

## Graffiti na lavičkách pražského metra: případová studie trasy A

### *Graffiti on Benches of the Prague Metro: Case Study Line A*

Helena Míková, David Novak

#### **Abstract:**

The article deals with the graffiti on the benches of the Prague Metro line A. At first, the history of the Prague Metro is presented in general and some details related to the Metro line A are listed. After, a brief history of graffiti and graffiti art is introduced including some specifics related to the Czech Republic. The article describes in details the furnishing and the architectural structure of benches and the Metro stations on the researched line A (the description is supported with figures).

The data for this research are gathered mainly through a field research on the 25th of May 2015. Benches on the line A of the Prague Metro system were selected when four (4) new stations were opened in April 2015. The visual method of photography formed the base for data gathering. Subsequently, the quantitative presence of graffiti was determined based on the gathered photographic evidence from the field. Results are qualitatively evaluated.

The research indicates that factors, among others the distance of the stations to the city center, the amount of passengers passing through the station, the age of the station, the surficial patterning and material of the benches, the placement of the benches in the stations are the factors influencing the amount of graffiti on the benches in the Metro stations. The Metro station Museum showed the highest presence of graffiti on benches based on a quantitatively established index of presence of graffiti.

An interesting finding is that a low presence of graffiti on newly opened stations might relate to the psychological hesitation of graffiti writers to vandalize the new and aesthetically pleasing environment. The most significant finding is that the best structure preventing presence of graffiti on benches is the placement of perforated metallic benches in the center of the platforms.

#### **Keywords:**

metro; Prague; subway; graffiti; benches

MÍKOVÁ, Helena, NOVAK, David (2016). Graffiti na lavičkách pražského metra: případová studie trasy A. In: HOLUBEC, Pavel, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 9*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební pp. 91-103. ISBN 978-80-01-06002-5. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

## 1 Úvod

Metro a jeho vozy byly historicky zásadním prostředím pro vznik graffiti a i nadále trvale přitahují pozornost graffiti writerů ve velké části světa.<sup>1</sup> V Praze je v současné době díky bezpečnostním opatřením, kriminalizaci a kamerovým systémům tato kontroverzní forma sebevyjádření vytěšňována z venkovních ploch vagonů. Velké barevné piecy jsou zaměněny za malé tagy, mnohdy letmo provedené fixou nebo vyryté do skla.

Případová studie mapuje četnost graffiti na lavičkách metra trasy A. Trasa A pražského metra byla zvolena z důvodu zcela nově vybudovaných stanic, kdy je možné mapovat výskyt graffiti od počátku. Příspěvek se snaží postihnout vztah mezi výskytem graffiti a faktory, které mohou mít na tento výskyt vliv. Dokumentace výskytu graffiti byla provedena během terénního šetření, které proběhlo vzápětí po otevření nových stanic pražského metra. První stanice metra A byly otevřeny v roce 1978 a poslední v roce 2015. Jedná se o trasu, na které je, podle statistického průzkumu z roku 2008, nejvíce i nejméně zatížená stanice podle počtu cestujících v rámci všech tří linií pražského metra (Ropid, 2008). Jedná se o stavebně nejkratší trasu se sedmnácti stanicemi.

Samotný výzkum generoval některé otázky studie. Jaký vliv má stáří stanic, vzdálenost zastávek od centra města, materiál, povrch a tvar samotných laviček či počet osob, které stanicí projdou, na výskyt a četnost graffiti na lavičkách? Jak rychle se graffiti objeví na mobiliáři po repasi či v případě kompletních nových stanic?

Článek je zhodnocením případové studie po jednom výzkumném šetření. V článku nejsou zhodnoceny výsledky dalších dvou šetření, která již proběhla. Studie by měla zodpovědět otázky, které faktory ovlivňují výskyt a četnost graffiti na lavičkách v metru, a také míru ovlivnění. Doplnující otázky jsou: nakolik účinná je repase či co je nejvhodnějším materiálem pro mobiliář prostor metra.

## 2 Pražské metro, historie

Prvními demolicemi domů byly v roce 1965 zahájeny přípravné práce na stavbě metra. V roce 1966 byly slavnostním výkopem zahájeny stavební práce na původně navrhované podpovrchové tramvajové trati v Opletalově ulici. V roce 1967 je zahájena výstavba první stanice – Hlavní nádraží. Oficiální zahájení zkušebního provozu úseku trati C bylo dne 2. 1. 1974, slavnostní zahájení provozu proběhlo dne 9. 5. 1974. Trasa C byla zprovozněna v úseku stanic Sokolovská–Kačerov a měla devět stanic. Provoz s cestujícími na trase A byl zahájen dne 12. 8. 1978. Nová trať měla provozní délku 4, 670 km, tvořilo ji sedm stanic hlubinného charakteru (Leninova, Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek, Muzeum a Náměstí Míru).

V roce 1980 byla prodloužena trasa C do stanice Kosmonautů (Háje). V roce 1980 byla trasa A prodloužena do stanice Želivského a v roce 1984 trasa C do stanice Fučikova (Nádraží Holešovice). Provoz na trase B byl zahájen v roce 1985. V roce 1987 byla na trase A zprovozněna stanice Strašnická a v roce 1988 byla prodloužena trasa B do stanice Dukelská (Nové Butovice).

Po sametové revoluci bylo v roce 1990 třináct stanic metra přejmenováno. Na trase A byla přejmenována pouze stanice Leninova na Dejvickou. V roce 1991 byla prodloužena trasa B do stanice Českomoravská, v roce 1994 do stanice Zličín. Trasa B byla roku 1998 prodloužena do stanice Černý Most. V roce 1999 proběhlo zprovoznění stanice Hloubětín a v roce 2001 stanice Kolbenova.

V roce 2002 je pražské metro zasaženo povodněmi. V roce 2004 byla trasa C prodloužena do stanice Ládví, v roce 2006 byla trasa A prodloužena do stanice Depo Hostivař

<sup>1</sup> Slovo „graffiti“ je v tomto článku bráno též jako synonymum pro termín „graffiti art“, který by byl v tomto článku technicky vhodný, ale vzhledem k tomu, že v Čechách není příliš užívaný, používá autor v češtině ustálené hromadné označení „graffiti“, které zahrnuje kategorie tradičního graffiti, graffiti artu a street artu.

