

9 Závěr

Shrnutí všech poznatků, které v předchozích kapitolách popisovaly současný i možný budoucí vzhled Václavského náměstí, je velmi obtížné. Přesto lze najít jednoho společného jmenovatele, jenž tvář tohoto náměstí od poloviny minulého století vždy formoval, a to v pozitivním i negativním smyslu. Tím jmenovatelem byla samozřejmě doprava, jejíž rozvoj se vždy nějakým způsobem odrazil i na vzhledu Václavského náměstí. Na počátku 80. let minulého století ovšem tento vzájemný vztah násilně přerušilo zrušení tramvajové trati v podélném směru. A stejně jako na tento krok doplatilo svým vzhledem Václavské náměstí, poznamenal i funkčnost dopravního systému v centru Prahy.

Z charakteristiky současné podoby Václavského náměstí v kapitole 2 vyplývá, že toto místo rozhodně není příjemným místem k pobytu. Především je zbytečně rozsáhlá plocha nadále věnována individuální automobilové dopravě a parkování. Vozidla se v prostoru pohybují vysokými rychlostmi a ohrožují chodce na velmi dlouhých přechodech. Jiné automobily zase parkují v několika řadách u chodníků a komplikují chodcům rozhled při přecházení. Intenzita AD je pak navíc v okolí sochy sv. Václava srovnatelná s průměrným provozem na českých dálnicích (cca 20 000 voz/den).

Neuvěřitelně velká část náměstí neplní vlastně žádnou funkci, je nevyužitá. A co je neúčelné, bývá málokdy pěkné. O Václavském náměstí toto platí bezesbýtku. Střední pás, který by měl sloužit k odpočinku a k příjemnému posezení, je jen prostorem s neestetickou zelení a zároveň bariérou, která obě části náměstí odděluje. Je zde málo laviček a v létě vzhledem k absenci stromů žádný stín. Večer a v noci nemají Pražané důvod toto místo navštěvovat, utichá zde život a mnohem snadněji se zde mohou projevit různé kriminální aktivity.

Z náměstí zmizely všechny zastávky povrchové dopravy, a tak téměř nikdo nemá důvod se zde zdržovat ani přes den. V okolí je totiž málo obchodů i služeb pro zde trvale žijící obyvatele, což podmiňuje růst trendu vylidňování centra. Čekání na dopravní prostředky a cestování v nich se přesunulo pod zem do metra, takže mnoho Pražanů Václavské náměstí mnoho měsíců ani nevidí. Pro zbylé obyvatele tohoto prostoru se každodenní život po odstranění tramvajové dopravy výrazně zkomplikoval, museli se totiž naučit chodit pěšky. Zatímco při cestách z okrajů města do centra metro k obsluze oblasti postačuje, na krátké vzdálenosti tuto funkci již plnit nedokáže. Při cestách mezi sousedními stanicemi metra, nebo na vzdálenost dvou stanic s přestupem v prostřední z nich (kapitola 3), jsou už cesty metrem tak dlouhé, že je za srovnatelnou dobu možné se k cíli dostat pěšky bez nutnosti kupovat si jízdenku. Pro hůře pohyblivé spoluobčany, kteří v centru převážně žijí, je takovýto způsob cestování naprosto nevhodný. V centru je ale nutné chodit pěšky. Od

Muzea na Můstek a ke Stavovskému divadlu, od hlavní pošty v Jindřišské na Tylovo náměstí, z Národní třídy do ulice Na Florenci, od rozhlasu na Uhelný trh, z Karlových lázní na náměstí Republiky, z Můstku na Karlovo náměstí, z Vodičkovy ulice na Hlavní nádraží. Jednou pěší procházka neuškodí, ale musíte-li takto "cestovat" do práce každý den v jakémkoli počasí, je to už poměrně nepříjemné. Především víte-li, že rychleji než pěšky se k cíli své cesty dostat nemůžete.

