

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut komunikačních studií a žurnalistiky

Katedra mediálních studií

Diplomová práce

2020

Tereza Ťopková

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut komunikačních studií a žurnalistiky

Katedra mediálních studií

Vývoj vizuálního stylu pražského metra

Diplomová práce

Autor práce: Tereza Ťopková

Studijní obor: Mediální studia

Vedoucí práce: Mgr. Jaroslav Slanec

Rok obhajoby: 2020

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 8. 5. 2020

Tereza Āopková

Bibliografický záznam

ŤOPKOVÁ, Tereza, 2020. *Vývoj vizuálního stylu pražského metra*. Praha. 104 s. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut komunikačních studií a žurnalistiky. Katedra mediálních studií. Vedoucí diplomové práce Mgr. Jaroslav Slanec.

Rozsah práce: 148 749 znaků

Anotace

Cílem této diplomové práce je popsat vývoj vizuálního stylu pražského metra a analyzovat dodržování jednotného vizuálního stylu v současném prostředí pražského metra. Práce se ve své teoretické části zabývá historií pražského metra, vizuální komunikací a jednotným vizuálním stylem se zaměřením na informační a orientační systémy v prostředí hromadné dopravy. Klíčovým tématem této práce je vývoj vizuálního stylu od zahájení provozu metra po současnost. Jsou zde popsány přípravné studie informačního a orientačního systému metra, realizované systémy včetně popisu jednotlivých prvků a důležité informace o autorech navržených systémů – Jiřím Rathouském a Rostislavu Vaňkovi. V neposlední řadě je zde popsán i současný stav vizuální komunikace v prostředí pražského metra včetně plánovaných či zkušebních provozů nových systémů. Současným vizuálním stylem pražského metra se zabývá i empirická část této práce. Ta si klade za cíl popsat vybrané prvky v grafickém manuálu a sledovat dodržování jednotného vizuálního stylu, tedy aplikaci prvků ve vybraných stanicích pražského metra.

Annotation

The aim of the thesis is to describe the development of the Prague metro's appearance and to study the application of a uniform visual style in its current environment. The theoretical section describes the history of the Prague metro and investigates the topic of visual communication and unified visual styles with a focus on information and wayfinding systems applied in public transport environments. The key topic examined in this work is the development of the visual style in Prague's metro from its opening to the present day. Preparatory studies of the metro's information and wayfinding systems and the finally applied systems are both described. This section includes a description of individual visual elements and important information about the authors of these systems, Jiří Rathouský and Rostislav Vaňek. The current visual communication style seen in Prague's metro is also described in this section. Planned and tested variants of new systems are also examined. The empirical section of the thesis investigates the currently applied visual style in Prague's metro. Elements from the graphic manual are described and adherence to a uniform visual style is analysed, including how certain elements have been applied at selected Prague metro stations.

Klíčová slova

Grafický manuál, informační systém, jednotný vizuální styl, Jiří Rathouský, orientační systém, piktogramy, pražské metro, Rostislav Vaněk, vizuální komunikace.

Keywords

Graphic manual, information system, Jiří Rathouský, orientation system, Prague metro, pictograms, Rostislav Vaněk, uniform visual style, visual communication.

Title

Evolution of visual style of the Prague Metro

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Mgr. Jaroslavu Slancovi za cenné rady, věcné připomínky a vstřícnost při konzultacích.

Obsah

ÚVOD	1
TEORETICKÁ ČÁST	3
1 HISTORIE PRAŽSKÉHO METRA.....	3
2 VIZUÁLNÍ KOMUNIKACE.....	9
2.1 Jednotný vizuální styl	11
2.1.1 Logo.....	13
2.1.2 Typografie.....	14
2.1.3 Barvy.....	16
2.1.4 Znak, symbol, piktogram	17
3 VIZUÁLNÍ STYL PRAŽSKÉHO METRA.....	19
3.1 Informační a orientační design v hromadné dopravě.....	21
3.2 Vizuální styl pražského metra od roku 1974	25
3.2.1 Jiří Rathouský	26
3.2.2 Petr Tučný.....	28
3.2.3 Informační a orientační design metra od roku 1974 a jeho jednotlivé prvky	30
3.2.4 Umělecké prvky	35
3.3 Vizuální styl pražského metra od roku 1984	37
3.3.1 Rostislav Vaněk	39
3.3.2 Informační a orientační design metra od roku 1984 a jeho jednotlivé prvky	40
3.4 Vizuální styl pražského metra od roku 1990 do současnosti.....	45
3.4.1 Mediální reflexe k tématu vizuálního stylu pražského metra.....	46
3.4.2 Plánovaná modernizace vizuálního stylu pražského metra	47
EMPIRICKÁ ČÁST	49
4 METODIKA VÝZKUMU.....	49
5 ANALÝZA SOUČASNÉHO VIZUÁLNÍHO STYLU PRAŽSKÉHO METRA..	53
5.1 Prvky určené grafickým manuálem	53
5.2 Aplikace grafických prvků ve vybraných stanicích pražského metra	67
6 VYHODNOCENÍ A INTEPRETACE VÝSLEDKŮ.....	84
ZÁVĚR	87
SUMMARY	89
POUŽITÁ LITERATURA	90
TEZE DIPLOMOVÉ PRÁCE.....	97
SEZNAM ZKRATEK	100
SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	101
SEZNAM PŘÍLOH	104

ÚVOD

Tématem této práce je vývoj vizuálního stylu pražského metra. Vizuální styl pražského metra je spojován s významnými osobnostmi grafického designu Jiřím Rathouským a Rostislavem Vaňkem. S Vaňkem, jehož verze informačního a orientačního systému byla zavedena v roce 1984, byla po revoluci rozvázána spolupráce ze strany Dopravního podniku. Nebyl však zaveden nový systém, ale proběhlo několik dílčích změn a zásahů do jednotného vizuálního stylu. Tyto změny jsou sice reflektovány odbornou veřejností, nikde však nenalezneme podrobnou analýzu současného stavu vizuálního stylu pražského metra.

Téma této práce bylo stanoveno ze dvou důvodů. Jedním z nich je důvod čistě osobní. Práce se týká tématu, které je autorce blízké vzhledem k jejímu předchozímu studiu grafického designu. Druhým důvodem této volby byla absence publikovaných poznatků k tématu v rozsahu a formě, jakou jsme si vybrali pro tuto práci. Tedy včetně analýzy grafického manuálu a sledování výskytu prvků v prostředí pražského metra.

Z tématu vychází cíl této práce, kterým je kromě popisu vývoje vizuálního stylu pražského metra i snaha o poskytnutí pohledu na jeho současný stav. A to zejména s ohledem na jeho jednotnost.

Práce je rozdělena na dvě hlavní části, teoretickou a empirickou. V teoretické části se věnujeme historii výstavby a fungování pražského metra. Další z disciplín, kterou se zabýváme je vizuální komunikace a jednotný vizuální styl. Vizuální stránka komunikace hraje v případě pražského metra a navigačních systémů obecně velice podstatnou roli. Informace jsou kódovány do jednotlivých prvků, jako jsou logo, barvy, piktogramy aj. a jejich význam by měl být co nejsnadněji dekodovatelný celým spektrem recipientu. V další z kapitol se věnujeme samotnému vizuálnímu stylu v pražském metru, včetně popisu obecných zásad pro informační a orientační design v hromadné dopravě. Stručně jsou zmíněny i příklady některých přístupů ve světě. Pro splnění cíle této práce následuje popis vývoje vizuálního stylu pražského metra. Zabýváme se i přípravnými fázemi informačního systému, na nichž probíhaly práce již před samotnou výstavbou metra. Dále sledujeme oficiální verzi informačního a orientačního systému od Jiřího Rathouského, která byla zavedena s otevřením metra. Věnujeme se popisu jednotlivých prvků, které Jiří Rathouský pro metro navrhl. V neposlední řadě jde o jeho font Metron, písmo určené

výhradně pro prostředí pražského metra. Na Rathouského systém navazovala práce Rostislava Vaňka. Jeho systému věnujeme pozornost stejně jako systému předchozímu. V posledních podkapitolách teoretické části se věnujeme vývoji vizuálního stylu po rozvázání spolupráce s Vaňkem, současnému stavu a informacím k plánované modernizaci informačního a orientačního systému pražského metra.

V empirické části následuje seznámení s metodikou výzkumu, včetně stanovení výzkumných otázek. Dále se dostáváme k samotné analýze prvků současného informačního a orientačního systému pražského metra. Nejprve jsou analyzovány prvky, které jsou určeny grafickým manuálem a jsou tedy závazné pro užití. Následuje analýza přímo z prostředí vybraných stanic pražského metra, která sleduje aplikaci těchto prvků. Právě tento způsob považujeme za vhodný pro zjištění, jak v současnosti probíhá vizuální komunikace v pražském metru a zda je v pražském metru dodržen jednotný vizuální styl.

Ve struktuře práce došlo k drobnému odchýlení od dříve schválených tezí. Změny vychází především z přehodnocení důležitosti některých dílčích částí, ke kterým autorka došla při práci s prameny. Větší pozornost byla věnována samotnému hlavnímu tématu, tedy vizuálnímu stylu pražského metra, a do pozadí ustoupila jeho další reflexe v médiích.

TEORETICKÁ ČÁST

1 HISTORIE PRAŽSKÉHO METRA

První idea na pražskou podzemní dráhu přišla od Ladislava Rota, majitele pražské železářské firmy, před více než sto lety. Nejednalo se však o konkrétní plány, kterým by byla přikládána velká váha. (Fojtík, 2004, s. 7–9) Rott svým návrhem však předběhl dobu a inspiroval inženýry Bohumila Belladu a Vladimíra Lista k prvnímu technicky podloženému návrhu v roce 1926. Plán počítal se zapojením tehdejší nejmodernější techniky a s vytvořením čtyř oddělených tras elektrického metra. Ve stejném roce byl však návrh zamítnut, stejně tak se následně dělo i u dalších návrhů až do šedesátých let. S největší pravděpodobností bylo pro toto počínání více důvodů. Jednalo se zejména o potřebu vysokých finančních nákladů, neochotu úředníku či zjednodušování dodaných návrhů, které vedlo k neefektivnosti celého projektu. (Škorpil, 1990, s. 16)

K realizaci výstavby pražského metra vedlo až schválení investiční studie na výstavbu podpovrchových tramvají a autobusů vládou v roce 1965. V roce 1966 byla tedy zahájena výstavba podpovrchové tramvaje (první úsek dnešní trasy C: Nuselský most¹ – Legerova – Hlavní nádraží – Bolzanova). Opět se však prohloubily spory ohledně pro některé smysluplnějšího plánu, a to zahájení výstavby rovnou progresivnějšího systému – metra, bez mezietap. Ke konci roku 1966 vznikla dohoda mezi vládami ČSSR a SSSR, v níž sovětsí odborníci vyhodnotili již začatou stavbu podpovrchové tramvaje a doporučili přejít k přímé výstavbě metra. (Tamtéž, s. 18–20)

9. srpna 1967 byl Československou vládou vysloven souhlas se sovětským stanoviskem k přepracování projektů a plánů, které měly prakticky okamžitě zajistit přechod výstavby ze stavby podpovrchové tramvaje na stavbu metra. Generální projektantství přešlo od dosavadního Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb (PÚDIS) ke Státnímu ústavu dopravního projektování (SUDOP). Mezi prvotní dodavatele patřili Vodní stavby, ČKD Praha a investorem se stal Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP). Pro projektanty se jednalo o obtížnou situaci. Museli narychlo předělávat plány podpovrchové tramvaje a k tomu vytvořit ucelenou studii řešení městské

¹ Dříve most Klementa Gottwalda.

hromadné dopravy v Praze se zařazením dalšího úseku metra. Největší problém SUDOP byl v nedostatku odborníků, kteří by měli zkušenosti s obdobným typem podpovrchové dopravy. Proto bylo potřeba do projektu zapojit další instituce, jako byl Rudný projekt (pozdější Interprojekt), PÚDIS, bývalého projektanta podpovrchové tramvaje a další. Přestože ve studii byli angažováni opravdoví profesionálové, jednalo se o nelehký úkol. Málkteří z nich metro někdy alespoň viděli. Na začátku roku 1968 byla také uzavřena dohoda o sovětské pomoci při výstavbě metra. Už z předchozích dohod bylo patrné, že dodavatelem některých dílčích materiálů a techniky bude právě Sovětský svaz. Byl objednan první nemechanizovaný razicí tunel a dle sovětské dokumentace se tak mohly začít razit tunely metra. V lednu 1969 byla zahájena ražba prvního tunelu metra mezi Štětkovou ulicí a Náměstím Hrdinů (obr. 1). (Kyllar, 2004, s. 70–71)



Obrázek 1: Zahájení stavebních prací na metru v roce 1969 (Reflex, 2019)

Škorpil (1990, s. 20) podotýká, že celý proces byl také protahován složitými právními a správními řády, při nichž se muselo jednat s desítkami institucí. Dalším problémem se ukázal vývoj vagónů, který měla na starost ČKD Tatra Smíchov. Zdlouhavé rozhodování vedlo k dovození vagónů ze SSSR, které se v tamějších metrech osvědčily (vozy typu Ečs).

Kromě samotné stavby metra a technologických aspektů, bylo také třeba myslet na charakter a výraz prostředí stanic a všech veřejně přístupných prostorů souvisejících s provozem metra. Práce mnoha odborníků (přes design, interiér, grafiku, informační a orientační systém, mobilitář, systém osvětlení, vytápění, větrání, akustiku aj.) vyústil v rukověť projektantů nazvanou METRO – nový fenomén města. Jednalo se o pokračování

prací na Studii cílového řešení metra v Praze (1969–1970) pod vedením Dr. Jaroslava Otruby, ve spolupráci například i s Jiřím Rathouským a dalšími. (Kyllar, 2004, s. 76)

V roce 1971 byly zahájeny první zkušební jízdy prototypu soupravy R1 české výroby. Postupně se konečně začaly promítat nabyté zkušenosti a poznatky všech, kteří se podíleli na projektování plánu první etapy výstavby metra o rozsahu 40 stanic na 34,1 km trati. Přičemž základní návrh první trati metra vycházel již z plánu z roku 1967 a byl plánován do dvou úseků, od Hlavního nádraží po Nuselský most a z Nuselského mostu na Pankrác. Ukončení u Hlavního nádraží se nakonec neukázalo vhodné s ohledem na budoucí trať B a napojení na nejfrekventovanější (z hlediska přepravy) úsek mezi Invalidovnou a Florencí. Tudíž bylo do projektu zahrnuto i prodloužení od nádraží k budoucí přestupní stanici v prostoru Těšnova. Stejně tak bylo třeba vyřešit otázku depa se základnou pro servis. V úvahu připadaly dvě lokality, oblast blízko železničního nádraží Praha Krč nebo oblast Kačerova, pro kterou bylo nakonec rozhodnuto, a trasa C byla lokalizována tímto směrem. (Tamtéž, s. 73–76)

Po zkušební jízdě s českou soupravou dorazily do Prahy první vozy Ečs a 29. prosince 1973 byla provedena první ověřovací jízda soupravou metra v celé trase prvního provozního úseku C. (Fojtík, 2004, s. 132) 9. května 1974 byl zahájen pravidelný provoz pražského metra na první trati (obr. 2) se třemi vozovými soupravami vozů Ečs. (Fojtík a Mara, 2014, s. 1.87).



Obrázek 2: Informační tabule o návazné povrchové dopravě prvního provozního úseku pražského metra z května 1974 (Archiv DPP, b. r.)

Před zahájením provozu probíhala velká reklamní kampaň, která měla za cíl připravit Pražany na cestování metrem. Bylo třeba cestující seznámit s orientačním systémem, zásadami jízdy na eskalátorech a s dalšími novinky jako jsou turnikety, měniče mincí atd. Pro tento účel vznikaly informační letáky (obr. 3), přílohy novin, televizní pořad Pražská premiéra atd. (Fojtík a Mara, 2014, s. 1.68)



Obrázek 3: Informační leták seznámující s metrem v Praze (Fojtík a Mara, 2014, s. 1.68)

V červenci 1973 byl vydán Dopravním podnikem hl. m. Prahy informační materiál, který hlásal: „Den 1. červenec 1974 se stane historickým datem v dějinách pražské dopravy – bude otevřen první provozní úsek trasy C pražského metra pro veřejnost. Po letech plánování, budování, a také pochybností, Pražané se konečně dočkají pozemní dráhy.“ (Fojtík a Mara, 2014, s. 1.87) Ačkoliv zbývalo ještě hodně práce, bylo rozhodnuto, že provoz metra bude zahájen dříve, tedy 9. května 1974, jak je již psáno výše. Zde je nutné podotknout, že úplně prvotní plány počítaly s otevřením už v roce 1970, později došlo k odkladu na rok 1972. Budování metra bylo chápáno jako projev stavby československo-sovětské spolupráce. Datum tedy bylo z politických důvodů vybráno schválně na 9. května, tedy tehdejší státní svátek – den osvobození Československa Sovětskou armádou od fašistických okupantů. (Tamtéž)

O čtyři roky později, tedy v srpnu roku 1978, byl zahájen provoz i na prvním úseku linky A. Do provozu byly zároveň uvedeny nové vozy sovětské výroby. Ve stanici Muzeum vznikl první přestupní bod metra. Výstavba metra dále postupovala plynule, spolu s budováním trasy B se projektovaly a prodlužovaly původní trasy o další úseky. První část trasy B v úseku Smíchovské nádraží – Florenc byla otevřena 2. listopadu 1985. I zde se rovnou začalo s postupným prodlužováním oběma směry. Stejněho roku také byly

zavedeny elektronické označovací strojky jako bezpečnostní systém odbavování na místo turniketů. (Technicko-provozní data pražského metra, stav k 1. 5. 1995)

Po revoluci, v roce 1990 došlo k přejmenování stanic s ideologickými názvy (tab. 1).

Linka	Původní název	Nový název
A	Leninova	Dejvická
B	Dukelská	Nové Butovice
	Švermova	Jinonice
	Moskevská	Anděl
	Sokolovská	Florenc
C	Kosmonautů	Háje
	Družby	Opatov
	Budovatelů	Chodov
	Primátora Vacka	Roztyly
	Mládežnická	Pankrác
	Gottwaldova	Vyšehrad
	Sokolovská	Florenc
	Fučíkova	Nádraží Holešovice

Tabulka 1: Názvy stanic před a po revoluci (David, 2013)

V navazující souvislosti také začala obměna vozového parku, byly rekonstruovány sovětské vozy, ale město také nakupovalo zcela nové soupravy. Problémy nastaly s krachem firmy ČKD Dopravní systémy, která měla být hlavním výrobcem těchto nových souprav.

Linka metra B s dnešními konečnými stanicemi, byla do konečné stanice Zličín dokončena v roce 1994 a o čtyři roky později byla trať prodloužena do druhé současné konečné stanice, tedy na Černý most.² Na počátku roku 1998 byl také zahájen zkušební provoz s cestujícími první rekonstruovanou soupravou 81-71 M, později byl však na konci stejného roku zahájen zkušební provoz bez cestujících s prototypovou soupravou M1. Soupravu vyrobilo Konsorcium ČKD-Siemens-Adtranz. (Fojtík, 2004, s. 133)

² V této době ještě nebyly dokončeny stanice Kolbenova a Hloubětín, tak jimi soupravy projížděly bez zastavení.

Stav po povodni, při které byla zaplavena velká část tratí a stanic metra, si v letech 2002–2003 vyžádal náročné rekonstrukce. Postupné obnovování provozu trvalo do 22. března 2003. O rok později byl prodloužen úsek trasy C o Nádraží Holešovice – Ládví. Linka C tak podruhé překročila Vltavu. (Fojtík, 2004, s. 133) Díky přestavbě části depa metra byla v roce 2006 otevřena stejnojmenná stanice Depo Hostivař na trase A. Navazuje prodloužení linky C v roce 2008 z Ládví do Letňan. V rámci tohoto rozšíření město vybudovalo tři nové stanice: Střížkov, Prosek, Letňany. (Rejdal, b. r.)

Mezi nejnovější otevřené stanice pak patří: Bořislavka, Nádraží Veveslavín, Petřiny a Nemocnice Motol, které byly vybudovány na lince A. Od původní konečné stanice Dejvická se tak linka prodloužila o tyto další čtyři zastávky. K otevření došlo v roce 2015. (Idnes.cz, 2015)

Aktuální vývoj probíhá u vzniku linky D. Přípravné práce na nové lince začaly v červnu roku 2019. Novinkou pro tento nový úsek by mělo být jinde neaplikované využití bezpilotních vozů. V prvním úseku jsou stanice od Pankráce po Nové Dvory, další úsek je plánován od stanice Nové Dvory po konečnou stanici Depo Písnice. Poslední část pak předpokládá napojení od Pankráce po přestupní a zároveň konečnou stanici Náměstí Míru na lince A. (Novinky.cz, 2019)

Na ostatních linkách se také průběžně mění či rekonstruuji starší vozové soupravy. (Thuong Ly, 2019). Společně s rekonstrukcemi starších vestibulů stanic je tak téměř jisté, že práce na metru nikdy zcela neskončí.

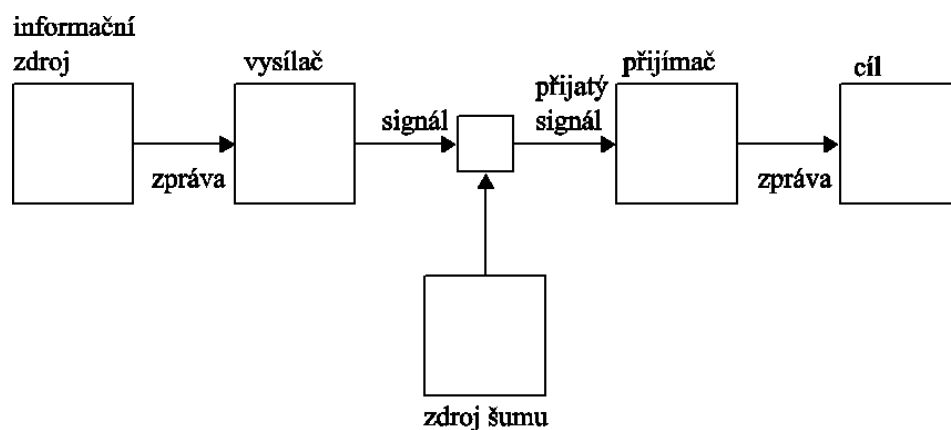
V současné době je v pražském metru dohromady 61 stanic (včetně připočtení přestupních stanic na každé trati zvlášť), z tohoto počtu je 45 stanic bezbariérových. V provozu jsou 3 linky o celkové délce sítě 65,2 km, přičemž nejdelší (25,7 km)³ je linka B s 24 stanicemi. (Rejdal, b. r.)

³ Trasa A má 17 stanic o délce trati 17,1 km. Na trase C nalezneme 20 stanic a je dlouhá 22,4 km.

2 VIZUÁLNÍ KOMUNIKACE

Pro účely této práce lze definovat vizuální komunikaci jako komunikaci, která je zaměřená na zrakové vjemy a děje se skrze vizuální média (vizuální prostředky). Pod vizuální média řadíme nejen tištěná (tisk, knihy aj.) a multimediální média (internet, displej telefonu aj.), ale také předměty, kterými je člověk obklopen v prostoru, jde tedy i o dopravní či orientační značky. (Fassati, 1999) Základní princip je stejný jako u samotné komunikace, tedy předání informace. Grafické prvky napomáhají recipientovi sdělení analyzovat. Pro rychlé sdělení, nesmí být příjemce rušen jinými prvky a podněty. Ve vizuální komunikaci je pomocným činitelem barva. Barvy mohou působit na smysly a emoce diváka a ovlivnit tak jeho vnímání. (Horný, 2004, s. 91–92)

Schématem komunikace (Matematický model) od Claude Shannona a Warrena Weavera (1948) lze ilustrovat proces, během kterého probíhá výměna informací (obr. 4). Tento model popisuje obecný model komunikace včetně jejích hlavních aktérů (původce sdělení a příjemce sdělení), prostředků přenosu dat (komunikační kanál), způsob přenosu dat (kódování a dekódování). Ačkoliv mnohé tento model opomíjí (proces komunikace v čase, kontext), jsou zde zapojeny i faktory, které mohou vést ke zkreslení komunikačního aktu, tedy šumy.



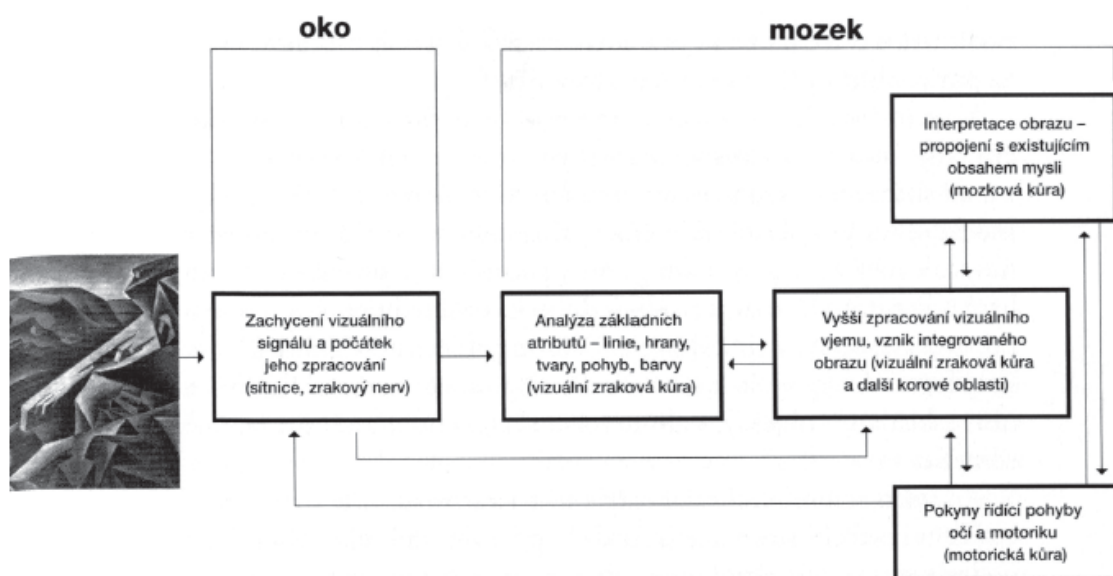
Obrázek 4: Matematický model komunikace (Auer, 2014)

Pokusíme-li se aplikovat tento model na vizuální komunikaci, tak bude sdělením zaznamenaná informace (text, obraz aj.). Kanál je pak médium, na kterém je zaznamenaná a šumem může být neostrost obrazu, nevhodné značení aj. (Štikar, 1992, s. 65)

Při vizuální komunikaci, jde o mimoslovní dorozumívání, tedy neverbální komunikaci. Vizuální obraz (piktogram, fotografie, graf, značka aj.) je pro diváka rychleji

zpracovatelný než text, jehož delší podoba může být zastoupena či proložena právě vizuálním vyjádřením. Za výhodu vizuálního dorozumívání se pak dá považovat především pochopitelnost znaků a symbolů bez potřeby znalosti jazyka země, v níž se se symboly a znaky setkáváme. Jedná se tedy o nadnárodní komunikaci, a tak je i používána. (Horný, 2004, s. 16–19)

David H. Hubel a Torsten N. Wiesel v osmdesátých letech 20. století zmapovali proces „zpracování a vyhodnocení“ vnějšího podnětu/vizuální komunikace u primátů (funkční specializace mozkových hemisfér). Tento proces nazývaný zraková dráha bezprostředně souvisí s vizuální komunikací. Za tento objev získali oba zmínění Nobelovu cenu v roce 1981 za fyziologii a lékařství. Postupně byly tyto získané poznatky aplikovány do dalších vědních oborů až po marketing a umění. Celý proces je vyobrazen na níže uvedeném schématu (obr. 5). (Klein, 2017, s. 61–62)



Obrázek 5: Konceptuální model vnímání vizuálního vjemu (uměleckého díla) (Klein, 2017, s. 62)

Vizuální komunikace nás v dnešní době provází na každém kroku a je neodmyslitelnou součástí komunikace s veřejností. Již od pravěku se lidé dorozumívali prostřednictvím obrazových vjemů a značek (epocha znamení a signálů, jeskynní malby aj.). Vývoj vizuální komunikace vychází z vývoje mezilidské komunikace a určující pro tento vývoj jsou nově příchodící technologie a nové požadavky. Tento vývoj lze rozdělit stejně jako vývoj komunikace obecně na tři charakteristické etapy.

Dle Tomáše Fassatiho (2005) se jedná o:

- etapu obrázkového písma
- etapu hláskového písma
- etapu globální vizuální komunikace.

Toto rozdělení koresponduje s teorií Marshalla McLuhana (1962) a jeho rozdělením období mezilidské komunikace:

- období orální kmenové kultury (doba akustického prostoru – svět ucha)
- období psané kultury (vizuální vnímání – svět oka)
- Gutenbergova galaxie (tištěná kniha, masovost)
- Marconiho galaxie (nástup elektřina)

(Jirák a Köpplová, 2015, s. 45)

2.1 Jednotný vizuální styl

Pro pojem jednotný vizuální styl můžeme najít anglický ekvivalent ve slově corporate design (firemní design). Corporate design, corporate culture a corporate communication jsou prostředky všeobecně známějšího pojmu – corporate identity (firemní identita). Úkolem corporate designu je sjednocování vizuálních výstupů, kterými se firmy či instituce prezentují veřejnosti. Dle Richtra a Záruby tvorba corporate designu „*velmi úzce souvisí s uměním kreativně a koncepčně myslet, komunikovat a přehledně organizovat různorodé prvky v jeden celek, srozumitelný pro ty, jimž je nakonec určen.*“ (Richtr a Záruba, 2008, s. 8)

Vysekalová popisuje firemní design jako virtuálně reálný obal pro všechny aktivity firmy. Právě v souvislosti s firemním designem mluví o jednotném vizuálním stylu, který je obvykle vytvářen grafickým designérem, a zásady jeho používání jsou definované v grafickém manuálu. (Vysekalová a Mikeš, 2009, s. 14). Horný (2004, s. 53) dodává, že jde o formu, kterou jsou informace předávány recipientům zajímavým, kultivovaným, esteticky a graficky správným způsobem. Hlavním posláním jednotného vizuálního stylu

je zachování řádu, jednoty a estetičnosti v chaotickém prostředí dnešní doby, zejména pak také dostatečné odlišení jednoho vizuálního systému od jiného.