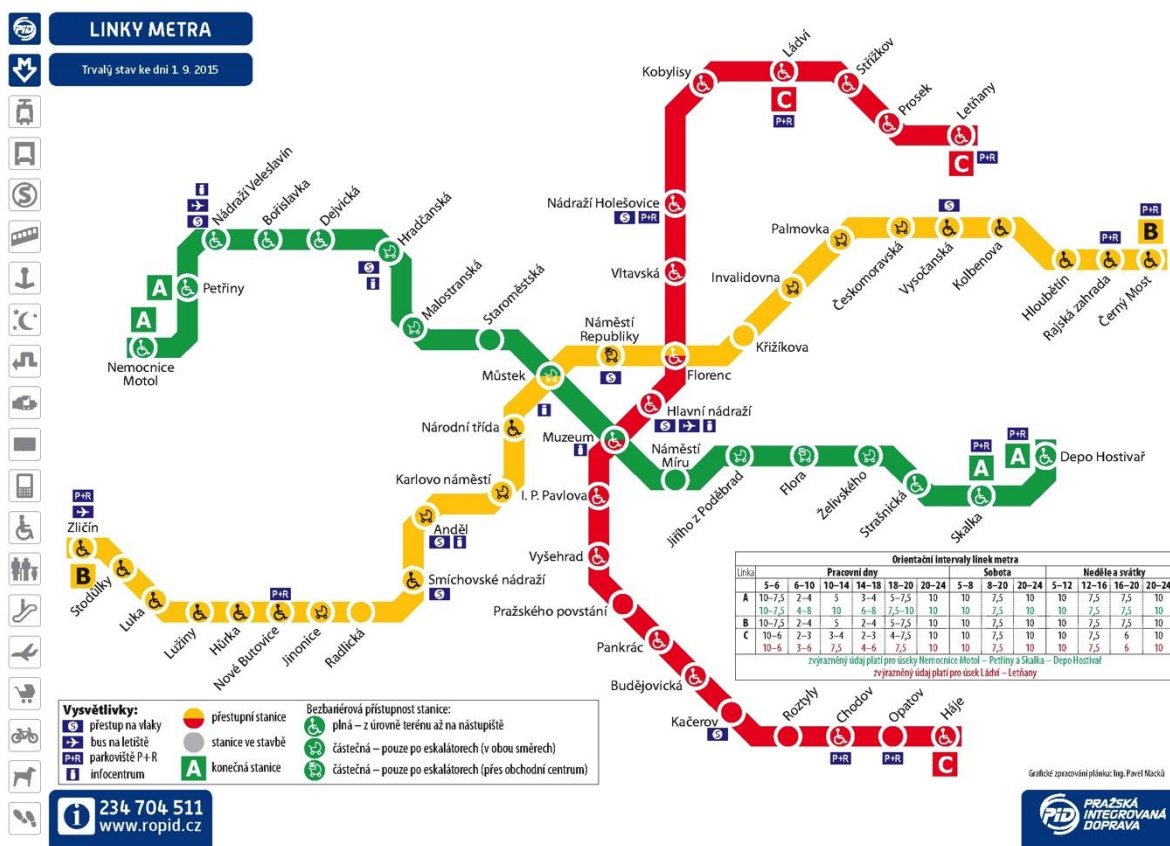
a v roce 2008 trasa C prodloužena do stanice Letňany. V roce 2015 byla trasa A prodloužena do stanice Motol (Mara, Prosický, 2009), obrázek 1.

### 2.1 Trasa metra A

Linka pražského metra trasy A je vedena mezi městskými částmi Motol, která leží na severozápadě Prahy, a Hostivaří situovanou jihovýchodně. Tato trasa je vedena napříč centrem města, kde se kříží s linkou B a C. Má sedmáct stanic, což je nejméně ze všech tří linek. Devět stanic je bezbariérových. Dvě stanice jsou přestupní na zbylé linky metra (Muzeum a Můstek), stanice Dejvická, Nádraží Veveslavín a Želivského slouží jako přestupní stanice na autobusy, Nádraží Veveslavín a Hradčanská i jako přestupní na vlaková nádraží. Stanice trasy metra A je v orientačních plánech zobrazena zelenou barvou.

Projet trasu A trvá zhruba třicet čtyři minut. Tunely mezi stanicemi Malostranská a Staroměstská vedou pod úroveň řeky Vltavy. Ve špičce je metro schopno na této trase přepravit až dvacet tisíc cestujících za hodinu. Trasa A je vedena pod povrchem, pouze ve stanicích Depo Hostivař a Motol se dostává na povrch (metropraha.eu, 2015).

Trasa A má na své trati podle průzkumů společnosti Ropid z roku 2008 nejvytíženější i nejméně vytíženou stanici podle počtu cestujících celého pražského metra. Jedná se o stanici Dejvická, která přepraví za den (od 5 do 24 hodin) 64 145 cestujících, a stanici Depo Hostivař, kde je počet přepravených osob 8 682 za den (Ropid, 2008).



obr. 2 – Orientační plán metra (Zdroj: Ropid.cz)

### 3 Stručná historie graffiti

Graffiti jsou nepovolené nápisy a kresby ve veřejném i soukromém prostoru. Mění podobu soukromého i veřejného nemovitého a movitého majetku.

Graffiti lze dělit na dvě podskupiny. Tradiční forma graffiti je nejstarší skupinou a je spjatá již se vznikem lidské civilizace na Blízkém východě, kdy se objevilo první písmo

(Jacobson, 2001). Mezi tradiční formy graffiti patří politické nápisy, jmenná graffiti, milostné nápisy a další. Formy tradičního graffiti byly detailně popsány Jackem Stewartem v roce 1989 v jeho dizertační práci.

Druhá základní skupina je graffiti art, který vznikl na konci šedesátých let na východním pobřeží v americké Filadelfii. Jeden z prvních akademických článků, který se částečně zabýval tímto fenoménem, popsal základní formu graffiti artu reprezentovanou tagy (Ley, Cybriwsky, 1974).

Na začátku sedmdesátých let se graffiti rozšířilo po New Yorku natolik, že je dodnes s tímto městem neodmyslitelně spjato a New York je považován za Mekku graffiti. (Bennett, 2004). Graffiti vzniklo v New Yorku na konci šedesátých let na vlakových soupravách metra. Nejprve se objevovalo uvnitř vagonů a přibližně od roku 1971 i na jejich exteriérech. Na těchto vagoněch vznikly všechny čtyři formy graffiti artu – tag, throw-up, piece, character – (Stewart, 1989).

Od osmdesátých let se graffiti art začal šířit i po Severní Americe a západním bloku (Chalfant & Prigoff, 1987). K tomuto faktu výrazně přispěla i média, jež o tomto fenoménu šířila povědomí. Největší vliv měly pravděpodobně filmy o graffiti artu a jeho spojitost s hip hopem. První z nich je nízkorozpočtový snímek *Wild Style* (1982), kde hlavní role ztvárnili samotní graffiti writeri LEE (George Lee *Quiñones*, nar. 1960) a LADY PINK (Sandra Fabara, nar. 1964). Druhý z nich je dokumentární film *Style Wars* z roku 1983. Oba filmy zachycují graffiti art v jeho autentické podobě, na rozdíl od hraného snímku *Beat Street* (1984). V roce 1984 rovněž vyšla kniha *Subway Art* (Cooper & Chalfant, 1984), která významně ovlivnila rozšíření graffiti artu po celém světě.

