

2 Václavského náměstí současnosti

2.1 Střední pás v místě bývalé tramvajové trati

Základním impulsem k návrhu současného uspořádání dopravy na Václavském náměstí byla realizace trasy A pražského metra a názor, že podzemní dráha tramvajovou dopravu zcela nahradí. K řešení dopravy i urbanistického vzhledu náměstí se ale po finálním rozhodnutí o odstranění tramvají nepřistoupilo komplexně. Postranní chodníky, místa pro parkování automobilů, stánky, podchody a další základní městská infrastruktura zůstaly nezměněny. Řešil se pouze vzhled prostoru, který opustily tramvaje.

V horní části nejprve oddělily západní větev Severojižní magistrály od samotného prostoru náměstí betonové květináče a až v polovině 90. let byl dobudován zvýšený obrubník. Plocha mezi ním a sochou sv. Václava byla pak využita k realizaci okružního schématu provozu AD na náměstí a k umístění středně vzrostlé zeleně. V prostoru před i kolem pomníku bylo zachováno zvýšené těleso tramvajové trati široké 23 metrů, pouze dostalo po odstranění kolejí jednotnou niveletu a typem dlažby se stalo především ve směru na severozápad jakýmsi pietním prostorem.

Plocha bývalé zastávky Muzeum se posléze zužuje až ke dnešnímu pomníčku obětí komunismu, který se po sametové revoluci spontánně zrodil v kulatém záhonu 32 metrů pod sochou sv. Václava. Ve chvíli, kdy se původní těleso tramvajové trati zúží na minimální šířku rovnou deseti metrům, je poprvé přerušeno přechodem pro chodce v úrovni Krakovské ulice. Ten je prvním symbolem poměrně nevhodného příčného dělení středního pásu. Toto dělení bylo pravděpodobně v době realizace na počátku osmdesátých let záměrné. Do jaké míry byl jeho důvodem nárůst počtu demonstrací proti bývalému režimu v tomto prostoru, je ovšem stále předmětem diskusí. Z mého pohledu, který jsem si ověřil díky záběrům na "televizní" demonstraci na počátku roku 2001, šlo při vytváření středního pásu pravděpodobně i o to, aby případný dav demonstrujících nebyl jednotný, a tudíž snadněji rozehnatelný, aby se na náměstí vešlo méně lidí a aby se ti lidé mohli po náměstí hůře pohybovat. Právě na počátku roku 2001 se protestující občané, tentokrát už samozřejmě bez rizika, že budou policií perzekvováni, rozmístili na náměstí skutečně tak, že uprostřed vytvořili poměrně široké volné ostrůvky.

Znesnadnění pohybu po náměstí má ale od počátku 80. let vliv i na běžnou funkci tohoto prostoru. Po odstranění tramvajové trati totiž nebylo ve středním pásu náměstí vyčleněno žádné místo pro podélný pěší provoz, a ten se tak nadále odbýval na postranních chodnících. Tato situace se zlepšila až v závěru 90. let, kdy byly k bývalému

tramvajovému tělesu na obou stranách v horní části náměstí přiřčeny nejbližší jízdní pruhy do té doby patřící automobilům. Ty byly od ostatních ploch věnovaných AD odděleny litinovými sloupky a prostor, jež vymezily, nyní alespoň částečně slouží k podélnému pěšímu pohybu po náměstí. I přesto je však tento pohyb ve středu Václavského náměstí poměrně komplikovaný. V jeho horní části jsou totiž tyto pruhy vyčleněny pouze v místech, kde se bývalá tramvajová trať zužovala na desetimetrovou šířku. Jakmile se bývalé těleso trati opět rozšiřuje v místech bývalých zastávek Muzeum a Václavské náměstí, tento pruh zaniká a pěší pohyb je znovu možný jen při postranních budovách.

Obrázek 4 - Střední pás na Václavském náměstí v Praze

(*vlevo nahoře*: ilustrace přerušení středního pásu v horní části, *vlevo dole*: ukončení litinovými sloupky vymezeného pásu pro pěší, *vpravo nahoře*: využití podélného pásu pro pěší v horní části nám., *vpravo dole*: cestička v dolní části, kde podélný pás chybí)



V dolní části náměstí, protože je užší, je pak podélný pěší pohyb ve středu plochy vyloučen úplně. Krátké úseky "zasloupkovaných" pruhů AD zde existují pouze proto, aby se zamezilo parkování vozidel, nikoli ke zlepšení podmínek pěší dopravy. "Zasloupkované" pruhy mají navíc v celém prostoru náměstí ještě jednu nevýhodu, v místech, kde končí, většinou nenavazují na přechody pro chodce směřující k postranním budovám. Tento fakt je markantní především u křižovatky náměstí s Jindřišskou a

Vodičkovou ulicí, kde střední pás končí odpočinkovým prostorem a pro další pěší pohyb je nutné se vrátit ke vstupům do východního vestibulu stanice metra Můstek A, či k vedle situovanému přechodu. Stejnou situaci lze zaznamenat i v dolní části náměstí, kde je střední pás otočkou komunikace pro AD oddělen od prostoru Pěší zóny a blízko křižovatky s Jindřišskou a Vodičkovou pak spontánně zaniká.

2.2 Pěší doprava a přechody pro chodce

Základními pěšími komunikacemi na Václavském náměstí jsou postranní chodníky, jejichž šířka je proměnlivá. Vedle sochy sv. Václava jsou na obou stranách široké 8 metrů, před kinem Blaník 9 metrů, na druhé straně nad Opletalovou ulicí 11 metrů, v prostoru okolo ústí Štěpánské ulice dosahují na obou stranách maximální šířky 12 metrů a směrem ke křižovatce s Jindřišskou a Vodičkovou ulicí se především na straně bližší k Jindřišské opět zužují na 10 metrů. V dolní části, která je rozměrově poněkud stabilnější, je jihozápadní chodník široký 8 metrů a severovýchodní chodník má šířku 10 metrů. Tento rozdíl je způsoben faktem, že osa náměstí je v dolní části cca o 2 metry posunuta mimo skutečný střed dolní části. Na křižovatce Jindřišské a Vodičkovy ulice se totiž náměstí zužuje pouze na jihozápadní straně, a proto prodloužená osa horní části neprochází středem části dolní.