Mezi prvky jednotného vizuálního stylu můžeme zařadit například název firmy, logo, typografii, barvy, grafiku obalů, dárkové předměty, služební a orientační (informační) grafiku, oděvy zaměstnanců a další prvky dle firemního zaměření. Grafická podoba jednotlivých prvků firemního designu by měla být zakotvená v design manuálu, který přesně určuje využívání těchto prvků. Dalším důležitým dokumentem je grafický manuál. Jedná se o „návod“ s pravidly, který jednoznačně stanovuje, jak se smí zacházet s jednotlivými prvky a komponentami tak, aby celá prezentace byla jednotná a odpovídala firemní identitě. Toto komplexní zpracování pravidel by mělo obsahovat: souhrn grafických pravidel, definici layoutu dokumentu, definici a pravidla využívání fontů (stylu písma), definici barev a pravidla pro jejich používání, logo a jeho varianty, pravidla pro jeho používání a také firemní dokumenty, jako jsou šablony, hlavičkové papíry, vizitky. (Vysekalová a Mikeš, 2009, s. 40)

V souvislosti s jednotným vizuálním stylem je dobré upřesnit i pojem informační design. Informační design, který spadá pod vizuální komunikaci, Pettersson (2002, s. 17) popisuje takto: „*Informační design je uspořádání organizačních modelů za účelem poskytnutí kontextu a významu pro informaci.*“ Informační design je „*definován jakožto umění a věda o připravování informace tak, aby mohla být využitelná lidmi s efektivitou a účinně.*“ Za hlavní cíl si tedy informační design klade výměnu informací a efektivní komunikaci.

Informační design lze zařadit pod interdisciplinární obory. Toto tvrzení dále rozvíjí Jacobson (1999, s. 83), který pod informační design zařazuje všechny aktivity týkající se komunikace informací prostřednictvím slov, obrazů, tabulek, grafů, piktogramů a karikatur ať již tradiční (tištěnou), či elektronickou cestou.

Grafická forma komunikované informace by dle Petterssona (2002, s. 157) měla být jednoduchá, transparentní a neměla by poutat pozornost na svou formu, ale na svůj tvar. Tímto se Pettersson zcela jasně vyjadřuje k základnímu požadavku estetického principu u informačního designu, tedy že je vždy prioritou zcela srozumitelná komunikace, ale nelze přitom opomíjet důležitost umělecké a estetické kvality.

Za vznikem novodobé vizuální informační komunikace stojí potřeba regulace dopravy. Právě dopravní značky prošly standardizací a procesem unifikace, který probíhá dodnes. Jedná se vůbec o nejstarší nástroj informačního designu.

Pro účely této práce je dobré definovat zejména tyto prvky jednotného vizuálního stylu: logo, typografii, barvy, symboly a piktogramy. Všechny tyto prvky mohou být součástí jak jednotného vizuálního stylu, tak i informačního a orientačního designu. Samotný pojem systém odkazuje ke stanovené formě organizace, účelnému fungování a množině jevů, které spolu souvisí dle přesně nastaveného způsobu a vytváří jednotný celek. Informační systém v dopravním urbanismu má za úkol bezproblémový tok informací, který vede k základní potřebě v dopravě, tzn. dostat se z místa nástupu do místa cíle. (Klimeš, 1998)

2.1.1 Logo

Kvalitní firemní logo si klade za cíl jednoznačnou identifikaci daného subjektu, v souvislosti s tím musí splňovat mnoho požadavků, jako je jedinečnost, jednoduchost, dobrá zapamatovatelnost. Dále by logo mělo určitým způsobem vyjadřovat činnosti firmy a být použitelné na různých materiálech (dopisní papír, propagační předměty, označení expozice na veletrhu a jiné). (Vysekalová a Mikeš, 2009, s. 49)

Gaston van de Laara a Lianne van den Bergrová-Weitzelová (2004) pracovali na studii, ve které se zaměřili na vnímání loga jako symbolu, který identifikuje značku. Loga rozdělili do tří kategorií: popisné tvary, sugestivní tvary, abstraktní tvary. Zaměřili se na otázku, která kategorie log je nejsnadněji a nejpřesněji rozpoznatelná a vytvoří silnou image značky.

Pod popisné tvary spadají taková loga, která znázorňují běžně využívané předměty v naší kultuře. Jedná se o geometrické tvary a dají se snadno pojmenovat. Příkladem může být holubice u mýdel Dove.

Se sugestivními tvary je to o něco obtížnější, nelze tak snadno určit jejich symboliku, která je však zakořeněna v určité tradici. (Vysekalová a Mikeš, 2009, s. 50) Příkladem může být logo minerálních vod Mattoni. Historie této značky začala v roce

1864. V té době převzal český obchodník s italskými kořeny Heinrich Mattoni stáčírnou minerálních vod v lázeňském městě Kyselka. V roce 1868 se na etiketě objevil znak orla v červené barvě – jednalo se o součást znaku rodiny. Tento symbol prošel postupným vývojem, nicméně dodnes zůstala podstata této tradiční značky nezměněna. (Richter a Záruba, 2008, s. 85)

Abstraktní loga nemají žádný obecně přijímaný, známý význam. Nedefinovatelné tvary jsou využity v neznámých kombinacích a pojmenovat symbol je prakticky nemožné. Příklad tohoto typu log reprezentuje logo Nike.

Ve výzkumu došli autoři k výsledku, že nejlépe a nejrychleji rozpoznatelná jsou pro spotřebitele loga abstraktní. Výhodou u abstraktních log může být jejich jednoduchost, jedinečnost a nižší riziko záměny s jiným logem. Podle výsledku se spotřebitel na takovéto logo nemusí několikrát podrobně dívat, aby si ho později vybavil a spojil si ho se značkou. Samozřejmě autoři poukazují, že vždy záleží na konkrétních cílových skupinách a materiálech. (van der Larr a van der Berg Weitzel, 2004)

Horný (2004, s. 86) dodává rozdělení na tři druhy značek (log): písmovou, symbolickou, kombinovanou. Písmová firemní značka je graficky upravené písmo tvořící název. Symbolická firemní značka je čistě grafická a kombinovaná značka využívá spojení dvou zmíněných typů, tedy grafického symbolu a nadpisu.

2.1.2 Typografie

Typografie je obor, který se zabývá písmem, jeho zákonitostmi a správným použitím, tedy i uspořádáním písma v grafických projevech. Samotné písmo je pak vizuální podobou jazyka a pro jeho zápis jsou využívány ustálené symboly – jednotlivé znaky tvořící znakové soustavy. (Pecina, 2015) Pod pojem znak však nezařazujeme pouze písmeno, znakem je i nevytištěná mezera. (Dusong a Siegwart, 1997, s. 138)

Písmena velké abecedy se označují jako verzálky neboli majuskule. (Beran, 2012, s. 2–3) Kočička s Blažkem (2004, s. 31) dodávají, že v praxi se často vyskytuje využívání verzálek v textu, což považují za nevhodné z důvodu špatné čitelnosti. Dusong a Siegwartová (1997, s. 165–167) přisuzují verzálkám spíše signalizační funkci (počátek

věty, vlastní jméno, zvláštní smysl), přestože se na počátku vývoje písma používaly výhradně ony. Minusky neboli minuskule jsou písmena malé abecedy. Dalším z pojmů je akcent, jedná se o diakritické (rozlišovací) znaménko. (Beran, 2012, s. 4–5)

Pro pojmenování písmových skupin se používá pojem druh písma. Zcela konkrétní písmo s vlastním názvem a svoji charakteristickou kresbou se označuje jako typ písma. Dalším pojmem je rodina písma, kterou Beran (2012) popisuje jako soubor více kresebných variant (řezy písma) určitého typu písma. Tedy písmo, které není jen v základní variantě. Každý typ tiskového písma lze zařadit podle charakteristických znaků pod klasifikační skupiny. Nejčastěji se setkáváme s pojmem antikva (písmo stínované se serify) a pojmem grotesk (bezserifové písmo, nestínované). Nejedná se však o jediné dva druhy písma – více lze nalézt v klasifikaci Mezinárodní typografické asociace (ATYPI), podle níž se nejčastěji třídí latinková písma. I v Československu vznikla klasifikace, která je velmi důležitá, protože respektuje národní odlišnosti. Jedná se o klasifikaci Jana Solpery. (Pecina, 2005)

V sazbě se mohou objevit nežádoucí prvky, jako je špatné dělení slov, chybně ponechané jednoznakové předložky, spojky na konci řádku a jiná úskalí, která vznikají především při sazbě delších textů.

Velmi často dochází k záměně spojovníku za pomlčku a naopak. Spojovník neboli *divis* má již podle svého názvu za funkci spojovat slova, používá se tedy ke spojování složených výrazu (mám-li, česko-anglický) či k dělení slov. Správně by se měl sázet bez mezer. (Beran, 2012, s. 28–33)

Pomlčka (–) je svým vzhledem delší než spojovník a má řadu využití. Může se využívat pro přestávku v řeči, v tomto případě se sází s mezerami. Pokud je pomlčka využita ve výčtu nebo pro opakování výrazu pod sebou, oddělujeme ji od následujícího slova neměnnou mezerou. Své využití také nachází při zápisu měnových hodnot, kdy se umísťuje těsně za desetinou čárku (Kč 25,–). U zápisu peněžních hodnot se můžeme poměrně často setkat se špatným formátem. Za základní pravidlo platí, že zápis by měl být v celém textu, díle jednotný. Ve významu *od–do*, *až*, *versus* se pomlčka neodděluje od slov mezerami, a proto jí nesmí řádka končit ani začínat (5–20 hodin). (Tamtéž, s. 30–31)

Dalšími typograficky problémovými symboly bývá sazba procent, stupňů, telefonních čísel a zkratk. Sazbě těchto symbolů nebudeme v této práci věnovat větší pozornost, protože jejich výskyt v informačním a orientačním systému ve větším množství

neočekáváme. Více k pravidlům lze najít poměrně podrobně popsané na Internetové jazykové příručce od Akademie věd České republiky a Ústavu pro jazyk český.⁴

Obecně by se v typografické teorii dala nalézt doporučení, která mohou být podpůrnými pro kognitivní procesy, např. může jít o čitelnost, uspořádání, sjednocený dojem nebo originalitu.

Za grafický „nešvar“ se považuje používání více fontů najednou. V jednom celku by se neměly vyskytovat více než dva typy fontů. Pro odlišení a zvýraznění se doporučuje využít řezů daného fontu. Výzkumy také poukazují na lepší čitelnost delších textů v provedení černého textu na bílém podkladu než naopak. (Dannhoferová, 2012, s. 257–259)

Bezserifová písma je v případě tištěného textu doporučeno používat na nadpisy, zatímco písma se serify pro běžný text a dlouhé odstavce. Důvodem je, že serify dotváří určitou linii (řádek) pro oči, což může přispět k lepší čitelnosti textu. Dle Ogilvyho (2004, s. 141–142) jsem zvyklí v běžném textu na malá písmena, a proto verzálky s čitelností zaostávají nad minuskami.

Podpořit kognitivní procesy dále můžeme těmito faktory: proporce plochy, výběr a použití barev, výběr formátu či umístění nejdůležitějšího sdělení na optický střed, který se nalézá o něco výše než střed geometrický. Díky respektování typografických pravidel a řízení se již známými doporučeními můžeme ovlivnit správné přijetí informace. (Dannhoferová, 2012, s. 257–259)

2.1.3 Barvy

Významným prvkem vizuálního stylu jsou barvy, které mohou působit při vizuální komunikaci na city diváka. Zvolená barva by měla odpovídat charakteru instituce a stejně jako logo, by měla být odlišitelná od jiného firemního stylu. Aby mělo využití barev správný efekt, tzn. při vhodném používání docílit vizuálního charakteru identity instituce, je třeba zvolenou barevnost dodržovat v celé komunikaci s veřejností. (Horný, 2004, s. 91–92) Barvy jsou postaveny na psychologickém dojmu barevné percepcí.

⁴ Dostupné na: www.prirucka.ujc.cas.cz

Vnímání barev je subjektivní. Jedna barva může pro různé lidi, znamenat množství odlišných věcí. (Ohta a Roberston, 2005, s. 49)

Ve zrakovém sdělování použití barevných tónů slouží k posunu základního významu (červená – zákaz, modrá – příkaz) u stylizovaných figur, znaků či symbolů. Určitý tvar, znak pak umocňuje a odlišuje význam barevného kódu. (Fassati, 1999)

Jednotlivé barvy se klasifikují pomocí barevných modelů, mezi nejznámější patří CMYK a RGB. Barevný model RGB (zkratka slov red, green, blue) označuje složení barevného prostoru ze tří základních barev – červené, zelené a modré. Jednotlivé barvy se při jejich využívání sčítají a pokud sečteme všechny tři barvy, získáme bílou. Tento model je vhodný pro využití na zařízeních, které vyzařují světlo (monitory, projektory). U barevného modelu CMYK (zkratka slov cyan, magenta, yellow) se barvy odečítají, na rozdíl od RGB. Model se skládá z azurové barvy, purpurové a žluté a své využití nalézá zejména v tisku. Při smíchání všech barev nevzniká dokonale černá, ale hodně tmavě hnědá. Z tohoto důvodu je v modelu přidána ještě černá (key), jako klíčová (Čápka, 2015)

Mezi základní vlastnosti barvy patří odstín, sytost, jas a světlost barvy. Odstín barvy udává její základní identitu, která je výsledkem vnímání odrazu světla o různých frekvencích. Sytost barvy lze popsat jako intenzitu či zářivost. Syté barvy jsou velmi intenzivní a zářivé. Opakem jsou tlumené barvy, které v kombinaci s nevýrazným odstínem považujeme za neutrální (šedá či hnědá). V neposlední řadě barvu ovlivňuje i její jas, který označuje stupeň světlosti či tmavosti. (Samara, 2008, s. 84–89)

V orientačním systému by barvy měly být dobře odlišitelné od sebe a mít optimální světlost a sytost, aby byly dobře čitelné z různých vzdáleností a za různých podmínek osvětlení.

2.1.4 Znak, symbol, piktogram

Zobrazování jevů ve vizuální komunikaci se děje buď prostřednictvím figur (případ přímého jednoduchého zobrazení, např. figura ohně), nebo prostřednictvím symbolu či znaku (případ, kdy je nemožné zobrazit daný jev přímo), které jsou stanoveny konvenčně. V případě složitějšího jevu lze výše uvedené kombinovat. (Fassati, 1999)

Pojem znak s sebou nese odlišné významy, obecně je však definován jako „něco, co zastupuje něco jiného“. (Čermák, 2001, s. 12) Pomineme-li definice znaku z pohledu sémiotiky můžeme poté o znaku mluvit jako o jedné veličině, která má jednoznačný vizuální význam. Z grafického hlediska lze na pojem znak nahlížet jako ekvivalent pojmů symbol, obrázek, piktogram apod.

Termín symbol k sobě váže také různé definice, dle vědních disciplín. Emil Hierhold (2008, s. 157) v knize *Rétorika* kromě jiného popisuje symbol jako „všechny malé prvky, které jako „vizuální zkratka“ oslovují pravou polovinu mozku (analogovou oblast) a doplňují tak digitální informaci (text, jazyk)...všechno, co můžete vy sami v případě potřeby nakreslit na flipchart nebo na fólii. A samozřejmě i všechny působivé obrázky, které najdete v knihovně počítačového programu.“

Piktogram jakožto zástupný prostředek, vyjadřující jakoukoliv skutečnou, fyzickou věc, situaci či abstraktní pojem lze chápat jako znak i symbol. „*Element systému, který má absolutní platnost*“, tak popisuje piktogram sociolog a filozof Otto Neurath (In: Abdullah, 2006, s. 10). Profesor vizuální komunikace Herbert W. Kapitzki (In: Abdullah, 2006, s. 10), přidává další z definic, kterou lze k tomuto pojmu najít, a to že: „*piktogram je ikonický znak, který znázorňuje charakter toho, co reprezentuje a skrz abstrakci naplňuje vlastnosti znaku.*“

Piktogramy jsou v dnešní době využívány v informačních a orientačních systémech po celém světě, zejména pak na mezinárodních akcích plní nezaměnitelnou komunikační roli. Pro tyto účely jsou vytvářeny piktogramové systémy. Požadavek na takové systémy je zejména využití stejného principu stylizace motivů a charakteru grafického zpracování včetně velikosti a tvaru plochy, na které je piktogram umístěn. (Eliška, 2005, s. 42) V dnešní době existují i standardizované piktogramy. International Organization for Standardization vydala v roce 2007 poslední verzi standardu ISO 7001: Public Information Symbols. Tato sada obsahuje piktogramy pro toalety, parkoviště, nemocnice aj. určené pro orientaci na veřejných místech. (Iso.org, 2007)

Hojně užívaným pojmem ve vizuální komunikaci, který také souvisí s výše uvedeným, je signál jakožto zpráva pro příjemce, která nabádá k vykonání určité akce (zelené světlo na semaforu = jed'). (Smith, 2005, s. 239)

3 VIZUÁLNÍ STYL PRAŽSKÉHO METRA

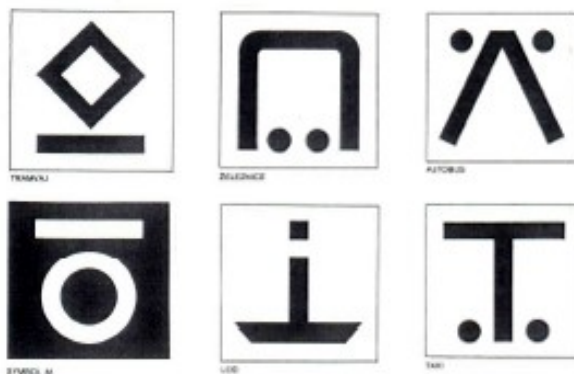
Jednotný vizuální styl je důležitou součástí firemní identity. Pražské metro spadá pod svého provozovatele, kterým je Dopravní podnik hlavního města Prahy a. s. Ten pracuje s vlastní firemní identitou. V případě veřejného prostoru, jako je pražské metro, nejde o budování firemní image společnosti, ale o funkčnost v případě navigace, orientace, čitelnosti a zapamatovatelnosti. V tomto případě je velice důležitý právě informační a orientační design včetně jednotnosti celého vizuálního vyznění. Orientaci v rámci hromadné dopravy může znesnadňovat několik prvků. Jde kupříkladu o množství lidí, omezený čas a vizuální smog. Dále je samozřejmě třeba myslet na to, že jde o místa, kde se nachází velký počet cizinců, tedy značení musí být srozumitelné bez ohledu na národní příslušnost a jazyk.

Na vývoji vizuálního stylu pražského metra (včetně jeho informačního systému) se pracovalo současně s jeho výstavbou. Komplexní příručka „*Architektonická tvorba stanic metra – Metro, nový fenomén města: zásady a předpoklady*“ byla publikovaná v květnu 1971 a obsahovala propracované koncepce od desítky odborníků k jednotlivým parametrům týkajícím se nově budovaného metra. Kromě jiného obsahuje i kapitolu J, která se věnuje grafickému designu stanic (informačnímu a orientačnímu systému) od grafika, designéra Jiřího Rathouského a designéra prof. Petra Tučného. Tento manuál nakonec nebyl v praxi použit, ale mnohé z něj později vycházelo. (Kyllar 2004, s. 76)

Tučný s Rathouským pečlivě promýšleli všechny prvky tak, aby byl systém funkční a bezproblémový. Myslelo se zejména na hlavní funkci metra, dopravit cestující rychle a bez komplikací z jednoho místa na druhé. Inspirací jim byly již vzniklé informační a orientační systémy v evropských městech. Ke studii autoři přistupovali s myšlenkou, že systém metra zasahuje jak „nad povrch“ tunelů (městský parter), tak i do suterénu. Pro městský parter bylo třeba vymyslet zejména vstupy a symbol označující metro. S tím přišel Petr Tučný a vycházely z něj pak i další piktogramy jednotlivých dopravních prostředků (obr. 6). Při realizaci však tyto symboly nebyly využity.

V městském suterénu, kromě dalšího, prosazovali autoři barevné rozlišení jednotlivých linek a poukazovali na možnost propojení s architekturou. Do prostředí nástupiště byly navrženy cedule s informacemi o lokalitě stanice, informace o následných stanicích a možných přestupech. Doplněny byly také informace potřebné pro orientaci při

výstupu z metra – navazující doprava, ale i kavárny, hotely, obchodní centra. Samozřejmě byly navrženy piktogramy pro WC, stroje na směnu drobných, šipky a jiné. (Rathouský a Tučný, 1971, s. 1–10)



Obrázek 6: Loga od Petra Tučného pro jednotlivé typy dopravy, symbol metra na černém pozadí (Rathouský a Tučný, 1971)

Tučný s Rathouským již v této době uvažovali nad řešením skutečnosti, že se prostory metra stanou místem nesoucím propagační materiály. Podle nich bylo třeba myslet na to, aby propagační prvky nijak neomezovaly orientační systém. Autoři také považovali za důležité, aby se zvýšila úroveň propagace v prostorech metra. (Tamtéž, s. 9–10)

Kromě vstupů a nástupišť do metra bylo třeba navrhnout i design vozů metra. Na exteriéry vlaků bylo plánované dodržet barevný kód trasy, symbol metra, směrové a orientační informace společně s varovným světelným signálem a varovnými prvky na samotných vozech. V interiérech se pak opět měly vyskytovat informace o směru jízdy, schémata linek a vyloučena nebyla ani propagace – pouze jako nerušivý element. (Tamtéž, s. 11)

Ve studii se autoři zaměřili i na informace pro personál, uniformy, tiskoviny pro propagaci metra a zasazovali se také o kratší názvy stanic. Dále se zde zabývají i prvky související s architekturou (zábradlí, schodiště, osvětlení, sedací nábytek, koše, prodejní stánky aj.). (Tamtéž, s. 12–20)

3.1 Informační a orientační design v hromadné dopravě

O informačním designu v prostředí hromadné dopravy říká Donald Norman (2002, s. 54): „Veškerá znalost vyžadovaná pro bezchybné chování nemusí být nutně v hlavě. Může být distribuována, tedy částečně v hlavě, částečně v okolním světě a částečně v omezeních okolního světa...“ Ve zkratce tím autor sděluje, že je třeba, aby informace byla na místě, kde ji recipient očekává, a ve chvíli, kdy ji potřebuje. Vyjadřuje se tak k tomu, že cestující není povinen ani schopen pamatovat si veškerá dopravní schémata a podobně. V informování cestujících je však třeba nezacházet do přílišných detailů a vždy počítat s určitými kulturními omezeními. Prvky, které se využívají v informačním designu, lze rozdělit do tří základních skupin: 1. mapy (schémata), 2. piktogramy a logo, 3. typografie.

U schematického řešení dopravních tras se níže popsaným potvrzuje, že pro přehlednost je opravdu třeba držet se nejdůležitějších informací. Dobrým příkladem je schéma londýnského metra od Harryho C. Becka (obr. 7), kde byl tento přístup uplatněn již v 30. letech 19. století (od tohoto roku si zachovává svou podobu).



Obrázek 7: První oficiální podoba Beckova schématu z roku 1933
(Typo, 2004(08), s. 28)

Při tvorbě schématu autoři záměrně ignorovali přesný poměr vzdáleností mezi zastávkami, také zjednodušili a generalizovali pozice a směry linek, stanic a přestupních bodů. Rozmístěním mezer v pravidelném měřítku získali více místa pro dodatečné informace. Cestující více ocení přehledné pořadí zastávek než přesné poměrové měřítko

vzdáleností mezi stanicemi. Tato metoda redukce je zde prokázána jako efektivní a byla následována i mnohými dalšími dopravními systémy. (Mullet, 1995, s. 23)

Kromě informační funkce má grafický design v orientaci i důležitou konfirmační funkci. Z obecných zásad pro informační design Steinfeld (In: Preiser a Smith, 2011, s. 19.4) zmiňuje například pro text dobře zvolený font, který bude čitelný a umístěný na kontrastním pozadí. Dalším příkladem je správné umístění směrových šipek nad hlavou tak, aby se šipky vztahovaly k popsané lokalitě přímo, nebo k ní směřovaly. Samozřejmě neopomijí důležitost mezinárodních symbolů a snadnější navigace osobám s poruchami zraku.

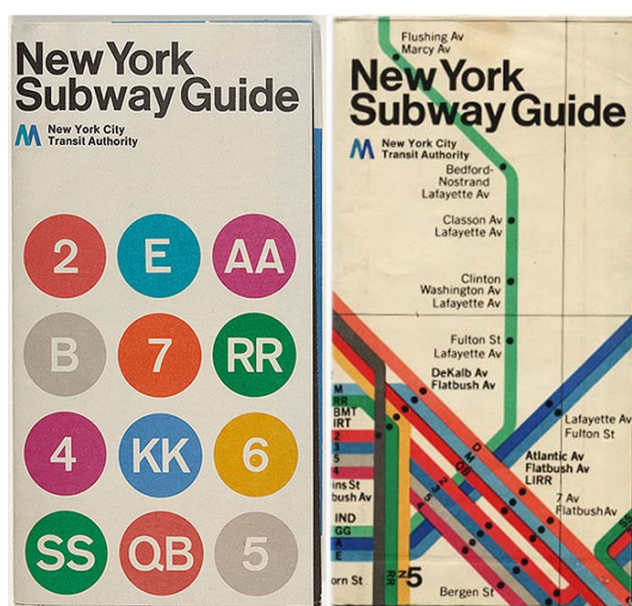
Jak již bylo zmíněno v případě typografie je potřeba se zaměřit hlavně na čitelnost písma. Bohatou typografickou historií má například pařížské metro. Symbolické pro pařížské metro jsou secesní vstupy architekta Hectora Guimarda využívající písmo Georges Auriol pro Art-deco nápisy Metropolitan. V typografii pařížského informačního systému však vládl dlouhou dobu nekonceptní přístup. Skutečnost, že pro výstavbu jednotlivých linek byly najímány různé soukromé společnosti, se odrazila v nejednotnosti. V jednom období bylo možné v pařížském metru sledovat až dvacet typů různých fontů. Až v roce 1973 se Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) rozhodlo oslovit typografa Adrian Frutigera s žádostí o úpravu písma Univers na míru tak, aby bylo možné tímto písmem nahradit stávající typografické řešení. Frutigerův grotesk se však zavedl jen na místech, která byla rekonstruována nebo teprve nově vznikala. V 90. letech se využívaly fonty Helvetica Neue, Gill Sans, také oblé písmo Alberta Botona a Frutigerova abeceda RER. Pařížské metro se dočkalo jednotného fontu až v roce 1995. Jednalo se o písmo od Jeana Françoise – grotesk Parisine s užšími literami, inspirované Helveticou a její údajnou dobrou čitelností. (Typo, 2004(08), s. 13–17)

Co se týče práce Adriana Frutigera s informačními designy hromadné dopravy, nesmíme opomenout font pro letiště Roissy (letiště Charlese de Gaulla) u Paříže. Vytvořil zcela novou rodinu písma Roissy. Frutiger zde vycházel z předpokladu, že znaky písma musí být čitelné i při výšce 2 cm ze vzdálenosti jednoho metru, stejně tak i při výšce 2 metrů ze vzdálenosti jednoho kilometru. Po dodatečných úpravách potřebných pro digitalizaci získala tato rodina název Frutiger. (Tamtéž)

K využití piktogramů se přistoupilo netradičně v již zmiňovaném informačním systému letiště Charlese de Gaulla. Na přání architekta Paula Andreua byly totiž

z informačního designu zcela vynechány. Byla použita jen směrová šipka od Frutigera. Důvodem pro toto rozhodnutí bylo přesvědčení hlavního architekta, že slova jsou zcela dostačující a není třeba využívat obligátní symboly (např. slovo BAR zcela postačí namísto sklenky Martini). (Osterer a Stamm, 2009, s. 247–250)

Zajímavý je také orientační systém metra v New Yorku. Ten navrhl Massimo Vignelli. Na informační cedule využil kontrastu bílého písma na černém pozadí a písma Helvetica. Zajímavě pracoval na odlišení jednotlivých linek pomocí barevných kruhů (nesoucích určitou symboliku k daným stanicím), které jsou označeny číslem či písmenem linky (obr. 8). (Simon, 2019)



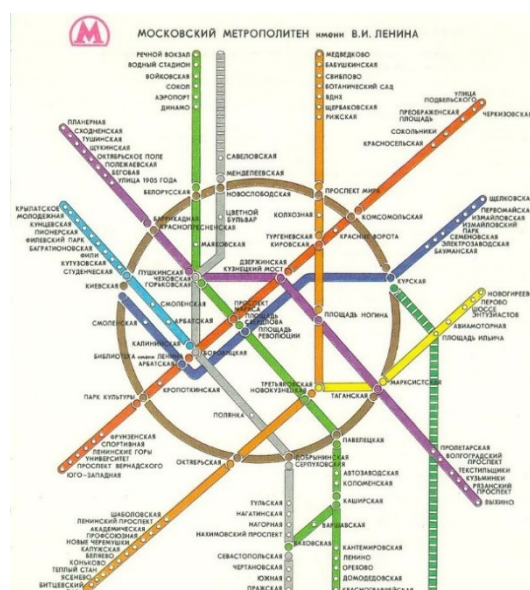
Obrázek 8: Piktogramy a část schématu metra od Vignelliho na informačním letáku (Index Grafik, b. r.)