V českých podmínkách se graffiti art objevil až v devadesátých letech (Snopek, 2005). Český graffiti art je výrazně orientován na tradiční archetypální newyorský způsob vytváření graffiti na soupravy metra. Tato skutečnost se nejvíce projevila v Praze v druhé polovině devadesátých let. Graffiti art se rovněž rozšířil na vlaky Českých drah a podél nich (Overstreet, 2006). Po přelomu tisíciletí se v Praze rozšířilo relativně velké množství throw-upů, které jsou vedle tagů nejvíce kontroverzními formami graffiti artu. V současnosti je v Praze velmi vysoká kumulace graffiti artu, a to ve všech částech města (Novak, 2014).

## 4 Definování pojmů

Většinu zdokumentovaného graffiti na lavičkách pražského metra trasy A tvoří tagy a throw-upy. Pro svou rychlost a jednoduchost jsou nejčastější formou graffiti ve veřejném prostoru. Tag – jednoduchý jednobarevný podpis graffiti writera. Throw-up – jednobarevný, případně dvoubarevný obrys písma. Piece – vícebarevná ucelená kompozice formy písma. Character – stylově pojednané postavy či celé scény. Tradiční graffiti – například milostné či politické nápisy (Novak, 2014).

## 5 Metodika

### 5.1 Záměr případové studie

Cílem studie bylo vysledování souvislostí a nalezení vztahů mezi vlastnostmi prostředí – metra, výskytem určitého jevu – graffiti na lavičkách – a rovněž pojmenování proměnných (faktorů), které tento vztah mohou ovlivňovat.

### 5.2 Stručný popis studie

Jedná se o případovou studii, která se zabývá výskytem graffiti, kdy je zkoumaným prostředím pražské metro trasy A, a zkoumanými objekty lavičky na nástupištích stanic. Veškeré graffiti na lavičkách trasy A je v rámci terénního šetření fotograficky zdokumentováno a následně sečteno. Do výzkumu jsou zahrnuty čtyři formy graffiti: tag, throw-up, piece a character a také tradiční graffiti. Ve výsledné tabulce pro účely článku není

rozlišeno, o kterou formu graffiti se jedná (tradiční graffiti, graffiti art). Do popisovaného výstupu studie nebyly zahrnuty nálepky. Započteny byly i částečně smazané projevy graffiti.

Rovněž byly zdokumentovány počet laviček, jejich materiál, rozměry i jejich umístění v jednotlivých stanicích. Šetření proběhlo 25. 5. 2015. Byl určen index četnosti výskytu graffiti a výše tohoto indexu byla porovnávána s možnými vlivy výskytu.

### 5.3 Proměnné ovlivňující výskyt graffiti

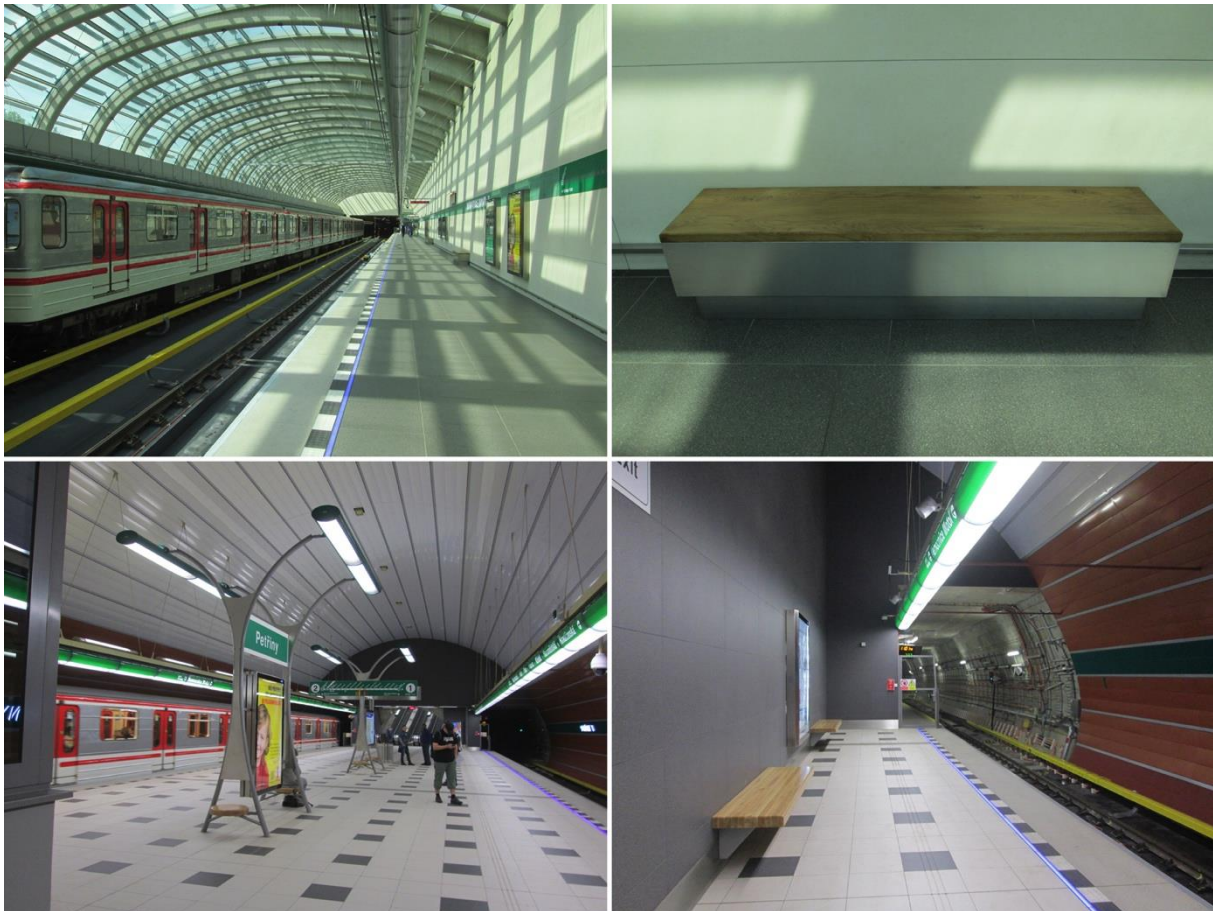
Prvotně předpokládané faktory ovlivňující výskyt graffiti byly: vzdálenost zastávek od centra, zda se jedná o přestupní stanici, či nikoliv, počet přepravených osob, a zda stanice je, či není nová. Během šetření vyplynuly další faktory, které výskyt graffiti nepochybně ovlivňují.

Další možné faktory, které ovlivňují výskyt graffiti zjištěné během šetření:

- Vzdálenost zastávek od centra – pomyslné centrum města stanice Staroměstská.
- Zda se jedná o přestupní stanici, či nikoli.
- Počet přepravovaných osob.
- Materiál použitých laviček.
- Umístění laviček vzhledem k nástupišti – centrální prostor, nástupiště.
- Datum repase laviček.

