

8 Návrh řešení vzhledu plochy Václavského náměstí dle varianty 1

V předchozích kapitolách jsem popsal všechny dopravní a urbanistické problémy, které prostor Václavského náměstí a jeho okolí dle mého názoru v současné době trápí. Zároveň jsem nastínil řadu možných variant řešení, která by tuto situaci v centru Prahy pomohla řešit. Nezbyvá tedy, než si nějakou z alternativ vybrat a Václavskému náměstí budoucnosti dát konkrétní podobu. Ta je vypracována pro návrh výstavby tramvajových tratí v centru dle varianty 1 v již několikrát zmíněné **příloze 30**.

Základem změn ve vzhledu Václavského náměstí je kromě realizace tramvajové trati především úprava ploch určených pěší dopravě, zeleni a odpočinku. Základním impulsem k takovému postupu byla z mého pohledu potřeba vytvořit na náměstí skutečně zklidněný prostor, což se mi snad podařilo. Lze říci, že v horní části náměstí bude chodcům patřit téměř dvojnásobek současné plochy a v dolní části získají o třetinu více prostoru. Na Pěší zóně naopak o třetinu plochy chodci přijdou, což ovšem platí pouze ve chvíli, kdy tramvajovou trať v úrovni okolních chodníků budeme považovat za místo, které není chodci využíváno. V opačném případě (frekvence průjezdů tramvajových vlaků ve špičce bude totiž nízká a ulicí projede i ve špičce jedna souprava za 2 minuty) bude pěší dopravě patřit se současným stavem srovnatelný prostor.

Naopak automobilová doprava přestane být na Václavském náměstí dominantním prvkem. Dlouhodobě parkující auta zmizí pod povrchem v podzemních hromadných garážích a podél jediného jízdního pruhu ležícího u postranních chodníků budou existovat pouze krátkodobá stání určená výhradně pro nutnou dopravní obsluhu (celková šířka pásu pro AD nepřesáhne na každé straně 7 metrů). Zatímco dnes je na náměstí 226 parkovacích míst a plocha pro AD zaujímá (v horní části) 40 % šířky prostoru, dle mého návrhu bude na náměstí pouze 71 stání (48 v horní části a 23 v části dolní) určených pro v oblasti zatím nezbytné zásobování. Podíl plochy určené AD pak klesne ze zmíněných 40 na cca 21,5 %.

Pokud si mnou navrhované změny ve vzhledu Václavského náměstí a jeho okolí chceme podrobněji popsat, můžeme začít na jihovýchodě ve Škrétově ulici. Vedení tramvajové trati se v této ulici nemění až k dnešní zastávce Muzeum. Ta je přejmenována na Škrétova a zároveň je v obou směrech posunuta do vstříčné polohy vzdálenější od Vinohradské ulice, což je způsobeno existencí nového oblouku tramvajové trati spojujícího Škrétovu ulici s Václavským náměstím.

Samotný vzhled zastávky Škrétova (směr Tylovo náměstí) se mění také tím způsobem, že se podstatně rozšiřuje plocha nástupního ostrůvku. Zároveň je možné se z tohoto ostrůvku dostat směrem k Národnímu muzeu i na Vinohradskou ulici po nově zřízených přechodech pro chodce. Především ve směru k Muzeu by měl nový přechod přinést chodcům výrazné

zlepšení možnosti pohybu bez nutnosti používat dnešní nevzhledný a z hlediska bezbariérovosti přece jen mírně nevýhodný podchod.

Křižovatka Vinohradská x Legerova je v návrhu řešena téměř jako prosté křížení východní, nyní již pouze dvoupruhové, větve SJM se dvěma směry tramvajových tratí. Automobily mohou odbočovat pouze z Legerovy ulice do Vinohradské a z Vinohradské zpět do Legerovy (ve směru k Hlavnímu nádraží). Možnost projíždět z ulice Vinohradské do Mezibranské případně až na Václavské náměstí návrh nepředpokládá a ponechává prostor mezi Národním muzeem a rádiem Svobodná Evropa pouze tramvajím a chodcům. Díky tomu je řešení SSZ na obou křižovatkách v okolí Muzea usnadněno tak, jak bylo naznačeno v kapitole 6.10.