Přestože je směr pěší dopravy od Muzea na Můstek velmi silný, a slouží například, jak dokladuji v další kapitole práce, k pěší obsluze Starého Města z prostoru stanice metra na lince C Muzeum, zaujímají postranní chodníky využitelné pro pěší dopravu v horní části poměrně malé procento plochy náměstí. Z šířky prostoru v místě nad ústím Štěpánské ulice, který je roven 64 metrům, náleží tzv. rychlé pěší dopravě dohromady maximálně 16 metrů (tj. 25 %). Další prostory pro pěší (kolem stromů a stánků na postranních chodnících a v "zasloupkovaných" pruzích AD) zabírají 13 metrů (20,4 %). Nevyužité prostory středního pásu tvoří 15,6 % (10 metrů) a prostor věnovaný AD zabírá celkem 25 metrů (39 %). K odlehčení pěšího provozu na postranních chodnících, který v dnešní podobě do jisté míry omezuje možnosti lidí se zastavit u výloh obchodů, či se v klidu posadit na lavičkách pod stromy, je tak bez následků na jiné činnosti na náměstí se odvíjející možné odebrat část plochy AD i střednímu pásu a přidělit jí nejméně dvěma podélným pěším pásům o šířce cca 2,25 metru (3 x 0,75 m).

Přes jistá omezení, které má pěší doprava v podélném směru, mezi něž je nutno zařadit i problematické přechody přes ulice Jindřišskou a Vodičkovu ve středu náměstí, podélný pěší provoz na náměstí funguje poměrně dobře. Horší situaci zaznamenáme při snaze o příčný pohyb. Například v horní části náměstí je celkem osm přechodů pět metrů širokých,

kteřé většinou navazují na postranní ulice. Jejich počet je v pořádku a jejich šířka vzhledem k frekvenci pěších pohybů je dokonce téměř nadbytečná.

Problém přechodů na Václavském náměstí je v jejich délce a nepřehlednosti pro oba účastníky dopravního provozu, chodce i motoristy. Působí zde dva faktory. Jednak přechody vedou z prostoru mezi šikmo parkujícími vozidly, za nimiž ještě často zastavují auta v podélné řadě. Chodec se tak dostává do optického kontaktu s jedoucím vozidlem až cca 5 metrů po chvíli, kdy vstoupil do vozovky a navíc sám není na pozadí parkujících vozidel obvykle vidět. Na druhou stranu řidič automobilu má zase ke svému pohybu po náměstí ve směru nahoru i dolů vyhrazeny dva jízdní pruhy, které ovšem nejsou jako dva pruhy chápány a vozidla jezdí v řadě za sebou někde uprostřed. To zvyšuje rychlost automobilů ve večerních a nočních hodinách mnohdy nad limit 50 km/h a zvyšuje míru potenciálního rizika střetu s chodcem na přechodu.

Tento fakt jsem si mohl ověřit při 182 měřeních rychlosti, které jsem na náměstí provedl v období od února 2001 do února 2003. V prostoru mezi dvěma přechody vedoucími od ulic Krakovské a Ve Smečkách vzdálených 55 metrů jsem měřil dobu jízdy vozidel, a to vždy kolem šesté hodiny ranní libovolný den v týdnu. Při rychlosti 50 km/h (13,88 m/s) mělo vozidlo ujet vybranou vzdálenost za 3,96 sekundy. Pokud jsem naměřil čas kratší, vozidlo bylo zařazeno do skupiny, která vyjadřuje překročení rychlostního limitu povoleného pro jízdu ve městě. Ze 182 provedených měření celkem 63 vozidel (především taxislužby) tento limit překročilo, tj. celkem 34,6 %.

Široký pás pro AD navíc vede v chování řidičů k nepředvídatelnému vedení vozidla a k častému předjíždění zleva i zprava, což jsou další nebezpečné prvky ve vztahu k chodcům na přechodech v tomto prostoru.

Asi největší problém pěšího provozu na Václavském náměstí lze zaznamenat v jeho středu na křižovatce s Jindřišskou a Vodičkovou ulicí. Pod křižovatkou je sice umístěn vestibul metra s deseti výstupy ústícími do všech potenciálních směrů chůze, ale tento vestibul není povětšinou pro příčné směry chůze využíván. Chodci se tak ve středu náměstí pohybují mezi odbočujícími vozidly a často i mezi příčně projíždějícími tramvajemi. Toto uspořádání je pozůstatkem z minulosti, kdy bylo v místě frekventované křižovatky nutné vybudovat podchod, aby byly pěší proudy odděleny od AD. Ještě v devadesátých letech tak chyběly přechody v podélném směru náměstí, v příčném ovšem neudržitelná situace přetrvává dodnes. A to i přesto, že celá křižovatka je dopravními značkami označena za obytnou zónu, kde se mají chodci i vozidla pohybovat bez

problémů a se vzájemnou ohleduplností. Tato značka zde ovšem není umístěna kvůli chodcům, nýbrž (dle vyjádření MČ Prahy 1) proto, aby zde měly při vjezdu na náměstí přednost tramvajové vlaky před vozidly AD. Tento problém ovšem je možné vyřešit jednoduchou dopravní značkou "P5 - Dej přednost v jízdě tramvaji", která se v takových situacích běžně používá. Obytná zóna ve středu náměstí, bez ohledu na to, že na toto místo do budoucna patří, zatím vzhledem k dopravní situaci v oblasti platit nemůže.

Obrázek 5 - Přechody pro chodce na Václavském náměstí v Praze

(*vlevo nahoře*: ilustrace délky přechodu, *vlevo dole*: parkování šikmé, v druhé řadě i zásobování mění šířku prostoru pro AD, *vpravo nahoře*: přechod za sochou sv. Václava není bezbariérový, *vpravo dole*: absence přechodů mezi Jindřišskou a Vodičkovou ulicí)



2.3 Prostory pro odpočinek a zeleň

Prostorů pro odpočinek je na Václavském náměstí poměrně málo. Dvě základní místa pro odpočinek většího počtu lidí současně jsou v horní části. První je situováno mezi pomníčkem obětí komunismu a ústím Opletalovy ulice, druhé ve středu náměstí u výstupů z metra na místě bývalé tramvajové zastávky. První prostor je hojně využíván, význam druhého ponížila instalace dvojice tramvajových vozů, kolem nichž je v létě umístěna restaurační předzahrádka. Původní lavičky mezi již středně vzrostlými keři zde totiž pochopitelně ztratily na atraktivitě, neboť jsou přímo v sousedství obcerstvujících se hostů.