## 6 Data získaná studií

V průběhu terénního šetření byla shromážděna data, ze kterých studie vychází. Jednalo se o fotodokumentaci mobiliáře, fotodokumentaci graffiti, schematický náčrt laviček s jejich umístěním, dokumentaci rozměrů a materiálu mobiliáře a podrobný popis stanic.



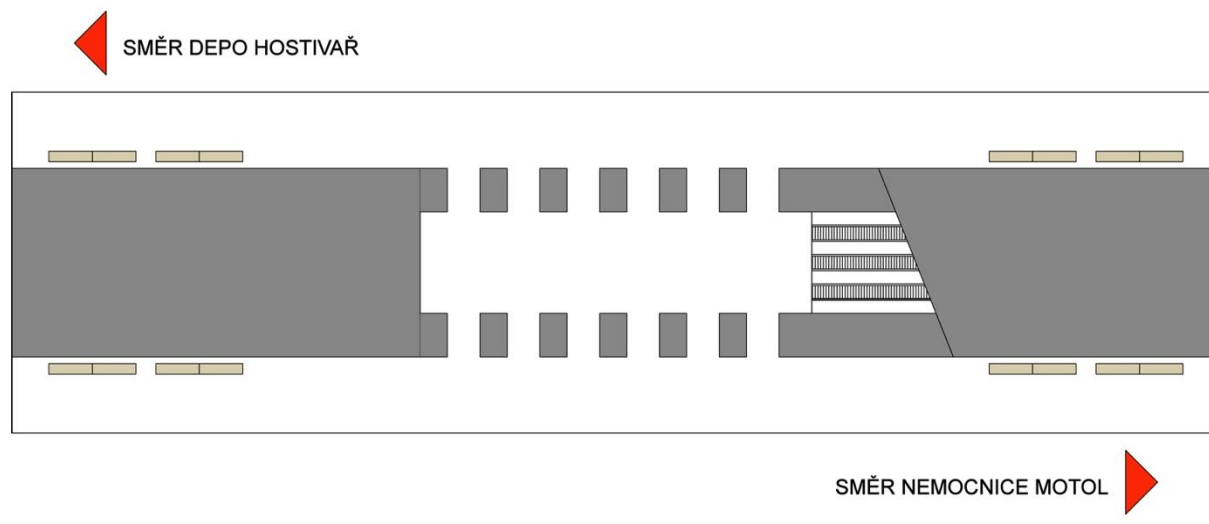
obr.2 a, b – Stanice Nemocnice Motol; c, d – Stanice Petřiny (Zdroj: archiv autora, 25. 5. 2015)

## 6.1 Fotodokumentace stanic, mobiliáře a graffiti

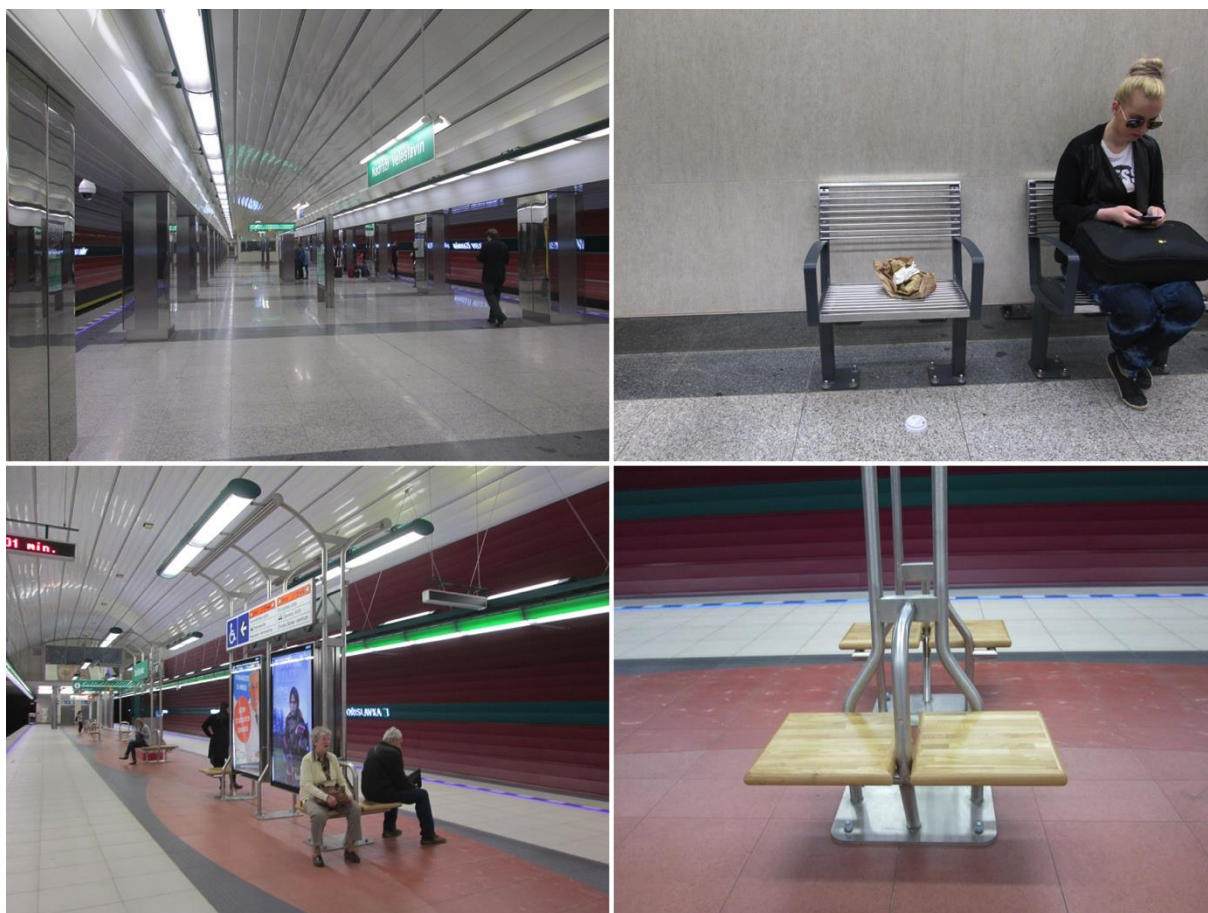
Veškerý sedací mobiliář ve stanicích trasy A byl fotograficky zdokumentován, rovněž bylo fotograficky zdokumentováno veškeré graffiti na tomto mobiliáři.