Tramvajová trať směrem k Václavskému náměstí dále pokračuje právě ke křižovatce pod Muzeem. Osová vzdálenost kolejí je zde navržena 3,5 metru (stejně jako ve Škrétově ulici), aby mohla být trať pojížděna i záchrannými složkami a v mimořádných situacích například i náhradní autobusovou dopravou. Ze stejného důvodu je osová vzdálenost kolejí 3,5 metru navržena i v podélném směru na Václavském náměstí, na Pěší zóně je pak shodný rozměr z důvodu bezpečnosti, kdyby se mezi míjející se tramvaje dostal nepozorný chodec.

Severně od křižovatky pod Muzeem (u Washingtonovy ulice) je umístěno parkoviště zájezdových autobusů, které je určeno například pro turistické výpravy do oblasti Václavského náměstí. Prostorové uspořádání dovoluje stání až sedmi autobusům najednou. Na stejném místě je pak nově situováno také stanoviště taxislužby (pro čtyři vozidla). V tomto prostoru jde o náhradu za nynější "štafl" kousek pod sochou sv. Václava.

Ve Wilsonově ulici je nadále umístěn chodníkový záliv s autobusovou zastávkou. Chodník vedle této zastávky je šířkově předimenzovaný z důvodu potřeby zachovat zde šířkové uspořádání umožňující výhledově dobudovat tramvajovou trať k Hlavnímu nádraží.

Na křižovatce pod Národním muzeem je výrazně zvýšen počet přechodů pro chodce spojujících Václavské náměstí s prostorem nad ním. Kromě současného přechodu vznikají ještě dva další v paralelním směru. Oba jsou cca 20 metrů od sebe a prostor pod kašnou Muzea propojují se středními pěšími pásy na Václavském náměstí. Přechod nejbližší k Mezibranské ulici zároveň slouží k přecházení mezi jihozápadním postranním chodníkem na Václavském náměstí a Čelakovského sady. V tomto místě je umístěn z toho důvodu, že by bylo nevhodné, aby již v Mezibranské ulici přerušoval připojovací pruh automobilů přijíždějících do této ulice právě z Václavského náměstí.

Za sochou sv. Václava (při pohledu Můstku) je navržen první odpočinkový prostor. Je zde trojice nových stromů a 24 míst k sezení (pod každým stromem jsou v kruhovém profilu navrženy 4 lavičky pro dvě osoby). Vzhledem k blízkosti provozu na západní větvi SJM

ovšem lavičky v tomto místě slouží spíše k možnosti dávat si zde schůzky, než zde příjemně odpočívat. I proto je tento prostor společně s plochou pod sochou sv. Václava navržen bez dalších překážek a zeleně, aby se na něm mohly shromažďovat například turistické výpravy.

Tramvajová trať vstupuje na Václavské náměstí v obou směrech mezi výstupy z metra u bývalého "Domu potravin". Zastávka Muzeum je řešena jako vstřícná a úroveň nástupních prostorů je v úrovni okolních chodníků. Ve směru blíže k budovám je zajištěna dostatečná šířka pěšího prostoru (11 metrů) potřebná jak pro na tramvaj čekající cestující tak pro chodce procházející po chodníku směrem k Opletalově ulici. Na druhé straně je zastávka umístěna v úrovni pietního prostoru pod sochou sv. Václava, který není na ploše 25 x 32 metrů přerušen žádnou překážkou.

Pod zastávkou Muzeum následuje přechod pro chodce přes tramvajovou trať, která se následně odklání směrem do osy náměstí. Po celé délce horní části Václavského náměstí pak trať pokračuje nadále 15 - 20 cm pod úroveň okolních chodníků. Okolo trati je totiž takový dostatek pěších prostorů, že není nutné navrhovat tramvajovou trať v úrovni chodníků a vyžadovat po chodcích, aby ji po celé délce využívali. V tomto prostoru by totiž takový pohyb chodců tramvajové vlaky zbytečně zpomaloval. Předchozí úvaha ovšem neznamená, že tramvajovou trať nelze přecházet. V místech, kde navazují postranní ulice a na několika dalších, jsou navrženy bezbariérově řešené přechody v úrovni tramvajové trati.