Na moskevském metru lze pak pozorovat zajímavou historii vývoje schématu metra. V počátcích moskevského metra byly linky tak jednoduché (30. léta), že nebylo třeba ve schématu graficky cokoliv zjednodušovat. Později se dokonce do těchto map přidávaly obrázkové motivy (tučňáci – ZOO, letadlo – letiště aj.), které měly vyznačit umístění důležitých bodů ve městě. Tak se dělo, dokud na schématech bylo dostatek místa. S rozšiřováním linek přetrvávala snaha respektovat geografické skutečnosti a mapky tak osahovaly mnoho detailů. Až v roce 1970 se objevilo schéma moskevského metra, na které město přešlo zcela revolučně. Jednalo se o kružnici, kterou protínalo několik přímých linek (obr. 9).

Tento styl měl své nevýhody a některé z nich se vyřešily až úpravami z roku 1980. Specifický a moderní systém sice nestavěl na principech Henryho Becka, ale předčil mnohá jiná schémata své doby. V roce 1988 byly pro lepší přehlednost rostoucí síť metra linky zobrazeny přímkami pod úhlem 45 ° (obr. 10). Později následovala inspirace Londýnem. Další vliv na schémata měl i nástup počítačové grafiky a fascinace 3D efekty. Následně však bylo od těchto lacině vypadajících efektů upuštěno. V Moskvě však dodnes situaci ohledně schémat znesnadňuje fakt, že se linky neustále rozšiřují a rozvíjejí. (Byrnes, 2013)



Obrázek 9: Schéma moskevského metra 1970 (Byrnes, 2013)



Obrázek 10: Schéma moskevského metra 1988 (Byrnes, 2013)

Zajímavostí také je, že v Moskvě nebyl nasazen větší počet piktogramů. V minulosti nebylo potřeba využívání mezinárodně srozumitelných symbolů z důvodu uzavřenosti země. Informace byly předávány zejména textově. Hlavním vizuálním prvkem poutajícím pozornost cestujících měla být propagandistická architektura. V roce 2014 byl navržen nový informační a orientační systém, a to včetně piktogramů a nového fontu Moscow Sans. (Byrnes, 2015)

V souvislosti s orientačním systémem, je také důležité zmínit pojem wayfinding. Berger (2005, s. 6) tento pojem vysvětluje následovně: „wayfinding is the act of finding your way to a destination“, „wayfinding design is the art of helping people find their way“. Tato definice představuje širší pojetí orientačních systémů s dynamickým aspektem. Jde o orientační systémy, které se neskládají pouze ze souboru elementů, ale jsou

hierarchizovaným celkem s jasnou funkcí. Může jít například o orientační systém městské hromadné dopravy propojený s navigačním systémem samotného města.

3.2 Vizuální styl pražského metra od roku 1974

Výše zmíněný manuál z roku 1971 nebyl využitý. S verzí, která byla nakonec využita v praxi, má mnoho společného či se mu alespoň výrazně podobá. Dvouletá časová mezera vedla k vylepšení a dílčím změnám. Katalog *Metro – informační systém*, jehož autorem byl Jiří Rathouský, byl vydaný v květnu 1973.⁵ Obsahuje vzory barev, logo metra (autor Jaromír Windsor), grafické detaily navigačních prvků, piktogramy a font Metron společně s číslicemi ve fontu Digita. (Rathouský, 1973)



Obrázek 11: Stanice Dejvická, prvky informačního systému (METROWEB.CZ, b. r.)

⁵ Prof. Petr Tučný byl spíše designérem technických prvků a v katalogu informačního systému z roku 1973 není jako autor uveden. Ačkoliv, jak je již napsané výše, mnohé v tomto informačním systému vycházelo z předchozí studie, ve které Tučný figuroval. Tohoto faktu se týkají i pozdější právní spory o autorství písma Metron, které budou popsány níže.

V době otevření metra byly za výrazné prvky informačního systému považovány výrazné směrovky v provedení černého písma na bílém pozadí umístěné v prosvětleném boxu (obr. 11). Boxy byly navrhovány (dle manuálu) v různých rozměrech jedné délky a jejich násobcích pro potřebu kombinování více značek

3.2.1 Jiří Rathouský

Jiří Rathouský se narodil 20. dubna 1924 v pražských Vysočanech. Už od dětství propadl vášni tenisu a sportu, která mu vydržela po celý život. Do jeho života zasáhlo nasazení do 2. světové války. Později studoval výtvarnou výchovu na Pedagogické fakultě Karlovy univerzity. V roce 1948 se nepodřídil ideologickým požadavkům nového režimu a bylo mu znemožněno dokončit magisterské studium u profesora Cyrila Boudy. Odpromoval až v roce 1992. (Záruba, 2010, s. 3)

Jeho pevná vůle a houževnatost mu pomohla překonat překážky osudu a postupně si vybudoval přední a pevné postavení v kruhu svých kolegů. Nejprve byl zaměstnán jako novinový kreslíř a jako technický redaktor. V 50. letech pracoval pro ministerstvo zahraničí jako propagační grafik a knižní grafik pro nakladatelství Práce, Artia, Státní hudební nakladatelství. Později se proslavil především jako grafický úpravce předních českých nakladatelství – Mladá fronta, Odeon, Albatros aj. Tvořil pro ně desítky návrhů grafik knižních titulů, značek, koncepce edic, ale i reprezentativní, obrazové publikace. Jeho práce byla charakteristická individuální svobodou. (Fassati, 1998, s. 21) Respektoval důležitost vizuální komunikace a snažil se o uplatnění vlastního vizuálního jazyka. To ho motivovalo k tvorbě několika autorských písem. Kromě Metronu a číslic Digita lze zmínit Intergothic (pro pražský hotel Intercontinental), dále písmo Barell pro karlovarský hotel Thermal. Dále písma pro knižní použití Comenius pro edice nakladatelství Academia a Alphapipe pro edice Gama – Galerii moderních autorů v nakladatelství Odeon. (Záruba, 2010, s. 3).

V roce 1952 byl spoluzakladatelem skupiny Štursa a v roce 1957 skupiny Máj. V té době také začal spolupracovat na výtvarných řešení československých pavilonů

světových výstav. Jeho významným počinem byl podíl na československém pavilonu Expo 67 a EXPO v Ósace.

Práce na pražském metru od roku 1969 byla pro Rathouského jedinečnou životní příležitostí, v níž mohl uplatnit své zásady komplexního grafického designu. Výsledek mu přinesl oprávněné uznání nejen odborné kritiky, ale i veřejnosti. Své kvality prokázal i v návrzích komplexního grafického designu pro Interncontinental Praha, Thermal Karlovy Vary, hotel Centum Frýdek-Místek, novostavby n.p. Vodní stavby, sídliště Černý most aj. (Horníková In: Fassati, 1998, s. 13). V 70. letech spolupracoval s Národním technickým muzeem Praha na rekonstrukci dopravní haly a foyer. V té době pokračovala i dlouhodobá spolupráce s Národním divadlem v Praze (plakáty, programy) a Národní galerií, pro kterou vytvářel katalogy k výstavám. (Fassati, 1998, s. 21)

Jeho vztah ke sportu se projevoval v tvorbě pro sportovní klub AC Sparta Praha, pro který vytvořil řadu prvků vizuální prezentace (symboly, orientační prvky, vlajky, kalendáře, design oděvů a ručníků aj. (Tamtéž, s. 21–22)

V roce 1974 se stal členem skupiny TYPO+. Od roku 1976 pak členem SČUG Hollar, s čímž souvisí i účast na výstavách, tvorba plakátu a pozvánek a pozdější publikační činnost, např. *80. let SČUG HOLLAR*. (Tamtéž, s. 22)

Na celé řadě prací spolupracoval se svou manželkou Dorou Novákovou, která mu byla životní i profesní oporou. Po dobu své kariéry vystavoval doma i v zahraničí. Získal také několik ocenění, například ceny v soutěži nejkrásnější kniha roku, Cenu nakladatelství Albatros Praga za dětskou encyklopedii (1965), Cenu města Prahy za řešení informačního systému metra (1974) a další uznání v zahraničí (Lipsko, Lokarno, Varšava, Turín, Řím) aj. (Tamtéž, s. 25)

Do povědomí veřejnosti vstoupilo také jeho řešení architektury a písma pomníku T. G. Masaryka na Hradčanském náměstí (1999–2001), dále je autorem pomníku PTP v Zaječově (2001), kterým odpověděl na zažitá ponížení a vážné zranění, jež se mu přihodilo při odvezení k Pomocným technickým praporům po školní docházce. (Šetlík, 2004)

Šetlík (2004) se o něm v pozvánce na vzpomínkovou výstavu *Pocta Jiřímu Rathouskému* vyjadřuje takto: „Patřilo k jeho přednostem, že nerozlišoval velké a malé

úkoly: ke všem přistupoval odpovědně a dovedl se do nich vložit celou svou bytostí v oddanosti práci, kterou měl rád.“

Jiří Rathouský zemřel v Praze 5. září 2003, výtvarná hodnota jeho díla se stala neopominutelnou součástí dědictví českého umění současnosti. (Storm Type Foundry, b. r.)

3.2.2 Petr Tučný

Tučný se narodil 26. 6. 1920 v Praze, šlo o mnohostranného umělce, designéra, architekta. O jeho mnohostrannosti svědčí i jeho studia, nejprve studoval soukromě sochařství, poté hmotnou kulturu, etnografii a estetiku na FF UK, odsud si v roce 1952 odnesl i titul PhDr. Jeho studia však pokračovala na ústavu hygieny práce a chorob z povolání LF v Praze a v roce 1956 je doplňuje titul kandidáta věd.

V umění nejdříve experimentoval s rytectvím skla a tiskem ze skleněné desky. Zabýval se i grafikou, a to jak knižní, tak i užitou, volnou a plakátovou. Jako autor mnoha architektonických realizací navrhoval i design nábytku, porcelánu a keramiky. V pozdější době se zaměřil na ergonomicky a esteticky pojatý design náradí, lékařských a mikrochirurgických nástrojů, později i na design průmyslových strojů a dopravních prostředků. Založil a vedl Laboratoř experimentální a užité estetiky na FF UK v Praze (1950–1960). Byl pedagogem na filozofických fakultách UK v Praze i MU v Brně, později pracoval ve školství v zahraničí, zejména v souvislosti s průmyslovým designem. V zahraničí také získal profesuru.

Vystavoval od roku 1938 a do své smrti byl součástí i mnoha kolektivních výstav jak v České republice, tak v zahraničí. V roce 2000 měl samostatnou přehlídku v Národním technickém muzeu k příležitosti 80. narozenin. Za celý svůj život dostal mnoho ocenění, v roce 1991 například 1. cenu v mezinárodní soutěži za projekty pro metro v Praze, Euro Design Pyramide ve Švýcarsku v roce 1985 nebo International Product Design Award v roce 1980 ve Spojených státech. V roce 2003 byl oceněn za významný přínos k rozvoji designu v České republice. Designérsky spolupracoval se svými syny Petrem Mikulášem a Janem. (Malý, 2007, s. 216–217)

Tučného práce pro metro v době před jeho otevřením spočívala hlavně v návrzích mobiliáře a informačního systému v příručce z roku 1971. Navrhl například odpočinkové sedačky, které bylo možné sestavovat vedle sebe do větších celků. Tyto projekty však nebyly realizovány. Je také autorem barevného řešení vagonů dnes známého jako červené dveře, které jsou dominantním prvkem. Ty se své realizace dočkaly. Také je autorem řešení prosvětlených nosičů informačních prvků – tzv. butonů. (CzechDesign, 2016)

V pozdější době bylo Tučným zpochybněno Rathouského autorství písma Metron. Žalobu za neoprávněné používání písma Dopravním podnikem hl. města Prahy podtrhoval fakt, že Tučnému vadil i způsob, jak neprofesionálně je s písmem zacházeno. Považoval to za dehonestaci svého díla. Po dlouhá léta byl za autora Metronu považován Jiří Rathouský, který měl tento font navrhnout na zakázku pro DPP v letech 1971–1972. Tučný u soudu však tvrdil, že Metron navrhl už on v letech 1967–1968 a Rathouský vytvořil později jen jeho úzkou variantu. Autorství Tučného bylo dokládáno krabicí od bot s překližkovými vzory písma a zejména složkami s původními nákresey z 60. let. Nákresey byly na pauzácích z německé firmy, kde Tučný v těchto letech navrhoval kuchyně. Zástupce dopravního podniku žádal o doložení stáří nákresů. Na stranu dopravního podniku se postavila i dědička Rathouského s dobovými negativy a plechovými vzory Metronu. Strana obhajující Rathouského autorství se podivovala nad tím, proč nedošlo k dřívějšímu zpochybnění. Podle advokáta v tom Tučnému zabránila politická situace a extrémní pracovní vytížení. (iDnes.cz, 2010). K předložení návrhů písma od Tučného lze dohledat článek už z roku 2006. Spory tedy pravděpodobně začaly již v tomto roce. V souvislosti s tímto bylo v době sporu písmo Metron nedostupné ve své digitální podobě. (Střešovická písmolijna, 2006)

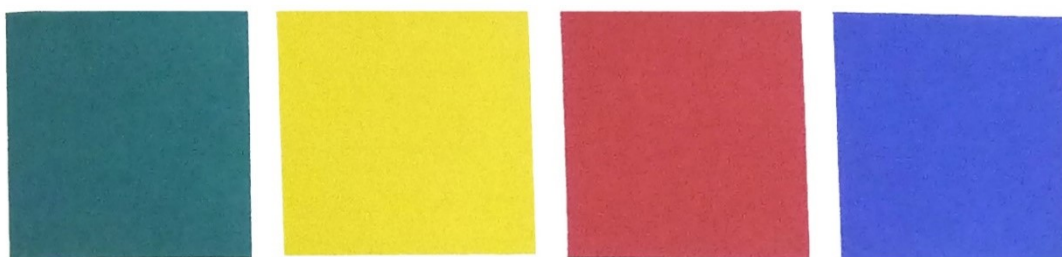
Petr Tučný zemřel v roce 2012 po krátké nemoci. Do konce svého života se věnoval písmové tvorbě a kreslil. (Lidovky.cz, 2012) Dva roky po jeho smrti, tedy po osmi letech dlouhého sporu bylo písmo znovu uvedeno ve své digitální podobě na písmolijně Františka Štorma Storm Type Foundry. Nakonec se nepodařilo fakticky vyvrátit autorství Jiřího Rathouského k písmu Metron a žalující strana ve sporu nepokračovala. (Typomonolog, 2014)

3.2.3 Informační a orientační design metra od roku 1974 a jeho jednotlivé prvky

V katalogu z roku 1973 od Jiřího Rathouského jsou popsány a zobrazeny jednotlivé prvky. Jedná se především o písmo, barvy, informační značky (jednomodulové, dvoumodulové či čtyřmodulové podle plochy, kterou značky zabírají či zda je potřeba je použít v kombinaci s jinou značkou).

Barvy: Nejdůležitější barvy, které jsou v katalogu zobrazeny, jsou ty označující jednotlivé linky. Tyto barvy zůstaly zachovány do dnešní doby (v lehce odlišných odstínech). Jedná se tmavě zelenou pro trasu A, žlutou pro trasu B, červenou pro trasu C a modrou pro trasu D (obr. 12). Barevné značení linek bylo zkombinováno s příslušným bílým písmenem pro danou trasu. Na informační značky a prvky byly aplikované i neutrální barvy, jako je černá a bílá, a barvy bezpečností – světle zelená, modrá a červená, které ve většině případů nesou i význam, tzn. příkaz či zákaz. (Rathouský, 1973)

K barevnému značení linek přistoupil Rathouský tak, aby značení v metru nekolidovalo se značením v silniční dopravě. Zvolil proto odlišné barevné tóny. V rozhovoru pro Muzeum umění Benešov dále dodává: „*Pás adekvátní barvy měl všudepřítomně provázet cestujícího v jednotlivých stanicích. Architekti, kterým takový problém není příliš zřejmý, prosadili však jiné řešení.*“ (Rathouský In: Fassati, 1998, s. 15–17)



Obrázek 12: Barvy tras dle manuálu IS z roku 1973 (Rathouský, 1973)

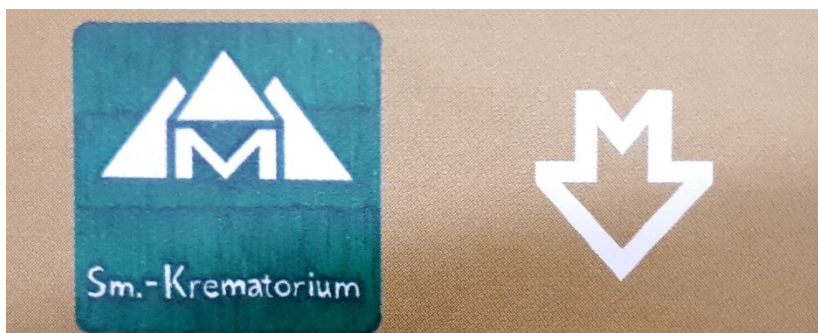
Logo: Autorem prvního oficiálně použitého znaku metra (obr. 13) je Jaromír Windsor (1924–1991). Jednalo se o okřídlenou šipku směřující dolů (označovanou jako vrána), ve které lze spatřit písmeno M. Jaromír Windsor byl český grafik, malíř a restaurátor. Zaměřoval se zejména na reklamní grafiku a spolupracoval s nakladatelstvím Atria, Státním pedagogickým nakladatelstvím v Praze. Byl také tvůrcem řady podnikových log a technických tabulí užívaných v 70. a 80. letech pro export strojírenských

výrobků. (AbART, b. r.) V katalogu *Metro – informační systém* je použití tohoto znaku zobrazeno na vlacích metra a pro značení vstupu do metra. (Rathouský, 1973)



Obrázek 13: První oficiální logo od Jaromíra Windsora (Rathouský, 1973)

Už v letech 1969–1971 navrhl Jiří Rathouský verzi loga metra, která byla jednodušší než Windsorova, ale v této době její realizace nebyla aplikována (obr. 14). Až v roce 2002 bylo toto logo přizpůsobeno studiem Jerome a začalo se oficiálně využívat (vývojové fáze loga viz Příloha 2). Kromě výše zmiňovaného návrhu loga Petra Tučného, který taktéž nebyl v praxi aplikován, lze také dohledat další a nepříliš známou variantu loga od Jiřího Rathouského (obr. 14). (Typo, 2004(08), s. 11)



Obrázek 14: Návrhy log od Jiřího Rathouského, vlevo nepříliš známá varianta (Typo, 2004(08), s. 11)

Nosiče informací a ukazatele: Označení stanic a další informace se nacházely na tzv. butonech. Základním prvkem byl čtverec se zaoblenými rohy s rozměry 48 × 48 cm (jednomodulový), případně násobky tohoto rozměru (dvoumodulový, čtyřmodulový). Jednomodulový rozměr byl určen pro směrové šipky či piktogramy, dvoumodulový pak pro směrové cedule i s textovými informacemi (obr. 15) a čtyřmodulový rozměr byl využitý pro názvy stanic a schémata. (Rathouský, 1973) Butony nesoucí tyto informace byly podsvětlené, což se vzhledem k technickým možnostem této doby ukázalo jako nešťastné. Šlo především o časté praskání žárovek, a tudíž nedokonalé podsvícení či blikání cedulí. (CzechDesign, 2016)

Pro směrové informace Rathouský využil šipky v různých kombinacích pro označení vstupu, výstupu, přestupu, nouzového východu – většinou se vyskytují na jednomodulových rozměrech. Příkladem může být směrovka pro vstup v kombinaci s logem metra, pod kterým byl název stanice. V kombinaci se směrovou šipkou pak vznikla dvoumodulová varianta (obr. 15). Na dalších dvoumodulových cedulích jsou využity jednoduché směrové šipky doplněné o textovou část (ulice, kam šipky navádí aj.). Pro tyto psané informace byl využit font Metron ve své minuskové podobě. V katalogu lze také najít jednoduchou dvoumodulovou značku označující dvě cílové stanice linky rozdělené červenou čarou mezi názvy těchto stanic. (Rathouský, 1973)



Obrázek 15: Návrh dvoumodulové cedule se směrovou šipkou označující vstup do metra (Rathouský, 1973)

Schéma: V katalogu je lineární schéma s jednotlivými stanicemi na dané lince zobrazeno ve dvou variantách – příčné a podélné. U obou schémat autor využil barevné značení jednotlivých linek i písmo Metron pro textové informace. Podkladovou barvou celého schématu je černá. Barva, text i označení nástupní stanice se mění podle názvu stanice, trasy a umístění značky ve stanici. Obě schémata využívají pro jednotlivé úseky mezi stanicemi stylizované šipky, kterými je tvořena celá osa linky narušena pouze možným přestupem na linku jinou a příslušným písmenem pro označení přestupní linky. Jednotlivé linky jsou pak bíle označené názvem nad, případně pod mezerami mezi šipkami.

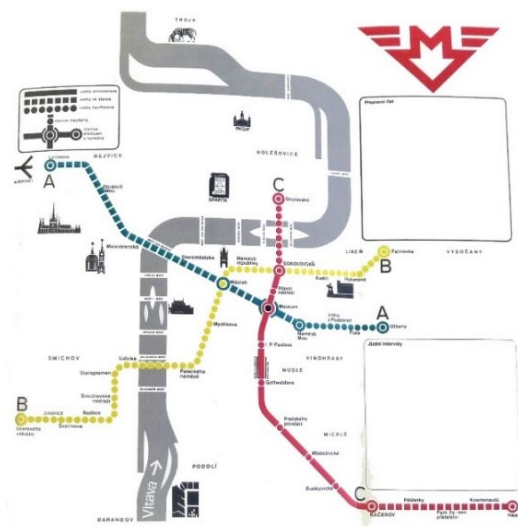
U příčného schématu je osa linky tvořena šipkami od nástupní stanice ve směru k cílovým stanicím. Konečné či nástupní stanice jsou označeny kruhem. Delší názvy stanic jsou zkráceny tečkou, která se nenachází dle běžných pravidel na účaří, nýbrž je umístěna ve střední výšce písma (například u Hlavního nádraží). U podélného schématu je základní princip předání informací stejný, ale šipky odkazují k zvolenému směru jízdy (obr. 16). Stanice následující po nástupní stanici jsou jmenovány nad osou linky, stanice v opačném směru pak pod osou. Trasu v opačném směru tvoří šipky provedené pouze

v tahu, nikoliv s výplní. Stejné řešení nalezneme i u kruhu označujícího konečnou stanici v opačném směru. (Rathouský, 1973)



Obrázek 16: Podélné lineární schéma. (Rathouský, 1973)

Mapa metra: Na první mapě metra byly zobrazené i nedokončené či plánované linky (obr. 17). Nešlo tedy o mapu stávajícího stavu. V rohu tohoto schématu lze nalézt legendu. Autor se na mapě snažil zakreslit i některé z významných bodů Prahy. Výrazným orientačním prvkem byla řeka Vltava včetně umístění mostů. Nejde o příliš popisnou mapu a je tedy jednoduché se v ní vyznat. Informace důležité pro orientaci v pražském metru nejsou narušeny znázorněním dalších druhů veřejné dopravy. Rathouský vytvořil piktoqram pouze pro letiště, ten je zobrazen na konečné stanici linky A – Leninova (dnešní Dejvická). (Tamtéž)



Obrázek 17: Mapa metra (Rathouský, 1973)



Obrázek 18: Schéma zóny v okolí metra (Rathouský, 1973)

Součástí řešení byly také zjednodušené mapky ulic v okolí stanic (obr. 18). Ulice a podoba zóny jsou zakresleny v kruhu, který protíná linka. Červeným kruhem je zde označena i daná stanice. Do kruhového ohraničení se pak zařezává linka metra a z obou stran. Nalezneme zde i popisky konečných stanic dané linky. (Rathouský 1973)

Piktogramy: Rathouský si byl vědom toho, že příliš složitý informační a orientační systém by mohl cestující odradit od vyžití nového dopravního prostředku. Proto zpočátku navrhl jen několik nejdůležitějších sdělení (obr. 19). Hůře čitelné piktogramy doplnil o textovou část a počítal s rozšířením o další značky do budoucna. Využívá jednoduchých geometrických tvarů v bílém provedení na černém podkladu (měnič mincí, WC muži, dozorcí) a černé barvy na bílém podkladu (kočárek). Některé piktogramy jsou ve vícebarevném provedení (předprodej, WC ženy) nebo v kombinaci bílé s jinými barvami než černou (veřejná bezpečnost, signální terč VB, invalida). Pro zákazové či příkazové piktogramy (Přidržujte se pohyblivých madel) využívá červenou (zákaz vstupu, zákaz kouření) a počítá s podvědomou reakcí cestujících na tyto znaky a barvy.



Obrázek 19: Ukázka některých piktogramů z Rathouského systému (Metroweb.cz, b. r.)

Rathouský také navrhl řešení označení bezpečnostního tlačítka na nouzové zastavení vlaku. Tento prvek nalezneme až na konci katalogu v sekci ostatní informační značky. (Tamtéž)

Typografie: Pro informační systém metra bylo navrženo bezserifové písmo Metron (viz Příloha 1), které částečně vycházelo z fontu Syntax od Hanse Eduarda Meiera. Ohledně Metronu, který je na kovových literách s názvy stanic zachován dodnes, vznikly výše zmiňované spory o autorství mezi Rathouským a Tučným (viz kapitola 3.1.2). Ať je autorem kdokoliv, snažil se při návrzích písma pracovat s poznatky ohledně čitelnosti písma v hromadné dopravě. Autor využil kolmého zakončení tahů, které mělo napomoci rychlejšímu čtení. Verzálky byly trochu nastíněné oproti minuskám, které nemají žádné stínování. Poznávacím znakem písma jsou hlubší zářezy v místech, kde se potkávají šikmé linie se svislými nebo šikmými liniemi a křivkami (v místech vzniku optického slitku). Háčky nad písmeny jsou utvořeny vodorovnou linkou. Tvary písma byly

uzpůsobeny možnostem reprodukce fotosazbou, ale i pro snadné plastické odliší či pro reprodukci sítotiskem. (Hlavsa, 1981, s. 548)

V roce 2004 tento font zdigitalizovali František Štorm s Markem Pistorou pro Střešovickou písmolijnu (později Storm Type Foundry). (Typo, 2010, s. 3) V digitalizované podobě písma byly háčky upraveny do klasičtější podoby z důvodu možné nesprávné interpretace v pobaltských jazycích, kde se vodorovná interpunkce užívá v jiném kontextu. V pozdějších verzích informačního systému pražského metra se Metron kromě kovových nadpisů stanic již nevyskytuje. Na konci katalogu v kategorii ostatní informační značky je pak zařazeno i plastické (okótované) písmeno, které sloužilo jako vzor pro vytváření kovových liter na názvy stanic. (Rathouský, 1973)

Dodnes je Metron považován odborníky za velmi zdařilé písmo, které v době své původní verze bylo na světové úrovni. „*Jde o jedno z nejkrásnějších bezpatkových písem. Na konci 90. let proběhla módní vlna, kdy byla řada časopisů dělána Metronem. Ukázalo se, že funguje jako písmo pro mladé, progresivní lidi,*“ dodává typograf Jakub Krč. (In: iDnes.cz, 2010)

Současně s fontem Metron navrhl Jiří Rathouský číslice Digita pro překlápěcí hodiny ve stanicích a vestibulech metra. Stejně jako Metron postrádají rukopisné tvary a jsou zjednodušeny do co nejčistších tvarů. Na hodinách se zobrazoval buď čas, nebo interval mezi příjezdem vlaků.

3.2.4 Umělecké prvky

Nejen v informačním systému, ale i ve výzdobě stanic se uplatnila práce mnoha umělců. Pražské metro patřilo k největším stavbám své doby, takže není tedy divu, že uchvátilo pozornost mnoha umělců. Zpočátku se na stanicích podílely desítky architektů, sochařů, malířů, grafiků, průmyslových výtvarníků a restaurátorů. Zhruba čtyřicet děl bylo výsledkem tvorby osmdesáti tvůrců a uměleckých kolektivů jenom na prvních dvou linkách. (Metro a výtvarné umění, 1978) Poskytnout informace o všech dílech není v rozsahu této práce možné. Nicméně se jedná také o velice zajímavé téma.

Skutečnost, že v téměř každé stanici najdeme, nebo jsme v minulosti mohli najít umělecké dílo, způsobil velký společenský význam stavby, který mu byl přikládán i za předchozího režimu. Tento rozsah podpořil také dobový stavební zákon. U veřejných staveb bylo povinností vynaložit až čtyři procenta z celkového rozpočtu na výzdobu. Některá díla byla po roce 1989 odstraněna a jiná díla pak zanikají ve vizuálním smogu dnešní doby. (Benák, 2014)

Architekt Petr Kučera (In: Hinčica, 2019) ve článku pro časopis Československý dopravák vyjmenovává stanice, na kterých lze podle něj nalézt nejvíce původních prvků: „... 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 úvahu i vestibuly, tak by to byla stanice Karlovo náměstí.“ Také dodává, že poslední dokončené stanice skutečné umění neobsahují. Doufá, že bude dodržen slib města ohledně nové trasy linky D, pro jejíž vzhled by měla být vypsána umělecko-výtvarná soutěž.