## 6.2 Schéma zastávek

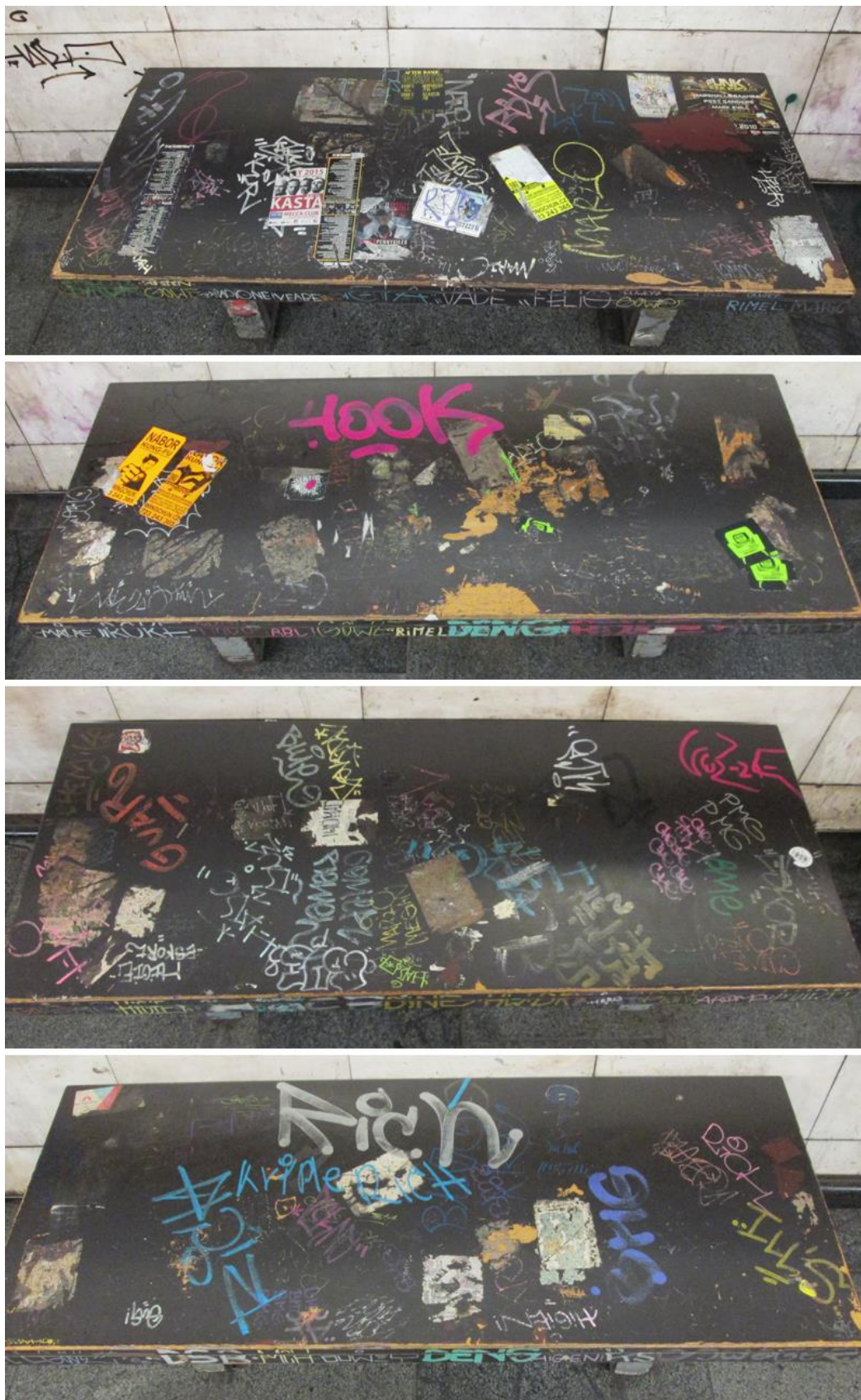
Ke každé stanici byl vyhotoven pracovní schematický náčrtek, který dokumentuje počty a rozmístění laviček vzhledem k nástupišti (obrázek 3).



obr. 3 – Schéma stanice Flora (Zdroj: archiv autora)



obr. 4 a, b – Stanice Nádraží Veveřská; c, d – Stanice Bořislavka (Zdroj: archiv autora, 25. 5. 2015)



obr. 5 a, b, c, d – Lavičky na stanici Muzeum (Zdroj: archiv autora, 25. 5. 2015)

### 6.3 Popis jednotlivých stanic a mobiliáře trasy metra A


Jednotlivé stanice, jejich typ nástupiště, mobiliář i jeho umístění byly popsány. Ukázka popisu dvou stanic:

Stanice Nádraží Veveslavín (NV) je trojpodlažní s ostrovním nástupištěm a je v provozu od dubna roku 2015. Stanice je přestupní na vlakové a autobusové nádraží. Ve stanici je jeden typ mobiliáře určeného k sezení. Jedná se o jednotlivé židle, které mají šedě stříkaný kovový rám s dvěma stojnami, jež jsou do země ukotveny šrouby. Sedák a opěrák tvoří nerezové pruhy. Ve směru Motol jsou umístěny tři a ve směru Hostivař je jich umístěno šest. Rozměr sedadel je v. 450, š. 580, d. 600 mm obrázek 2 a, b.

Stanice Dejvická (DE), dříve Leninova, byla zprovozněna v srpnu 1978. Jedná se o jednopodlažní stanici s ostrovním nástupištěm. Stanice je přestupní na četné autobusové spoje. Lavičky jsou umístěny v centrálním prostoru vždy po dvou, celkem je jich osm. Jedná se o masivní dřevěný sedák hnědě lakovaný, nohy tvoří masivní nerezový obdélný rám, který je podložen a ukotven k zemi. Rozměr laviček je v. 430, š. 590, d. 1 500 mm. Lavičky byly renovovány v roce 2015 v lednu a v březnu obrázek 5 a, b.

### 6.4 Tabulka sedacího mobiliáře pražského metra trasy A a četnosti graffiti

U sedacího mobiliáře byly zaznamenány jeho rozměry, především velikost sedáku, a materiál, z něhož je vyroben. Rovněž byl dodatečně pomocí fotografií vyhodnocen počet graffiti na lavičkách v jednotlivých stanicích. Z těchto dvou údajů byl spočten index četnosti graffiti tabulka 1.

