

**Ing. arch. Petr Kučera**

V roce 2011 ukončil studium na Stavební fakultě ČVUT v Praze – obor architektura a urbanismus. V současné době pracuje v architektonickém studiu Cigler Marani Architects a.s. Ve svém volném čase se zabývá stavebně-historickým vývojem Prahy a problematikou tvorby veřejného prostoru. Od roku 2005 organizuje na tato témata populárně naučné vycházky, přednášky a výstavy.

E-mail: petr.kuc@centrum.cz

Web: www.petrkucera.net

*Václavské náměstí představuje spolu se Staroměstským náměstím nejvýznamnější veřejný prostor Pražské památkové rezervace a tradiční místo setkávání při významných událostech. Nebylo tomu tak ale odjakživa. Za svou současnou podobu vděčí relativně krátkému období od poslední třetiny 19. století do třicátých let století dvacátého. Tehdy se dříve zablácený koňský trh na kraji města proměnil v parkovou promenádu a později dynamický městský bulvár. V posledních desetiletích však svou někdejší vitalitu a význam postupně ztrácí. Na vině jsou především dílčí stavební zásahy, měnící charakter i způsob využití prostoru a na rozdíl od minulosti postrádající tolik potřebnou celkovou koncepci. Současného alarmujícího stavu jsou si vědomi všichni, a proto již od devadesátých let město hledá pro Václavské náměstí novou důstojnější podobu. Tu ukázala soutěž v roce 2005, na kterou navázaly ověřovací studie a projekt revitalizace spodní části náměstí v roce 2012.*

**Koňský trh**

Václavské náměstí představuje jeden z hlavních prostorů Nového Města pražského, založeného v roce 1348 českým králem a římským císařem Karlem IV. Jeho urbanistický koncept dodnes udivuje svou promyšleností a velkorysostí. S rozměry 700 x 60 m a rozlohou 42 000 m<sup>2</sup> se jedná o druhé největší náměstí v České republice. Ve spodní části navázalo na Staré Město a jeho hradební příkopy, na opačné straně jej uzavírala Koňská brána, za kterou se rozkládala zemědělská krajina Viničních hor. Historickou zástavbu tvořily většinou třípatrové domy s dílnami řemeslníků, sladovny a pivovary. Směrem k Můstku rostla výška staveb i náročnost výzdoby jejich fasád, což bylo dáno blízkostí Starého Města a tím i větším obchodním ruchem. Horní část náměstí byla až do 19. století spíše periferií.

Podobu veřejného prostoru určuje především funkce, která mu je v té či oné době přisuzována. Václavské náměstí sloužilo pět století jako koňský trh, ale obchodovalo se zde také se senem a obilím. Ve spodní části se nacházely řemeslnické kotce, trhové boudy a další provizorní stavby. Pro potřeby trhu zde byla vyhloubena veřejná studna, nahrazená v 17. století trojicí kamenných kašen v podélné ose prostoru. V místech křížení s Vodičkovou a Jindřižskou ulicí se od roku 1680 nacházela kašna s barokním jezdeckou sochou sv. Václava od Jana Jiřího Bendla. V horní části náměstí byla umístěna socha sv. Jana Nepomuckého se dvěma anděly.

**Parková promenáda**

V první polovině 19. století postupně dochází ke změně pohledu na veřejné prostory. Trhy se přesouvají do kamenných tržnic a do popředí se dostává jejich pobytová funkce. Na novoměstských hradbách je založena v letech 1827-1830 parková promenáda s kavárnami a Koňská brána získává empírovou podobu podle návrhu vídeňského architekta Petra Nobileho. Její plochá střecha slouží jako vyhlídková terasa a nabízí poutavé výhledy na tehdy ještě poklidné provinciální město. Teprve koncem 18. století je Koňský trh a v roce 1847 získává první veřejné osvětlení. Jednoduché litinové kandelábry s plynovými lampami stály v řadách při chodnících a ve střední ose náměstí. Zde však byly roku 1868 nahrazeny šesticí osmiramenných bohatě zdobených kandelábrů.