Nejikoničtější a zároveň jedny z nejkrásnějších počínů jsou barevné výlisky v prvních stanicích linky A. Díky této výzdobě se stanice Staroměstská (obr. 20) zařadila mezi nejkrásnější stanice metra v Evropě. (iDnes.cz, 2014) Vytvořit něco jedinečného byl ostatně i záměr hlavního architekta metra Jaroslava Otruby a grafika Jiřího Rathouského. Otruba navrhl elegantní, čtvercovou hliníkovou puklici, která měla díky svému zakřivení tříštit hluk soupravy. Rathouský vypracoval jedinečné barevné kombinace pro jednotlivé stanice s ohledem na historii blízkých míst a tradice. Přál si, aby se sama barva stala poznávacím znamením. (Kohout, 2017)



Obrázek 20: Stanice Staroměstská, barevné výlisky
(Kohout, 2017)

Z dalších významných děl lze jmenovat například skleněnou vitráž na stanici Kačerov z roku 1974 od sklářského výtvarníka Benjaminu Hejleka. Dále pak Karlovo náměstí, kde jsou stěny stanice pokryty tisíci tvarovek z lisovaného skla od světoznámého skláře Františka Víznera (1936–2011). Podobné obklady byly navrženy stejným architektem i pro stanici Jinonice. Stanice Florenc (C) obsahuje kamenovou mozaiku z roku 1974 s motivem bitvy o Sokolovo (původně název stanice Sokolovská) od sochařů Oldřicha Opřta a Saura Ballardiniho. Na stanici Flora nalezneme barevné květinové reliéfy z roku 1980 od akademického sochaře Petra Svobody. Motivy odkazují k názvu stanice, který získala podle místního slavného květinářství Flora (fungující od 19. století). (Benák, 2014)

Podrobné informace a rozsáhlý popis uměleckých prvků v metru lze nalézt na webových stránkách Metroart – umění v metru.⁶ (Charvát, c2020).

3.3 Vizuální styl pražského metra od roku 1984

Rathouského kvalitní a čisté návrhy neměly ve své době adekvátní realizaci. Například nebylo možné texty z Metronu na světelné nosiče sázet klasicky se správnou metrikou (mezery mezi jednotlivými literami). Navíc vše narušovaly nekvalitní zářivky umístěné ve světelných boxech, které praskaly, blikaly či svítily žlutým či růžovým barevným tónem. Stejně tak se informační systém nedočkal svého rozšíření na povrchovou dopravu, ačkoliv Jiří Rathouský do roku 1984 pracoval i na těchto návrzích. V roce 1984 byla vypsaná nová soutěž na informační systém celé městské dopravy. Do výběrového řízení byly pozváni čtyři účastníci včetně Rostislava Vaňka, který soutěž vyhrál. Podmínkami bylo zachovat stávající tvar a rozmístění světelných boxů, ale vyřešit nárůst informací. Pomocníkem a konzultantem byl Rostislavu Vaňkovi jeho bývalý student Milan Jaroš. (CzechDesign, 2016)

Vaňkova vize se od té Rathouského značně lišila. Rathouský svou práci zakládal na národním charakteru celého vizuálního vyznění. Přál si vytvořit něco, podle čeho by cestující metra jednoznačně identifikovali, že se nachází v Praze. Proto prosazoval

⁶ Dostupné na: www.metroart.cz

Metron jako jednotící a zcela jedinečný font využitý pouze v pražském metru. (Deleatur, 1997, s. 9). Vaněk se naopak snažil o nadnárodní a neutrálnější systém. „*Oproti Jiřímu Rathouskému jsem byl přesvědčen, že metro nemusí mít vlastní písmo. Ostatně, v té době existovaly celosvětové tendence sjednotit ikonicky i tvarově informační piktogramy tak, aby vznikla mezinárodní obrazová řeč jako kontrast a vizuální jistota k jednorázovým aktivitám...*“ (Vaněk In: CzechDesign, 2016)

Vaňkův systém propojoval informace o metru s povrchovou dopravou, logicky používal barvy a čitelné grafické symboly i písmo. (Fassati In: Vaněk, 2014, s. 168) I přesto byl Pražským dopravním podnikem aplikován pouze v metru a po roce 1989 začal být Vaňkův styl i systémovost rozměňována a bylo do nich zasahováno poloamatérskou tvorbou. (Vaněk, 2014, s. 185)

Méně známá je skutečnost, že Rostislav Vaněk se účastnil již první soutěže na informační systém metra v roce 1973 (obr. 21). V té době byl čerstvým absolventem UPRUM a asistentem u prof. Evžena Weidlicha, který byl společně s Václavem Bláhou a Jiřím Rathouským také přizván k účasti na první soutěži. Weidlich v té době nabídl Vaňkovi a Janu Solperovi spolupráci. Nakonec soutěž vyhrálo Rathouského řešení, které korespondovalo s rozmístěním nosičů pro horizontální orientaci. (CzechDesign, 2016)



Obrázek 21: Návrh vertikálního systému řazení stanic v první soutěži z roku 1973, archiv Rostislava Vaňka (CzechDesign, 2016)

3.3.1 Rostislav Vaněk

Rostislav Vaněk se narodil 31. 10. 1945 v Praze. Jde o grafického designéra, který se specializuje na knižní typografii a grafiku, propagační grafiku, jednotný vizuální styl, plakátovou tvorbu. (Malý, 2008, s. 154)

Stejně jako u Rathouského i jeho život ovlivnila doba, v níž vyrůstal. Pocházel z právnické rodiny, která se nesmířila s podmínkami totalitního režimu, a on byl tak vychováván v úctě k občanské svobodě. Již jako malý projevoval výtvarné nadání a rodina se rozhodla motivovat ho tímto směrem dále. I přes dobově nepřívětivý třídní původ byl přijat na Střední průmyslovou školu grafickou (1960–1964) a poté pokračoval ve studiu na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v ateliéru prof. Karla Svolinského, kde se mu dařilo velice dobře. (Šetlík In: Vaněk, 2014, s. 23)

„Vaněk využíval každé příležitosti, aby si tříbil cit pro specifickou mluvu grafiky v rozpětí mezi typografií a knižními úpravami a obraznými symboly a logy. Z podnětu profesorů Zdeňka Sklenáře a Stanislava Libenského byl vyzván, aby setrval na Vysoké škole uměleckoprůmyslové.“ (Tamtéž)

Po absolutoriu se stal odborným asistentem v ateliéru užité grafiky a plakátu (1971–1976) u Eugena Weidlicha. Současně se věnoval i knižním úpravám, návrhům plakátů a vizuální komunikace pro různé klienty. Přestože ho práce se studenty bavila přijal nabídku na pozici vedení výtvarné redakce u nakladatelství Československý spisovatel. Díky tomuto zaměstnání se seznámil se zkušenými grafickými designéry Oldřichem Hlavsou, Zdeňkem Sklenářem a Josefem Týfou, od nichž nabyl mnoho zkušeností. S Oldřichem Hlavsou, který mu byl vzorem a inspirací, zůstal v přátelském i profesním kontaktu i po odchodu z nakladatelství v roce 1985. (Tamtéž, s. 24–25)

V roce 1974 byl jedním z iniciátorů vzniku oborového sdružení *Typo &*, mezi jehož členy patřil například Oldřich Hlavsa, Zdeněk Ziegler, Jiří Rathouský, Jan Solpera. Sdružení pořádalo výstavy a nesmírně jim záleželo na obnově prestiže oboru. (Vaněk, 2014, s. 112) Autoři se zaměřovali zejména na typografii, což bylo v kulturních kruzích chápáno jako opoziční projev proti oficiálním výstavám. Po revoluci v roce 1995 byl založen *TypoDesignClub* a Rostislav Vaněk byl zvolen jeho předsedou. (Tamtéž, s. 26)

V 80. letech Vaněk vyhrál již zmíněnou soutěž Pražského dopravního podniku a vytvořil detailně propracovaný vizuální styl, v němž propojuje informační a naváděcí

system z metra a jeho návaznost na pozemní autobusovou a tramvajovou dopravu. (Vaněk, 2014, s. 148)

V 90. letech následují významné projekty, jako je redesign firemní identity ČSA nebo Československé obchodní banky. Vzniká již zmíněný *TypoDesignClub*, zahrnující progresivní designéry nové dekády. (Tamtéž, s. 192) Revoluce mění i odborné školství, při čemž se na pražské VŠUP dostávají do pedagogického sboru významné osobnosti grafického designu. Samozřejmě již i ti, kteří z politických důvodů nemohli na škole působit před rokem 1989. Rostislav Vaněk se na školu vrátil po třiceti letech v roce 2001. Do roku 2014 zde vedl Ateliér grafického designu a vizuální komunikace a vchoval tak desítky studentů. Od té doby se naplno věnuje typografii a realizuje svá první autorská písma Clara Sans (2012), Meridianus (2014), Haven (2014) aj. V roce 2008 založil také studio Signature. (Tamtéž, s. 216)

Za celý svůj život získal mnoho cen a uznání, např. v roce 1984 Cenu Mezinárodního knižního veletrhu v Bologni, v letech 1999–2001 ocenění Nejkrásnější kniha roku (Praha) nebo v roce 2003 cenu Design Centra ČR za Vynikající výrobek roku. (Malý, 2008, s. 154)

3.3.2 Informační a orientační design metra od roku 1984 a jeho jednotlivé prvky

K informačnímu designu od roku 1984 lze dohledat původní soutěžní návrhy ze soukromého archivu Rostislava Vaňka. Dále pak katalog (manuál od Rostislava Vaňka) z roku 1988, v němž už se setkáváme s verzí, která měla být oficiálně používána. Jsou zde zavedeny úpravy, které od Vaňka vyžadoval Dopravní podnik.



Obrázek 22: Soutěžní řešení informačního systému metra Rostislava Vaňka z roku 1984 včetně nerealizované loga, archiv Rostislava Vaňka (CzechDesign, 2016)

Barvy: Barvy využitě pro odlišení jednotlivých linek zůstávají stejné jako kombinace navržená při otevření metra (liší se jen odstín) (obr. 23). Vaněk však se žlutou počítal jako s dominantní barvou pro celý systém. Nicméně ve žluté barvě byla již naplánovaná linka B, a proto se v manuálu z roku 1988 používá jako jednotící barva oranžová. Vaněk stejně jako Rathouský do systému zařazuje neutrální barvy a nejvíce spoléhá na kontrast bílého písma na černém pozadí.



Obrázek 23: Barevné řešení linek z katalogu v roce 1988 (Vaněk, 1988)



Obrázek 24: Logo metra používané od roku 1984 (Vaněk, 1988)

Logo: Rostislav Vaněk upravil původní Rathouského logo do podoby, v níž je více výrazné písmo M v šípce (obr. 22). Obrys šípky tak není provedený v jednotném tahu. Toto logo se nikdy nedostalo do reálné aplikace. (Font, 2004, s. 30) V katalogu z roku 1988 se vyskytuje logo jiné, které se oficiálně používalo od roku 1984 a za jehož autora je považován Miloš Voldřich (obr. 24). (Exner, 2014) Písmeno M v něm nepřechází v šípku dolu, jedná se pouze o znak začleněný do rovnostranného trojúhelníku. (Vaněk, 1988)

Nosiče informací a ukazatele: Podmínkou soutěže bylo využít stávající tvar i rozmístění světelných boxů. Modulové řešení tedy zůstalo zachované i ve Vaňkově systému. Na světelné panely však autor přidal kromě ulic výstupů i informace k návaznosti na linky tramvají a autobusů (názvy koncových stanic a čísla linek) (obr. 25). Panely s označením směru výstupu byly v soutěžním návrhu rozdělené na šest dílů oddělených bílou linkou. První řádek byl věnován základní informaci (směr, dopravní prostředek) a jako jediný byl proveden ve žluté barvě (později oranžové). Další texty pod žlutou linií měly být inverzní, a to z toho důvodu vyniknutí na černé ploše boxu. (CzechDesign, 2016) V manuálu z roku 1988 nalézáme finální oranžové řešení a rozdělení boxu do pouhých čtyř dílů (obr. 26). (Vaněk, 1988)

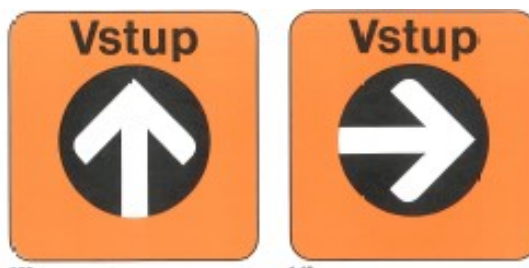
← Tram	
Směr Centrum	
Ďáblice	10
Spořilov	11
Podbaba	26
Hostivař	42

Obrázek 25: Soutěžní řešení světelných boxů z roku 1984, archiv Rostislava Vaňka (CzechDesign, 2016)

← Bus	
Bohnice 102	
Bohnice · Nisa 144	
Bohnice · Visla 200	

Obrázek 26: Finální řešení světelných boxů (Vaněk, 1988)

Pro **směrové informace** byly využity šipky v různých kombinacích (obr. 27). Opět v inverzním provedení v černém kruhu, který je umístěn na barevné ploše. Zde až na barevné provedení a zmenšení kruhu, není výrazný rozdíl mezi soutěžním a finálním návrhem Rostislava Vaňka. Některé šipky například pro vstup, výstup, nouzový východ byly ještě doplněny o textovou informaci. (Vaněk, 1988)



Obrázek 27: Směrové šipky z roku 1988 (Vaněk, 1988)

Schéma: Lineární schéma z katalogu z roku 1988 využívá barevné linky na černém pozadí (obr. 28). Stanice mají podobu plných kruhů. Přestup není odlišen pouze barvou, ale i vertikálním popisem „přestup“. Kruh i text u nástupní stanice jsou provedeny pro zvýraznění v bílé. Směr je označen nenápadnou šipkou u jedné z konečných stanic. Jiná verze schématu se v katalogu nevyskytuje. (Tamtéž)



Obrázek 28: Schéma linky z roku 1988 (Vaněk, 1988)

Mapa metra: Jak orientační plán metra (obr. 29), tak mapa povrchu stanice (obr. 30) se stávají značně složitějšími oproti verzi z roku 1974. Na černém podkladu doslova září barevné linky a modře značená Vltava. Plánek je doplněn o legendu a opět zobrazuje i úseky ve stavbě. Složitost podporuje nově zakreslená tramvajová síť. Na plánu je i několik piktogramů odkazujících k významným místům a budovám. (Vaněk, 1988)



Obrázek 29: Metro – orientační plán platný k roku 1988 (po otevření III.B) (Vaněk, 1988)



Obrázek 30: Povrch stanice – mapa, černobílá reprodukce (Vaněk, 1988)

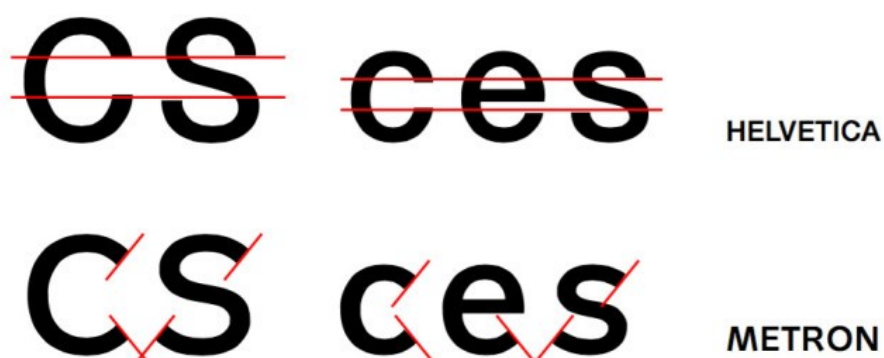
Piktogramy: Piktogramy v katalogu z roku 1988 (obr. 31) se od soutěžní verze kromě barvy liší jen v několika málo detailech. Vaněk používá zaoblených tvarů a některé piktogramy jsou složitější než Rathouského verze. Oproti Rathouského verzi jsou piktogramy méně barevné. Většinou jsou čistě v černobílém provedení, případně u obecných informací doplněné o oranžovou nebo zelenou barvu, v případě zákazů či hrozícího nebezpečí o červenou barvu. (Tamtéž)

Vyzdvihovaný po technické stránce je například kufr s detailem visačky ladící svým kulatým tvarem do celkového pojetí piktogramů. Naopak za matoucí se považuje schéma, které vysvětluje správně použití eskalátorů.



Obrázek 31: Ukázka piktogramů z Vaňkovi edice (Vaněk, 1988)

Typografie: Vaněk pro svůj návrh informačního systému zvolil jako hlavní font Helveticu, kterou uzpůsobil pro české akcenty. (Font, 2004, s. 31) Byl přesvědčen, že její horizontální ukončení tahů vede lépe oko pasažérů, zvláště v pohybu a z různých úhlů sledování (CzechDesign, 2016) (obr. 32). K tomuto tématu je však zajímavé uvést, že typograf Ralf Herrmann (In: Typo, 2010, s. 23–24) výslovně uvádí font Helvetica jako nevhodný pro využití v orientaci z důvodu výrazně uzavřené kresby. Kvůli té je obtížné rozeznat např. písmeno o od e. V katalogu z roku 1988 se objevuje také font Metron jako písmo, které se má i nadále užívat na názvy stanic vyvedené kovovými literami. (Vaněk, 1988)



Obrázek 32: Porovnání fontů Helvetica a Metron, archiv Rostislava Vaňka (CzechDesign, 2016)

3.4 Vizuální styl pražského metra od roku 1990 do současnosti

Po revoluci došlo k přejmenování stanic a v polovině 90. let rozvázal Dopravní podnik spolupráci s Rostislavem Vaňkem. Vizuální styl tak zůstal bez dohledu grafického designéra. Od roku 1998 začal architekt metra Jarmil Srpa prosazovat bílou variantu informačních panelů. (Font, 2004, s. 31) Bez Vaňkova vědomí tak byly předělány černé plochy na bílé s rámečky na krajích. Většina prosvětlených boxů byla nahrazena nasvícenými plechovými nosiči. Světelný zdroj u těchto nosičů má trojúhelníkový kryt, který z dálky zakrývá nejdůležitější textovou informaci v první řádce. Stejně tak schémata jednotlivých linek byly opatřeny barevným pozadím s bílými názvy stanic. (CzechDesign, 2016) V kombinaci s přímým nasvětlením může být však při tomto řešení snížena čitelnost.

I přes všechny tyto změny se nadále za autora současného informačního systému považuje Rostislav Vaněk, z jehož finálního návrhu je koncept některých prvků alespoň částečně zachován (směrovky, font). Avšak bez respektu k ochraně jeho práv vznikají od 90. let směsi různých stylů, ve kterých se jeho verze dehonestuje, a úpravy nejsou prováděny či konzultovány s autorem. (Font, 2004, s. 31)

V roce 2002 bylo také logo z roku 1984 od Miloše Voldřicha nahrazené logem vycházejícím z Rathouského návrhu. Pro DPP ho upravilo studio Jerome. Dopravní podnik se zároveň v té době snažil nahradit logo metra svým logem. K příležitosti čtyřicetiletého výročí zprovoznění metra v roce 2014 byla tehdejším primátorem Tomášem Hudečkem projevena snaha o znovuzavedení původní Windsorovi „vrány“ jakožto turistického symbolu Prahy tak, jak je tomu v Londýně. (Tamtéž, s. 30)

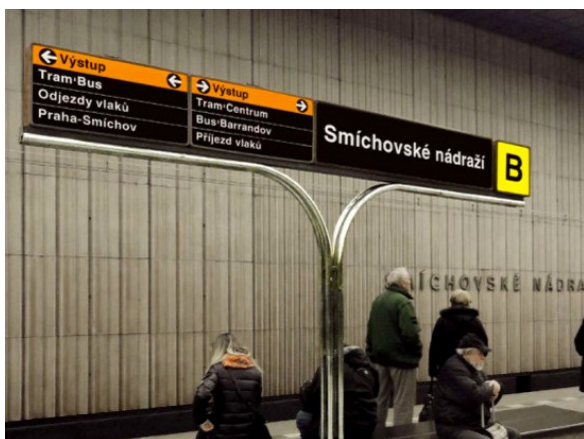
V roce 2010 byl zaveden zkušební informační systém ve stanici Karlovo náměstí od studia Báze 3. (Blažek, 2010) Nakonec se však tento systém nedočkal rozšíření na celé metro.

Jednotlivé prvky současného informačního systému lze nalézt v manuálu, který spadá pod DPP a měl by být závazný pro aplikaci v metru dnešní doby (2020). Tyto prvky budou popsány a analyzovány v empirické části.

3.4.1 Mediální reflexe k tématu vizuálního stylu pražského metra

O tématu vizuálního stylu či informačního systému pražského metra lze nejvíce článků nalézt v odborných grafických časopisech a na odborných webech tohoto zaměření. Na webu CzechDesign.cz nalézáme článek s přepisem přednášky samotného autora jednoho ze systémů, Rostislava Vaňka. Ten se vyjadřuje ke stavu informačního systému v roce 2016 následovně: „*Současný stav je tristní. Je to míchanice amatérských zásahů – folklór počítačových operátorů a nekompetentního vedení, které myslí rozhodně na jiné věci, než je čitelnost informací MHD.*“ (Vaněk In: CzechDesign, 2016)

Na následujících fotografiích (obr. 33–34) můžeme vidět z podobného úhlu fotografie původního Vaňkova systému a současného systému při využití stejných nosičů informací ve stanici Smíchovské nádraží.



Obrázek 33: Systém Rostislava Vaňka ve stanici Smíchovské nádraží (CzechDesign, 2016)



Obrázek 34: Aktuální vzhled systému ve stanici Smíchovské nádraží (Tereza Ťopková, 2020)

Odborníci se všeobecně shodují na tom, že současná podoba orientačního systému a vizuálního stylu metra se nedá srovnávat s jinými velkoměsty. (CzechDesign, 2016) Na odborných webech se vyskytují i články ke zkušební verzi informačního systému z roku 2010 od studia Báze 3. Například na webu typo.cz nalézáme v diskuzi i zpětnou vazbu od lidí zabývajících se oborem grafického designu. Většinou se setkáváme s negativní názory, a to jak na současný stav, tak i na zkušební verzi. (Blažek, 2010)

Na zpravodajských webech se více objevují články o soudním sporu ohledně autorství písma Metron. (viz kapitola 3.2.2) Většina aktuálních článků se pak týká nově plánovaného informačního systému a zkušebních provozů na několika stanicích. (viz kapitola 3.4.2) V diskuzích pod těmito články, lze nalézt převahu negativních komentářů,

kteřé zmiňují především špatný současný stav informačního systému. Diskutující zde nejčastěji kritizují špatné nebo mnohdy žádné označení názvu stanice u vchodu do metra na povrchu.

Kritické názory se vyskytují i k zacházení s uměleckými díly. Podle nové architektky metra Anny Švarc se v jeho prostředí vyskytuje přemíra reklamního smogu. Reakcí budou snahy o omezení reklamních ploch při rekonstrukcích některých stanic. Švarcová také zmiňuje snahu o znovuobnovení některých uměleckých děl a snahu o důstojné zacházení s nimi. (Kubišřová, 2019)

3.4.2 Plánovaná modernizace vizuálního stylu pražského metra

Podle dostupných informací DPP v současné době plánuje modernizaci informačního a navigačního systému. Tyto snahy vychází ze strany jak Dopravního podniku, tak i ze strany hlavního města Prahy. Také byly vypsané soutěže na architektonickou podobu stanic na lince D, které už mají své vítěze. O těch rozhodla porota složená ze zástupců města, Metroprojektu, Dopravního podniku a Národní galerie. Skutečně to tedy vypadá, že bude dodržen slib a estetické hodnotě linky bude přikládána velká pozornost. Náměstek pro dopravu Adam Scheinherr (2019) k tématu prohlásil: „*Vracíme se tím do dob budování prvních úseků metra, kdy byla umělecká stránka velmi důležitá. Tehdy měla být pražská podzemka výkladní skříní východního bloku. Dnes máme v tom směru celosvětovou ambici. Nejde totiž jen o nejmodernější techniku, ale i o dobré pocity cestujících.*“ (Pražský deník.cz, 2019a)

V současné době můžeme ve stanicích I. P. Pavlova, Nádraží Holešovice a Náměstí Míru nalézt ve zkušebním provozu nový navigační systém, který testuje DPP ve spolupráci s Ropid. Zkušební provoz systému se pravděpodobně bude postupně rozšřirovat i do dalších stanic. Hlavní novinkou je označování východů jako u exitů na dálnici, tedy jejich číslování (obr. 35). Cílem je zrychlit a ulehčit orientaci v systému východů. (Pražský deník.cz, 2019b)

Ve stanicích Staroměstská, Florenc, Kobylisy, Chodov a Zličín jsou testovány digitální informační tabule, které zobrazují příjezd nejbližších dvou vlaků v obou směrech

(obr. 36). Obrazovky se nacházejí ve vestibulech metra (jsou umístěny u strojků na jízdenky, v případě přestupní stanice na začátku chodby). Hlavním posláním těchto projektů je komfortnější cestování bez zbytečného shonu na eskalátorech či schodech. Jde o jednu z částí projektu smartcity, na který navázalo zobrazování skutečného času příjezdu do jednotlivých zastávek v autobusech DPP. (Pražský deník.cz, 2019c)



Obrázek 35: Informační cedule, testování nového navigačního systému (Pražský deník.cz, 2019a)



Obrázek 36: Digitální tabule s příjezdem vlaků, testování (Pražský deník.cz, 2019b)

Aktuálně je také vyvíjena snaha města Prahy o zavedení jednotného informačního systému. Společně s odborníky byla městem vypracovaná analýza navigačního a informačního systému jako podklad pro graficko-designerskou soutěž. Realizační studie popisuje současný stav, požadavky uživatelů a také obsahuje inspiraci z jiných měst České republiky i zahraničí. Cílem je vytvoření jednotného a přehledného navigačního systému jak v ulicích, tak i ve veřejné dopravě. Podle časového harmonogramu projektu by od ledna do prosince 2020 měla probíhat graficko-designerská soutěž a do června 2022 by pak měla proběhnout realizace pilotní části a samotné testování. Pokud by byl pilotní projekt schválen, k realizaci celoměstského projektu jednotného systému by mělo dojít v roce 2023. Podrobné informace k celému projektu lze nalézt na stránkách Pražské integrované dopravy (PID).⁷ Zde lze nalézt i inspiraci a poznatky k současnému stavu informačního/orientačního systému z řad veřejnosti. (PID, b. r.)

⁷ Dostupné na: www.pid.cz/jis/

EMPIRICKÁ ČÁST

4 METODIKA VÝZKUMU

Formulace výzkumného problému, výzkumné otázky

Jednotný vizuální styl je velice důležitou součástí identity. V případě metra musí být propracovaný zejména informační a orientační design s ohledem na velkou rozmanitost cestujících a usnadnění orientace. Jedním z hlavních předpokladů je právě jednotnost, čitelnost a provázanost grafických prvků. Jelikož je vizuální styl velice široký pojem, rozhodli jsem se analýzu zaměřit zejména na prvky informačního a orientačního systému.

Výzkumným cílem této části práce je podrobit analýze prvky (logo, piktogramy, typografie, schémata aj.) současného vizuálního stylu (informačního a orientačního designu) využívané v pražském metru a sledovat jednotu jejich využití v komunikaci.

Empirická část se zaměřuje jak na popis a rozbor prvků určených grafickým manuálem metra, tak i na sledování aplikace těchto prvků ve vybraných stanicích metra. Na skutečném stavu stanic pražského metra se nejvíce prokáže, zda je v pražském metru dodržován jednotný vizuální styl. Na základě těchto hodnocení a porovnání lze lépe porozumět tomu, jak nyní probíhá vizuální komunikace s cestujícími pražského metra a jakým způsobem by bylo možné ji v budoucnu zefektivnit.

Výzkumné otázky

Na základě obecného cíle, který jsme definovali výše, můžeme stanovit tyto výzkumné otázky:

- Je v současnosti v pražském metru dodržován jednotný vizuální styl?
- Jaké grafické prvky jsou v pražském metru využívány pro komunikaci s uživatelem?
- Je vizuální komunikace v pražském metru funkční?

Metody sběru a analýzy dat

Za vhodnou metodu pro tuto práci považujeme vizuální analýzu, která bude doplňována analýzou sémiotickou.

Materiál pro výzkum bude zajištěn sběrem dat na různých místech pražského metra a využitím grafického manuálu. Sběr dat proběhl v prvním pololetí roku 2020. Využitím metod vizuální analýzy dosáhneme popisu jednotlivých grafických prvků, ale i pohledu na stav současné vizuální identity v metru. Pro sledování významů, které nesou dané symboly, bude využita sémiotická analýza.

Vizuální analýza zkoumá využití a symboliku typických znaků vizuální komunikace – velikost, barvu, umístění, aj. Zaměřuje se na to, v jakém vztahu jsou ke skutečnosti a prostředí, ve kterém jsou vyobrazeny. (Trampota, 2010, s. 157) Mezi materiály, se kterými autoři při obrazové analýze především pracují, uvádí Trampota především novinářskou fotografii a televizní zpravodajské záběry. Tato metoda také bývá využívána pro rozbor reklamních sdělení. Pro uchopení této práce a zkoumání vizuální identity a jejích prvků se nám však tato metoda zdá také vhodně aplikovatelná. Trampota (2010, s. 156–157) dále uvádí: „*Obrazovou analýzou zde máme na mysli především rozbor obsahu vizuálních sdělení. Obrazová analýza zjišťuje, jaké informace jsou prostřednictvím obrazů příjemcům předávány, jaké osoby, předměty nebo události jsou na nich vyobrazeny a jakým způsobem.*“ Vedle obsahu sdělení obrazových prvků sledujeme v této práci do větší hloubky i samotnou formu těchto sdělení. Trampota také uvádí, že vizuální analýza bývá v současné době nejčastěji prováděna kombinací kvalitativních a kvantitativních metod. (Tamtéž) Pro tuto práci byla zvolena metoda kvalitativní, která více odpovídá našim potřebám detailního popisu grafických prvků.