Obě tato místa, stejně jako některá další, mají ještě jednu nevýhodu. Vzhledem k tomu, že na náměstí není příliš prostoru pro shromažďování větších skupinek turistů, právě u těchto laviček provádějí průvodci často výklad a v této situaci s davem lidí okolo není odpočinek zrovna ideální.

Obrázek 6 - Odpočinkové prostory na Václavském náměstí

(*vlevo nahoře*: malý počet laviček u přechodů přes náměstí a absence stromů, *vlevo dole*: vzhled lavičky ve středu náměstí, *vpravo nahoře*: nevhodně situované lavičky u výstupu z metra ve středu náměstí, *vpravo dole*: lavičky na vnější straně postranních chodníků)



Další prostory pro odpočinek se vyskytují vždy u kolmých přechodů přes náměstí, zde je ovšem pravidlem minimum laviček, a tak mnohdy k posezení slouží i hrany betonových květináčů. Jako ilustrace nedostatku odpočinkových prostor může sloužit dolní část náměstí, kde je ve středním pásu umístěno pouze šest laviček pro dvanáct návštěvníků centra.

Všechny zmíněné prostory ve střední části náměstí se vyznačují ještě jedním negativem, a to absencí jakéhokoli stínu, neboť po celé délce náměstí není kolem nich umístěn jediný vzrostlý strom. Tato nevýhoda platí po většinu dne i pro odpočinkové prostory při postranních budovách u výstupů z metra na křižovatce s Jindřiškou a Vodičkovou ulicí. To, že část dne zde v létě poskytují stín okolní budovy, zase negativně vyvažuje fakt, že jsou

tato místa v bezprostředním kontaktu se silným pěším provozem na postranních chodnících.

I další prostory pro odpočinek nejsou ideální. Lavičky na vnější straně postranních chodníků v horní části náměstí jsou sice pod stromy, ale také v bezprostředním kontaktu s okolo proudícím davem lidí. Jejich umístění mezi pevnými stánky navíc často svádí různé pokoutné prodejce k tomu, aby si na nich rozložili své zboží.

Posadit se může návštěvník centra i za sochou sv. Václava, ovšem spíše ve dne. S blížícím se večerem se tento prostor stává z místa častých schůzek obyvatel Prahy spíše místem, kde se prodávají a aplikují drogy. Není sem totiž ani z prostoru magistrály ani z prostoru náměstí vidět. Naopak místo před sochou sv. Václava je spíše pietním shromaždištěm a prostorem, který je jediný opravdu vhodný pro pobyt a delší zdržení větší turistické skupiny.

Přestože ve střední části náměstí převážně zeleň chybí (je zde zastoupena pouze nízkými keři, poloprázdnými záhony a nízkým živým plotem s růžemi), počty stromů v postranních alejích jsou dostatečné. Jenom v dolní části náměstí je 65 vzrostlých stromů, v horní části pak dalších více než 100. Celkem 80 % stromů je zdravých (pokud toto mohu jako laik v tomto oboru posoudit), pouze některé, většinou jde o ty vysázené v posledních letech, se neujaly nebo jsou napadeny škůdci.

2.4 Automobilová doprava

Druhá polovina minulého století je v okolí Václavského náměstí etapou dopravního zklidňování, během něhož se v některých ulicích razantně snižují intenzity automobilového provozu. Dle informací z materiálu ÚDI Praha (Dopravní zklidňování a vývoj intenzit automobilové dopravy v centru Prahy v období let 1971 - 2001) se první zklidňovací opatření datují do 60. let, kdy byl zrušen provoz tramvajové dopravy v Celetné ulici a AD přestala jezdit přes Karlův most. Tyto zásahy do organizace dopravy měly v té době důvody čistě v ochraně důležitých památek centra města.

Nárůsty intenzit v prostoru Starého Města na počátku let sedmdesátých ovšem vedly k zahájení prací na cílevědomé regulaci dopravy v celé oblasti. Konkrétní dopad na dopravu v okolí Václavského náměstí měla trojice opatření, která byla realizována na konci 70. a na počátku 80. let minulého století. V celé pravobřežní části Prahy 1 byla vyloučena průjezdná doprava a všechny tyto směry AD byly převedeny na obvodové komunikace Ječnou, Žitnou a Resslovu na jihu, Wilsonovu, Mezibranskou, Sokolskou a Legerovu na východě, Smetanovo nábřeží a Křižovnickou na západě a Dvořákovo nábřeží s nábřežím

L. Svobody na severu. Druhým krokem bylo zřízení parkovacích zón s omezenou dobou stání (A, B, C), které výrazně regulovaly počty cest IAD do centra za prací. Posledním krokem regulace dopravy v centru města bylo dobudování pěších zón, které se završilo k datu otevření třetí trasy metra (B) v listopadu 1985.

Provedená opatření měla v pravobřežní části Prahy za následek, že intenzity automobilové dopravy klesly oproti maximu z roku 1971 (100 %) na 59 %, což odpovídalo stavu AD v centru z roku 1959. Následující období do revoluce v roce 1989 probíhalo bez větších výkyvů v intenzitách AD a provoz v centru se stabilizoval. V nových společenských podmínkách 90. let ovšem intenzity začaly opět strmě vzrůstat. Od roku 1991 do roku 2001 o celkem 47 % a počet automobilů vjíždějících do centrální oblasti města dokonce překročil úroveň roku 1971.

Vzhledem k tomu, že není k dispozici komunikace vedoucí po staroměstském okruhu (Národní - Na Příkopě - Revoluční) je obsluha Starého Města zajišťována z již výše zmíněných obvodových komunikací a z východního směru také z prostoru Václavského náměstí. A tak zatímco dolní část náměstí díky fyzické existenci pěších zón skutečně pocítila kroky, které měly ke zklidnění dopravy přispět a v 90. letech se sem větší intenzity provozu automobilů prostě vrátit nemohly, horní část Václavského náměstí vzhledově i intenzitami provozu AD zklidněné komunikaci rozhodně neodpovídá.