	zkratka	počet laviček	rozměr laviček			plocha lavičky	sedací plocha laviček celkem	počet graffiti	index četnosti graffiti/m <sup>2</sup>
			výška	šířka	délka				
Nemocnice Motol	MO	9	0,45	0,44	2	0,88	7,92	0	0
		3	0,59	0,4	1,05	0,42	1,26	0	0
Petřiny	PE	7	0,44	0,5	1,99	1,00	6,97	0	0
		6	0,4	0,51	0,51	0,80	4,80	0	0
							11,77	0	0
Nádraží Veveslavín	NV	9	0,45	0,58	0,6	0,35	3,13	0	0
Bošislavka	BO	32	0,49	0,5	0,5	0,25	8,00	0	0
Dejvická	DE	8	0,43	0,59	1,5	0,89	7,08	11	1,55
Hradčanská	HR	8	0,46	0,4	2,05	0,82	6,56	66	10,06
Malostranská	MA	8	0,45	0,6	1,79	1,07	8,59	258	30,03
Staroměstská	ST	8	0,43	0,41	2,05	0,84	6,72	7	1,04
Můstek	MS-A	4	0,42	0,59	1,5	0,89	3,54	2	0,56
Muzeum	MU-A	8	0,41	0,6	1,5	0,90	7,20	255	35,42
Náměstí Míru	NM	4	0,41	0,52	2,8	1,46	5,82	7	1,20
Jiřího Poděbrad	JP	28	0,43	0,45	2	0,90	25,20	219	8,69
Flora	FL	16	0,38	0,45	2	0,90	14,40	259	17,99
Želivského	ZE	8	0,36	0,35	2	0,70	5,60	36	6,43
Strašnická	SR	8	0,45	0,59	1,49	0,88	7,03	138	19,62
		6	0,42	0,43	1,5	0,65	3,87	29	7,49
							10,90	169	15,50
Skalka	SK	8	0,43	0,6	1,49	0,89	7,15	105	14,68
Depo Hostivař	HO	-	-	-	-	-	-	-	-

tabulka 1 – Sedacího mobiliáře pražského metra trasy A a četnosti graffiti

#### 6.4.1 Index četnosti graffiti z 25. 5. 2015

V tabulce 1 je spočten index četnosti graffiti. Jedná se o podíl počtu graffiti a plochy laviček. Pro zjednodušení byla jako základní jednotka zvolena plocha 1 m<sup>2</sup> povrchu sedáku. Podnoží a hrany laviček nebyly zvažovány. Součtem všech povrchů laviček ve stanici byl dělen počet graffiti na lavičkách (graffiti/m<sup>2</sup>), tento výsledný podíl je indexem četnosti výskytu graffiti.

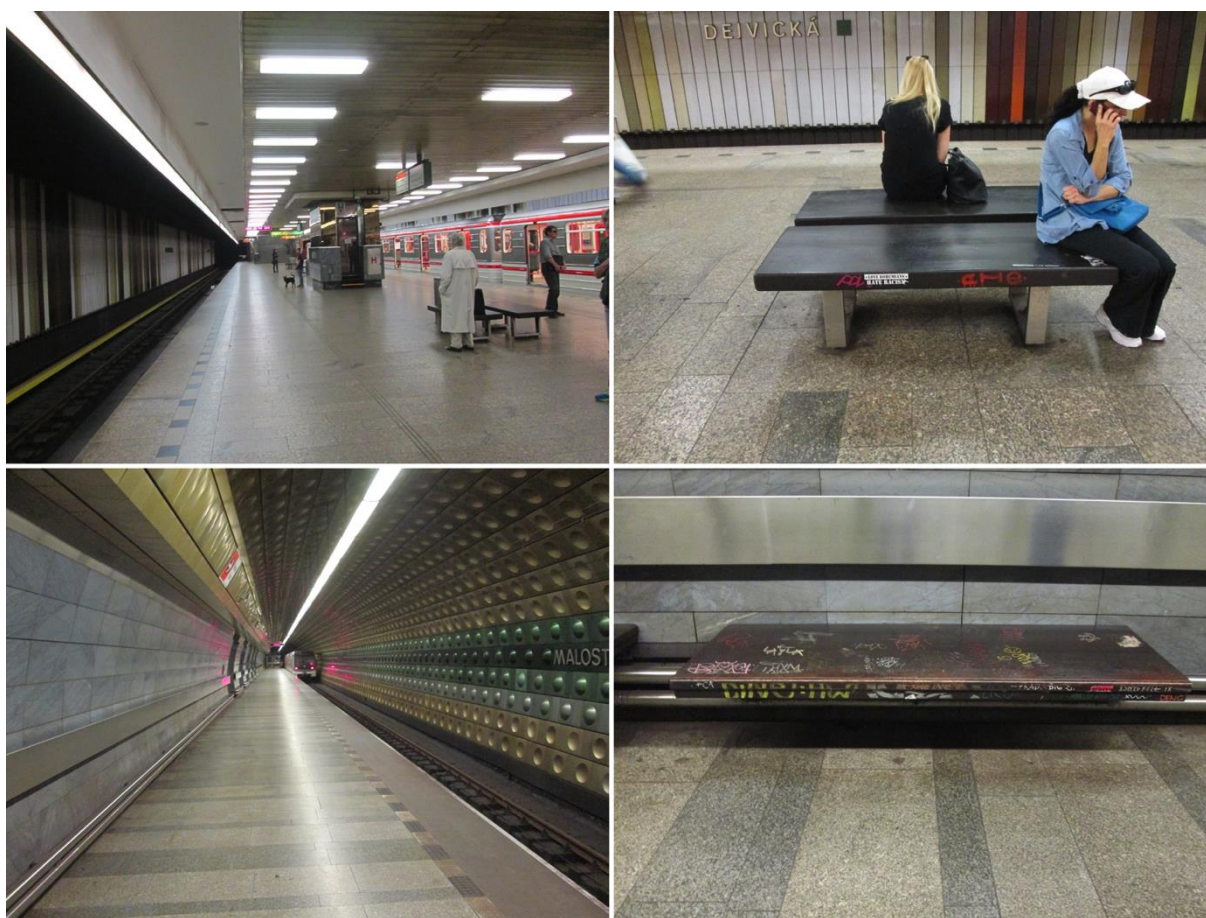


### 6.4.2 Dodatečná šetření v nových stanicích

Jelikož šetření nezaznamenalo žádné graffiti na mobiliáři nových stanic otevřených v roce 2015, proběhla ještě dvě další šetření v prostoru nových stanic, a to 7. 8. 2015 a 13. 10. 2015, tabulka 2. Graffiti, které se při těchto dvou následných šetřeních objevilo, bylo velmi malé četnosti i rozměru.

MMP	zkratka	počet	rozměr laviček			plocha lavičky	sedací plocha laviček	plocha celkem	počet graffiti			index četnosti graffiti/m <sup>2</sup>
			výška	šířka	délka				25.5.2015	7.8.2015	13.10.2015	
Nemocnice Motol	MO	9	0,45	0,44	2	0,88	7,92	0	0	0	0	
			0,59	0,4	1,05	0,42	1,26	0	0	0	0	
Petřiny	PE	7	0,44	0,5	1,99	1,00	6,97	0	0	0	0	0
			0,4	0,51	0,51	0,80	4,80	0	0	0	0	2
Nádraží Veleslavín	NV	9	0,45	0,58	0,6	0,35	3,13	0	0	0	2	0,17
			0,49	0,5	0,5	0,25	8,00	0	0	1	0	0
Bořislavka	BO	32						0	0	0	0	0

tabulka 2 – Shrnutí následných šetření v nových stanicích



obr. 6 a, b – Stanice Dejvická; c, d – Stanice Malostranská (Zdroj: archiv autora, 25. 5. 2015)

### 6.5 Proměnné – vlastnosti zastávek

Výše indexu graffiti byla porovnávána s některými specifiky stanic i vlastních laviček. V tabulce 3 jsou stručně shrnuty proměnné a vlastnosti prostředí, u nichž výzkum předpokládal vliv na výskyt graffiti, a jsou porovnány s indexem četnosti graffiti.