Gunter Kress (2006, s. 30) uvádí určité kódy, které vytváří vizuální reprezentace. Kódy se samozřejmě historicky vyvíjí a odráží se na nich i kulturní vliv dané společnosti. Z historického pohledu můžeme sledovat postupný příbytek složitosti kódu. Nejprve takřka naturalistické obrazy přechází ke složitějšímu kódování a vyšší míře abstrakce a stylizace. Kressova teorie kódování se v této práci týká například piktogramů a jejich vnímání. Piktogramy jsou podle jeho teorie ve vysoké míře stylizace a jsou tedy složitěji kódované než třeba fotografie. Zpracování piktogramů tak v jakémkoliv orientačním systému musí být jednoznačné, a to zejména s přihlédnutím k nutnosti složitějšího procesu dekódování při jejich čtení. U sémiotických modů sdělení Kress (2006, s. 35) uvádí další modifikující faktory, kterými jsou například potenciál samotného média (nosiče), kulturně-sociální hodnoty a historický vývoj. Tyto faktory nezbytně ovlivňují právě vznik, ale i následné čtení vizuálních prvků informačního a orientačního systému.

Metoda vizuální analýzy je vývojově spjata také s analýzou sémiotickou. Předmětem zkoumání sémiotické analýzy je odhalování významů mediovaných sdělení, analyzování prvků nejen na úrovni explicitního, zjevného zpracování, ale především na symbolické, skryté rovině. Analýza a její výsledky jsou ovlivněny především argumentací, protože nezískáváme jednotlivé měřitelné prvky, podle nichž lze vyvodit obecné závěry. Prvky jsou zkoumány s ohledem na kulturní, politické, historické a společenské tradice, okolnosti, a to hned v několika rovinách. (Trampota, 2010, s. 121)

Výběr výzkumného vzorku

Výzkumným vzorkem pro tuto práci jsou jednotlivé grafické prvky (logo, piktogramy, schémata aj.), které se vyskytují ve stanicích pražského metra. Budeme sledovat prvky zastoupené v současném grafickém manuálu,⁸ případně i ty, které v něm nenalezneme.

Linka	Stanice	Zahájení provozu
A	Můstek	1978
	Hradčanská	1978
	Depo Hostivař	2006
	Nádraží Veveslavín	2015
B	Florenc	1985
	Smíchovské nádraží	1985
	Karlovo náměstí	1985
	Nové Butovice	1988
	Hůrka	1994
	Vysočanská	1998
C	Vyšehrad	1974
	Hlavní nádraží	1974
	Opatov	1980
	Střížkov	2004
	Kobylisy	2004

Tabulka 2: Vybrané stanice

⁸ Současný grafický manuál je dostupný u Dopravního podniku hl. m. Prahy. Pro účely této práce byl poskytnut v elektronické verzi.

Pro tuto analýzu bylo vybráno patnáct stanic pražského metra (tab. 2). Počet stanic jednotlivých linek je dán proporčně dle celkového množství stanic na lince. Na lince B bylo vybráno šest stanic, na lince C pět stanic a na lince A čtyři stanice. Výběr konkrétních stanic byl proveden náhodně, vždy však tak, aby se ve vzorku vyskytovaly stanice prvních (do konce roku 1985) i pozdějších fází výstavby (1986–současnost). U stanic, které byly vybudovány do konce roku 1985, předpokládáme vyšší pravděpodobnost výskytu prvků spadajících do předchozích verzí grafického manuálu, nikoliv však do toho současného. Naopak u stanic „novějších“ očekáváme především prvky ze současného grafického manuálu s možným výskytem dalším nestandardizovaných symbolů. Náš předpoklad může být ovlivněn postupně probíhajícími rekonstrukcemi některých stanic.

5 ANALÝZA SOUČASNÉHO VIZUÁLNÍHO STYLU PRAŽSKÉHO METRA

V této části u jednotlivých prvků nejdříve popíšeme, jak jsou určeny grafickým manuálem, a poté budeme sledovat, jak jsou využity v prostředí vybraných stanic metra. Při popisu prvků vyskytujících se v současném manuálu budeme řazení dodržovat stejně jako v případě popisu předchozích manuálů od Vaňka a Rathouského. Prvky vyskytující se v grafickém manuálu budou blíže popsány v kapitole 5.1 – Prvky určené grafickým manuálem.

U popisu výskytu jednotlivých prvků se prolínají aspekty, jako je barva, typografie aj., což ztěžuje jejich systematické řazení. Z tohoto důvodu nebudou texty popisující reálné využití jednotlivých prvků řazeny pod samostatné kategorie (barvy, logo, nosiče atd.), jako tomu bylo u popisu manuálů. Prvky ve stanicích budou sledovány v kapitole 5.2 – Aplikace grafických prvků ve vybraných stanicích pražského metra, a to zejména ve vztahu k manuálu (v souladu, nebo v rozporu). U prvků sledovaných v reálném provozu bude hlavní pozornost věnována především odchylkám, které v souladu s manuálem nejsou, aby nedocházelo k duplicitám popisu standardizovaných prvků.

5.1 Prvky určené grafickým manuálem

Hlavním materiálem pro zkoumání vizuální identity pražského metra je grafický manuál DPP. Grafické prvky pražského metra se vyskytují v tomto manuálu v kapitole B – Stanice metra (2016). Pro účel této práce byly z tohoto manuálu vybrané základní prvky vyskytující se ve vestibulech a na nástupištích stanic pražského metra. Jejich popis bude doplněn obrazovým materiálem. Aktuální manuál není co do obsahu příliš strukturován, jak jsme byli zvyklí u grafických manuálů od Rathouského či Vaňka. Neobsahuje příliš doprovodných informací, pouze názvy prvků a jejich vyobrazení. Chybí zde obecné zobrazení základních prvků např. tvarů a ploch nosičů, ze kterých vychází další návazné prvky. Z těchto důvodů se může zdát, že se nejedná o zcela komplexní práci, která by se zakládala na profesionálním přístupu. Je však možné, že k zjednodušenému řešení autor přistoupil, protože tato část zabývající se metrem je součástí a doplňkem komplexního

grafického manuálu DPP. Tento fakt však nic nemění na celkovém vyznění tohoto materiálu – oproti standardu je v něm mnohem složitější orientace a celková sdělnost není na nejvyšší úrovni. I tyto nedostatky se mohou neblaze odrazit na celkovém řešení v rámci stanic.

Některé z prvků, které jsou v manuálu zakresleny do sítě, korespondují s modulovým řešením nosičů informací od Rathouského, tedy jsou na čtvercích a v případě vícemodulových variant na obdélnících. V případě, že je symbol pro modulové řešení umístěn na barevném pozadí, má toto pozadí oblé rohy. V případě, že je informace na pozadí bílém, je ohraničena černým obrysem ve tvaru daného řešení. Některé prvky jsou pravděpodobně určeny pro řešení pomocí samolepek a nemají své modulové provedení na nosičích informací.

Barvy: Nejdůležitějším barevným kódem jsou barvy označující jednotlivé linky metra. Nadále se jedná se o zelenou pro trasu A, žlutou pro trasu B, červenou pro trasu C a modrou pro trasu D (obr. 37). Barevné značení linek je kombinováno s příslušným bílým verzálovým písmenem pro danou trasu. V případě trasy B je písmeno černé, pravděpodobně záměrně za účelem vyššího kontrastu.



Obrázek 37: Různé prvky orientačního systému v provedení podle barev linek (DPP, 2016)

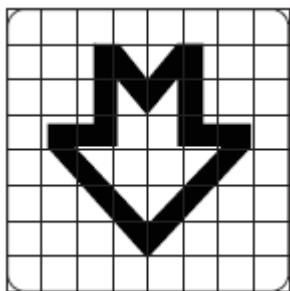
V přestupních stanicích se na orientačních ukazatelích využívá kombinace obou příslušných barev (obr. 37). Logo metra s nadpisem stanice v minuskách je také navrženo na barevném podkladu dle příslušné linky. Barevnost zůstává v tomto případě stejná, jako u označení tras.

Pokud barevně porovnáme všechny prvky v manuálu, lze spatřit odchylku v odstínu zelené barvy označující linku A. Vyskytují se zde dvě varianty, světlejší (obr. 37) a tmavší zelená (obr. 40 – Přestup) pro označení stejné linky. Světlejší varianta se shoduje s barvou, která je využita také u informačních piktogramů, např. únikový východ. Barevné složení těchto dvou odstínů je pak u světlejší varianty C 78, M 0, Y 100, K 0 a u tmavší

C 96, M 33, Y 100, K 4. Jde tedy o výrazný rozdíl, který lze spatřit pouhým okem. V případě červené barvy pro linku C a žluté pro linku B se nesetkáváme s výrazným odstínovým rozdílem viditelným pouhým okem, nicméně složení barev prvků vyskytujících se v manuálu má také dvě rozlišné varianty. Jako nepravděpodobná varianta se nabízí, že jde o záměr. Pravděpodobnější se zdá, že samotný manuál není jednotný, což může výrazně ovlivňovat jeho hlavní účel.

Kromě barevného značení linek jsou využity neutrální barvy černá a bílá. Ty jsou ve společné kombinaci použité i na některých piktogramech (WC, telefon aj.) V případě zákazů a příkazů je využívána stejná červená barva jako pro linku C. V případě dalších značek, které komunikují informace, způsob použití či pravidla (označení informačního místa, bezbariérová cesta, způsob přepravy na eskalátorech aj.) je využita tmavší modrá barva než v manuálu definovaná barva pro linku D. Světle zelená barva je použita v kombinaci s bílou pro značení únikové cesty a východu. Oranžová barva je mimo značení směru výstupu z metra použita i v prvním řádku na cedulích pro směr výstupu s udáním cíle. U celkového využití barev se v manuálu setkáváme s nejednotným přístupem. V jednom případě (červená barva linky C) je odstín barvy využitý pro značení linky aplikován i na dalších informačních značkách. V jiném případě (modrá barva linky D) je s barevným spektrem nakládáno rozdílně, tedy vybraná barva se vyskytuje v systému ve dvou odstínech, a tím je odlišena barva linky od ostatních informačních značek.

Logo: V aktuální manuálu se vyskytuje varianta loga (obr. 38–39), která se začala používat v roce 2002 a vycházela z dříve nerealizované verze od Jiřího Rathouského.



Obrázek 38: Logo zakreslené v síti, (DPP, 2016)



Obrázek 39: Logo pro linku C (DPP, 2016)

Jedná se o logo v obrysu, v němž písmeno M přechází do špičky šipky směřující dolů, do podzemí. S využitím geometrického tvaru a písmena M jde o popisné logo. Vykrojení písmena M koresponduje se špičkou šipky. Tento symbol komunikuje samotným symbolem šipky směr vstupu do podzemní dopravy a zároveň pro znalé

odkazuje písmenem M k samotnému označení „Metro“. Kombinuje v sobě tedy dvě informace. Šipka je symbolem pochopitelným na nadnárodní úrovni. Písmeno počítá s dvěma předpoklady pro pochopení – znalost latinky a znalost samotného pojmu „Metro“.

Nosiče informací a ukazatele: Nosiče informací nejsou v aktuálním manuálu definovány, ale rozměry těchto nosičů pravděpodobně nadále vychází z původního butonového provedení v rozměrech 48 × 48 cm a jeho násobků. Původní prosvětlené boxy byly nahrazené plošnou cedulí, která je nasvícena shora. Světelný zdroj je umístěn nahoře pod trojúhelníkovým krytem, který vytváří stříšku a slouží pro lepší distribuci světelného zdroje.

Pro **směrové informace** jsou využity výrazné bílé šipky v černém kruhu, který je umístěn na barevném v pozadí (obr. 40). V případě informace ke vstupu a přestupu je pozadí zabarveno dle příslušné linky, na níž se daná stanice nachází. Barevně se odlišuje značení výstupu, u něhož je pod šipkou v kruhu využito pozadí oranžové. Směrové informace pro výstup a přestup jsou doplněny o textovou informaci v českém i anglickém jazyce. U vstupu se jako označení používá pouze logo samotné (či s nadpisem stanice pod ním) či vícemodulová varianta s názvem stanice (obě varianty viz obr. 37). V manuálu je pro vstup definovaná také dvoumodulová varianta, na které se nachází logo v kombinaci s šipkou udávající směr vstupu (obr. 40).



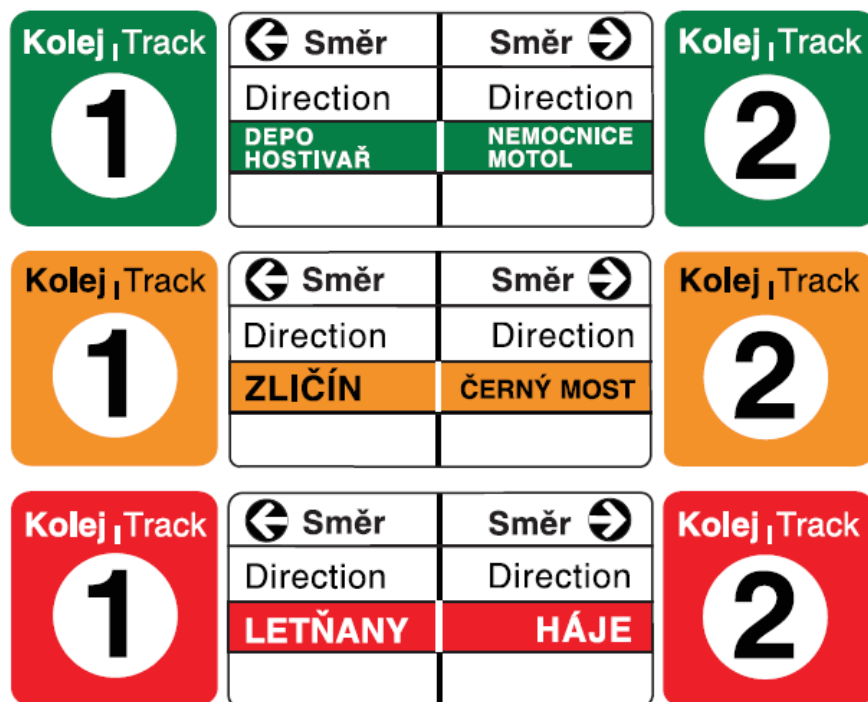
Obrázek 40: Směrové informace pro vstup do metra, pro výstup a přestup (DPP, 2016)

Informace o přestupu a výstupu mají také své dvoumodulové varianty (obr. 41). V případě výstupu doplňuje směrovou informaci v druhé polovině pouze nápis „Výstup“ a „Exit“. V případě dvoumodulové varianty pro přestup mizí šipka a v jedné polovině se o místo horizontálně dělí označení linek a v druhé je znázorněna postava na schodech podbarvena odstínem barvy cílové linky. Celá tato varianta postrádá zaoblené rohy. Nejspíše v terénu nebude používána na plechových cedulích, ale jako nálepka.



Obrázek 41: Dvoumodulové cedule pro výstup a přestup (DPP, 2016)

Další z prvků odkazujících ke směru jsou cedule značící konečné stanice (obr. 42). Pro podklad je využito bílého pozadí, dělení probíhá do čtyř vodorovných řádků/pruhů a dvou sloupců. První řádek obsahuje nadpis „Směr“ a šipku značící směr. I druhý vodorovný řádek je nadpisový, s rozdílem jazyka, bez tučného řezu a šipky, což se nezdá jako logické řešení. Ve třetím řádku se setkáváme s barevným pozadím v barevnosti dané linky, na němž jsou v obou sloupcích napsané konečné stanice. Zde můžeme spatřovat nejednotný způsob, kdy u linky A jsou delší nadpisy obou konečných linek rozděleny do dvou textových řádků v rámci jednoho vodorovného pruhu nosiče. U linky B není stejně jako u linky C problém s délkou názvů konečných stanic Zličín, Letňany, Háje, ale konečná stanice Černý Most je vyobrazena menším fontem. Velikost tohoto nadpisu je odlišná jak od kratších nadpisů, tak i od nadpisů u linky A dělených do dvou řádků.

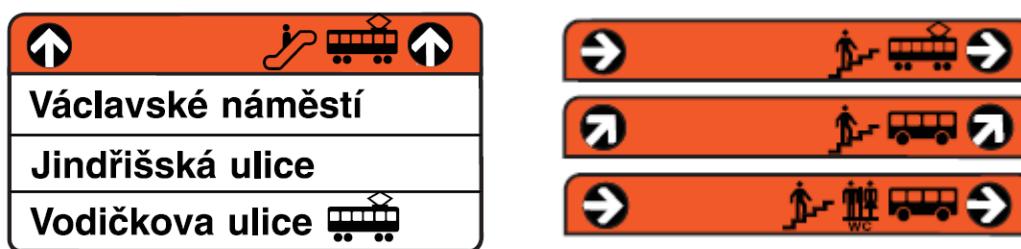


Obrázek 42: Ukazatele směrů konečných stanic pro linky A, B, C, včetně označení kolejí (DPP, 2016)

Různé velikosti fontu mohou vést vnímajícího k podvědomému řazení informací dle důležitosti. Pokud se podíváme na všechny tři cedule k jednotlivým linkám pod sebou, lze vidět, že tato nesourodost nepůsobí estetickým dojmem. Problematičnost řešení podporuje dále fakt, že se pod názvem konečné stanice objevuje prázdný pruh, který postrádá v celkovém konceptu smysl.

Vedle cedulí udávajících směr podle konečné stanice lze na ukázce vidět i označení čísla koleje, s nímž mohou být kombinovány. Označení kolejí se používá i jako samostatný prvek a v manuálu je zobrazeno vedle plastického názvu stanice na nástupišti. Jde o černou číslici v bílém kruhu na barevném podkladu dle linky, která může být používána ve variantě s nadpisy „Kolej, Track“, nebo i bez nich.

Pro cedule se směrem výstupu a udáním cíle je využito dvoumodulového rozměru, opět děleného do čtyř řádků, které jsou však v jednom sloupci (obr. 43). První řádek obsahující nejdůležitější informaci o směru, směrovou šipku, má oranžový podklad a vyskytují se na něm i piktogramy označující ostatní dopravní prostředky, eskalátory aj., které lze nalézt v daném směru. Na dalších třech řádcích se nachází nadpisy cíle v podobě ulic, náměstí a jiných navigačních informací. Manuál zobrazuje, že zde mohou být i komerční informace, například název hotelu. Ty mají být odlišeny světle šedou podkladovou barvou.



Obrázek 43: Ukazatel směru výstupu s udáním cíle a možnosti zobrazovaných informací v prvním řádku (DPP, 2016)

Můžeme si všimnout absence čísel jednotlivých linek navazující dopravy. Výše zmiňované piktogramy doplňují v některých případech i směrové informace (ulice, náměstí apod.). Zda je za tímto řešením nějaká logika a v jakých případech jsou textové informace doplněny o zopakovaný piktogram, nelze z manuálu zjistit.

Schéma: Orientační schéma linky nalézáme v manuálu ve třech provedeních. Četnější je výskyt horizontálních provedení, kterým dále budeme věnovat pozornost.

Obě horizontální řešení schématu linky využívají barevný podklad a tučně zakreslenou linku, která je přerušována kulatými body znázorňujícími stanice. Nad těmito body jsou označeny názvy stanic. U linky A a C jsou tyto prvky v bílé barvě a u linky B je značení černé. Obě horizontální schémata zobrazují celou linku od jedné konečné stanice ke druhé konečné stanici. Hlavní rozdíl mezi oběma horizontálními schémata je ve zobrazení stanic v závislosti na směru jízdy. První varianta zobrazuje obě strany trasy od nástupní stanice bez závislosti na směru cesty (obr. 44). Druhá již ve zobrazení zohledňuje i směr cesty (obr. 45). Zobrazení předchozích stanic je ve druhé variantě potlačené (barva názvů stanic i linky), místo číslic obou kolejí se zde vyskytuje směrová šipka s nadpisem konečné stanice a označení jedné koleje daného směru. Název nástupní stanice je u obou variant v černé barvě a pro zvýraznění je použité bílé podbarvení.



Obrázek 44: Schéma linek, první varianta (DPP, 2016)

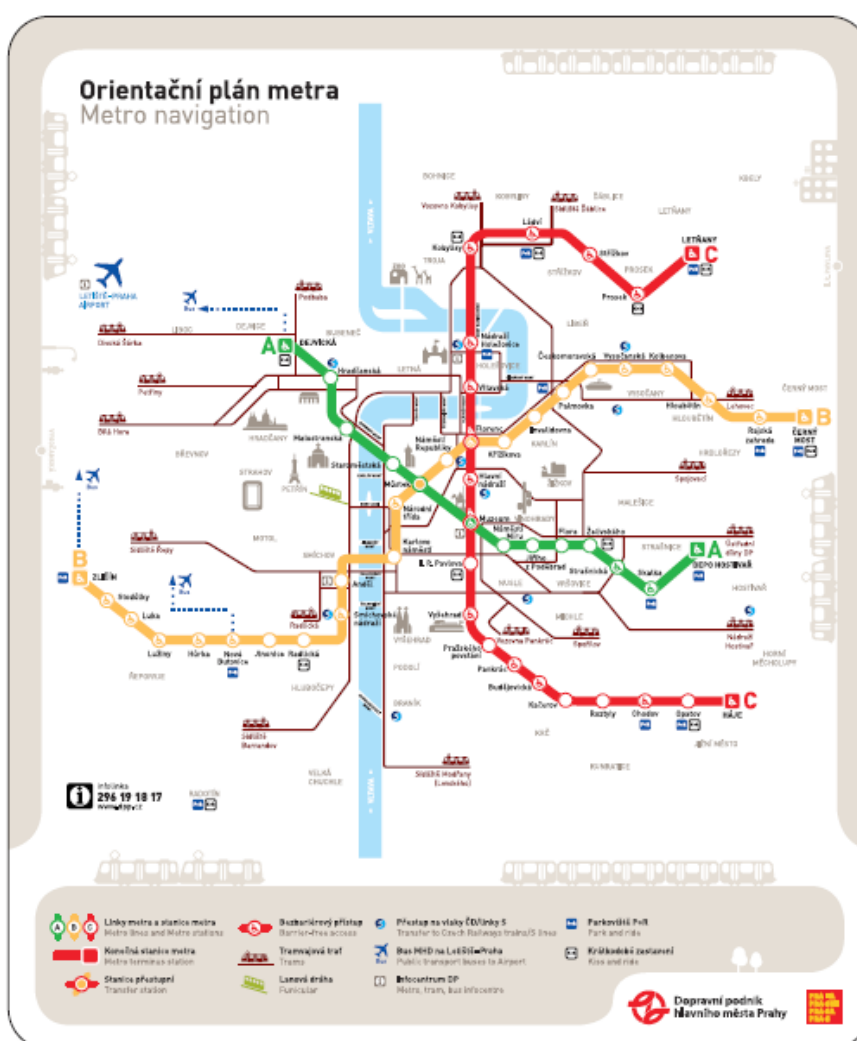


Obrázek 45: Schéma linek, druhá varianta (DPP, 2016)

Kromě zakreslených a zapsaných stanic se na schématu vyskytuje označení možnosti přestupu na vlak, a to vyobrazením loga železnice Esko. Dále je v některých kulatých bodech stanic zakreslen symbol vozíčkáře, který odkazuje na jejich bezbariérový přístup. Konečné stanice jsou namísto kruhu označeny čtvercem a zapsány ve verzálcích. Přestupní stanice jsou označeny verzálcovým písmenem a štítkem v barvě navazující linky.

Mapa metra: Orientační plán metra obsahuje barevně zakreslené linky ve vztahu k řece Vltavě a přibližně respektuje i geografického umístění daných linek a stanic (obr. 46). Linky a jejich stanice včetně těch konečných jsou zakresleny a označeny stejně jako u schématu jednotlivých linek.

Mapa metra je schématem na bílém pozadí. Modře je znázorněna řeka Vltava, na níž jsou zakreslené mosty se svými názvy. Ty se však vzhledem k velikosti fontu v mapě ztrácí. Dále jsou zde zakresleny pražské části a některá významná místa. V jednoduchých linkách je na plánu zakreslena i trasa tramvají s označením a názvem konečných stanic. Jsou zde naznačeny autobusové trasy z několika stanic vedoucí na letiště. Dále v sobě mapa promítá vyznačení přestupů na vlaky ČD/linky S, infocentra, parkoviště P+R, místa krátkodobého zastavení a lanovou dráhu. Na první dojem působí mapa poměrně informačně přehlcená, ale barevné linky metra jsou výrazné a dá se v ní tedy zorientovat. Pod mapou je legenda, která má pomoci snadnějšímu čtení.



Obrázek 46: Orientální plán metra v manuálu (DPP, 2016)

Na internetu lze najít aktualizovanou verzi mapy s prodloužením trasy A. Další rozdíly jsou však v několika málo detailech, nikoliv v konkrétním přístupu. Zarážející je, že na mapě z manuálu se nikde neobjevuje logo samotného metra, pouze logo Dopravního

podniku a města Prahy. Přímo ve vozech metra se používá zjednodušená schematická mapa, která je umístěna nade dveřmi vozu.

Piktogramy a další informační prvky: Sada piktogramů a dalších informačních prvků se zdá být nejednotná. V manuálu lze vidět piktogramy, které vychází z Vaňkovy verze a piktogramy, které byly později zcela změněny či nově doplněny. Zejména na nich je vidět nekoncepční přístup. Setkáváme se s různými přístupy v kresbě piktogramů od přílišné detailnosti (obr. 48 – zákaz konzumace jídel a nápojů) ke zcela jednoduchým symbolům (obr. 47 – WC dámy, páni). Opět se v manuálu vyskytují různé odstíny barev. Rozdíl je například patrný u podkladové modré barvy na označení bezbariérové cesty (obr. 49) a označení informačního místa DPP (obr. 50).

V černobílém provedení, černý symbol na bílém pozadí, jsou piktogramy pro označení WC – dámy, páni, invalidé a piktogram telefonu (obr. 47). Označení toalet určených pro invalidy je kromě určení pohlaví doplněné i o nadpis WC. U postav se jedná o zcela jednoduché symboly, na které jsme zvyklí na mezinárodní úrovni i v univerzálních systémech. Dámská postava je odlišena symbolicky, typicky ženským oděvem, sukní. Pro symbol invalidy je pak využita zjednodušená sedící postava zakreslená z boku s naznačeným invalidním vozíkem. Další z piktogramů je označení telefonu. Jde také o jednoduchý a mezinárodně čitelný piktogram.



Obrázek 47: Varianty piktogramů pro označení WC, telefon (DPP, 2016)

Další piktogramy jsou zákazové (obr. 48), tedy – zákaz vstupu s jízdním kolem, zákaz vstupu na kolečkových bruslích, zákaz vstupu s nebezpečnými látkami, zákaz konzumace jídla a nápojů, zákaz kouření a zákaz vstupu na eskalátor. Všechny tyto

zákazové piktogramy využívají červeného obrysového kruhu s červeným přeškrtnutím symbolů směrem zleva shora doprava dolů. Pouze symbol zákaz vstupu na eskalátor využívá přeškrtnutí postavy křížem. Symboly jsou opět černobílé, některé jsou doplněny o odstíny šedé. Symbol kola a kolečkových bruslí je jednoduchý, geometrický, bez detailů. Naopak symbol pro zákaz jídel a nápojů využívá detailů bublinek a brčka v pití. Na piktogramu značícím zákaz kouření vidíme zakreslenou cigaretu s kouřem. Uvolněná kresba kouře má nejspíše podpořit rozeznatelnost kouře a také pochopení celého piktogramu. Nicméně tato volně kreslená varianta nezapadá k dalším piktogramům sady, které staví spíše na geometrických tvarech. Konceptuální odlišnosti si můžeme všimnout u značky pro zákaz vstupu s jízdním kolem, v němž symbol kola jako jediný vystupuje před červenou čáru značící zákaz. Tato odchylka je způsobena zřejmě snahou o lepší čitelnost značky. V každém případě jde o další prvek nejednotnosti. Na další obdélníkové verzi značky zákaz kouření je piktogram doplněn o text, jedná se spíše o variantu pro samolepky. V případě zákazu kouření nám DPP dodalo také nezpracovanou verzi v manuálu, kdy se pod stejně vypadající informací nachází ještě štítek s nadpisem ve verzálkách: „zákaz používání elektronických cigaret“.



Obrázek 48: Zákazové piktogramy

Piktogramy, které využívají doplnění o šedou barvu působí také složitěji. V případě piktogramu pro zákaz vstupu s nebezpečnými látkami je šedé barvy využito pro odlišení dvou symbolů, které se překrývají. Jde o plynovou láhev a kanystr. Tedy symboly, které mají evokovat nebezpečné látky. Interpretace tohoto symbolu vzhledem k poměrně

širokému zaměření zákazu může být obtížnější. Zdá se, že doplnění textové informace by v tomto případě bylo nasnadě spíše než u zákazu kouření. U symbolu pro zákaz vstupu na eskalátor je šedé barvy využito v případě madel eskalátoru, které jsou v tomto případě zásadní pro pochopení symbolu. Zde se nám zdá využití šedé barvy neopodstatněné, protože prvky v ní provedené nejsou v bezprostředním kontaktu s jinými prvky. Mohly být tedy provedeny v černobílé variantě, což by nijak nekomplikovalo správné předání informace.

Na modrém podkladu nalezneme symboly, které se týkají bezbariérového přístupu (obr. 49). Jde o postavu invalidy a kočárek. Dále se zde vyskytuje i varianta směrové šipky na modrém pozadí, která odkazuje směrem vedoucím k bezbariérovému vstupu/výstupu.