Místa, kde do náměstí vstupují ulice Krakovská, Ve Smečkách a Opletalova jsou navíc navržena tak, aby křížení těchto ulic s postranními chodníky na Václavském náměstí chodci vůbec nepocítili. Do úrovně chodníků totiž musí vyjet auta (v příloze 30 jde o sytě žluté plochy), která musí snížit rychlost, což zvyšuje bezpečnost chodců. Komunikace pro AD navíc musí několikrát do úrovně chodníků vystoupit i v podélném směru. Kromě míst, kde do náměstí vstupují ulice, jde o prostor u Muzea, kde automobily opouštějí Václavské náměstí, o prostor protilehlý ke vstupující ulici Štěpánské a o obě sousedství nové tramvajové zastávky Václavské náměstí. Díky této úpravě se tak mohou chodci bez změny výškové úrovně pohybovat po náměstí maximálně volně a směrově neurčitě, prostě podle momentální chuti a potřeby.

Podél tramvajové trati v horní části náměstí vznikají dva nové cca 10 metrů široké pěší a odpočinkové pásy, jejichž dominantou jsou nové aleje stromů s lavičkami pod nimi. Prostor je vzhledem k nízkým intenzitám provozu AD i tramvajů dostatečně zklidněný a vhodný pro odpočinek a rekreaci. Kromě odpočinku je ovšem možné tyto nové pěší pásy využít i k chůzi. Mezi kruhovým profilem laviček a jízdním pruhem pro AD zbývá vždy chodník široký

2,25 metru, mezi lavičkami a tramvajovou tratí je možné využít šířku chodníku 2,75 metru. Mezi jednotlivými stromy v aleji, které jsou od sebe vzdáleny 10 metrů je pak dostatek prostoru pro shromažďování. V místech, kde je předpokládán zvýšený příčný pohyb chodců pak lavičky pod stromy chybí a chodník je volný v plném rozsahu.

V oblasti, kde do náměstí ústí Štěpánská ulice je opět aplikováno zvýšení vozovky na úroveň chodníků. Vzhledem k tomu, že takto řešené náměstí může být označeno za obytnou zónu v plném smyslu slova, je vztah chodců a automobilů v těchto místech předem dán. Chodci nesmí automobily omezovat, řidiči chodce ohrožovat.

Díky šířce Štěpánské ulice a minimu důležitých inženýrských sítí pod ní se zdá být vhodným řešením vybudovat v ústí této ulice do náměstí obousměrnou rampu do podzemních garáží pod horní částí. Přestože jsem si vědom estetických dopadů, které by realizace tohoto návrhu na konci Štěpánské ulice měla, považují toto umístění rampy za výhodnější a urbanisticky vhodnější, než situování dvojice ramp do prostoru Václavského náměstí po obou stranách vedle tramvajové trati. Ani ovlivnění pěší dopavy směřující Štěpánskou ulicí do pasáže Lucerna nepovažuji za výrazný problém, neboť i v okolí rampy zůstanou dostatečně široké chodníky (3 až 4 metry).

Schodiště a výtah do prostoru garáží jsou umístěny u Opletalovy ulice, z druhé strany je možné do podzemního parkoviště vstupovat z vestibulu metra pod středem náměstí.

Realizace rampy do podzemních garáží ve Štěpánské má za následek také zobousměrnění této komunikace až po ulici V jámě. Z hlediska provozu AD se nemění jednosměrnost ulice Ve Smečkách (vjezd na náměstí) ani Krakovské (výjezd z náměstí). Opletalova ulice ovšem nově slouží k vjezdu na náměstí, místo tramvajovou tratí zamezené možnosti na náměstí odbočit z ulice Wilsonovy.

Tramvajová zastávka Václavské náměstí je navržena v ose náměstí, opět ve vstřícném uspořádání, u dosud existujících výstupů z metra A a opět v úrovni okolních chodníků. Bez změny výškové úrovně chůze je tak možné se na ní dostat i z postranních pěších pásů a zároveň tedy i z chodníků v Jindřišské a Vodičkově ulici. Ve Vodičkově ulici zůstává tramvajová zastávka v současné podobě a tramvajové linky (v návrhu varianty 1 linka číslo 23) odbočující z tohoto prostoru směrem k Muzeu tak budou zastavovat ve dvojici zastávek v bezprostřední blízkosti. Jakékoliv přesunutí zastávek a vytvoření jejich jednosměrných podob za křižovatkou není v tomto prostoru za předpokladu realizace navržených kolejových spojení vhodné (velká blízkost zastávky Václavské náměstí za křižovatkou a následné zastávky Můstek).