Po odstranění tramvajové trati v podélném směru v roce 1980 totiž nedošlo k regulaci rozsahu ploch věnovaných automobilové dopravě. Na obou polovinách horní části náměstí tak zůstaly rozměrově i nadále provozu AD věnovány celé čtyři jízdní pruhy o třímetrové šířce (zahrnují i prostory k parkování). Celkový pás, který AD v horní části náměstí na začátku 90. let zaujímal, tak činil téměř 47 % celé šířky náměstí. Až "zasloupkování" dvou ke středu náměstí nejbližších pruhů pak vedlo k redukci této plochy na dnešních 39 % tak, jak bylo již v předchozím textu zmíněno.

Nynější prostor pro AD tedy vypadá takto. Při postranních chodnících patří 4 metry šikmo parkujícím vozidlům, jejichž stání patří povětšinou do oranžové zóny krátkodobého stání. Hned vedle patří 2 až 3 metry druhé řadě podélně parkujících vozidel, která obstarávají během celého dne zásobování a nemohou najít volná místa u chodníků. Dále následují v obou směrech dva jízdní pruhy (o šířce cca 3 metry), které se ovšem vzhledem k nepravidelnému stání několika vozidel u chodníků často slévají v jeden. Vjezd do prostoru náměstí je možný ulicemi Spálenou, Ve Smečkách, Jindřišskou a z prostoru ulice Wilsonovy. Opustit Václavské náměstí může AD směrem do ulic Mezibranské, Krakovské, Opletalovy a Jindřišské.

Především návaznost prostoru náměstí na Wilsonovu a Mezibranskou ulici (SJM) zvyšuje intenzity AD. Přejíždění zamezení vjezdu AD z Wilsonovy, které přineslo výrazné zklidnění severovýchodní poloviny horní části náměstí, dlouho nevydrželo. Po zavedení zóny placeného stání byl vjezd motoristům ze SJM na náměstí opět povolen.

Dle materiálů ÚDI Praha byla intenzita dopravy v prostoru u sochy sv. Václava (v obou směrech) v posledních letech následující: Od 6 do 22 hodin zde v roce 1995 projelo 14 600 vozidel, v roce 1999 celkem 20 600 vozidel a po uzavření Vodičkovy ulice v roce 2001 18 100 vozidel.

Ing. J. Adámek k tomuto faktu v práci Dopravní zklidňování a vývoj intenzit automobilové dopravy v centru Prahy v letech 1971 - 2001 uvádí, že intenzita AD v horní části Václavského náměstí se v roce 2001 (18 100 voz/6-22 hod) blížila průměrnému zatížení na českých dálnicích z roku 2000, které bylo ve stejném období dne stanoveno na 20 000 vozidel.

Mé průzkumy intenzit AD v horní části Václavského náměstí výsledky ÚDI Praha jenom potvrzují. 26. dubna roku 2001 (již po uzavření Vodičkovy ulice pro možnost vjezdu na náměstí) mezi 10.00 a 11.00 hodinou jsem v profilu před kinem Blaník ve směru k Mezibranské ulici naměřil 924 vozidel za hodinu, což činí při přepočtu dle denních variací AD na náměstí od 6 do 21 hodin celkem 12 923 vozidel, a to pouze ve směru k Mezibranské ulici. Stejný průzkum na shodném místě jsem provedl také 7. června roku 2001 mezi 15.00 hodin a 16.00 hodin a naměřil jsem 1080 vozidel za hodinu, což je opět po přepočtu dle denních variací od 6 do 21 hodin celkem 13 797 vozidel.

Taková čísla získaná výpočtem v **tabulce 1** rozhodně nesvědčí o tom, že je Václavské náměstí především ve své horní části zklidněným prostorem vhodným pro odpočinek a rekreaci.

Tabulka 1

Výpočet denních intenzit AD v profilu u kina Blaník dle známých variací AD v prostoru Václavského náměstí (zdroj ÚDI Praha) 26.4. 2001 a 7.6. 2001

hodina	denní variace [%]	počty vozidel [1% = 128,33]	hodina	denní variace [%]	počty vozidel [1% = 136,71]
6-7	2,7	346	6-7	2,7	369
7-8	5,7	731	7-8	5,7	779
8-9	8,5	1091	8-9	8,5	1162
9-10	7,2	měřeno 924	9-10	7,2	984
10-11	7,7	988	10-11	7,7	1053
11-12	7,4	950	11-12	7,4	1012
12-13	9,1	1168	12-13	9,1	1244
13-14	7,4	950	13-14	7,4	1012

Tabulka 1 - pokračování

Výpočet denních intenzit AD v profilu u kina Blaník dle známých variací AD (zdroj ÚDI Praha) v prostoru Václavského náměstí 26.4. 2001 a 7.6. 2001

hodina	denní variace [%]	počty vozidel [1% = 128,33]	hodina	denní variace [%]	počty vozidel [1% = 136,71]
14-15	7,6	975	14-15	7,6	1039
15-16	6,9	885	15-16	6,9	943
16-17	7,9	1014	16-17	7,9	měřeno 1080
17-18	6,6	847	17-18	6,6	902
18-19	5,3	680	18-19	5,3	725
19-20	6,1	783	19-20	6,1	834
20-21	4,6	590	20-21	4,6	629
celkem (26.4.01)		12923	celkem (7.6.01)		13767

Obrázek 7 - Individuální automobilová doprava na Václavském náměstí

(vlevo nahoře: vjezd na náměstí z prostoru SJM, vlevo dole: 11.00 hodin dopoledne - náměstím projíždí 38 vozidel, vpravo nahoře: 11.05 hodin dopoledne - náměstím projíždí 42 vozidel, vpravo dole: rozsáhlá plocha pro AD omezuje možnosti shromažďování turistů)



Mírné snížení intenzit po uzavření Vodičkovy ulice (cca o 2000 vozidel denně) je pozitivním faktem, nicméně pokles není nikterak výrazný, neboť vjezdy do prostoru náměstí se z Vodičkovy částečně přesunuly do ulice Štěpánské. Vzhledem k pokračující existenci okružního schématu provozu AD na náměstí se pak i nadále nepodařilo z prostoru vytlačit tranzitní cesty mezi Štěpánskou ulicí a ulicemi Opletalovou a Jindřišskou.