Po roce 1875 byla zahájena proměna Václavského náměstí v parkovou promenádu po vzoru vídeňské Ringstrasse. Spolu s novoměstskými hradbami je zbořena Koňská brána a v ploše náměstí vysázeny

šestiřadé aleje (tři a tři řady s korzem uprostřed). Stromořadí nebylo monokulturní, jak se původně předpokládalo, a kromě lípy srdčité jej tvořily také jasany, akáty a javory. Krátce po jejich vysazení dochází k uvolnění podélné osy náměstí odstranění sousoší sv. Jana Nepomuckého a barokních kašen. Dvě z nich se ale dodnes zachovaly, protože je odkoupila jiná česká města: Hořovice a Třebechovice pod Orebem. Jezdecká socha sv. Václava, umístěná od roku 1827 na kamenném soklu, byla přesunuta na Vyšehrad, kde se nachází dodnes. Proměna Václavského náměstí je završena roku 1891 dokončením stavby Muzea království Českého podle návrhu architekta Josefa Schulze. Tato majestátní budova náměstí v nejvyšším bodě pohledově zakončila a stala se dominantou celoměstského i celonárodního významu.

### **Městská třída**

V poslední třetině 19. století nabývá na významu funkce dopravní a Václavské náměstí se stává frekventovanou komunikační spojnici Královských Vinohrad s centrem města. První koněspřežná tramvaj tudy projela směrem k Vinohradské třídě v roce 1884. Již předtím ale jezdila přes náměstí v příčném směru a to ulicí Na Příkopě a Jindřišská. Roku 1895 dochází po necelých dvaceti letech k další výrazné úpravě parteru. Skomírající aleje v ploše náměstí jsou vykáceny a přesunuty do prostoru nově vydlážděných chodníků, kde jsou vysazeny jednořadé lipové aleje podle návrhu Františka Thomayera. Následovala výměna plynového osvětlení za Křižíkovy elektrické obloukové lampy, přičemž byly zrušeny bohatě zdobené sloupy osvětlení v podélné ose prostoru. Zároveň došlo v roce 1900 k elektrifikaci tramvajové dráhy, jejíž koleje byly přeloženy blíže k chodníkům a trakční vedení sloučeno se stožáry veřejného osvětlení.

Spodní část Václavského náměstí s navazující ulicí Na Příkopě se v této době stala nejrůšnější pražskou křižovatkou, pro kterou se mezi Pražany vžil název Zlatý kříž. V horní části byl v roce 1913 odhalen Myslbekův jezdecký pomník sv. Václava, který se záhy stal důležitým místem setkávání při významných událostech celonárodního významu. S rostoucím zájmem stavebníků roste od konce 19. století také tlak na výnosnější využití stavebních parcel. Nízká historická zástavba je postupně nahrazena luxusními činžovními domy, hotely a polyfunkčními paláci, které značně převyšují hladinu původní zástavby. Mění se tak proporční vztahy prostoru, náměstí se stává spíše městskou třídou, a v pohledech zanikají někdejší dominanty, kostelní věže Starého Města a nedostavěný chrám Panny Marie Sněžné.

Poslední koncepční proměnou prochází Václavské náměstí roku 1927, kdy je tramvajová trať přeložena do střední části na zvýšené těleso, rozbíhající se před pomníkem sv. Václava do dvou větví. Trakční vedení je uchyceno k vysokým stožárům veřejného osvětlení na chodnicích. Zbývající plocha je vyčleněna pro vzrůstající se automobilovou dopravu, jeden jízdní pruh podél chodníku a parkovací pruh blíže ke středu náměstí. Na rušné křižovatce s Vodičkovou a Jindřišskou ulicí je roku 1930 instalován první světelný semafor v Praze. Ve stejné době je rovněž dokončena obměna původní historické zástavby, ze které zůstalo jen několik málo fragmentů. Václavské náměstí se stalo živoucím centrem a výkladní skříň metropole s nejlepšími obchody, hotely, restauracemi a dvacítkou premiérových kin. Dozvuk této prvorepublikové éry byl patrný ještě v šedesátých letech, kdy pro něj pražská mládež používala označení „Trafouš“, podle proslulého Trafalgar Square v Londýně.