Ale ani dopravce, kterým je DP hl. m. Prahy, si nemůže neexistenci tramvajových tratí v centru pochvalovat. Zatížení zbylých úseků v centru tramvajovými spoji je tak vysoké, že je provoz i během obyčejného pracovního dne mnohdy na hranici energetického kolapsu. O mimořádných situacích ani nemluvě. Při opravách tratí, které jsou čas od času vždy nutné, není kudy odklánět tramvajové linky. Není ale možné ani nahradit jejich provoz v rekonstruovaném úseku autobusy, protože ty nemají kde zastavovat, dlouho čekají v kolonách AD a jejich provoz se tak neúměrně prodražuje. I nevhodné odklony tramvajových linek pak stojí DP ročně několik milionů korun navíc (kapitola 4).

V úsecích, kde je tak nutné udržet plynulý provoz tramvajových vlaků za každou cenu (jelikož neexistuje jiná paralelní trať), bohužel je možné zaznamenat zároveň největší konflikty s proudy IAD (Ječná, Karlovo náměstí). Důsledkem zrušení tramvají na Václavském náměstí je i nevhodné vedení případných náhradních povrchových linek za metro, vytlačení nočního provozu MHD na malou plochu v Lazarská ulici, přesun některých přestupních vazeb mezi tramvajemi a metrem na nevhodná místa (Náměstí Míru) a především zbytečné zatěžování prostoru Starého Města individuální automobilovou dopravou. V této oblasti, kde je nejvíce pěších zón a zklidněných ulic, totiž lze zároveň zaměřit v centru Prahy nejrozsáhlejší plochu (13,5 ha), která je od nejbližší zastávky MHD vzdálena více než 5 minut chůze.

Všechny zmíněné problémy centra Prahy jsou přitom řešitelné poměrně jednoduše, prostou obnovou tramvajových tratí na Václavském náměstí a na staroměstském okruhu tak, jak je navrženo v kapitole 5 ve variantě 1. Při nákladech nepřesahujících 800 milionů Kč dostane centrum Prahy nový impuls ke svému rozvoji, a to pouze za cenu mírných problémů s hlukovou zátěží z tramvajového provozu v ulici 28. října a s drobným omezením chodců v prostoru Pěší zóny.

Přesto není nutné chápat závěry této práce dogmaticky, jako jediné možné. Text má především za cíl rozpoutat diskusi nad problémy, jejichž existenci se pokouší dokladovat. Pokud tato diskuse povede v blízké době k zahájení projektových příprav a následně ke změnám ve vzhledu prostoru Václavského náměstí a struktury kolejové sítě tramvajové dopravy v centru Prahy, bude účel vypracování této diplomové práce naplněn.

Seznam použité literatury

- Adámek, J.; Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy: Dopravní zklidňování a vývoj intenzit automobilové dopravy v centru Prahy v období 1971 - 2001, Praha, 2002
- Adámek, J.; Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy: Automobilová doprava v Praze v roce 2001 a tendence vývoje v 90. letech, Praha, 2002
- Fojtík, P.; Prošek, F.: Václavské náměstí - Historie dopravy, Praha, 1991
- Hrůza, J.: Město Praha, Praha, 1989
- Kotas, P.: Dopravní systémy a stavby, ČVUT Fakulta architektury, Praha, 2002
- Kubát, B.; Penc, M.: Městská kolejová doprava, ČVUT Fakulta dopravní, Praha, 2000
- Soušek, J.; Stehlík, M.; Watras, K.: Zákon o dráhách v úplném znění s komentářem, Nakladatelství ANAG, Olomouc, 2000
- Svoboda, E. a kol.: Přehled středoškolské fyziky, SPN, Praha, 1991
- Aktualizace urbanistické studie Pražské památkové rezervace, Útvar rozvoje hlavního města Prahy, Praha, září 2000
- Jízdní řády metra, tramvají a autobusů jezdících na území hlavního města Prahy, DP hl. m. Prahy, Praha, duben 2003
- Lokalizační studie na výstavbu veřejných hromadných garáží na území hlavního města Prahy, VHE a spol. - architektonická kancelář, PÚDIS a.s., M.O.Z. Consult, Praha, březen 2002
- Nová vize srdce Prahy: Plánovací víkend pro Václavské náměstí, Lucerna Praha a.s., The Prince of Wales's Projects Office, Praha, 1996
- Obsluha centra hlavního města hromadnou dopravou - I.etapa, ILF - Consulting Engineers Praha spol. s.r.o., Ateliér DUA spol. s.r.o., D - Consult spol. s.r.o., Architektonický ateliér ALEJ, Praha, květen 1997
- Obsluha centra hlavního města hromadnou dopravou - II.etapa, ILF - Consulting Engineers Praha spol. s.r.o., Ateliér DUA spol. s.r.o., D - Consult spol. s.r.o., Architektonický ateliér ALEJ, Praha, květen 1998
- Průzkum metra 2000, DP hl. m. Prahy a.s., ROPID, Praha, 2000
- Průzkum respektovanosti zóny placeného stání, Evropark Praha a.s., Praha, únor 2000
- Ročenka dopravy 1999, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, Praha, 1999