Auta se tak na okruhu, jež měl být původně prvkem zklidnění, zdržují mnohem déle, a tím podstatně zvyšují i intenzity dopravy.

O míře intenzity a míře nepředvídatelnosti provozu AD na náměstí si lze udělat představu i poněkud netradičním způsobem. Ve znělce pořadu České televize Dobré ráno a znovu v podznělce k rubrice Dopravní zpravodajství jsou použity zrychlené záběry provozu AD v prostoru náměstí u Štěpánské ulice, které mnohé výše popsané problémy automobilového provozu na náměstí jen dokladují.

Nejpodstatnějším problémem AD je ovšem v okolí Václavského náměstí parkování. A to platí nejen o vysokém počtu odstavovaných vozidel, ale i o jejich rozmístění. Je zajímavé, že na některých starších fotografiích ze šedesátých a sedmdesátých let již najdeme auta parkující šikmo u chodníků, tedy stejně jako dnes. U středního dělicího pásu pak osobní vozy parkovaly dokonce už koncem dvacátých let. Střed náměstí byl však tehdy chápán, jak bylo zmíněno v úvodní kapitole, jako klasická ulice s provozem tramvají, vedle nichž projížděla v obou směrech rychlá automobilová doprava a za malým obrubníkem bylo možné parkovat. Za vozidly stojícími šikmo směrem k ose náměstí se pak v dalším prostoru odbyvala tzv. obslužná doprava, na níž navazovaly chodníky pro pěší. Pozůstatky takového vskutku pozoruhodného a funkčního uspořádání pak můžeme na fotografiích zaznamenat až do konce 40.let, což dokládá, že na náměstí fenomén parkování u středního pásu dlouhou dobu prokazatelně existoval.

Nikdy se však řidičům nepodařilo zaplnit auty střed i okraje náměstí v takovém měřítku, jak se to stalo po zavedení zóny placeného stání. Ani tehdy by však k podobně absurdní situaci nedošlo, nebýt shody určitých nepříznivých okolností.

Zavedení parkovacího systému v pravobřežní části Prahy 1 v roce 1996 totiž řidičům přímo nakázalo, aby na náměstí u středního pásu parkovali. Ty krásné zálivy vzniklé zúžením bývalé tramvajové trati mezi původními zastávkami totiž ke zpoplatnění přímo vyzývaly. Dříve by automobilisty nikdy nenapadlo u středního pásu parkovat, ačkoli tam volného místa vždy bylo dost. A to prostě proto, že se jakoby psychologicky přibližovali k dřívější tramvajové trati. Uprostřed náměstí navíc jejich vůz nebyl bezpečně odstaven, byl prostě moc na očích. Pochopitelná snaha získat v centru Prahy větší počet stání měla přesto v polovině 90. let jeden pozitivní efekt. Při pohledu na všudypřítomná auta si veřejnost i odpovědní činitelé poprvé uvědomili, že s náměstím není něco v pořádku.

Tento pocit se však promítl pouze do instalace sloupků, jež parkování nyní zamezují. Tím se sice odstranila auta a chodci mohou chráněným jízdním pruhem procházet, čímž se

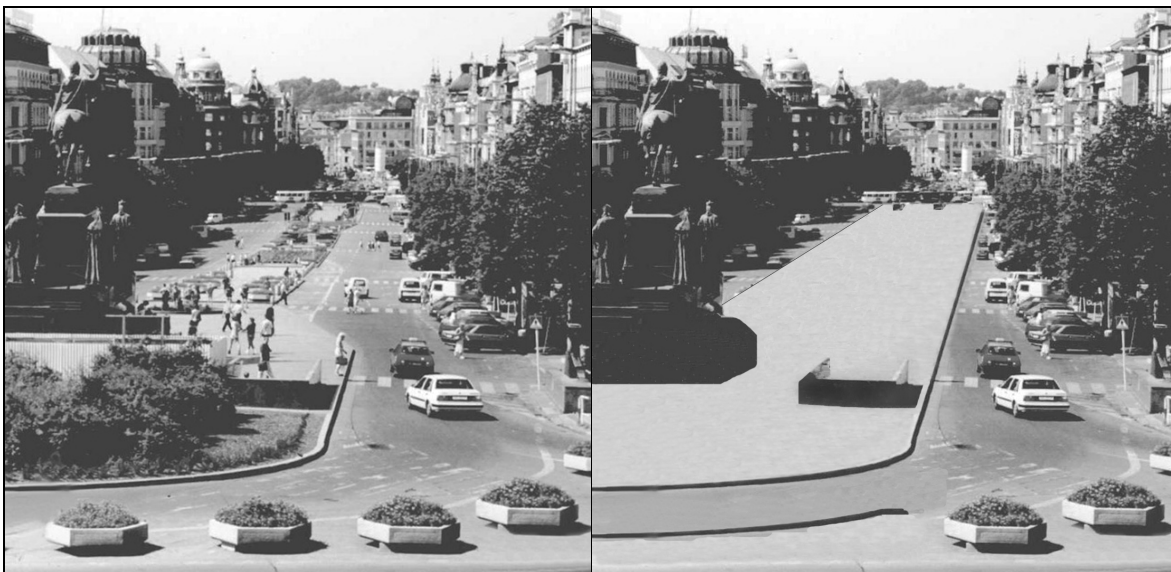
částečně utvořil střední podélný pěší pás, ale celková estetická hodnota tohoto znovu provizorního řešení je přinejmenším diskutovatelná. Takže v tento moment město opět promarnilo příležitost, jak s prostorem náměstí smysluplněji a estetičtěji naložit.