Obrázek 49: Piktogramy pro označení bezbariérové cesty (DPP, 2016)

Piktogram invalidy je stejný jako u označení toalet. Piktogram kočárku je postaven na jednoduchých tvarech. Piktogram invalidy v manuálu nacházíme ještě v dalších pěti variantách, vždy ve spojení s další informací. Některé z těchto variant jsou doplněny o bílou obrysovou linku v okraji čtverce (nosiče). Je zajímavé, že nenalzáme žádný samostatný symbol pro výtah, který mají nejspíše evokovat právě výše zmíněné symboly. Pouze dva z piktogramů k němu odkazují příměji, a to jeden opatřený nadpisem „Výtah“ se směrovou šipkou a další s provozní dobou a dvěma šipkami znázorňujícími pohyb výtahu nahoru a dolů. Další z piktogramů využívající symbol invalidy odkazuje na bezbariérovou cestu přes šikmou plošinu, a to pomocí zakreslené nakloněné cesty.

Další symboly využívající modré pozadí s bílou linkou okolo značí informační místo DPP (obr. 50). Pozadí těchto značek využívá však jiného odstínu modré než

piktogramy pro bezbariérový přístup. Písmeno „i“ zakreslené modře v bílém kruhu je pro informační místo pochopitelné na nadnárodní úrovni. Šipka, jejíž úkolem je pomáhat s orientací k informačnímu místu DPP barevně koresponduje s piktogramem pro samotné informační místo. Oba piktogramy jsou využity na ceduli „Informace MHD – PID“, ta je opatřena bílými piktogramy vozů metra, tramvaje, autobusu a nadpisy v dalších jazycích.



Obrázek 50: Označení informačního místa DPP (DPP, 2016)

Na piktogramu, který označuje pracoviště dozorčího (přepravního manipulanta) je využit symbol oka, který zavedl již Jiří Rathouský. Symboly jsou na barevném pozadí dle dané linky, doplněné o nadpis „Dozorčí“ ve stejné barvě jako samotný symbol (obr. 51).



Obrázek 51: Označení pracoviště dozorčího (DPP, 2016)



Obrázek 52: Ohlašovna požáru, hasicí přístroj (DPP, 2016)

Další dva piktogramy se týkají požáru (obr. 52). Oba jsou na červeném pozadí a evokují nebezpečí či samotný oheň. Jsou v nich zakresleny z jedné strany směřující plameny v bílé barvě. Na piktogramu označujícím ohlašovnu požáru je zakreslen telefon v bílé barvě, který je však v odlišném provedení než ten výše popsany (obr. 47). Na druhém piktogramu je ve stejné barvě poměrně jednoduše zobrazen hasicí přístroj, ke kterému symbol odkazuje.

Značení pro únikový východ a únikovou cestu (obr. 53) je ve světle zeleném barevném provedení. Motivem je běžící postava, směrové šipky a dveře (východ). Ty jsou zobrazeny pomocí obdélníku. Jde o univerzálně využívanou grafickou podobu pro toto

označení, která však nekoresponduje se stylem ostatních prvků informačního systému pražského metra v manuálu (odlišná postava, odlišné šipky).



Obrázek 53: Únikový východ, úniková cesta

Mezi dalšími prvky informačního systému využívajícími piktogramy nalezneme ty, které zobrazují způsob přepravy na plošině (obr. 54) a způsob přepravy na eskalátorech (obr. 55). Jedná se o informační prvky, které pomocí jednotlivých piktogramů zobrazují zákazy a příkazy k pravidlům přepravy. U těchto prvků je opět možné si všimnout, že většina z nich není sjednocena s ostatními prvky informačního systému. Samotná postava se odlišuje od verze, kterou využívá piktogram pro WC, či od postavy využitě pro označení přestupu. Dále zde nalezneme například jiný symbol pro kočárek.



Obrázek 54: Způsob přepravy na plošině (DPP, 2016)



Obrázek 55: Způsob přepravy na eskalátorech (DPP, 2016)

V manuálu lze nalézt prvky označující validátor Opencard (nyní Lítačka) (obr. 56) a prodejní místo jízdenek (obr. 57). Jde o prvky, které kombinují zelenou a oranžovou barvu, text je vysázen bílé. V případě piktogramu pro Opencard vidíme kartu, na níž je pomocí linek naznačen čip. V případě prodeje jízdenek je samotná jízdenka obdelníkového tvaru držena rukou. Můžeme si všimnout i trojúhelníku označujícího směr pro vsunutí jízdenky do validátoru. Ve spodní části jízdenky je černě napsané „Tickets“. Dopravní podnik pro tuto práci poskytl i aktualizovaný prvek pro jízdenky a kontrolu

kupónů (obr. 58), který ještě v analyzovaném grafickém manuálu není zapracován a pradávně nebude aplikován na všech stanicích v této podobě.



Obrázek 56: Opencard (DPP, 2016)



Obrázek 57: Prodej jízdenek (DPP, 2016)



Obrázek 58: Aktualizovaná verze (DPP, 2020)

Podobného zobrazení a barevného ladění jako u prodeje jízdenek využívá i označení začátku přepravního prostoru (obr. 59). Na jedné polovině nalezneme informace o začátku přepravního prostoru a nutnosti mít platnou jízdenku v češtině i v angličtině. Na druhé polovině je pak stejný piktogram jako u prodeje jízdenek, doplněný o žlutý validátor. Jiný symbol pro jízdenku můžeme pozorovat na značce pro předprodej jízdenek PID (obr. 64).



Obrázek 59: Začátek přepravního prostoru (DPP, 2016)



Obrázek 60: Konec přepravního placeného prostoru (DPP, 2016)



Obrázek 61: Zakázaný směr (DPP, 2016)

Odlišně působí informace o konci přepravního placeného prostoru (obr. 60). Ta je na bílém podkladu v červeném a černém textu se světle šedým přeškrnutím. Navíc je zde pro nadpis „konec“ využito verzálek. U nadpisu pro začátek přepravního prostoru toto formátování nenalezneme. Další z využitých piktogramů je stylizace dopravní značky pro zákaz vjezdu, která zde označuje zakázaný směr (obr. 61).

Typografie: Fontu, který je využit napříč celým informačním systémem metra, není v manuálu věnovaný žádný prostor. Jediná část, která se věnuje typografii, je zobrazení správného použití písma Metron na plastických literách u názvů stanice (obr. 62). V manuálu nalezneme zobrazení variant a výšky plastického písmene (28 cm). U nadpisu

stanice by měl být čtvercový terčík v barvě linky, na které se stanice nachází, a také zobrazení čísla koleje s podkladovou barvou dané linky.

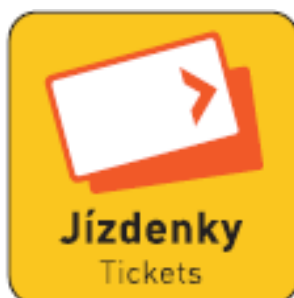


Obrázek 62: Metron a jeho využití v metru (DPP, 2016)

Z prvků, které jsou v manuálu zobrazeny i s textem, lze poznat⁹, že na nadpisy stanic, schémata linek, výstupní ukazatele aj. je pravděpodobně použité písmo Helvetica, nebo velmi podobný font (klon) Swis721, který používá i samotný DPP (obr. 63). V manuálu se setkáváme i s texty, které jsou vysázené fontem DIN (obr. 64). V neposlední řadě se v manuálu u některých prvků vyskytuje námi neidentifikovaný font, např. na nadpisu „Kouření zakázáno“ provedeného ve verzálkách (obr. 65).



Obrázek 63: Základní font využívaný na informačních cedulích metra (DPP, 2016)



Obrázek 64: Font DIN, předprodej jízdenek PID (DPP, 2016)



Obrázek 65: Informační cedule a další varianta fontu (DPP, 2016)

5.2 Aplikace grafických prvků ve vybraných stanicích pražského metra

Tato část práce má za úkol sledovat a následně popsat využití prvků orientačního a informačního systému přímo v prostředí metra. V týdnu od 13. 4. 2020 jsme navštívili a nafotili prostředí patnácti vybraných stanic se zaměřením na použití prvků informačního

⁹ Rozpoznáno pomocí webového identifikátoru fontů WhatTheFont. Dostupné na www.myfonts.com/WhatTheFont/.

a orientačního systému. Zveřejněny budou jen některé z námi vyfocených fotografií sloužících zejména pro ilustraci popisovaného.

V předchozí kapitole jsme analyzovali prvky grafického manuálu metra. Manuál by měl být s ohledem na dodržování jednotného vizuálního stylu závazný pro využití ve všech stanicích. Od DPP nám byly poskytnuty některé nové či změněné prvky, které zatím nebyly zpracované do manuálu. K tomuto budeme samozřejmě přihlížet a prvky budou brány jako spadající pod manuál. Hlavní pozornost bude věnovaná prvkům odlišujícím se od manuálu tak, aby nedocházelo k duplicitám s popisy standardizovaných prvků z přechozí kapitoly. Dále budeme sledovat jednotu při využití těchto prvků. Vše budeme dávat do kontextu s popisovanými předpoklady v teoretické části zlepšujícími orientaci cestujících v prostředí hromadné dopravy.

V případě hodnocení aplikace některých z prvků je také třeba přihlédnout k faktu, že na některých stanicích je nutné řešit nestandardní instalace. Z tohoto důvodu mohou být prvky v některých stanicích částečně přizpůsobeny, a tím se mohou i odlišovat od manuálu, ze kterého by však mělo jejich řešení vycházet. K tomuto faktu bude také přihlédnuto.

U jednotlivých prvků se prolínají aspekty, jako je barva, typografie aj., což ztěžuje jejich systematické řazení. Prvky tedy budou popisovány postupně bez zařazení pod zastřešující kategorie.

Jedním z prvků, který je shodný v manuálu i v prostředí stanic metra je **logo**. Nadále je používána varianta šipky v kombinaci s písmenem „M“. Ve všech stanicích se logo vyskytovalo ve shodném vzhledu, nutno však podotknout, že na soupravách vozů se lze setkat i se starší variantou, která se používala v letech 1984–2002.

Logo je také prvkem, který očekáváme při **vstupu do metra**. Samotné značení vstupu metra by mělo být viditelné a jasně zřetelné. V prostředí metra lze nalézt několik variant jak samotného vstupu do vestibulu (venkovní značení) z ulice, tak i vstupu uvnitř vestibulu směřujícímu k nástupištím/kolejím. Některé vstupy do vestibulu využívají označení pomocí samolepek, jiné vstupy používají nainstalované butony z přechozích systémů. Na těchto nosičích je logo z manuálu v jednomodulové variantě s názvem stanice, např. Vyšehrad (obr. 66) či Smíchovské nádraží (obr. 67).



Obrázek 66: Vyšehrad – vstup do metra



Obrázek 67: Smíchovské nádraží – vstup do metra

V prostředí stanic lze nalézt také dvoumodulovou variantu vstupu z manuálu s kombinací loga a směrové šipky (obr. 68). Vícemodulovou variantu opatřenou názvem stanice, písmenem linky a logem metra, případně směrovou šipkou pak nalezneme jen na několika stanicích. V některých případech je tato varianta doplněna ještě o texty, které se však v manuálu nevyskytují viz níže. Stanice Hůrka (obr. 69) a Depo Hostivař (obr. 68) doplňují vstup i o kovové litery. Venkovní označení vstupu do vestibulu naopak zcela postrádá stanice Opatov.



Obrázek 68: Depo Hostivař – vstup do metra



Obrázek 69: Hůrka – nadpis z Metronu vstup

Odlišně působí grafické zpracování jednoho ze vstupů do stanice Nádraží Veleslavin (obr. 70), kde je logo a název stanice umístěno na obdélníkové ceduli. Ta je navíc i nosičem pro informaci ke směru výtahu a směru vstupu po schodech. Přestože v případě cesty po schodech se nejedná o bezbariérový vstup je zde pro piktogram označující schodiště i šipku využito modré pozadí, které má být dle manuálu používáno výhradně pro bezbariérové symboly a směr cesty k nim. Nad schody u tohoto vstupu (obr. 71) je možné vidět i označení vstupu pomocí loga metra v butonu, avšak i zde se informace dělí o své místo se zopakovanou, v tomto případě již nadbytečnou, informací o směru vstupu po schodišti. V obou případech je název stanice doplněn o informaci: „Metro ' A“.



Obrázek 70: Nádraží Veveslavín – vstup do metra



Obrázek 71: Nádraží Veveslavín – vstup do metra

Nejde o ojedinělý výskyt jiného nadpisu než názvu stanice při označování vstupu metra. Doplnění o nadpis „Metro“, která se v manuále nevyskytuje, mají také vstupy do stanic Florenc (obr. 72), Hůrka (obr. 73) a Nové Butovice (obr. 74).



Obrázek 72: Florenc – vstup do metra



Obrázek 73: Hůrka – vstup do metra



Obrázek 74: Nové Butovice – vstup do metra



Obrázek 75: Střížkov – vstup do metra

Svou variantu vstupu má také stanice Střížkov (obr. 75), kde je nadpis zopakován nad oběma vstupy vedle sebe. Nad prvním z nich je nevhledně na červené ploše umístěno logo, nad druhým pak písmeno C, označující linku. Je pravděpodobné, že takových řešení se autoři reálné aplikace informačního systému dopouští vzhledem k dispozici polepované plochy. Na tyto odlišné dispozice ovlivňující řešení jsme byli upozorněni samotným DPP.

Avšak je až s podivem, proč již při architektonických návrzích novějších stanic nebylo bráno v potaz značení, které by alespoň částečně korespondovalo s řešením v manuálu, a tím pádem i přispělo celkově sjednocenějšímu dojmu. Zamezilo by se pak nejednotnému přístupu a také zbytečnému zaplňování prostorů nadbytečnými informacemi.

S podobným vzhledem vstupu jako u stanice Střížkov se pak setkáváme ve vestibulu stanice Hradčanská (obr. 76). Zde je také využito velké plochy pro zelenou podkladovou barvu v kombinaci s nevhledně usazeným názvem stanice do spodu této plochy. Toto řešení bylo zvoleno pravděpodobně pro zakrytí informací prosvítajících z druhé strany. Název stanice je také v dalších částech skleněných dveří doplněn o nadpis „Metro“, na rozdíl od ostatních stanic je dále opatřen i o nadpis „vstup“. Vidíme zde také směrovou šipku, která na rozdíl od nadpisů zabírá celou podkladovou plochu. Označení vstupu uvnitř vestibulu tedy v tomto případě postrádá logo a označení linky. Toto značení vstupu je navíc částečně zakryto digitální tabulí.



Obrázek 76: Hradčanská – vstup do metra



Obrázek 77: Hlavní nádraží – vstup do metra

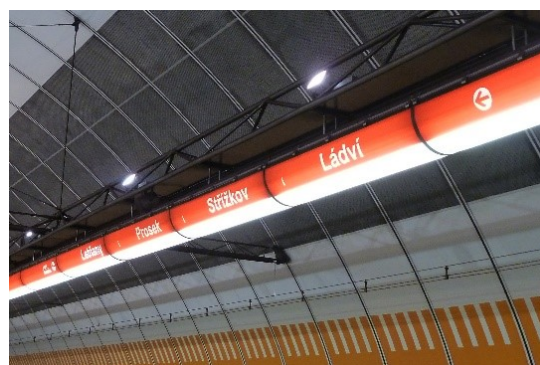
Ostatní vstupy směřující z vestibulu k nástupištím využívají vícemodulového řešení z manuálu, ať už jen s názvem stanice, či logem a písmenem linky (např. Karlovo náměstí, Opatov). Na stanici Opatov je opět označení vstupu uzpůsobeno pro řešení v rámci skleněné plochy nade dveřmi. Logo a písmeno linky jsou od názvu stanice oddělené bílou čarou. Toto řešení nepůsobí tak rušivě jako v případě výše popisovaných uzpůsobení do plochy. Výjimku ve vzhledu vstupů směřujících k nástupišti tvoří vstup do stanice Hlavní nádraží (obr. 77). Na nosiči v podobě butonu v tomto případě nalezneme logo, ale již zde není informace o názvu stanice, ale pouze nadpis „Metro ' C“.

Napříč výše zmíněnými způsoby označení vstupů do metra se setkáváme s nejednotným přístupem k ohraničení ploch. U několika názvů stanic se vyskytuje okolo barevné plochy bílé rámování, u jiných nikoliv (obr. 72–75).

Dalším důležitým komunikátem v celém systému metra jsou odlišné **barvy jednotlivých linek**. Přestože v manuálu jsme se setkali s výrazným odstínovým rozdílem v označení zelené linky A, v praxi jsme se s tímto rozporem nesešli. Světle zelenou barvu jsme spatřovali opravdu jen u označení únikové cesty a východu. Je však nutné přihlídnout k tomu, že barevné odstíny využitě na jednotlivých stanicích nelze porovnávat současně a vzhledem k rozličným světelným podmínkám nedocílíme vypovídajícího porovnání ani skrze fotografie. Nicméně výrazné odchylky jsme nezaznamenali. Nadále je červená (C) a zelená (A) barva linek využívána v kombinaci s bílými nadpisy a žlutá (B) barva s černými. Doplňkovou barvou jednotící celý systém je manuálem stanovená oranžová barva. Piktogramy a jiné značky pak využívají barev dle manuálu, tzn. červenou pro zákazy, modrou pro informační značky (bezbariérový vstup, informace) – více viz níže.



Obrázek 78: Nové Butovice – schéma linky B



Obrázek 79: Kobyličky – schéma, svítící panel

Dalšími z méně problematických prvků jsou **schémata linek a mapa**. Tyto prvky se využívají s menšími aktualizacemi dle manuálu ve stanicích jednotně. Mapu nacházíme většinou ve vestibulu a poté v samotném vozu metra, schéma dané linky pro stanici už na nástupišti. Více než se schématem, které odkazuje ke směru trasy, jsme se setkávali se schématem zobrazujícím celou linku bez závislosti na směru (obr. 78). U schémat je však potíž s nedostatkem kontrastu podkladové barvy (dle linky) a menšího textu. To v kombinaci s vrchním nasvětlením znemožňuje cestujícím čtení z delších vzdáleností. V praxi lze také pozorovat, že označení nástupní stanice ve schématu může působit nevýrazně a zejména ve chvílích, kdy pospícháme, může znesnadnit výběr směru jedoucího metra. Na některých stanicích se tato schémata bohužel nenacházejí hned na začátku nástupiště. Na novějších stanicích, jako jsou například Střížkov nebo Kobyličky,

lze nalézt další schéma označující směr a následující stanice v podobě svítících panelů nad vstupem do soupravy (obr. 79).

Pokud cestující ví, kterým směrem se nachází jeho cílová stanice, stačí mu k orientaci **ukazatele směrů konečných stanic** (obr. 80). V terénu lze vidět jiné verze (na všech linkách) než ty, které prezentuje manuál. Jedná se však o jednotnou změnu ve všech stanicích. Ve třetím řádku se nevyužívá verzálkových písmen. Názvy stanic se tedy lépe vejdou do určeného prostoru. Pro linku A a její konečné stanice bylo využito plochy dvou řádků. Přestože toto řešení na první pohled vypadá lépe, dělení nadpisových informací (Směr, Direction) do prvních dvou řádků zde stále působí nehierarchizovaně. U linek B a C zůstává poslední řádek volný. Dále zde díky výše uvedené změně schází provázanost se schématy a mapou, na kterých jsou konečné stanice vysázené verzálkami. U stanic s oddělenými nástupišti na kolejiště jsou využívány půlené cedule (obr. 81).



Obrázek 80: Ukazatel směru konečných stanic na linkách B a A



Obrázek 81: Střížkov – ukazatel směru konečných stanic na lince C

Se schématy a ukazateli souvisí také **značení kolejí**. Pro cestující se nejedná o tak důležitou informaci, jakou je například směr, kterým se mají při své cestě vydat. Přesto je značení kolejí poměrně častým prvkem vyskytujícím se v prostředí stanic. Nejčastější výskyt značení kolejí je v kombinaci s ukazateli konečných stanic (obr. 80–81). Dále můžeme nalézt jednomodulové varianty umístění v prostoru, např. na sloupech v případě stanice Vyšehrad. Variantu vyskytující se v manuálu, která staví značení koleje přímo ke kovovému nápisu z Metronu, jsme zaznamenali pouze na třech z vybraných stanic (Opatov, Smíchovské nádraží a Střížkov). Na Opatově lze nalézt označení koleje na oranžové podkladové barvě (obr. 82). Toto značení by vždy mělo vycházet z barvy linky tak, jak to můžeme vidět ve stanicích Smíchovské nádraží a Střížkov. Na Střížkově (obr. 83) je jedna z variant značení kolejí také odlišná, a to svou velikostí i provedením,

které je plastické a koresponduje se vzhledem barevného terčíku. Ten se používá zejména v kombinaci s plastickým nadpisem pro označení linky.



Obrázek 82: Opatov – Metronový nápis ve stanici a značení koleje



Obrázek 83: Strážkov – Metronový nápis ve stanici a značení koleje



Obrázek 84: Florenc B – Metronový nápis



Obrázek 85: Můstek A – Metronový nápis

Tyto **barevné terčíky** jsou použity napříč celým systémem metra. V námi vybraných stanicích jsme je nenalezli pouze na stanici Opatov (obr. 82). Přestože manuál s tímto řešením nepracuje, je již zavedenou praxí, že na přestupních stanicích jsou terčíky pro vybranou linku kombinované s menšími terčíky v barvě přestupu (obr. 84). Ve vybraných přestupních stanicích jsme toto řešení mohli vidět na stanici Florenc (B). Na stanici Můstek (A) je však pouze terčík pro barvu stanice (obr. 85). Při přestupu, na Můstek (B) si lze opět povšimnout využití barevných terčíku i pro přestupní stanici (obr. 86).



Obrázek 86: Můstek B – Metronový nápis



Obrázek 87: Depo Hostivař – nápis z jiného fontu

Nadpisy z Metronu, který je symbolem pražského metra, se vyskytovaly ve všech stanicích, až na stanici Vyšehrad, kde jeho využití neumožňuje skleněná architektura. Další výjimku pak tvořila stanice Depo Hostivař, která sice disponuje plastickými nadpisy, ale ty jsou vysázené jiným fontem ve výrazně menší velikosti (obr. 87). Plastické kovové nadpisy jsou u některých stanic využité i u vstupu, viz výše (obr. 68–69). Kovové nadpisy sloužící pro identifikaci stanice se v koridoru některých stanic vyskytují jen jednou, jindy jsou zopakované až pětkrát. Naproti těmto kovovým nadpisům se v horním prostoru vyskytují další cedule či samolepky s názvy stanic. I přes tato značení není mnohdy z vlakové soupravy jednoduché zjistit, na které stanici se právě nacházíme.



Obrázek 88: Vysočanská – Metronový nápis



Obrázek 89: Nádraží Veleslavin – Metronový nápis

Rozdíly v nadpisech stanic z Metronu lze spatřovat v umístění těchto nadpisů. Někdy jsou umístěny k prostředku, jindy blíže ke stranám, liší se i výška umístění a rozpal mezi jednotlivými literami. V některých případech na stanicích linky B je umístění liter přizpůsobeno podkladu. To můžeme vidět ve stanici Vysočanská (obr. 88), kde je nápis více roztažen. Na stanici Hradčanská jsou naopak litery blíže u sebe. Modernějšího pojetí Metronu, u něhož typické zářezy nejsou tak výrazné, využívají některé novější stanice. Nověji designované stanice využívají také podsvětlení nadpisu, jak můžeme vidět

například na stanici Nádraží Veveslavín (obr. 89). Všechny stanice využívají shodně vodorovných háčků vycházejících z původní kresebné verze od Rathouského. Zajímavé je také, že u stanic s víceslovným názvem je odlišně přistoupeno k dělení nadpisu. Stanice Nové Butovice (obr. 90) má název rozdělen do dvou řádků, jiné stanice jako například Smíchovské nádraží (obr. 91), Karlovo náměstí i výše zmíněné Nádraží Veveslavín jsou ponechány v jedné linii.



Obrázek 90: Nové Butovice – Metronový nápis



Obrázek 91: Smíchovské nádraží– Metronový nápis

Co se týče nadpisů v prostředí stanic, kromě řešení z manuálu lze najít odlišnosti na stanici Depo Hostivař (obr. 92). Zde se na nástupišti vyskytuje nadpis ve verzálkách, který se zcela odlišuje od jiných řešení. Další ojedinělost lze nalézt na stanici Nové Butovice (obr. 93), kde můžeme vidět další verzálkový nadpis nezapadající do konceptu.



Obrázek 92: Depo Hostivař – nápis



Obrázek 93: Nové Butovice – nápis

Typografie v prostředí metra je až na výše zmíněné výjimky jednotná, využívá fontu Helvetica či klonu Swis721 tak, jak jsme již psali v předchozí kapitole 5.1. Odlišně působí nadpis u cedulí „Kouření zakázáno“. Naopak nadpis označující prodejní místo jízdenek a kupónů je oproti manuálu typem fontu sjednocen s ostatními sděleními. Typografické chyby v sazbě znamének apod. lze hledat spíše u delších textu, tedy nikoliv v prostředí nadpisů a krátkých sdělení v pražském metru. Všimli jsme si však, že v sazbě

textů navádějících k cílům/výstupům se lze setkat s využíváním spojovníku namísto pomlčky.

Dalšími z prvků vyskytujících se ve stanicích jsou **piktogramy**. Celkově je v prostředí pražského metra velmi často využit piktogram označující zákaz kouření, dále se často setkáváme s piktogramy pro bezbariérový přístup. Nejvíce s prvkem vozíčkáře (obr. 94), který nahrazuje absenci piktogramu pro samotný výtah. S odlišným symbolem vozíčkáře, než je ten z manuálu a z jiných stanic, jsme se setkali ve stanici Hlavní Nádraží (obr. 95). Na samotném výtahu je pak nálepka „Přednost pro“, která je oproti manuálu rozšířená o piktogramy člověka o holi a slepce (obr. 98). Na stanici Nádraží Veveslavín (v blízkosti letiště) jsme jako na jediné zaznamenali piktogram postavy s kufrem, který v trojkombinaci vozíčkáře a šipky nahoru označuje výtah (obr. 94).



Obrázek 94: Nádraží Veveslavín – označení výtahu



Obrázek 95: Hlavní nádraží – směr výtahu, jiný symbol vozíčkáře

Nekoncepční přístup také spatřujeme ve využití zákazových symbolů pro kouření a pro vstup s jízdním kolem. Některé symboly mají červenou „škrtačící“ čáru přes sebe a jiné jsou částečně či úplně umístěné nad čarou (obr. 96–98). Symbol pro jízdní kolo jsme zaznamenali v prostředí metra ve více kresebných variantách (obr. 98).



Obrázek 96: Opatov – značení zákazu kouření

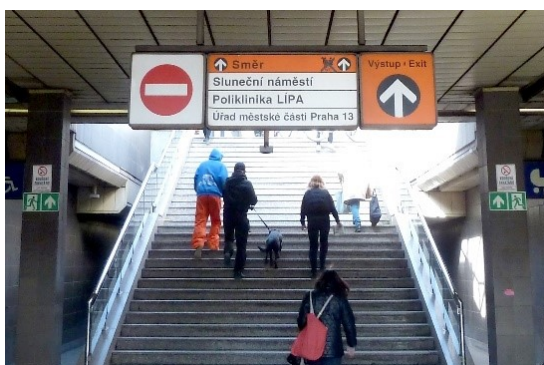


Obrázek 97: Hlavní nádraží – značení zákazu kouření



Obrázek 98: Florenc – piktogramy

Dalším ze zákazových piktogramů je zakázaný směr. Jeho použití na místech bez mechanické bariéry působí zmatečně a neposkytuje dostatečnou motivaci cestujícím tento zákaz dodržovat, jak můžeme vidět například ve stanici Hůrka (obr. 99). Mnohdy není na první pohled zřejmé, co je po účastnících provozu vyžadováno. Matoucí umístění značek označující směr a zakazující směr vedle sebe může být způsobeno i využitím již daného rozložení nosičů a jejich nuceným zaplňováním.



Obrázek 99: Hůrka – značení směru a zákazu vstupu při výstupu ze stanice



Obrázek 100: Hůrka – prodejní místo jízdenek a kupónu MHD, PID

Piktogram, který se liší kompletně svou barevností i vzhledem od verze v manuálu, je označení prodejního místa jízdenek a kupónů (obr. 100). Došlo zde k přizpůsobení do bílé a červené barvy, které jako hlavní využívá i samotný DPP. Vzhled prodejních míst je dále laděn do šedé barvy. Na piktogramu je využit motiv ruky a jízdenky, který se shodně používá v praxi i v manuálu jako označení automatů na jízdenky, pouze v jiných barvách. Na všech stanicích jsme zaznamenali tuto změnu jako jednotnou. Piktogram pro infocentrum DP nadále používá minuskového „i“ v bílém kruhu na modrém pozadí. I zde nalezneme odlišnosti v jeho užívání a odkazování k místu, což můžeme vidět na fotografii z Hlavního nádraží výše (obr. 95). V tomto případě je piktogram umístěn společně se směrovou šipkou na červeném pozadí (linka C či přizpůsobení barevnosti k prodejnímu místu DPP?), ale na jiných stanicích nacházíme jeho verzi pouze na modrém pozadí se směrovou šipkou k infocentru. Tato uniformní modrá varianta je definovaná manuálem (obr. 101).

Na stanici Hůrka se vyskytuje zcela ojedinělé značení pro **únikový východ** (obr. 102). Částečně vychází z verze, která se vyskytuje v manuálu Rathouského. Jde o rozdělení čtvercové plochy bílou linkou na dvě barevné části – spodní červenou (nebezpečí) a vrchní zelenou (bezpečí). Samotný design šipky je však proveden v duchu Vaňkova stylu, bílá šipka na zeleném kruhu. V tomto případě směřuje nahoru do zelené

části a je umístěna uprostřed nosiče. Pod šípkou český popis „Nouzový východ“ a nad ní anglicky „Emergency exit“ ve verzálkách.