### **Současný stav**

Současný stav Václavského náměstí je výsledkem řady stavebních zásahů v poslední třetině 20. století, zaměřených především na rozvoj dopravní a technické infrastruktury, dopravní a technické, a to zvláště v podzemí. Na kvalitu veřejného prostoru na povrchu se zapomnělo a jak dokazuje poslední úprava náměstí, tak mnohdy cíleně. V prosinci 1968 byla dokončena výstavba prvního podchodu nejen v Praze, ale i v tehdejších v Československu, situovaných pod křižovatkou náměstí s Vodičkovou a Jindřišskou ulicí. Halový podchod byl s povrchem spojen deseti schodišti s pohyblivými eskalátory a nacházely se zde rovněž prodejní kiosky. Plánovanému zabránění střetávání chodců s auty a tramvajemi na vytížené křižovatce však nezabránil, protože lidé nadále upřednostňovali kratší cestu

po povrchu. Smysluplnost rozměrné podzemní stavbě zajistilo až vyústění eskalátorového tunelu ze stanice metra Můstek o deset let později. Na povrchu byl mezitím realizován projekt severojižní magistrály, která obtesala Národní muzeum ze tří stran a odřízla jej od prostoru náměstí proudem automobilů. Vytvořila tak novodobou vozovou hradbu, oddělující Královské Vinohrady od centra města, čímž se horní část Václavského náměstí znovu dostala na periferii.

Do celkové podoby náměstí v letech 1969-1978 významně zasáhla také výstavba pražského metra, která jej proměnila v jedno velké staveniště a zásadním způsobem ovlivnila další fungování. V horní části byl vyhlouben podpovrchový vestibul a stanice metra Muzeum na trase C. Následovalo hloubení vestibulu stanice metra na Můstku a s tím spojená stavba prvního podzemního kolektoru pro vedení inženýrských sítí. Po zprovoznění trasy metra A v roce 1978 došlo k rekonstrukci povrchů a obnovení tramvajového provozu do původního stavu. Podle nové dopravní koncepce se však s tramvajemi v centru města nadále nepočítalo, protože měly být plně nahrazeny podzemní dráhou. Tramvajová trať v podélném směru náměstí, tvořící hlavní uzel městské hromadné dopravy, byla v prosinci 1980 zrušena, stejně jako její pokračování v ulici Na Příkopě a 28. října. Z pohledu dopravních expertů i městských urbanistů se jednalo o fatální chybu s dopadem na mnohem širší oblast. Středobod tramvajové dopravy se následně přenesl na Karlovo náměstí, které je však komponováno jako městský park a nikoliv rušná křižovatka (na rozdíl od Václavského náměstí). Královské Vinohrady přišly o jeden ze dvou hlavních spojů s centrem města, což se dnes projevuje dopravním přetížením náměstí I.P.Pavlova a naopak faktickým umrtvením Vinohradské třídy a horní části Václavského náměstí. V neposlední řadě byl zasažen také staroměstský hradební okruh, jediný městský bulvár, který se tak rozpadnul na několik značně nesourodých částí.

Václavské náměstí má dnes podobu, kterou mu vtiskla jeho poslední větší úprava v roce 1982, zapříčiněná nutností nově vyřešit střední pás, uvolněný po zrušení tramvajového provozu. Oblast na Můstku a část staroměstského okruhu od Jungmannova náměstí k Náměstí Republiky byla přeměněna v pěší zónu s povrchem v jedné úrovni, vytaženou pouze do třetiny spodní části Václavského náměstí. Důvodem je pravděpodobně skutečnost, že vestibul metra na Můstku je umístěn tak mělce pod povrchem (v některých místech jen 10 cm), že zde nebylo možné realizovat zvýšené chodníky s obrubníky. Koleje na náměstí byly zasypany nebo zality asfaltem a tramvajové těleso v horní části změněno ve vydlážděnou plochu, zaplněnou záhony a šestibokými betonovými květináči s jehličnany. Ty byly soustředěny především kolem pomníku sv. Václava, aby zabránily nežádoucím politickým shromážděním v jeho blízkosti. Podobné úpravy, znemožňující volný průchod a tím i konání demonstrací, byly realizovány v celém středovém pásu, nejvíce pak ve spodní části náměstí, kde vznikla neprostupná křovina. Nově upravený prostor tak rychle získal nelichotivou přezdívku „Štrougalovy sady“.