Do tzv. "parkovacích problémů" lze zařadit i funkci odstavných ploch podél chodníků. Nepřetržitá řada šikmo stojících automobilů totiž paradoxně snižuje možnosti zásobování a pohybu vozidel po náměstí. Vznikl proto vskutku originální způsob stání ve druhé řadě, který často blokuje odjíždějící řidiče, omezuje chodce na přechodech a ostatní účastníky silničního provozu na okruhu. I tento fenomén se objevil již před odstraněním tramvajové dopravy z náměstí, neboť je důsledkem již výše zmíněného neuvěřitelného mrhání prostorem určeným pro AD, který i při stání tří vozidel vedle sebe stále nabízí dostatek možností k objíždění.

Na Václavském náměstí je v současné době podle údajů Evroparku Praha a.s., který je provozovatelem zóny placeného stání v pravobřežní části Prahy 1, celkem 226 parkovacích míst. Do modré zóny, která vymezuje rezidentní a abonentní stání, patří 66 stání. Zbytek, 160 míst, patří do zóny oranžové, která nepovoluje stání delší než dvě hodiny. I tento fakt mírně přispívá k vyšší intenzitě AD na náměstí. Od osmé hodiny ranní do osmnácté večerní tak chtě nechtě musí na náměstí zaparkovat nejméně $66 + 5 \times 160$ vozidel, což je celkem 866 automobilů. Realita je ovšem ještě závažnější, neboť charakter dopravní obsluhy náměstí tuto nutnou frekvenci střídání vozidel na jednotlivých stáních ještě několikanásobně překračuje.

Předchozí čísla ovšem nelze využít k argumentaci bezezbytku. Řidiči totiž na samotnou existenci zóny placeného stání na Václavském náměstí příliš nedbají. Průzkum Evroparku Praha a.s. provedený v týdnu od 31.1. 2000 do 4.2. 2000 ukázal, že obsazenost všech míst je vždy stoprocentní, ale respektovanost zóny vyjádřená podílem platících řidičů je v modré zóně 62,4 % a v oranžové dokonce pouze 25,3 %. A to je třeba vzít v úvahu i fakt, že v kterémkoli okamžiku pracovního dne parkuje na Václavském náměstí o 20 až 50 vozidel více, než je kapacita udávaná provozovatelem zóny placeného stání. Tento problém už ale nemohou řešit nástroje dopravně organizační, nýbrž důsledná práce dopravní a městské policie, která má od počátku tohoto roku k řešení podobných přestupků patřičné nástroje.

Obrázek 8 (na další straně) - Ilustrace rozsahu zatím málo využitých ploch na náměstí, která je k dispozici při odebrání dvou jízdních pruhů AD na každé straně



2.5 Severojižní magistrála a její vztah k náměstí

Samostatnou kapitolou vztahu AD k náměstí je fyzické oddělení Národního muzea od náměstí tolik proslulou Severojižní magistrálou. V roce 1996 prezentovala společnost Lucerna Praha a.s. svůj projekt "Nová vize srdce Prahy: Plánovací víkend pro Václavské náměstí" a v rámci něho seznámila veřejnost s jednou z možností, jak toto oddělení náměstí od Muzea napravit. Zmíněná práce navrhuje přesunout kašnu před budovou Muzea až někam těsně za sochu sv. Václava a magistrálu ukrýt pod jakýsi můstek. Lidé tak budou moci bez problémů přecházet z náměstí směrem na Nové Město, Vinohrady a Žižkov a proud vozidel pod novým přemostěním zůstane skryt. Vskutku originální nápad vytvářející na náměstí "Můstek" číslo 2 je sice zajímavý, nicméně neřeší pravou podstatu oddělení Václavského náměstí od míst bezprostředně nad ním, nebo chcete-li, na východě a jihovýchodě od něho. Nejde totiž jen o samotné fyzické oddělení Muzea a prostoru náměstí, nýbrž o problematiku daleko rozsáhlejší.

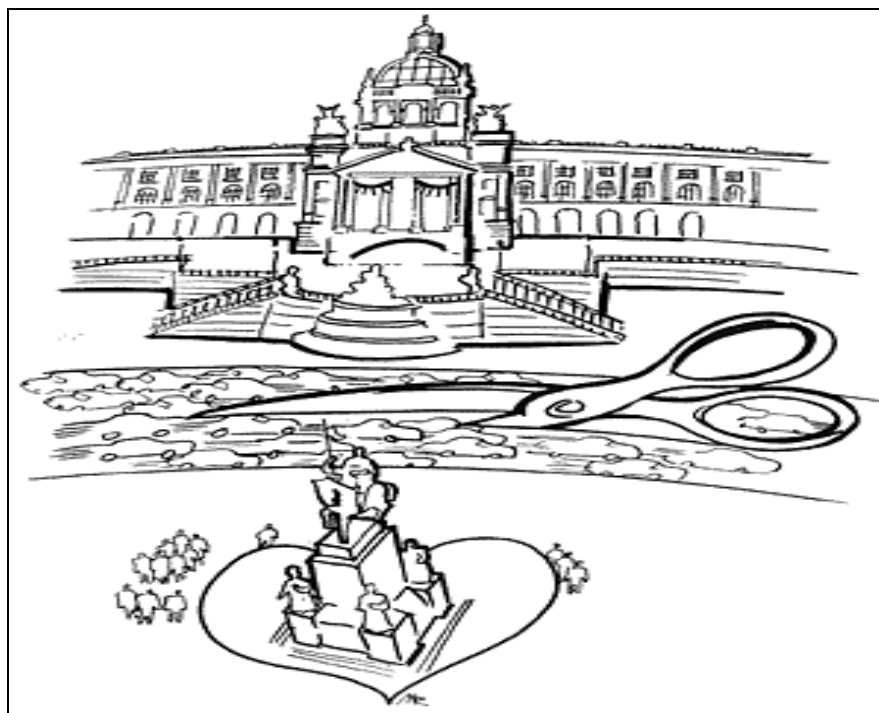
Tato rušná komunikace především odděluje prakticky dokonale celé centrum od okolních čtvrtí, a to jak dopravně, tak takřkajíc psychologicky. SJM je předělem, za nímž se odvíjí úplně jiný způsob života obyvatel Prahy. Zatímco v centru klasický městský život pomalu odumírá, část Nového Města, Vinohrady a Žižkov se tomuto trendu zatím úspěšně brání. V okolí Václavského náměstí najde chodec jen minimum obchodů a služeb určených pro zde žijící obyvatele, ale po překročení stopy SJM se situace rázem mění a od ústí Škréťovy ulice je najednou k dispozici široké spektrum této městotvorné vybavenosti.