Intenzitou barvy u názvu stanice je vyznačena vzdálenost od centra. Jsou zde uvedeny přestupní stanice na metro a na autobusová nádraží. U stanic je uveden rok uvedení do provozu pro veřejnost a počty přepravovaných osob. Dalším údajem je umístění laviček v prostoru stanice, zda v hlavní lodi, či na nástupišti, jejich počet a materiál, z kterého jsou vyrobeny, datum jejich repase či nátěru.


Počty přepravených osob byly získány od společnosti Ropid – z průzkumu, který proběhl v roce 2008. Statistické údaje k novým zastávkám metra jsou ze 13. 4. 2015. Údaje o renovaci mobiliáře byly získány od Dopravního podniku hl. m. Prahy. Vzhledem ke zjištěným faktům je však třeba tato data brát s rezervou. Na lavičkách stanice Malostranská byly nalezeny nálepky a podpisy UTAH ETHER, které zde zanechali američtí writeři v roce 2013–2014, a do 17. 10. 2015 nebyly z lavičky odstraněny (obrázek 8, napravo).



obr. 7 a – Stanice Můstek; b – stanice Muzeum; c, d – Stanice Flora  
(Zdroj: archiv autora, 25. 5. 2015)



obr. 8 – samolepka a podpis UTAH ETHER stanice Malostranská (Zdroj: archiv autora, 17. 10. 2015)

	zkratka	přestupní stanice	rok zprovoznění	datum repase	počet přepravených	počet laviček	umístění laviček	materiál laviček	index četnosti graffiti/m2
Nemocnice Motol	MO		2015	nové	27 17	9	hlavní	dřevo/nerez	0
Petřiny	PE		2015	nové	18 68	7	nástupiště	dřevo/nerez	0
Nádraží Veleslavín	NV	nádraží bus	2015	nové	57 06	9	centrální	dřevo/nerez	0
Bořislavka	BO		2015	nové	26 75	32	nástupiště	nerez/kov	0
Dejvická	DE	nádraží bus	1978	březen 2015	64 45	8	centrální	dřevo/nerez	1,55
Hradčanská	HR	nádraží bus	1978	březen 2015	18 32	8	nástupiště	dřevo/nerez	10,06
Malostranská	MA		1978	srpen 2014	11 72	8	nástupiště	dřevo/nerez	30,03
Staroměstská	ST		1978	květen 2015	19 83	8	nástupiště	dřevo/nerez	1,04
Můstek	MS-A	přestupní M	1978	duben 2015	23 71	4	centrální	dřevo/kov	0,56
Muzeum	MU-A	přestupní M	1978	listopad 2014	8 31	8	nástupiště	dřevo/kov	35,42
Náměstí Míru	NM		1978		17 41	4	nástupiště	nerez	1,20
Jiřího Poděbrad	JP		1980	červen 2014	15 20	28	nástupiště	dřevo/kov	8,69
Flora	FL		1980	duben 2015	17 41	16	nástupiště	dřevo/kov	17,99
Želivského	ZE	nádraží bus	1980	únor 2015	10 90	8	nástupiště	dřevo/kov	6,43
Strašnická	SR		1987	leden 2015	20 90	8	centrální	dřevo/kov	19,62
						6	nástupiště	dřevo/kov	7,49
celkem									15,50
Skalka	SK		1990	únor 2015	17 86	8	centrální	dřevo/kov	14,68
Depo Hostivař	HO		2006	-	8 82	-	-	-	-

tabulka 3 – shrnutí vlastností prostředí a index graffiti

## 7 Diskuze

Z výsledků šetření lze interpretací dojít k následujícím závěrům. Roli ve výskytu graffiti pravděpodobně hraje vzdálenost od centra. Když pomíneme stanice s repasovaným mobiliářem, je četnost graffiti směrem k centru vyšší. Přestupní stanice, které nejsou nové, Hradčanská, Muzeum a Želivského, vykazují vysoký koeficient graffiti, a to i v případě, kdy jsou velmi krátce po repasi. Vliv na tento výsledek může mít i fakt, že v těchto stanicích jsou lavičky umístěny na nástupištích, nikoliv v centrálním prostoru, což je pravděpodobně faktor, který má poměrně velký vliv. Vytvářet graffiti nepozorovaně je snazší na nástupištích než v centrálním prostoru nebo v jednodlné stanici. Nově otevřené stanice metra pravděpodobně působí natolik atraktivně, že v jejich prostorách writeři své stopy nenechávají, případně v minimální míře. Zda má na četnost graffiti vliv počet přepravovaných osob či počet laviček, nelze z prvního šetření studie s jistotou říci. Co je velmi rozhodujícím faktorem, je materiál laviček. Mobiliář stanice Náměstí Míru, jež tvoří nerezový perforovaný sedák s nerezovou rámovou konstrukcí, je téměř nedotčený. Spreje a fixy na tomto materiálu špatně drží a také se snadno čistí.

## 8 Výsledek studie

Index graffiti je nejvyšší na lavičkách přestupní zastávky Muzeum obrázek 5, která je situována v centru města a její mobiliář je na nástupištích.