### **Revitalizace Václavského náměstí**

O komplexní přestavbě a regeneraci Václavského náměstí, včetně myšlenky znovuzavedení tramvajové dopravy se začalo uvažovat již v průběhu devadesátých let. Za tímto účelem byl v roce 1996 za účasti zahraničních expertů uspořádán pracovní seminář odborníků z mnoha oblastí života. Cílem byla široká veřejná diskuse ohledně budoucí podoby náměstí coby přirozeného centra hlavního města. Výsledkem se stala vize prostoru coby klidové plochy se vzrostlou zelení a vodními prvky, kde budou v souladu všechny funkce včetně pobytové a dopravní. Následovalo několik studií, které se zabývaly možností návratu tramvajů, zklidněním severojižní magistrály a umístěním podzemních garáží v horní a spodní části náměstí.

Veřejná soutěž o návrh úprav Václavského náměstí byla vypsaná Městskou částí Praha 1 v červenci 2005. Jejím předmětem bylo zpracování ideového návrhu nového uspořádání prostoru s důrazem na dopravní řešení a jednotnou koncepci povrchů, městského mobiliáře a zeleně v historickém kontextu Pražské památkové rezervace. Vítězem soutěže, do které se přihlásilo osmadvacet návrhů, se stal společný návrh ateliéru Cigler Marani Architects a Ateliéru DUA. Druhá cena nebyla udělena a třetí cenu si mezi sebe rozdělily tři týmy. Cílem vítězného návrhu se stala rehabilitace fenoménu

Václavského náměstí coby živého městského bulváru, včetně postupného návratu tramvajového provozu v horní a výhledově i spodní části náměstí.

V roce 2008 byla zpracována ověřovací studie, zabývající se podrobněji řešením dopravy v klidu ve spodní části Václavského náměstí a přiléhajícím okolí. Účelem studie bylo prověřit možnost vybudování podzemních garáží pod vnitroblokem mezi ulicemi Na Příkopě, Panská a Jindřišská s rampami umístěnými dle vítězného návrhu. Výsledkem se o čtyři roky později stala dohoda města se soukromým investorem, vlastnícím pozemky ve vnitrobloku, o vybudování garáží a právu města užívat 170 parkovacích míst v režimu veřejného parkoviště. Následovala podrobná architektonická studie rekonstrukce spodní části Václavského náměstí, zabývající se hlavně dopadem návrhu na stávající inženýrské sítě a novou koncepcí umístění sítí v rámci tehdy probíhající výstavby kolektoru Václavské náměstí – trasa B a C. Zároveň byla roku 2009 zpracována studie, ověřující technické řešení a aplikaci principů soutěžního návrhu na horní část Václavského náměstí. Zde se znovu naléhavě ukázala nutnost koordinovat záměr s regenerací širšího okolí. Jedná se především o projekt zklidnění a přeložení severojižní magistrály za Národní muzeum, se kterým souvisí řešení jeho předprostoru a plánované propojení s budovou bývalého Federálního shromáždění. Klíčové je rovněž rozhodnutí o znovuzavedení tramvají, výstavbě kolektorů a podzemních garáží.