Ročenka dopravy 2000, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, Praha, 2000

Ročenka dopravy 2001, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, Praha, 2001

Statistická ročenka 2002, DP hl. m. Prahy a.s., Praha, 2003

Špačková, H.: Proměny tramvajových tratí v Praze, časopis Silniční obzor, ročník 2001

Tramvajová trať - Václavské náměstí, Inženýring dopravních staveb a.s., ROPID, Praha, 1994

Mladá fronta DNES, vydání ze dne 16.3. 2002, příloha Praha

Internetové stránky www.pragensia.cz (převzaty 3 fotografie do první kapitoly o historii Václavského náměstí)

Obrázky a fotografie, u nichž není uveden zdroj, jsou dílem autora této práce.

Seznam příloh

Příloha 1	Linkové vedení povrchové dopravy v centru Prahy k 18.4. 2003 - M 1:5000
Příloha 2	Jízdní doby a následné intervaly povrchové dopravy v centru Prahy k 18.4. 2003 - M 1:5000
Příloha 3	Izochrony (3,5 a 5 min) ke stanicím metra v centru - M 1:10000
Příloha 4	Izochrony (3,5 a 5 min) k zastávkám povrchové MHD - M 1:10000
Příloha 5	Izochrony (3,5 a 5 min) MHD v centru Prahy - M 1:10000
Příloha 6	Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Výtoň - M 1:10000
Příloha 7	Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Újezd - M 1:10000
Příloha 8	Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Strossmayerovo nám. - M 1:10000
Příloha 9	Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Náměstí Republiky - M 1:10000
Příloha 10	Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Vinohradská tržnice - M 1:10000
Příloha 11	Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Jana Masaryka - M 1:10000
Příloha 12	Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Bruselská - M 1:10000
Příloha 13	Izochrony dostupnosti (10 min) od Stavovského divadla - M 1:10000
Příloha 14	Varianty 1, 1a, 1b, 1c - M 1:5000
Příloha 15	Varianty 2, 2a, 2b - M 1:5000
Příloha 16	Varianty 3, 3a, 3b - M 1:5000
Příloha 17	Varianta 4 - M 1:5000
Příloha 18	Varianty 5, 5a, 5b - M 1:5000
Příloha 19	Varianta 1 - Linkové vedení povrchové dopravy v centru Prahy - M 1:5000
Příloha 20	Varianta 1 - Jízdní doby a následné intervaly povrchové dopravy v centru Prahy - M 1:5000
Příloha 21	Varianta 1 - Nové izochrony (3,5 a 5 min) v prostoru Starého Města - M 1:10000
Příloha 22	Varianta 1 - Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Výtoň - M 1:10000
Příloha 23	Varianta 1 - Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Újezd - M 1:10000
Příloha 24	Varianta 1 - Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Strossmayerovo náměstí - M 1:10000
Příloha 25	Varianta 1 - Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Náměstí Republiky - M 1:10000
Příloha 26	Varianta 1 - Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Vinohradská tržnice - M 1:10000
Příloha 27	Varianta 1 - Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Jana Masaryka - M 1:10000
Příloha 28	Varianta 1 - Izochrony dostupnosti (10 min) ze zastávky Bruselská - M 1:10000
Příloha 29	Varianta 1 - Izochrony dostupnosti (10 min) od Stavovského divadla - M 1:10000
Příloha 30	Varianta 1 - Situace Václavského náměstí - M 1:1000