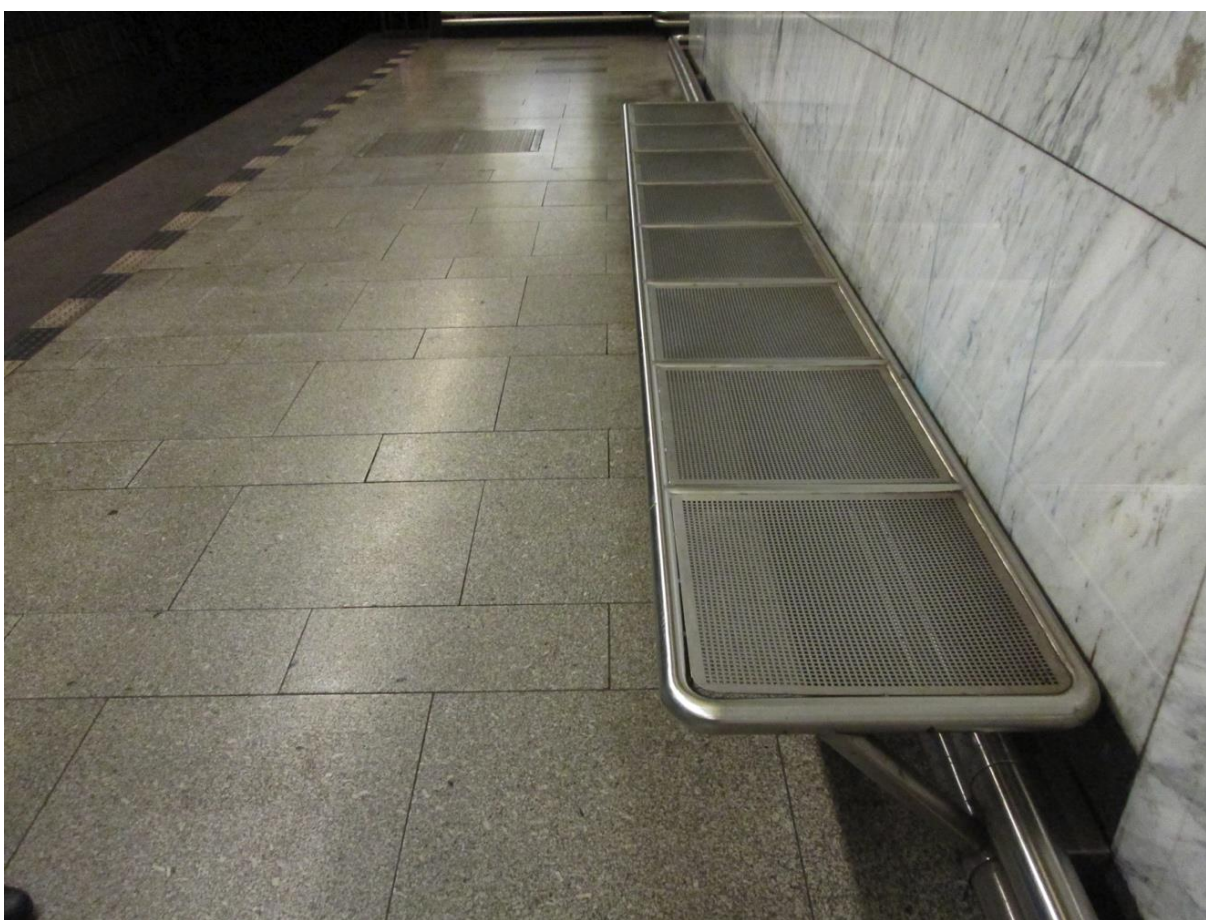
Nejnižší index graffiti na mobiliáři je v nových stanicích a ve stanicích Staroměstská a Můstek, kde byly lavičky bezprostředně po repasi. Rovněž ve stanici Náměstí Míru, kde je materiálem laviček nerez.

## 9 Závěr, zhodnocení dat

Výsledky dosavadního šetření byly vyhodnoceny formou analýzy a interpretace. Vliv na četnost graffiti má vzdálenost stanice od centra a umístění mobiliáře. Vliv vzdálenosti stanic od centra města, vyloučíme-li stanice, kde byly lavičky těsně po repasi, je patrný, směrem k centru města četnost graffiti stoupá.



obr. 9 a – Stanice Strašnická; b – Stanice Skalka (Zdroj: archiv autora, 25. 5. 2015)



obr. 10 – Lavičky na stanici Náměstí Míru (Zdroj: archiv autora, 25. 5. 2015)

Výskyt graffiti na lavičkách umístěných na nástupištích trojloďných zastávek je vyšší než u těch, kde jsou lavičky umístěny v jednolodním či centrálním prostoru, toto tvrzení je však třeba prověřit více šetřeními, neboť řada laviček umístěných v centrálním prostoru stanic byla v době nedávného průzkumu nově natřena.

Pravděpodobně největší vliv mělo, ze kterého materiálu je mobiliář, a novost stanic. Nízký výskyt graffiti v nových stanicích metra i po půlroce používání ukazuje na bariéru writerů poznamenat lavičky v novém atraktivním prostředí. V dalších šetřeních bude sledováno, zda i repase mobiliáře má vliv na přibývání graffiti na lavičkách.

Nejzásadnějším poznatkem studie je vliv zvoleného materiálu mobiliáře na výskyt a četnost graffiti. Nejvhodnějším typem mobiliáře byly vyhodnoceny lavičky na Náměstí Míru (obr. 10), kde perforovaný nerezový sedák a oblé okraje laviček nevytváří dostatečnou plochu pro vytváření graffiti a nerezový materiál umožňuje snadné odstranění barvy bez poškození podkladu. Další vhodné najdeme na Nádraží Veleslavín, kde jsou jednotlivé židle kombinací subtilní kovové nosné konstrukce a nerezových prutů.

Tyto závěry, které byly interpretovány z výsledků případové studie, budou prověřeny v dalších šetřeních.

## Literatura

- AHEARN, Ch. (1982). *Wild Style* [film].
- BENNETT, D. (2004). *Metro*. London: Octopus. (překlad Daniel Amcha, 2005). ISBN 1840008385.
- CHALFANT, H., & PRIGOFF, J. (1987). *Spraycan Art*. London: Thames & Hudson.
- CHALFANT, H., & SILVER, T. (1983). *Style Wars* [film].
- COOPER, M., & CHALFANT, H. (1984). *Subway art*. London: Thames & Hudson.
- FOJTÍK, P. (1999). *Nejen čtvrtstoletí pražského metra*. Sofiprint Praha ISBN 80-238-3864-4.
- FOJTÍK, P. (2004). *30 let pražského metra*. Sofiprint Praha. ISBN 80-239-2704-3.
- JACOBSON, S. (2001). *The International Dictionary of Aerosol Art*. Dostupné z: <http://www.dictionaryofaerosolart.net/>
- LEY, D., & CYBRIWSKY, R. (1974). *Urban Graffiti as Teritorial Markers*. Annals of the Association of American Geographers, 64. ISSN 491-505
- MARA, R., PROSICKÝ, D. (2009). *Pražské metro v datech*. Praha: Pavel Malkus, Dopravní vydavatelství. ISBN 978-80-87047-15-6. Dostupné z: <http://metropraha.eu/trasa-metra-a/>
- NOVAK, D. (2014). *Graffiti Art as Public Art and the City Image: Comparison of Prague and Kuala Lumpur*. New Spatial Aproches, New Techniques and Theory in Contemporary Arts. Istanbul: Mimar Sinan Fine Arts University.
- OVERSTREET, M. (2006). *In Graffiti We Trust*. Praha: Mladá fronta.
- SNOPEK, J. (2005). *Kluci potřebují dobrodružství: Formování identity na pražské graffiti scéně*. Západočeská univerzita.
- STEWART, J. (1989). *Subway Graffiti: An Aesthetic Study of Graffiti on the Subway System of New York City, 1970–1978*. PhD. New York University.

Článek byl podpořen grantem SGS15/183/OHK1/2T/11 „Veřejná prostranství jako průsečík i řešení problémů soudobých sídel“.

## Informace o autorech

Ing. arch. Helena Míková  
 ČVUT v Praze – Fakulta stavební  
 helena.mikova.1@fsv.cvut.cz

Bc. David Novak M.A.  
 University of Malaya, Cultural Centre  
 graffitiartmalaysia@yahoo.com