Pod křižovatkou s Jindřišskou a Vodičkovou ulicí se tramvajová trať dostává na zvýšené těleso. Automobilová doprava je nyní situována podél tohoto pásu, protože šířka dolní části

už neumožňuje vytvořit nové střední pěší prostory. Z tohoto důvodu je v dolní části Václavského náměstí navrženo podstatné rozšíření postranních chodníků (na 10 a 17 metrů). Na širším z nich je opět vhodné shromažďování turistických skupin. Lavičky pod stromy v dolní části vzhledem ke kapacitě stejných prvků v části horní již většinou navrhovány nejsou, přesto šířkové uspořádání severovýchodního chodníku tento postup (ob jeden strom) umožňuje.

Vzhledem k tomu, že se tramvajová trať v dolní části náměstí dostává do úrovně postranních chodníků, je možné realizovat opět úroňové přechody. První mezi Jindřišskou a Vodičkovou ulicí a druhý cca o 100 metrů níže.

Pod druhým zmíněným přechodem již následují vedle tramvajové trati situované rampy do garáží v dolní části náměstí a za nimi otočka silniční komunikace. Výška stavební části vymezení ramp musí být maximálně 1 metr, neboť je nutné z prostoru otočky AD zajistit dostatečný výhled na tramvajovou trať. Schodiště a výtah do prostoru garáží jsou umístěny ve středu dolní části náměstí u zvýšeného přechodu, na druhé straně je možné výstup z podzemního parkoviště zaústit do vestibulu metra Můstek A.

Za otočkou pro AD již následuje nová tramvajová zastávka Můstek, která je opět v úrovni okolních chodníků. V jejím okolí je možné vzhledem k šířkovým poměrům nadále pořádat příležitostné trhy, které provoz na zastávce ani na postranních chodnících výrazně neovlivní.

Pod zastávkou Můstek se mění na pětimetrové vzdálenosti výšková úroveň chodníků a pěší prostory se dostávají do stejné hladiny jako tramvajová trať. V prostoru křižovatky Můstek, v ulici 28. října a v ulici Na Příkopě po "Dětský dům" jsou pak vždy tramvajové koleje v úrovni současné Pěší zóny a chodci se po nich mohou bez problémů pohybovat. Průjezdni profil tramvajových vlaků je pouze zvýrazněn odlišnou dlažbou.

Pokud budeme ovšem brát tramvajovou trať jako novou překážku v Pěší zóně, tak i v ulici 28. října, která je v nejužším místě široká 14,5 metru, chodcům zůstávají i ve chvíli průjezdu tramvají v obou směrech čtyřmetrové tramvajemi neovlivněné pásy. To jsou cca 2x větší rozměry, než jaké jsou běžné u chodníků na mnohých komunikacích v centru Prahy (kde je ovšem samozřejmě výrazně nižší poptávka po pěším provozu).

Z jedné výškové úrovně se chodníky dostávají opět o 15 - 20 cm nad tramvajovou trať u Havířské ulice, kde je třeba vybudovat zastávku Na Příkopě. Ta už pak opět navazuje na postranní chodníky v jedné výškové úrovni.

Na závěr stručného pohledu na potenciální vzhled Václavského náměstí dle varianty 1 je třeba ještě prověřit poloměry minimálních směrových oblouků tramvajových tratí. Na křižovatce Můstek postačují podle situace naznačené v měřítku 1:1000 v **příloze 30**

poloměry vnitřních oblouků rovné 30 metrům. Ve středu Václavského náměstí je možné do Jindřišské ulice odbočovat při poloměru vnitřního oblouku 36,5 metru. Z opačné strany vzhledem k úhlu, který svírá s osou náměstí Vodičkova ulice, je nutné volit oblouk o poloměru 25 metrů (vzhledem k typovým výhybkám o větších poloměrech odbočení pak možná i 24 metrů). Na křižovatce Vinohradské ulice s Legerovou lze pak navrhnout oba vnitřní poloměry rovné 26 metrům.

Takto tedy může Václavské náměstí vypadat v roce 2010. Rozhodně ovšem nejde o řešení, které je jediné možné. Jde pouze o návrh, který má vyvolat širokou diskusi o možné změně. V každém případě bych ale chtěl dodat, že na náměstí řešeném tímto způsobem bych se velmi rád vracel, rád bych po něm cestoval, rád bych o něm hovořil s přáteli, a také bych ho s velkým potěšením ukazoval všem návštěvníkům Prahy. O tom, zda ho v budoucnu budeme já i kdokoliv jiný ukazovat svým přátelům v této navrhované, současné nebo jiné podobě, však už rozhodne především politická reprezentace Městské části Prahy 1 a celého hlavního města.