny a Rajskou zahradu na trase B. Představují zajímavou ukázku postmoderny, tedy stylu, který zatím příliš popularizován není. Je pravda, že mnohdy vynikal nevkusem, ale i tak své hodnoty má. Poválečná architektura se své rehabilitace pomalu dočkává, postmoderna devadesátých let na ni ještě čeká.

Libor Hinčica

Url: Rozhovor s architektem Petrem Kučerou o pražském metru