Obrázek 101: Hradčanská – směr informací

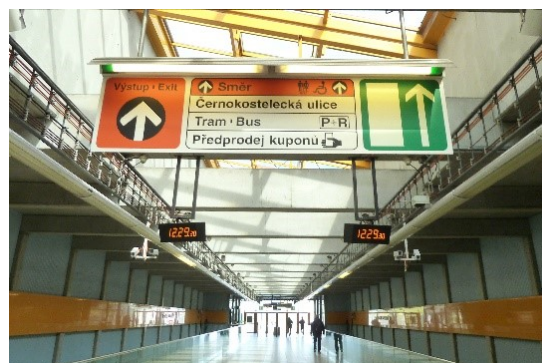


Obrázek 102: Hůrka – neobvyklé značení nouzového východu

Na ostatních stanicích se vyskytuje univerzální značení dle manuálu. Zde v některých případech nastává problém s interpretací směru, např. ve stanici Hradčanská očekáváme únikovou cestu směrem ven (obr. 103), ale šipka ukazuje dolů, v tomto případě je možnost, že směřuje ke dveřím. Tohoto směřování dolů jsme si však všimli i na některých stanicích před schodištěm, kde opět očekáváme, že úniková cesta vede spíše nahoru, nad povrch. Používání šipek a pochopení směru může být vnímáno různě, ale opět platí, že by mělo být všude jednotné. V tomto případě tomu tak není, protože na stanici Depo Hostivař je směr ven označen šípkou směřující nahoru – v našem chápání dopředu (obr. 104). Další rozchod jednotnosti u této značky nacházíme v jejím uspořádání – jednou se vyskytuje šipka vlevo, jednou naopak vpravo od symbolu dveří. Další z častých symbolů je označení WC, u něhož je využíváno různých kombinací dle manuálové verze. V některých případech se setkáváme s nedostatečným odkazováním ke směru umístění toalet.

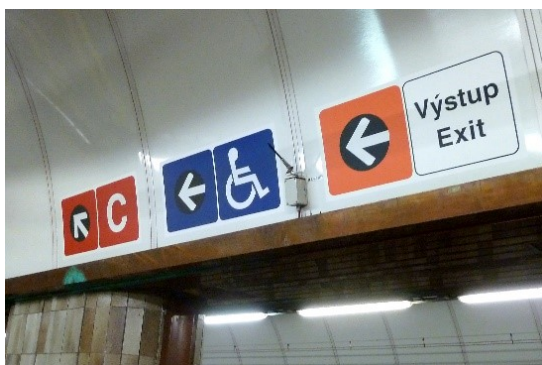


Obrázek 103: Hradčanská – značení únikové cesty



Obrázek 104: Depo Hostivař – značení únikové cesty

Směrové šipky se využívají zejména pro odkaz ke vchodům a přestupům (barevnost dle linky), výstupům (oranžová varianta), výtahu (modrá varianta) apod. V manuálu se také zobrazuje verze pro přestup, kdy je šipka na barvě podkladu přestupní linky doplněna nahoře o nadpis „Přestup“. Takovou variantu jsme nikde neznamenali. Ve stanici Florenc na žluté lince B se vyskytuje šipka na červeném pozadí, avšak bez nadpisu (obr. 105). Že se jedná o přestup, je zdůrazněno pomocí samolepky označující linku C. V prostředí přestupních stanic jsme také nenalezli půlené cedule se zdůrazněním obou linek na jedné polovině a na druhé se zakreslenou postavou na schodech (viz kapitola 5.1, obr. 41). Na stanici Hlavní nádraží se také setkáváme s ojedinělým výskytem modré šipky (obr. 106), která směřuje k vlakovému nádraží. Podobný design šipky je v manuálu určen jen pro směr k informačnímu místu a na jiných stanicích jsme ho nezaznamenali.



Obrázek 105: Florenc – značení směru



Obrázek 106: Hlavní nádraží – značení směru



Obrázek 107: Kobylisy – neobvyklé barevné provedení směrových šipek

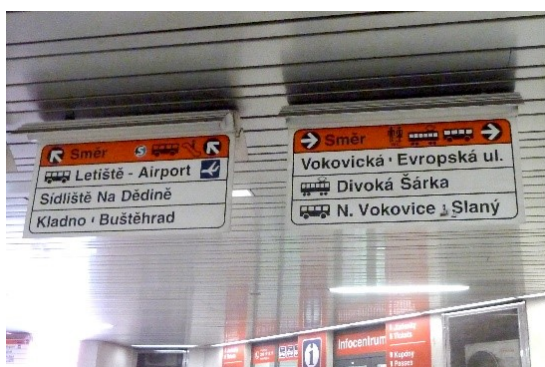


Obrázek 108: Karlovo náměstí – upravená směrová šipka

Za zvláštnost považujeme dvě šipky, které jsou v blízkosti sebe ve vestibulu stanice Kobylisy (obr. 107). Je zde použita šipka na světle šedém podkladu, zřejmě odkazující k prodejnímu místu jízdenek a dále pak černá šipka na bílé ploše směřující k WC. Ani s jednou šipkou jsme se v tomto provedení nesetkali v jiných stanicích a ani v manuálu. Rozporuplná je také šipka v rekonstruované stanici Karlovo náměstí (obr. 108), která byla

uzpůsobena přidáním jedné části, tak aby jednoznačněji poukázala k směru cíle. Toto přizpůsobení však neladí se stylem kresby základní šipky, a navíc jsme nezaznamenali jeho aplikaci v podobných situacích na jiných stanicích.

Pro směr výstupu se využívají cedule s prvním řádkem v oranžové barvě tak, jak určuje manuál (obr. 109). Nikde jsme však nenašli komerční informaci na šedé podkladové barvě či jinak odlišenou. Odlišené nedostatečně kontrastní modrou barvou jsou informace odkazující k vlakovým nádražím. Tyto cedule nesystematicky a rozdílně užívají piktogramů, které jsou někdy zopakované v prvním oranžovém řádku i na ostatních řádcích, někdy jsou však umístěny před text, jindy naopak za něj. Piktogramy pro dopravní prostředky, které jsou zde využívány nejvíce, nejsou navíc v malém měřítku dobře vzájemně odlišitelné. Přínosné pro tyto cedule by mohlo být doplnění o číslice linek navazující dopravy a názvy povrchových linek. Výskyt čísel navazujících spojů jsme zaznamenali pouze ve stanici Kobyliisy (obr. 110).



Obrázek 109: Nádraží Velešlavín – značení výstupů



Obrázek 110: Kobyliisy – značení výstupů

Určování směru pomocí ulic se nám zdá v komunikaci s lidmi, kteří neznají dobře Prahu, málo efektivní. Přínosem v tomto směru může být nově zavedené zkušební značení výstupu jako u exitů na dálnicích – písmeny a čísly. Toto řešení jsme viděli v několika stanicích, např. na Můstku (obr. 111–112). I zde se nám však zdá nadbytečná práce s piktogramy, které jsou navíc mnohdy zdvojeny. Části s popisem exitů, které mohou být velice podstatné pro další využití (např. v mobilních aplikacích pro vyhledávání spoje), jsou velikostně relativně potlačeny.



Obrázek 111: Můstek – nově zavedené zkušební značení výstupů



Obrázek 112: Můstek – nově zavedené zkušební značení výstupů

V prostředí vybraných stanic jsme se nejvíce setkávali s novější variantou **nosičů informací**, tedy plechovými cedulemi s nasvětlením shora a trojúhelníkovým krytem. Jak jsme popisovali výše, toto řešení zakrývá z dálky informaci v prvním řádku a také distribuce světla mnohdy ovlivní čitelnost celé tabule. Jako další nosiče jsou využívány polepy. Ty můžeme vidět například ve stanici Opatov, kde jsou skleněné prostory zaplněny z jedné strany informacemi ke vstupu z druhé strany k výstupům (obr. 113). Zde lze opět spatřit nejednotný způsob při využívání piktogramů. Vedle informací k cíli je na jedné straně zvětšený piktogram autobusu a šipka. Na druhé straně se tento zvětšený piktogram neobjevuje. Jsou zde informace k zákazu vstupu a zákazu kouření, přestože obě cedule odkazují ke shodným cílům (autobus) na rozdílných stranách.



Obrázek 113: Opatov – značení výstupů



Obrázek 114: Vysočanská – zdvojené značení zákazu kouření

V některých stanicích lze také stále nalézt butonové provedení nosičů, které je plnohodnotně využíváno pro různé prvky. U již instalovaných nosičů nového i původního provedení často vzniká prostor pro jejich zaplňování informacemi, které nejsou potřebné. Toto můžeme vidět například na fotografii ze stanice Vysočanská (obr. 114), kde je na nosičích dvakrát za sebou umístěn piktogram pro zákaz kouření,

a to na ploše několika málo metrů čtverečních. Přehlcení zbytečnými informacemi může způsobovat potíže s pozorností recipientů, připočteme-li navíc jejich obklopení dalšími prvky a předně všudypřítomnou reklamou.

Prizpůsobení všech informací z nového systému do prostoru nosičů pro původní systémy lze dobře vidět na příkladech stanic Nové Butovice a Smíchovské nádraží (obr. 115–116). Prostory, které měly být určeny pouze pro název stanice, jsou zmenšeny z důvodu umístění směrových informací týkající se konečných stanic. Název stanice je tak rozdělen do dvou řádků a v případě Smíchovského nádraží v tomto prostoru působí nahuštěně.



Obrázek 115: Nové Butovice – nadpis
v butonovém nosiči



Obrázek 116: Smíchovské nádraží – nadpis
v butonovém nosiči

Dalším důležitým aspektem komunikace v prostředí metra je **nadnárodní komunikace**. V případě piktogramů, které jsou většinou všeobecně nadnárodně pochopitelné, by to neměl být problém. Pokud však některé prvky nejsou jasné, třeba v případě přestupu, výstupu či vozíčkáře pro označení výtahu, jsou piktogramy často doplněny o text v anglickém jazyce. Příkladem může být šipka doplněná o nadpisy Výtah/Lift na stanici Nádraží Veveslavín (obr. 94). U výše zmiňovaných ukazatelů konečných stanic (obr. 80–81) se pro „Směr“ používá ekvivalent „Direction“, u výstupových cedulí se s tímto doplněním informace v anglickém jazyce nesetkáváme (obr. 109–110).

6 VYHODNOCENÍ A INTEPRETACE VÝSLEDKŮ

Cílem této části práce bylo podrobit analýze prvky (logo, piktogramy, typografie, schémata aj.) současného vizuálního stylu (informačního a orientačního designu) využívané v pražském metru a sledovat jednotu jejich využití v komunikaci.

V souladu s cílem jsme v první části této kapitoly analyzovali grafický manuál pražského metra. Pomocí metod vizuální a sémiotické analýzy jsme popsali prvky vyskytující se v manuálu. Tyto prvky by se měly vyskytovat v rámci komunikace i přímo ve stanicích pražského metra. Zaměřovali jsme se na vizuální obsah a formu těchto prvků, jejich jednotu v celém manuálu, případně jejich symboliku. Díky této analýze jsme zjistili, že samotný grafický manuál není příliš strukturovaný a má nedostatky v jednotě vizuálního stylu. V manuálu se vyskytují motivy, které nevyužívají stejného principu stylizace a charakteru grafického zpracování. Dále se v manuálu vyskytovalo více variant různých prvků. Zejména barvy, které by se měly využívat pro identifikaci linek, zde nebyly jednoznačně definovány. Analýzou grafického manuálu a jeho jednotlivých prvků jsme dospěli k poznatkům, které napomohly odpovědět na otázky, zda je v pražském metru dodržován jednotný vizuální styl a jaké prvky by měly být v prostředí metra využívány. Abychom však získali kompletní pohled na současný stav, bylo zapotřebí provést analýzu grafických prvků a způsobu jejich využití přímo v prostředí metra.

V patnácti vybraných stanicích jsme se zaměřili na porovnání prvků z metra s manuálem a na popis prvků, které se v manuálu nevyskytují. Dále jsme sledovali jednotu využití všech prvků a jejich aplikaci přímo v prostředí stanic. Díky tomu jsme zjistili, jaké prvky se v současnosti používají pro komunikaci s cestujícími v pražském metru a zda je v prostředí metra dodržován jednotný vizuální styl. Využití prvků jsme se snažili dávat do kontextu i se všeobecnými zásadami (čitelnost, kontrast, vhodné umístění aj.) v informačních a orientačních systémech popsanými v teoretické části. Dodržování zjištěných zásad může napomoci kognitivním procesům, tedy bezproblémové komunikaci s cestujícími.

Očekávali jsme, že grafický manuál bude závazný, jednotný, a zejména, že bude návodem sloužícím k bezproblémové a jednotné aplikaci. Přestože nám DPP byly poskytnuty některé nové či změněné prvky, které zatím nejsou zapracované v manuálu, zjistili jsme, že v prostředí vybraných stanic je možné najít jiné prvky. Takové, které se

v manuálu nevyskytují. Některé z těchto prvků byly jednotné ve všech stanicích, tedy šlo jen o další změnu, která nebyla zapracovaná v manuálu. V prostředí stanic se však vyskytovaly i prvky, které byly svým vzhledem a použitím zcela ojedinělé. Dále jsme se setkávali s prvky, které neměly jednotné provedení napříč všemi stanicemi. Jsme si vědomi, že nejednotnost nemusí ve všech případech ovlivnit kvalitu komunikace, ale standard grafického designu by měl být dodržován ve všech stanicích stejně. Náš počítačnický předpoklad většího výskytu nestandardizovaných prvků u starších stanic se nepotvrdil, a to zřejmě kvůli postupně aplikovaným změnám při rekonstrukcích těchto stanic. Výskyt prvků, které se nevyskytují v manuálu, se projevoval bez ohledu na fázi a rok výstavby stanic.

S ohledem na zjištění při analýze manuálu a sledování aplikace prvků v prostředí pražského metra, lze konstatovat, že v pražském metru není dodržován jednotný vizuální styl a komunikace je často nesystematická. A to i s přihlédnutím k různým omezením z hlediska dispozic stanic. V pražském metru je v některých případech narušen bezproblémový tok informací zejména způsobem aplikace některých prvků. Mluvíme například o schématech linek ve stanicích umístěných na plechových nosičích, které jsou málo kontrastní, z dálky nečitelné a z vrchu předsvětlené a někdy umístěna daleko od vstupu na nástupiště. Jako nedostatečné hodnotíme také značení vstupů do metra, které je v některých případech provedeno nevýrazně, či dokonce není označeno vůbec. V metru jsme se také setkali s vizuálním smogem. Cestující jsou zahlceni nadbytečnými informacemi, které s připočtením reklamních sdělení mohou negativně ovlivnit pozornost cestujících. I přes výše zmíněné problémy je však orientace v pražském metru relativně funkční. Jistě je zde však prostor k posunutí současného stavu na vyšší standard.

Kladně hodnotíme snahy o zlepšení komunikace například zavedením zkušebního systému pro výstupy. I zde se však setkáváme s parametry, které by bylo třeba řešit v celkovém přístupu. Při tvorbě zcela nového a jednotného systému by bylo zapotřebí brát tento úkol komplexně, a to i s ohledem na dispozice stanic. Systém by měl mít pevný základ ve kvalitně zpracovaném manuálu se všemi možnostmi provedení prvků tak, aby stále zachovávaly jednotu.

Jsme si vědomi, že jsme poskytli pohled pouze na část celého systému. Ale v tomto případě se dá říci, že část nese dostatečnou výpovědní hodnotu o stavu celku. Díky tomuto

předpokladu a našim zjištěním lze vyvozovat závěry popisované výše. Tato analýza však může sloužit jako vhodný základ pro další rozsáhlejší výzkum.

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce je popsat vývoj vizuálního stylu pražského metra a analyzovat dodržování jednotného vizuálního stylu v současném prostředí pražského metra. Na vizuálním stylu, a zejména na informačním a orientačním systému pražského metra se podíleli dva významní grafičtí designéři – nejdříve Jiří Rathouský a poté Rostislav Vaněk. Na základě názorů, že vizuální styl pražského metra po rozvázání spolupráce s Vaňkem nemá dostatečnou úroveň, jsme se rozhodli popsat vývoj vizuálního stylu pražského metra a analyzovat jeho současný stav.

V teoretické části se nám podařilo popsat historii pražského metra a základní teoretická východiska k tématu vizuální komunikace a jednotného vizuálního stylu. Po tomto popisu následoval vhled do tématu orientačních a informačních systémů. Pomocí zdrojů, které jsme získali zejména díky spolupráci s archivem Dopravního podniku hl. města Prahy, se nám podařilo popsat vývoj vizuálního stylu pražského metra od jeho otevření po současnost.

Pro popis současného stavu jsem se rozhodl v empirické části této práce využít vizuální analýzu grafických prvků. Nejprve jsme analyzovali prvky v grafickém manuálu, které by měly být závazné pro aplikaci v reálném prostředí. Samotný grafický manuál nesplňuje svým zpracováním běžný standard a nerespektuje celkovou jednotnost grafického zpracování. Dále v práci navazujeme analýzou aktuálního stavu přímo v prostředí vybraných stanic pražského metra. Zde jsme sledovali využití prvků, zejména s přihlédnutím k jejich jednotnosti, dále pak dodržování grafického manuálu a další aspekty podporující kognitivní procesy v prostředí informačních a orientačních systémů hromadné dopravy.

Kombinací těchto postupů se nám podařilo popsat vývoj vizuálního stylu v pražském metru až k současnému stavu a vyhodnotit kvalitu vizuální komunikace. Celkovými závěry práce potvrzuje nedostatečné dodržování jednotného vizuálního stylu v pražském metru. Ačkoliv se dá říci, že orientace ve stanicích pražského metra i přes nejednotnost celkového zpracování možná je, nalézáme zde prostor k posunutí současného stavu na vyšší standard.

Zajímavým rozšířením této práce by byla revize aktuálního stavu dalších (ideálně všech) stanic pražského metra. Zajímavé bude také sledovat výsledky a zpětnou vazbu

na zaváděný zkušební provoz nových či upravených nosičů informací (značení výstupů, digitální tabule).

V současné době můžeme sledovat snahy o zlepšení aktuální stavu pod záštitou Dopravního podniku hl. města Prahy i hlavního města Prahy. S přihlédnutím k velké rozvětvenosti dopravní sítě (včetně metra) v Praze jde jistě o úkol nelehký. Pokud bychom však hledali komplexní řešení, bylo by třeba začít s revizí samotného manuálu, který by měl nést striktní pravidla, jak s grafickými prvky nakládat. Následovaly by práce na detailní revizi všech stanic metra, jejichž vizuální styl by byl upraven dle správně připraveného manuálu. To je z hlediska časové i finanční náročnosti úkol velice obtížný, nikoli však nemožný.

SUMMARY

The aim of the thesis is to describe the development of the Prague metro's appearance and to study the application of a uniform visual style in its current environment. Two important graphic designers, Jiří Rathouský and then Rostislav Vaněk, were involved in creating the visual style and information and wayfinding systems in Prague's metro. According to opinion, the visual style in Prague's metro after cooperation with Vaněk ended does not possess a sufficient standard. We therefore attempted to describe how the metro's visual style developed and studied its current appearance.

The theoretical section describes the history of Prague's metro and introduces a theoretical background to the topic of visual communication and unified visual style. This description is followed by an exploration of wayfinding and information systems. Aided by resources from the archive of Dopravní podnik hl. města Prahy, we describe the development of the visual style in Prague's metro from its opening to the current day.

The empirical section of this work describes the metro's current appearance with a visual analysis of its graphic elements. First, we analysed the elements from the graphic manual, which should have been standardized for application in a real environment. The graphic manual itself does not meet the common standards for processing nor does it respect an overall uniformity of graphic style. The thesis then follows with an analysis of the metro's current appearance directly from the environment of selected Prague metro stations.

The conclusion of the work confirms poor adherence to a uniform visual style in the Prague metro, although we may otherwise conclude that wayfinding in Prague's metro stations is adequate despite inconsistency in overall presentation. The current system has room for improvement to a higher standard.

Currently, some effort by Dopravní podnik hl. města Prahy and the city of Prague to improve the current appearance is evident. A comprehensive solution would require starting with a revision of the manual itself and then continuing with the visual elements in the stations. This would be difficult to achieve in terms of time and finances, but we speculate it would be possible.

POUŽITÁ LITERATURA

Seznam použitých českých a zahraničních zdrojů

- ABDULLAH, Rayan a Roger HÜBNER, 2006. *Pictograms, icons & signs: a guide to information graphics*. New York: Thames & Hudson. ISBN 978-05-002-8635-7.
- AUER, Peter, 2014. *Jazyková interakce*. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny. Sociolingvistická edice. ISBN 978-80-742-2268-9.
- BERAN, Vladimír, 2012. *Aktualizovaný typografický manuál*. Šesté vydání. Praha: Kafka design. ISBN 978-80-901-8240-0.
- BERGER, Craig, 2005. *Wayfinding: Designing and Implementing Graphic Navigational Systems*. Mies: Rotovision. ISBN 978-28-889-3057-0.
- ČERMÁK, František, 2001. *Jazyk a jazykověda: přehled a slovníky*. Vyd. 3., dopl. Praha: Karolinum. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0154-0.
- DANNHOFFEROVÁ, Jana, 2012. *Velká kniha barev: kompletní průvodce pro grafiky, fotografie a designéry*. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-3785-7.
- Deleatur: Časopis pro pěknou úpravu*, 1997. Praha: Deleatur, sdružení pro pěknou úpravu, Alan Záruba, Občanské sdružení Deleatur.
- DUSONG, Jean-Luc a Fabienne SIEGWART, 1997. *Typografie: od olova k počítačům*. Praha: Svojtka a Vašut. ISBN 80-7180-296-4.
- ELIŠKA, Jiří, 2005. *Vizuální komunikace - písmo*. Brno: Akademické nakladatelství CERM. ISBN 80-7204-418-4.
- FASSATI, Tomáš, 1998. In: *Osobnosti českého grafického designu: Jiří Rathouský – grafika*. Benešov: Muzeum umění Benešov u Prahy.
- FOJTÍK, Pavel a Robert MARA, 2014. *Encyklopedie pražské MHD: Pražské metro*. Praha: Dopravní podnik hl. m Prahy.
- FOJTÍK, Pavel, 2004. *30 let pražského metra*. 2. rozšířené vydání. Praha: Dopravní podnik hl. m Prahy. ISBN 80-239-3704-3.
- Font: První grafický časopis*, 2004. 3/2004. Praha: MEDIAPRINT & KAPA.
- Grafický manuál DPP: kapitola B – stanice metra*, 2016. Praha: Dopravní podnik hl. města.
- HIERHOLD, Emil, 2008. *Rétorika a prezentace: 7., aktualizované vydání*. Praha: Grada. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-2423-2.

- HLAVSA, Oldřich a Karel WICK, 1981. *Typographia*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury.
- Hledání cesty s Ralfem Herrmannem, 2010. *Typo*. Praha: Svět tisku, **2010**(42).
- HORNÝ, Stanislav, 2004. *Vizuální komunikace firem*. Praha: Oeconomica. ISBN 80-245-0762-5.
- JACOBSON, Robert E., 1999. *Information design*. Cambridge, Mass.: MIT Press. ISBN 0-262-60035-8.
- JIRÁK, Jan a Barbara KÖPPLOVÁ, 2015. *Masová média*. 2., přepracované vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0743-6.
- KLEIN, Pavel, 2017. Základy vizuální komunikace. *Theatralia: 2, Supplementum*. Brno: Masarykova univerzita, **2017**(20), 60–70.
- KLIMEŠ, Lumír, 1998. *Slovník cizích slov*. 6. vyd. Praha: SPN. ISBN 80-04-26710-6.
- KOČIČKA, Pavel a Filip BLAŽEK, 2004. *Praktická typografie*. Vyd. 2. Brno: Computer Press. ISBN 80-7226-385-4.
- KRESS, Gunther a Theo VAN LEEUWEN, 2006. *Reading images: the grammar of visual design*. 2. vyd. London: Routledge. ISBN 978-04-153-1915-7.
- KYLLAR, Evžen, 2004. *Praha a metro*. Praha: Gallery. ISBN 80-86010-80-5.
- MALÝ, Zbyšek a Alena MALÁ, 2007. *Slovník českých a slovenských výtvarných umělců 1950-2007: Tik–U*. Ostrava: Výtvarné centrum Chagall. Prameny a dokumenty (Výtvarné centrum Chagall). ISBN 80-86171-00-0.
- MALÝ, Zbyšek a Alena MALÁ, 2008. *Slovník českých a slovenských výtvarných umělců 1950-2008: V–Vik*. Ostrava: Výtvarné centrum Chagall. Prameny a dokumenty (Výtvarné centrum Chagall). ISBN 978-80-86171-29-6.
- Metro a výtvarné umění – katalog k výstavě*, 1978. Praha: Dopravní podniky hlavního města Prahy.
- MULLET, Kevin a Darrell SANO, 1995. *Designing visual interfaces: communication oriented techniques*. New Jersey: Prentice-Hall. ISBN 978-013-30338-92.
- OGILVY, David, 2004. *Zpověď muže, který umí reklamu*. Přeložil Martin DOBEŠ. Praha: Pragma. ISBN 80-7205-824-X.
- OHTA, Noboru a Alan ROBERTSON, 2005. *Colorimetry: Fundamentals and Applications*. New Jersey: John Wiley. ISBN 978-0-470-09472-3.
- OSTERER, Heidrun a Philipp STAMM, 2009. *Adrian Frutiger – typefaces: the complete works*. Second, revised and extended edition. Basel: Birkhäuser. ISBN 978-30-382-1141-9.

- PETTERSSON, Rune, 2002. *Information design: An Introduction*. USA: John Benjamins Publishing Company. ISBN 90-272-3203-2.
- RATHOUSKÝ, Jiří a Petr TUČNÝ, 1971. J. Informace a orientace (projektová studie). *Architektonická tvorba stanic metra. Metro – nový fenomén města*. Praha.
- RATHOUSKÝ, Jiří, 1973. *Metro Informační systém: katalog značek*. Praha: Dopravní podnik hl. města – Metroprojekt.
- SAMARA, Timothy, 2016. *Grafický design: základní pravidla a způsoby jejich porušování*. Druhé vydání aktualizované a rozšířené. Přeložil Patricie RŮŽIČKOVÁ. V Praze: Slovart. ISBN 978-80-7529-046-5.
- SHANNON, Claude Elwood a Weaver WARREN, 1948. *A Mathematical Theory of Communication*. Illinois: University of Illinois Press.
- SMITH, Ken, 2005. *Handbook of visual communication research: theory, methods, and media*. Mahwah, N.J.: L. Erlbaum. ISBN 978-08-058-4179-4.
- STEINFELD, Edward. *Universal Design in Mass Transportation: Public Spaces, Private Spaces, Products and Technologies*. In PREISER, Wolfgang; SMITH, Korydon, 2011. *Universal Design Handbook*. 2. New York: Mc-Graw Hill. ISBN: 978-00-716-2923-2
- ŠETLÍK, Jiří, 2004. *Poceta Jiřímu Rathouskému*. Praha: SČUG Hollar.
- ŠKORPIL, Josef, 1990. *Pražské metro: čtvrtá dimenze velkoměsta: historie, výstavba, provoz*. Praha: Panorama. Pragensia (Panorama).
- ŠTIKAR, Jiří, 1992. *Obrazová komunikace*. Praha: Karolinum. Acta Universitatis Carolinae.
- TRAMPOTA, Tomáš a Martina VOJTĚCHOVSKÁ, 2010. *Metody výzkumu médií*. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-683-4.
- Typografie v podzemí: Rozhovor s Rostislavem Vaňkem, 2004. *Typo*. Praha: Svět tisku, **2004(08)**.
- VANĚK, Rostislav, 1988. *Informační systém Městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. města.
- VANĚK, Rostislav, 2014. *Rostislav Vaněk: [graphic design: type design: work from 1964-2014 = práce z let 1964-2014*. Praha: KANT. ISBN 978-80-7437-136-3.
- VYSEKALOVÁ, Jitka a Jiří MIKEŠ, 2009. *Image a firemní identita*. Praha: Grada Publishing. ISBN 8024767309.
- ZÁRUBA, Alan, 2010. Jiří Rathouský: Typografie jako prostředek komunikace. *Typo*. Praha: Digirama, **2010(39)**, 3.

ZÁRUBA, Alan, Michal RICHTER a Dagmar KOUDELKOVÁ, 2008. *CI.CZ 1990-2007: corporate identity in the Czech Republic*. Prague: CI.CZ. ISBN 978-80-254-1836-9.