Kde je příčina takového stavu, když pohyb chodců od Muzea na náměstí je díky existujícímu přechodu možný i dnes a navíc ne příliš hluboké podchody přes společný

vestibul stanic metra tras A a C a pod tramvajovou tratí ve Škrétově ulici umožňují také vcelku snadný průchod nad stopu SJM? Problém tkví v samotné chuti obyvatel procházet okolo a hlavně podél obou větví magistrály pěšky. Tedy nikoli, že je to nemožné nebo problematické fyzicky (i dnes při uzavření chodníků u rádia Svobodná Evropa je možné se dostat nad obě větve SJM bezbariérově), ale pocitově. Tento argument lze doložit při pohledu na **tabulku 10**, kterou obsahuje následující kapitola. Stanice metra Můstek a Muzeum na trase A jsou přibližně stejně vzdáleny jako stanice metra Muzeum a I.P. Pavlova na trase C. Vzdálenost středů nástupišť první dvojice stanic je 693 metrů, u druhých dvou jde o 687 metrů. Jenže zatímco mezi Muzeem a Můstkem se během dne od 5 do 21 hodin přepraví v každém směru cca 500 cestujících (539 a 570), mezi Muzeem a stanicí I.P. Pavlova jede lidí dvojnásobek, tedy cca 1000 v každém směru (984 a 1141). To jednoznačně vypovídá o tom, že pěší procházka po Václavském náměstí je výrazně příjemnější než cesta Mezibranskou, Sokolskou či Legerovou ulicí směrem na Nové Město a Vinohrady. A stejný argument lze použít i pro "procházky" ve směru k Vinohradskému divadlu, Italské ulici a Riegrovým sadům, jen jej již není možné konkrétněji doložit číselně.

Obrázek 9 - Ilustrace oddělení náměstí od budovy Národního muzea

(zdroj: Nová vize srdce Prahy: Plánovací víkend pro Václavské n. - Lucerna Praha, a.s.)



Je proto třeba hledat cestu k jakémusi znovuoobnovení "komunikace" (především pěší) mezi vnitřní Prahou a jejím východním okolím. Pokud se brzy nepodaří dostatečně omezit provoz na magistrále (nejvýše na 50 000 voz/den), jak je již v mnohých existujících

materiálech navrženo, je třeba zatím výše zmíněnou pěší vazbu nahradit nějakou formou hromadné povrchové dopravy, která zajistí, že se tato oblast vzhledem k existenci nových zastávek a spojení stane atraktivnější. A v té chvíli třeba i negativní vliv emisí z AD ustoupí mírně do pozadí, neboť se stane věcí obchodní prestiže do této lokality, kam najednou "uvidí" při své cestě povrchovým prostředkem MHD více lidí, umístit aktivity, které budou těmto lidem sloužit.

SJM má ovšem i přes předchozí výhrady jednu nepopiratelnou zásluhu. Její realizací se do její stopy dostaly cesty automobilů, které dříve dopravně zatěžovaly historické jádro města. Samotná existence SJM, přes závažný ekologický dopad na své okolí, se tak částečně podílí na ochraně Starého Města, kde i po změně společenských podmínek v 90. letech ještě intenzita dopravy nedosáhla maxima a v posledních letech již výrazně neroste.

Spojení SJM s Václavským náměstím je zatím důležité také z důvodů zásobování a kvůli obsluze prostoru vozidly taxislužby. Zásobování bezprostředního okolí Václavského náměstí tak nezatěžuje automobilovou dopravou okolní uliční síť a vozidla se po připojení na magistrálu rychle dostanou mimo bezprostřední kontakt s centrem. Stejně schéma platí i pro vozidla taxislužby. Jejich přítomnost v horní části náměstí ovšem není bezprostředně nutná, velmi kvalitně by jim postačoval přebudovaný prostor parkoviště u Washingtonovy ulice proti budově rádia Svobodná Evropa (stejně jako zájezdovým autobusům). Toto místo je rozhodně dostatečnou alternativou pro stanoviště taxi, které nedávno (v rámci nového způsobu přidělování "štaflů") vzniklo v horní části náměstí u středního pásu vedle pomníčku obětí komunismu. Jeho vznik je vzhledem k absenci povrchové dopravy jezdící od Muzea do centra do jisté míry pochopitelný, nicméně je v konfliktu s existencí již několikrát zmíněného "zasloupkovaného" pásu AD na severovýchodní straně středního pásu náměstí, který o velkou část zkracuje.

2.6 Městská hromadná doprava a její vztah k náměstí

Rozmístění stanic a zastávek MHD v okolí Václavského náměstí je jednoznačně ve znamení stanic podzemní dráhy všech tří tras, kterými v současnosti naše hlavní město disponuje. Zatímco stanice metra jsou v prostoru náměstí celkem čtyři (počítáme-li, že přestupní stanice je vlastně dvojicí stanic), povrchová doprava má v prostoru náměstí pouze jedinou zastávku Václavské náměstí na začátku Vodičkovy ulice. Do nejbližšího okolí lze zahrnout ještě zastávku Muzeum tramvajové linky číslo 11 ve Škrétově ulici a stejnojmennou zastávku linky pro tělesně postižené spoluobčany, která je umístěna v ulici Wilsonově u výtahu do prostoru stanice metra C Muzeum. Tuto zastávku, která slouží

zároveň i pěti nočních autobusových linek, ovšem není možné do standardní denní obsluhy náměstí zahrnout.

Podrobný popis dopravní obslužnosti území a problémů, které současný stav dopravního systému v okolí Václavského náměstí cestujícím i dopravcům vytváří, následuje v kapitolách 3 a 4.