### **Popis současného návrhu**

Prozatím poslední dokumentace byla zpracována v roce 2012 a týkala se projednání územního rozhodnutí na první etapu revitalizace Václavského náměstí, spodní část v úseku Na Příkopě – Vodičkova. Zde jsou dokončeny všechny podzemní kolektory, do kterých jsou postupně přemísťovány dosluhující inženýrské sítě. Zároveň je hotova většina rekonstrukcí přiléhajících objektů na povrchu, a krátce před zahájením je stavba dvojice výtahů, umožňujících bezbariérové zpřístupnění stanice metra Můstek. Je tak splněn základní předpoklad pro stabilizaci parteru, do kterého by se nemělo v následujících desetiletích po rekonstrukci zasahovat.

Návrh předpokládá rozdělení příčného profilu prostoru do devíti funkčních zón. Střední pás náměstí je navržen jako volný prostor (prostorová rezerva pro případné znovuzavedení tramvaje), který bude sloužit pro pořádání dočasných sezónních akcí, jako například trhy a výstavy. Za tímto účelem je zde navržen podpovrchový páteřní rozvod energií s šachticemi a výsuvnými sloupky, které umožní napojení doplňkového vybavení na inženýrské sítě: kanalizaci, vodovod a elektrickou energii. V podélné ose náměstí jsou dále v pravidelných rozestupech umístěny tři vodní prvky, připomínající trojici kašen, které zde dříve stávaly. Každý je tvořen 16 vodními tryskami, umístěnými pod kamennou dlažbou ve stejné úrovni jako přiléhající chodník.

Po obou stranách středního pásu navazuje dlážděná vozovka o šíři jednoho jízdního pruhu a dále pruh s šestnácti podélnými parkovacími stáními, která jsou vyhrazena pro zásobování, vozidla invalidních osob, taxislužby, hasiče a policii. Jednotlivá stání jsou vymezena novým platanovým stromořadím, umístěným přímo v parkovacím pruhu do zvýšených stromových obrub o průměru dva metry. Ty jsou tvořeny kruhovou stromovou mříží a zvýšeným žulovým obrubníkem. Vymezují tak parkovací stání podél chodníku bez nutnosti použití vodorovného dopravního značení a zároveň tvoří ochranu nově vysazených stromů před poškozením.

Navazují chodníky pro pěší, rozšířené na dvojnásobek původní šířky s platanovým stromořadím v místě stávajícího lipového. Předpokladem je založení druhého stromořadí společně s prvním s tím, že původní stromořadí bude ponecháno k dožití. Pruh chodníku podél budov je navržen jako hlavní komunikační koridor pro pěší s přímou vazbou na výlohy obchodů a vstupy do navazujících pasáží. Pruh chodníku se stromořadím je pojat jako pobytová zóna s předzahrádkami, mobiliářem a prodejními stánky. Do této plochy jsou začleněny vjezdová a výjezdová rampa do podzemních garáží s veřejnými parkovacími místy, které jsou na základě dohody města se soukromým investorem umístěny pod přilehlým vnitroblokem. Rampy s masivním kamenným ohrazením jsou umístěny v ploše chodníku paralelně za sebou a zakomponovány do nového stromořadí tak, aby byly zakryty v blízkých i dálkových pohledech. Spodní část náměstí na Můstku je pojednána jako pěší zóna s povrchu v jedné výškové úrovni, oddělená od vozovky dvojicí vyjížděných sloupků.

Koncepce povrchů a městského mobiliáře byla vedena snahou o střizlivý a logický design, citlivě balancující požadavek na soudobý design v historickém kontextu náměstí. Vedle klasické žulové dlažby na komunikacích a vjezdech do jednotlivých objektů je jediným dalším použitým materiálem pražská mramorová mozaika v ploše chodníků, oddělených od vozovky masivními žulovými obrubníky. Pozoruhodné je navržené členění náměstí, vycházející z modulu středověkého založení novoměstské uliční sítě v rastru násobků zemského provazce (přibližně 30,794 m). Tento symbolický otisk, dodnes dobře čitelný v parcelaci přilehlých domovních bloků, je využit pro organizaci prostoru. Vychází z něj pozice nově navržených stromů, poloha mobiliáře i stožárů veřejného osvětlení, ale především horizontálně rytmizuje nové široké chodníky. Každý celý násobek provazce je v mozaikové dlažbě zvýrazněn pásem z masivních žulových desek s římskými číslicemi. Třetiny provazce jsou zvýrazněny užšími pásy.