Seznam použitých internetových zdrojů

40 let pražského metra a historie loga metra, 2014. *Font: první grafický časopis* [online]. Praha, 2014 [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: www.font.cz/logo/40-let-prazskeho-metra-a-historie-loga-metra.html

BENÁK, Jiří, 2014. OBRAZEM: Mozaiky, plastiky, vitráže. Pražské metro je jako galerie. *IDNES.cz* [online]. Praha: MAFRA, 7. 5. 2014 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: www.idnes.cz/praha/zpravy/vytvarna-dila-v-prazskem-metru.A140506_145712_praha-zpravy_jb

BLAŽEK, Filip, 2010. Nový design pražského metra I. *TYPO* [online]. Praha, 11. 5. 2010 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: www.typo.cz/novy-design-prazskeho-metra-1/

BYRNES, Mark, 2015. The Moscow Metro's New, Cohesive Typeface. *CityLab* [online]. New York: Bloomberg L.P., 10. 4. 2015 [cit. 2020-01-04]. Dostupné z: www.citylab.com/design/2015/04/moscows-metro-gets-a-new-cohesive-design/390159/

BYRNES, Mark, 2013. The Evolution of Moscow's Subway Maps. *CityLab* [online]. New York: Bloomberg L.P., 23. 5. 2013 [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: www.citylab.com/design/2013/05/moscows-subway-maps-through-history/5679/

ČÁPKA, David, 2015. Úvod do počítačové grafiky – Základy optiky, barevné modely. *ITnetwork.cz* [online]. Praha, 2015 [cit. 2019-12-26]. Dostupné z: www.itnetwork.cz/grafika/uvod-do-pocitacove-grafiky-optika-modely

DAVID, Jan, 2013. Jedu metrem na Moskevskou? Aha, teď se to jmenuje Anděl. *Metro.cz* [online]. Praha: MAFRA, 6. 2. 2013 [cit. 2020-01-11]. Dostupné z: www.metro.cz/jedu-metrem-na-moskevskou-aha-ted-se-to-jmenuje-andel-f94-/praha.aspx?c=A130205_132613_metro-extra_rab

EXNER, Oskar, 2014. 40 LET METRA: Vrána, starý symbol metra, se vrací. In: *Praha.eu: portál hlavního města Prahy* [online]. Praha, 7. 5. 2014 [cit. 2020-05-01]. Dostupné z: www.praha.eu/jnp/cz/doprava/mhd/x4_let_metra_vrana_stary_symbol_metra_se.html

FASSATI, Tomáš, 1999. *Učebnice druhé gramotnosti: gramatika praktické vizuální komunikace* [online]. Institut informačního designu [cit. 2019-11-25]. Dostupné z: www.muzeum-umenibenesov.cz/iid/ucebnice/default.html

- FASSATI, Tomáš, 2005. *O vývoji obecného zrkového sdělování: 1. část: Bulletin informací o grafickém designu* [online]. Č. 23. [cit. 2019-11-25]. Dostupné z: <http://www.sbb-bienalebrno.cz/zpravy23.pdf>
- HINČICA, Libor, 2019. Rozhovor s architektem Petrem Kučerou o pražském metru. *ČESKOSLOVENSKÝ DOPRAVÁK* [online]. 7. 4. 2019 [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: www.cs-dopravak.cz/zpravy/2019/4/7/rozhovor-s-architektem-petrem-kuerou-o-praskm-metru
- Historická fotogalerie: Stanice A, In: *Metroweb.cz* [online]. [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: www.metroweb.cz/metro/historie/stanice/linka_a/s_a.html
- CHARVÁT, Štěpán, c2020. *Umění v metru* [online]. [cit. 2020-03-02]. Dostupné z: www.metroart.cz
- Internetová jazyková příručka: *Zkratky čistě grafické* [online]. Jazyková poradna ÚJČ AV ČR, v. v. i., 2016 [cit. 2020-11-11]. Dostupné z: www.prirucka.ujc.cas.cz/?id=780
- ISO 7001:2007: Graphical symbols — Public information symbols, 2017. *Iso.org* [online]. Geneva, 2017-11 [cit. 2020-01-12]. Dostupné z: www.iso.org/standard/41081.html
- Jaromír Windsor, *AbART* [online]. Kostelec nad Černými lesy: Archiv výtvarného umění [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: www.cs.isabart.org/person/13216
- Jednotný informační systém, c2020. *Pražská integrovaná doprava* [online]. Praha: ROPID [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: www.pid.cz/jis/
- Jiří Rathouský, *Storm Type Foundry* [online]. Praha [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: www.stormtype.com/people/jiri-rathousky
- KOHOUT, David, 2017. Obrazem: Růžová, rudá, zelená, zlatá i hnědá. Vyznáte se v pražském metru podle barev? *Aktuálně.cz: Magazín* [online]. Praha: Economia, 18. 8. 2017 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: www.magazin.aktualne.cz/bydleni/vyznate-se-v-metru-podle-barev/r~4e1b4050832111e7a7d1002590604f2e
- Konec spěchání naslepo? Dopravní podnik testuje tabule s odjezdy metra, 2019a. *Pražský deník.cz* [online]. Praha: VLTAVA LABE MEDIA, 22. 12. 2016 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: www.prazsky.denik.cz/zpravy_region/spechani-naslepo-dopravni-podnik-praha-tabule-odjezdy-metro-eskalatory-mhd.html
- Kořeny Metronu, 2006. *Střešovická písmolijna* [online]. Praha, 2006 [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: www.web.archive.org/web/20080510233205/http://www.pismolijna.cz/metron.html
- KUBIŠTOVÁ, Dominika, 2019. Metro není jen prostor pro cestování. Chceme, aby fungovalo jako galerie, říká jeho nová architektka. *IROZHLAS* [online]. Praha, 7. 11. 2019 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: www.irozhlas.cz/zpravy-domov/praha-metro-metro-d-anna-svarc-architektka-metra_1911070630_dok

- Massimo Vignelli, *Index Grafik* [online]. [cit. 2020-03-05].
Dostupné z: www.indexgrafik.fr/massimo-vignelli/
- Metro D získává svou tvář, výtvarné soutěže mají první vítěze, 2019c. *Pražský deník.cz* [online]. Praha: VLTAVA LABE MEDIA, 26. 7. 2019 [cit. 2020-03-09].
Dostupné z: www.prazsky.denik.cz/zpravy_region/metro-d-ziskava-tvar-vytvarne-souteze-maji-prvni-viteze-20190726.html
- Metron je zpátky, 2014. *TYPOMONOLOG* [online]. 6. 5. 2014 [cit. 2020-02-16].
Dostupné z: www.typomonolog.cz/?p=5068
- Mezi nejkrásnější stanice metra v Evropě patří podle CNN i Staroměstská, 2014. *IDNES.cz* [online]. Praha: MAFRA, 9. 2. 2014 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: www.idnes.cz/cestovani/kolem-sveta/nejkrasnejsi-stanice-metra-na-svete.A140207_141104_kolem-sveta_skr
- Ostatní: Piktogramy z metra In: *Metroweb.cz* [online]. [cit. 2020-02-28].
Dostupné z: www.metroweb.cz/metro/piktogram/metrus.GIF
- PECINA, Martin. *Klasifikace tiskových písem* [online]. [cit. 2020-01-7].
Dostupné z: www.typomil.com/pismo/klasifikace-pisem.html
- PECINA, Martin. *Písmo a typografie* [online]. [cit. 2020-01-07].
Dostupné z: www.typomil.com/
- Po stopách orientačního systému pražského metra s Rostislavem Vaňkem, 2016. *CZECHDESIGN* [online]. Praha, 23. 6. 2016 [cit. 2020-02-15].
Dostupné z: www.czechdesign.cz/temata-a-rubriky/po-stopach-orientacniho-systemu-prazskeho-metra-s-rostislavem-vankem
- Průzkum pro metro D schválen, kopat se začne za měsíc, 2019. *Novinky.cz* [online]. Praha, 20. 5. 2019 [cit. 2019-11-22]. Dostupné z: www.novinky.cz/domaci/clanek/pruzkum-pro-metro-d-schvalen-kopat-se-zacne-za-mesic-40283694
- Před 50 lety začali stavbaři razit první tunel pražského metra, 2019. *Reflex* [online]. Praha: CZECH NEWS CENTER, 20. 1. 2019 [cit. 2019-12-11].
Dostupné z: www.reflex.cz/clanek/historie/92497/pred-50-lety-zacali-stavbari-razit-prvni-tunel-prazskeho-metra.html
- REJDAL, Tomáš, *Metroweb.cz* [online]. [cit. 2020-01-12].
Dostupné z: www.metroweb.cz/
- SIMON, Martin, 2019. How Graphic Design Legend Massimo Vignelli Cracked the NYC Subway System. *Ceros* [online]. New York, 19. 1. 2019 [cit. 2020-03-23].
Dostupné z: www.ceros.com/originals/massimo-vignelli-nyc-subway/

Sláva v pražském metru. Premiér otevřel nové stanice na trase A, 2015. *IDNES.cz* [online]. Praha, 6. 4. 2015 [cit. 2019-11-22]. Dostupné z: www.idnes.cz/praha/zpravy/slavnostni-otevreni-novych-zastavek-metra-a.A150406_112551_praha-zpravy_kol

Soud řeší, čím písmo zdobí metro: Designér chce za „krádež“ půl milionu, 2010. *IDNES.cz* [online]. Praha: MAFRA, 10. 9. 2010 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: www.idnes.cz/zpravy/domaci/soud-resi-ci-pismo-zdobi-metro-designer-chce-za-kradez-pul-milionu.A100910_110258_domaci_taj

THUONG LY, Nguyen, 2019. Nové vozy zatím nebudou. Praha zrekonstruuje dosluhující soupravy metra. *E15.cz* [online]. 21. 3. 2019 [cit. 2019-11-22]. Dostupné z: www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nove-vozy-zatim-nebudou-praha-zrekonstruuje-dosluhujici-soupravy-metra-1357353

Východy z metra jako exity na dálnici. Testuje se nový navigační systém, 2019b. *Pražský deník.cz* [online]. Praha: VLTAVA LABE MEDIA, 26. 6. 2019 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: www.prazsky.denik.cz/zpravy_region/vychody-z-metra-exity-na-dalnici-test-novy-navigacni-system-dpp-20190626.html


Zemřel designér Tučný, navrhl orientační systém metra, 2012. *LIDOVKY.CZ* [online]. Praha: MAFRA, 16. 4. 2012 [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: www.lidovky.cz/lide/zemrel-architekt-a-designer-petr-tucny.A120416_150423_lide_glu


Seznam použitých ostatních zdrojů

Technicko-provozní data pražského metra, stav k 1. 5. 1995, Praha: Dopravní podnik hl. města Prahy.

TEZE DIPLOMOVÉ PRÁCE

SCHVÁLENO *puj* 18.6.19

Institut komunikačních studií a žurnalistiky FSV UK Teze MAGISTERSKÉ diplomové práce	
TUTO ČÁST VYPLŇUJE STUDENT/KA:	
Příjmení a jméno diplomantky/diplomanta: Topková Tereza	Razítko podatelny:
Imatrikulační ročník diplomantky/diplomanta: 2018	
E-mail diplomantky/diplomanta: t.topkova@seznam.cz	
Studijní obor/forma studia: Mediální studia/kombinované	
Předpokládaný název práce v češtině: Vývoj vizuálního stylu pražského metra	
Předpokládaný název práce v angličtině: Evolution of visual style of the Prague Metro	
Předpokládaný termín dokončení (semestr, akademický rok – vzor: ZS 2012/2013) (diplomovou práci je možné odevzdat <u>nejdříve</u> po dvou semestrech od schválení tezí) LS 2019/2020	
Charakteristika tématu a jeho dosavadní zpracování (max. 1800 znaků): Pražské metro bylo otevřeno v roce 1974. S jeho otevřením souvisela i první realizace vizuálního stylu, který sloužil pro prezentaci metra i snadnější orientaci cestujících. Vizuální styl pražského metra je spojován s významnými osobnostmi českého grafického designu – Jiřím Rathouským a Rostislavem Vaňkem. Od doby zavedení návrhu Rostislava Vaňka (1984), který měl nahradit starší vizuální styl Jiřího Rathouského, proběhlo několik dalších změn a zásahů do jednotného stylu. Tyto změny jsou sice reflektovány a kritizovány v souvislosti s narušením jednotnosti, nikde však nenalezneme podrobnou analýzu současného stavu vizuálního stylu pražského metra.	
Předpokládaný cíl práce, případně formulace problému, výzkumné otázky nebo hypotézy (max. 1800 znaků): Cílem této práce je popsat vývoj vizuálního stylu pražského metra od jeho otevření do současnosti. Dále také analyzovat dodržování jednotného stylu pražského metra v současné době.	
Předpokládaná struktura práce (rozdělení do jednotlivých kapitol a podkapitol se stručnou charakteristikou jejich obsahu): Úvod Teoretická část <ol style="list-style-type: none"> 1. Historie pražského metra – stručný přehled historie pražského metra 2. Vizuální styl – popis vizuální komunikace a vizuálního stylu 3. Vizuální styl pražského metra – popis vývoje vizuálního stylu pražského metra a hlavní osobnosti, které zasáhly do formování vizuálního stylu pražského metra <ol style="list-style-type: none"> 3.1. Vizuální styl pražského metra od roku 1974 <ol style="list-style-type: none"> 3.1.1. Jiří Rathouský 3.1.2. Vizuální styl a jeho jednotlivé prvky – logo, podoba stanic, písmo apod. 3.2. Vizuální styl pražského metra od roku 1984 <ol style="list-style-type: none"> 3.2.1. Rostislav Vaňek 3.2.2. Vizuální styl a jeho jednotlivé prvky – logo, podoba stanic, písmo apod. 3.3. Vizuální styl pražského metra v současnosti 3.4. Plánovaná modernizace vizuálního stylu pražského metra 4. Mediální reflexe tématu vizuálního stylu pražského metra – mediální ohlasy (pozitivní i negativní) na vizuální styl metra. Spor o autorství písma Metron v médiích. 	
Empirická část <ol style="list-style-type: none"> 5. Metodika výzkumu 	

<p>6. Analýza současného vizuálního stylu pražského metra – kvalitativní analýza</p> <p>7. Vyhodnocení a interpretace výsledků</p> <p>Závěr</p> <p>Seznam použitých zdrojů</p> <p>Seznam obrázků, tabulek a grafů</p> <p>Seznam příloh</p>
<p>Vymezení podkladového materiálu (např. titul periodika a analyzované období): Poklady k práci budou tvořit dokumenty z archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy (původní i aktuální grafické manuály, informační letáky aj.), dále pak obrazové materiály přímo z pražského metra (archivní i vlastní fotografie).</p>
<p>Metody (techniky) zpracování materiálu: Kvalitativní analýza vizuálních prvků pražského metra a sledování aplikace grafického manuálu.</p>
<p>Základní literatura (nejméně 5 nejdůležitějších titulů k tématu a metodě jeho zpracování; u všech titulů je nutné uvést stručnou anotaci na 2-5 řádků):</p> <p>BERGER, C. M. <i>Wayfinding – Designing and Implementing Graphic Navigational Systems</i>. Mies: RotoVision SA, 2009 Knihla obsahuje informace k vizuálnímu stylu, je určena pro grafické designery, architekty, projektanty aj. Jedná se o příručku, která podává teoretické informace, ale může být vhodná například i při tvorbě informačních systémů.</p> <p>FOJTÍK, Pavel. <i>30 let pražského metra. 2. rozšířené vydání</i>. Praha : Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., 2004. FOJTÍK, Pavel. <i>2009 - 35 let pražského metra</i>. Praha : Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., c2008. Obě publikace byly vydány k výročí založení pražského metra. Shrnují základní informace a důležité historické události k tomuto tématu.</p> <p>SMITH, Kenneth. MORIARTY, Sandra. BARBATSIS, Gretchen. KENNEY, Keith. <i>Handbook of Visual Communication: Theory, Methods, and Media</i>: Mahwah, NJ: Erlbaum, 2005. Tato publikace zkoumá teoretické oblasti vizuální komunikace a představuje výzkumné metody využívané při zkoumání vizuálního stylu. Díky spolupráci známých a úspěšných badatelů z oboru vizuální komunikace se jedná se o významnou a vlivnou práci v této disciplíně.</p> <p>HENDL, Jan. <i>Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace</i>. Praha: Portál, 2005. Knihla je příručkou kvalitativního výzkumu včetně příkladů jeho realizace. Autor popisuje základní typy kvalitativních výzkumů, sběr dat a vyhodnocování.</p> <p>PAVLIŇÁK, Petr (ed.). <i>Slovník českých a slovenských výtvarných umělců A–Z</i>. 1. vyd. Ostrava: Výtvarné centrum Chagall, 2010. V tomto slovníku jsou základní informace o českých a slovenských malířích, graficích, sochařích a jiných umělcích, kteří výrazně ovlivnili své umělecké obory. Mimo jiné zde lze nalézt konkrétní informace o Jiřím Rathouském i Rostislavu Vaňkovi.</p>
<p>Diplomové a disertační práce k tématu (seznam bakalářských, magisterských a doktorských prací, které byly k tématu obhájeny na UK, případně dalších oborově blízkých fakultách či vysokých školách za posledních pět let) Nenalezla jsem žádné práce se stejným tématem, které by byly obhájeny v posledních pěti letech.</p>
<p>Datum / Podpis studenta/ky</p> <p>21. 5. 2019</p> <p style="text-align: right;">  </p>

TUTO ČÁST VYPLŇUJE PEDAGOG/PEDAGOŽKA:

Doporučení k tématu, struktuře a technice zpracování materiálu:

Souhlasím

Případné doporučení dalších titulů literatury předepsané ke zpracování tématu:

- HLAVSA, Oldřich. *Typografie 2*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství technické literatury, 1981. 560 s.
- FABEL, Karel. *Současná typografie*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1981. 71 s.
- Moderní české písmařství = Contemporary Czech type design: 1900-1968: 11. kongres ATypl, Praha, červen 1969: katalog výstavy
- Jiří Rathouský: *Typo + grafika*, 1969, kat. 16 s., Pražákův palác, Brno
- Jiří Rathouský: *Značky a knihy*, 1972, Javůrek Josef, kat. 12 s., Památník národního písemnictví, Kabinet knižní kultury, Praha
- *Osobnosti českého grafického designu: Jiří Rathouský*, 1998, Fabel K a kol., kat. 48 s., Muzeum umění Benešov
- *Pocta Jiřímu Rathouskému*, 2004, Šetlík Jiří, kat. 8 s., Sdružení českých umělců grafiků Hollar, Praha
- VANĚK, Rostislav. *graphic design: type design: work from 1964–2014 / práce z let 1964–2014*. 1. vyd. Praha: KANT, 2014. 419 s. Dostupné online. ISBN 978-80-7437-136-3, ISBN 978-80-86863-89-4.
- *Písmo ve výtvarném umění*, 1996, Grögerová Bohumila a kol., kat. 56 s., Regionální muzeum Kolín

Potvrzuji, že výše uvedené teze jsem s jejich autorem/kou konzultoval(a) a že téma odpovídá mému oborovému zaměření a oblasti odborné práce, kterou na FSV UK vykonávám.

Souhlasím s tím, že budu vedoucí(m) této práce.

Mgr. Jaroslav Slanec

Příjmení a jméno pedagožky/pedagoga


Datum / Podpis pedagožky/pedagoga

TEZE JE NUTNO ODEVZDAT VYTIŠTĚNÉ, PODEPSANÉ A VE DVOU VYHOTOVENÍCH DO TERMÍNU UVEDENÉHO V HARMONOGRAMU PŘÍSLUŠNÉHO AKADEMICKÉHO ROKU, A TO PROSTŘEDNICTVÍM PODATELNÝ FSV UK. PŘIJATÉ TEZE JE NUTNÉ SI VYZVEDNOUT V SEKRETARIÁTU PŘÍSLUŠNÉ KATEDRY A NECHAT VEVÁZAT DO OBOU VÝTISKŮ DIPLOMOVÉ PRÁCE.

TEZE NA IKSŽ SCHVALUJE VEDOUcí PŘÍSLUŠNÉ KATEDRY.

SEZNAM ZKRATEK

DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy
PID	Pražská integrovaná doprava
PÚDIS	Projektový ústav dopravních a inženýrských staveb
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
SUDOP	Státní ústav dopravního projektování

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Zahájení stavebních prací na metru v roce 1969 (Reflex, 2019).....	4
Obrázek 2: Informační tabule o návazné povrchové dopravě prvního provozního úseku pražského metra z května 1974 (Archiv DPP, b. r.).....	5
Obrázek 3: Informační leták seznamující s metrem v Praze (Fojtík a Mara, 2014, s. 1.68).....	6
Obrázek 4: Matematický model komunikace (Auer, 2014).....	9
Obrázek 5: Konceptuální model vnímání vizuálního vjemu (uměleckého díla) (Klein, 2017, s. 62).....	10
Obrázek 6: Loga od Petra Tučného pro jednotlivé typy dopravy, symbol metra na černém pozadí (Rathouský a Tučný, 1971).....	20
Obrázek 7: První oficiální podoba Beckova schématu z roku 1933 (Typo, 2004(08), s. 28).....	21
Obrázek 8: Piktogramy a část schématu metra od Vignelliho na informačním letáku (Index Grafik, b. r.)....	23
Obrázek 9: Schéma moskevského metra 1970 (Byrnes, 2013).....	24
Obrázek 10: Schéma moskevského metra 1988 (Byrnes, 2013).....	24
Obrázek 11: Stanice Dejvická, prvky informačního systému (Metroweb.cz, b. r.).....	25
Obrázek 12: Barvy tras dle manuálu IS z roku 1973 (Rathouský, 1973).....	30
Obrázek 13: První oficiální logo od Jaromíra Windsora (Rathouský, 1973).....	31
Obrázek 14: Návrhy log od Jiřího Rathouského, vlevo nepřiliš známá varianta (Typo, 2004(08), s. 11).....	31
Obrázek 15: Návrh dvoumodulové cedule se směrovou šipkou označující vstup do metra (Rathouský, 1973).....	32
Obrázek 16: Podélné lineární schéma. (Rathouský, 1973).....	33
Obrázek 18: Schéma zóny v okolí metra (Rathouský, 1973).....	33
Obrázek 17: Mapa metra (Rathouský, 1973).....	33
Obrázek 19: Ukázka některých piktogramů z Rathouského systému (Metroweb.cz, b. r.).....	34
Obrázek 20: Stanice Staroměstská, barevné výlisky (Kohout, 2017).....	36
Obrázek 21: Návrh vertikálního systému řazení stanic v prvním soutěži z roku 1973, archiv Rostislava Vaňka (CzechDesign, 2016).....	38
Obrázek 22: Soutěžní řešení informačního systému Rostislava Vaňka z roku 1984 včetně nerealizované loga, archiv Rostislava Vaňka (CzechDesign, 2016).....	40
Obrázek 24: Logo metra používané od roku 1984 (Vaněk, 1988).....	41
Obrázek 23: Barevné řešení linek z katalogu v roce 1988 (Vaněk, 1988).....	41
Obrázek 27: Směrové šipky z roku 1988 (Vaněk, 1988).....	42
Obrázek 26: Finální řešení světelných boxů (Vaněk, 1988).....	42
Obrázek 25: Soutěžní řešení světelných boxů z roku 1984, archiv Rostislava Vaňka (CzechDesign, 2016)..	42
Obrázek 28: Schéma linky z roku 1988 (Vaněk, 1988).....	42
Obrázek 30: Povrch stanice – mapa, černobílá reprodukce (Vaněk, 1988).....	43
Obrázek 29: Metro – orientační plán platný k roku 1988 (po otevření III.B) (Vaněk, 1988).....	43
Obrázek 32: Porovnání fontů Helvetica a Metron, archiv Rostislava Vaňka (CzechDesign, 2016).....	44
Obrázek 31: Ukázka piktogramů z Vaňkovi edice (Vaněk, 1988).....	44
Obrázek 34: Aktuální vzhled systému ve stanici Smíchovské nádraží (Tereza Āopková, 2020).....	46
Obrázek 33: Systém Rostislava Vaňka ve stanici Smíchovské nádraží (CzechDesign, 2016).....	46
Obrázek 35: Informační cedule, testování nového navigačního systému (Pražský deník.cz, 2019a).....	48
Obrázek 36: Digitální tabule s příjezdem vlaků, testování (Pražský deník.cz, 2019b).....	48
Obrázek 37: Různé prvky orientačního systému v provedení podle barev linek (DPP, 2016).....	54
Obrázek 39: Logo pro linku C (DPP, 2016).....	55
Obrázek 38: Logo zakreslené v síti, (DPP, 2016).....	55
Obrázek 40: Směrové informace pro vstup do metra, pro výstup a přestup (DPP, 2016).....	56
Obrázek 42: Ukazatele směrů konečných stanic pro linky A, B, C, včetně označení kolejí (DPP, 2016).....	57
Obrázek 41: Dvoumodulové cedule pro výstup a přestup (DPP, 2016).....	57
Obrázek 43: Ukazatel směru výstupu s udáním cíle a možnosti zobrazovaných informací v prvním řádku (DPP, 2016).....	58
Obrázek 44: Schéma linek, první varianta ((DPP, 2016).....	59
Obrázek 45: Schéma linek, druhá varianta (DPP, 2016).....	59
Obrázek 46: Orientační plán metra v manuálu (DPP, 2016).....	60
Obrázek 47: Varianty piktogramů pro označení WC, telefon (DPP, 2016).....	61
Obrázek 48: Zákazové piktogramy.....	62

Obrázek 49: Piktogramy pro označení bezbariérové cesty (DPP, 2016).....	63
Obrázek 50: Označení informačního místa DPP (DPP,2016)	64
Obrázek 52: Ohlašovna požáru, hasicí přístroj (DPP, 2016).....	64
Obrázek 51: Označení pracoviště dozorcího (DPP, 2016)	64
Obrázek 53: Únikový východ, úniková cesta	65
Obrázek 55: Způsob přepravy na eskalátorech (DPP, 2016).....	65
Obrázek 54: Způsob přepravy na plošině (DPP, 2016)	65
Obrázek 57: Prodej jízdenek (DPP, 2016).....	66
Obrázek 58: Aktualizovaná verze (DPP, 2020).....	66
Obrázek 56: Opencard (DPP, 2016)	66
Obrázek 59: Začátek přepravního prostoru (DPP, 2016)	66
Obrázek 60: Konec přepravního placeného prostoru (DPP, 2016).....	66
Obrázek 61: Zakázaný směr (DPP, 2016)	66
Obrázek 62: Metron a jeho využití v metru (DPP, 2016).....	67
Obrázek 63: Základní font využívaný na informačních cedulích metra (DPP, 2016)	67
Obrázek 64: Font DIN, předprodej jízdenek PID (DPP, 2016)	67
Obrázek 65: Informační cedule a další varianta fontu (DPP, 2016)	67
Obrázek 69: Hůrka – nadpis z Metronu vstup	69
Obrázek 68: Depo Hostivař – vstup do metra	69
Obrázek 67: Smíchovské nádraží – vstup do metra.....	69
Obrázek 66: Vyšehrad – vstup do metra	69
Obrázek 75: Střížkov – vstup do metra	70
Obrázek 74: Nové Butovice – vstup do metra.....	70
Obrázek 73: Hůrka – vstup do metra.....	70
Obrázek 72: Florenc – vstup do metra.....	70
Obrázek 71: Nádraží Veveslavín – vstup do metra	70
Obrázek 70: Nádraží Veveslavín – vstup do metra	70
Obrázek 77: Hlavní nádraží – vstup do metra	71
Obrázek 76: Hradčanská – vstup do metra	71
Obrázek 79: Kobylisy – schéma, svítící panel.....	72
Obrázek 78: Nové Butovice – schéma linky B.....	72
Obrázek 81: Střížkov – ukazatel směru konečných stanic na lince C	73
Obrázek 80: Ukazatelé směru konečných stanic na linkách B a A.....	73
Obrázek 85: Můstek A – Metronový nápis.....	74
Obrázek 84: Florenc B – Metronový nápis.....	74
Obrázek 83: Střížkov – Metronový nápis ve stanici a značení koleje	74
Obrázek 82: Opatov – Metronový nápis ve stanici a značení koleje	74
Obrázek 89: Nádraží Veveslavín – Metronový nápis.....	75
Obrázek 88: Vysočanská – Metronový nápis	75
Obrázek 87: Depo Hostivař – nápis z jiného fontu.....	75
Obrázek 86: Můstek B – Metronový nápis.....	75
Obrázek 91: Smíchovské nádraží– Metronový nápis	76
Obrázek 90: Nové Butovice – Metronový nápis	76
Obrázek 92: Depo Hostivař – nápis.....	76
Obrázek 93: Nové Butovice – nápis.....	76
Obrázek 95: Hlavní nádraží – směr výtahu, jiný symbol vozíčkáře	77
Obrázek 94: Nádraží Veveslavín – označení výtahu.....	77
Obrázek 97: Hlavní nádraží – značení zákazu kouření.....	77
Obrázek 96: Opatov – značení zákazu kouření	77
Obrázek 98: Florenc –piktogramy	77
Obrázek 100: Hůrka – prodejní místo jízdenek a kupónu MHD, PID.....	78
Obrázek 99: Hůrka – značení směru a zákazu vstupu při výstupu ze stanice.....	78
Obrázek 101: Hradčanská – směr informací	79
Obrázek 102: Hůrka – neobvyklé značení nouzového východu.....	79
Obrázek 104: Depo Hostivař – značení únikové cesty	79
Obrázek 103: Hradčanská – značení únikové cesty.....	79
Obrázek 108: Karlovo náměstí – upravená směrová šipka.....	80
Obrázek 107: Kobylisy – neobvyklé barevné provedení směrových šipek	80
Obrázek 106: Hlavní nádraží – značení směru	80

Obrázek 105: Florenc – značení směru	80
Obrázek 110: Kobylice – značení výstupů	81
Obrázek 109: Nádraží Veleslavín – značení výstupů	81
Obrázek 114: Vysočanská – zdvojené značení zákazu kouření.....	82
Obrázek 113: Opatov – značení výstupů	82
Obrázek 112: Můstek – nově zavedené zkušební značení výstupů	82
Obrázek 111: Můstek – nově zavedené zkušební značení výstupů	82
Obrázek 116: Smíchovské nádraží – nadpis v butonovém nosiči.....	83
Obrázek 115: Nové Butovice – nadpis v butonovém nosiči.....	83

Seznam tabulek

Tabulka 1: Názvy stanic před a po revoluci (David, 2013)	7
Tabulka 2: Vybrané stanice	51

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Písmo Metron (obrázek)

Příloha č. 2: Vývoj loga pražského metra (obrázek)