2.7 Vlivy neexistence povrchové dopravy na život v centru Prahy

Zahraniční zkušenosti (např. Grenoble a Montpellier ve Francii - **obrázek 10**) často ukazují, že tramvaje do center měst patří. Pokud je jejich provoz citlivě zakomponován do fungující pěší zóny, stává se, že se příslušná ulice místo často prorokovaného umrtvení naopak začne rozvíjet. To je i problém Václavského náměstí, které současným uspořádáním přišlo o většinu ze své bývalé krásy. Mnoho exkluzivních obchodů, hotelů a služeb není jen důsledkem změny společenských podmínek, ale podle mého názoru i odstraněním tramvajové dopravy.

Obrázek 10 - Tramvajová doprava v centru měst Grenoblu a Montpellier ve Francii
(zdroj: internetové stránky francouzských měst Grenoblu a Montpellier)



Například prostor ulice Na Příkopě (obdobně je na tom i Pařížská ulice) se z obchodního hlediska stal místem, kam průměrný obyvatel Prahy nemá žádný důvod zavítat. Na západní straně ulice v domech vymezených bývalým "Dětským domem" a Prašnou bránou je k dispozici následující sortiment zboží (zdroj: MF Dnes ze dne 16. března roku 2002): Kožený kabát za 10 500 Kč, kávový servis za 23 298 Kč, pánské hodinky za 675 000 Kč, diamantový náhrdelník za 230 000 Kč, kosmetický balíček za 3 016 Kč, kabelka za 12 900 Kč, obleky a kalhoty za cca 15 000 Kč, sako a vesta za 30 600 Kč, hamburger za 230 Kč a pivo za 60 Kč.

Vůbec nejde o to, že by turisté i návštěvníci centra neměli právo zde nakupovat, ani o to posuzovat jednotlivé ceny a druhy nabízeného zboží. Zajímat by nás měly další aspekty

problému. Například jakým druhem dopravy se sem zákazníci těchto obchodů dostávají (metro a tramvaj rozhodně na prvním místě nebudou), a co se s životem ulice děje ve chvíli, kdy jsou zmíněné podniky večer uzavřeny? Jistě, sortiment zboží na hlavních třídách této oblasti podmiňuje astronomická výše nájmu, které musí obchodníci platit. To je známý fakt, který má ovšem jeden závažný následek. Čím dražší zboží je zde nabízeno, tím méně obyčejných lidí se do oblasti dostává (nebo zde bydlí), spektrum obchodů se stále více přeorientovává na turisty a bohatší zákazníky, zákonitě znovu rostou nájem, likvidují se další obchody pro zde žijící obyvatele (příkladem tlaku na taková rušení je nedávný spor o řeznictví v ulici Na Můstku), přibývají kancelářské plochy a s dalším růstem kupní síly jiného druhu zákazníků opět narůstají ceny nabízeného zboží a služeb, což začarovaný kruh, jež způsobuje vyliďňování centra, uzavírá.

Kvůli tomu všemu se na Václavském náměstí a v jeho okolí náměstí přestal odvíjet "normální městský život". Auty a autobusy se sem začali dostávat jen ti "bohatší" a pro většinu obyvatel Prahy se náměstí stalo jen součástí cesty někam. Buď spěcháme od metra k cíli naší cesty, nebo do metra ani nevstupujeme a spěcháme na jiné místo pěšky, a nebo prostě centrem projedeme v hloubce 30 metrů pod zemí a mnoho měsíců jej na vlastní oči ani nevidíme. Pokud si uvědomíme, kolikrát jsme se v poslední době jako obyvatelé Prahy šli do oblasti tohoto hlavního náměstí záměrně projít, posedět, nebo si koupit něco pro radost, zjistíme, že minimálně nebo vůbec. Ale takové věci se mají v centru města odehrávat!

Václavské náměstí navíc není ani shromaždištěm turistů, kterým by jistě být mohlo. Oni totiž většinou také jen rychle projdou, zastaví se u několika stánků, utratí své peníze, vyfotografují Muzeum a z "Václaváku" rychle zmizí. Na náměstí se soumrakem utichá klasický městský život a vzniká jakási mrtvá zóna, v níž mají hlavní slovo pouze jakési podivné "existence". Během dne je zde pak jen dopravní tepna, kde se nikdo nezastavuje, aby si popovídal, koupil si občerstvení, přečetl si noviny, prohlížel si výlohy a dělal mnohé jiné podobné činnosti. Většina z nich se odbyvala například i při čekání na tramvaj. Žilo se prostě na povrchu, zatímco dnes se prosté čekání na vlak metra přesunulo do nudného podzemí.

Pokud si všimneme tramvajových zastávek Národní třída nebo I.P.Pavlova, vidíme úplně jiné věci. Kolem nich nenajdeme obchody se zlatem, kožichy a podobně, ale stánky s občerstvením, lahůdkami, levnými oděvy, novinami, foto-potřebami a jiným sortimentem. Právě tyto obchody tvoří v centrech měst život a tramvajová doprava je z mého pohledu jedním z mnoha jeho iniciátorů. Naopak "vyklizené" území centra je rájem pro různé

nekalé živly, především kriminální. Přítomnost tramvají a jejich nepřetržitý provoz (především díky případnému přesunu centrálního přestupního bodu nočních linek na Václavské náměstí) dokáže udržet všechny "podezřelé činnosti" na očích, a tak se v centrech měst nedějí podobné věci jako dnes v Praze.

Navíc nedochází v takové míře k vyliďňování obytných domů, protože pokud do zmíněné oblasti přivedete povrchovou dopravu, mění se dle jiného typu nakupujících zákazníků částečně i spektrum služeb, takže vznikají obchody, které mohou užívat i v oblasti trvale žijící obyvatelé. Tramvajová nebo jiná povrchová doprava samozřejmě není samospasitelem vedoucím ke změně současného trendu, je jen dílčím kamínkem do mozaiky aktivní politiky městských částí, které musí například na základě regulačních plánů (stanovení podílů kancelářských, obchodních a bytových ploch) dbát na to, aby centrum města sloužilo především jeho obyvatelům. Jen tak si centrální části metropolí dokáží zachovávat svůj původní vzhled a krásu. Pěší zóna a Václavské náměstí jsou v pražské podobě příkladem prostorů, které by takové řešení jistě uvítaly. Dnes sem lidé totiž ve dne chodit nemusí, protože nemají důvod a v noci nechtějí, protože mají ve vyliďněné oblasti obavy o svou bezpečnost.