Veškerý městský mobiliář je situován podélně v klidnější zóně chodníků. Jedná se o především o lavičky z umělého kamene, podzemní odpadkové koše, veřejná pítko a stromové mříže z litiny. Nově jsou navrženy pozice stožárů veřejného osvětlení, které by v případě znovuzavedení tramvají ve středovém pásu nesly zároveň trakční vedení tak, jak tomu bylo v minulosti. V návrhu je rovněž počítáno s výraznou redukcí počtu a plochy prodejních stánků, jejichž podoba byla řešena v rámci samostatné studie. Výsledkem jsou minimalisticky pojaté univerzální stánky, odkazující svou podobou na architektu nároží a výkladců funkcionalistických budov v centru Prahy. Jedná se o transparentní objekty s prvky ohýbaného skla, sjednocené svým soudobým designem s celkovou koncepcí mobiliáře. Díky svému podélnému proudnicovému tvaru stánky zbytečně nezužují chodníky a ve směru pohledu chodců působí subtilněji.

## **Závěr**

Václavské náměstí představuje jeden z nejvýznamnějších veřejných prostorů nejen Prahy, ale také celé České republiky. Je proto prvořadým úkolem města vtisknout mu po mnoha letech novou podobu a navrátit tak někdejší lesk a ztracenou vitalitu. Jak je vidět při pohledu nazpět, Václavské náměstí měnilo v posledních dvou staletích svůj charakter a uspořádání téměř každých dvacet let. Od poslední větší úpravy, která navíc byla v podstatě nešťastná, ale uplynulo již dvaatřicet let. Je tak skutečně nejvyšší čas dát věci do pohybu. Projektová dokumentace je již dva roky projednávána s dotčenými orgány státní správy a správci technické a dopravní infrastruktury. Zahájení dlouho očekávané stavby je však zatím v nedohlednu a příběh Václavského náměstí tak stále nekončí.

## **Popisky obrázků**

### Historické obrazy a veduty, dobový plán

- 1) Pohled od Můstku ke Koňské bráně, L. Pekuert, 1780 (Zdroj: Muzeum hl. m. Prahy)
- 2) Pohled na Václavské náměstí z novoměstských hradeb, V. Morstadt, 1835 (Zdroj: Muzeum hl. m. Prahy)
- 3) Václavské náměstí kolem roku 1870, F. Fridrich (Zdroj: Archiv hl. m. Prahy)
- 4) Plán parkové úpravy Václavského náměstí, 1877-79 (Zdroj: Archiv hl. m. Prahy)

### Historické fotografie, současný stav

- 5) Václavské náměstí s alejemi a Národním muzeem, A. Beer, 1890 (Zdroj: Muzeum hl. m. Prahy)
- 6) Václavské náměstí od Můstku, autor neznámý, 1895 (Zdroj: Muzeum hl. m. Prahy)
- 7) Tramvajová zastávka na Můstku, autor neznámý, 1925-28 (Zdroj: Archiv hl. m. Prahy)
- 8) Václavské náměstí v roce 2005 (Zdroj: Soutěžní podklady, MČ Praha 1)

### Vítězný soutěžní návrh (2005)

- 9) Vítězný návrh (2005) - situace širších vztahů (Zdroj: Cigler Marani Architects a.s.)
- 10) Vítězný návrh (2005) - pohled od Národního muzea (Zdroj: Cigler Marani Architects a.s.)

11) Vítězný návrh (2005) - vizualizace horní části (Zdroj: Cigler Marani Architects a.s.)

Aktuální dokumentace (2012)

12) Dokumentace pro územní rozhodnutí (2012) – celková vizualizace (Zdroj: Cigler Marani Architects a.s.)

13) Dokumentace pro územní rozhodnutí (2012) – pohled od Vodičkovi k Můstku (Zdroj: Cigler Marani Architects a.s.)

14) Dokumentace pro územní rozhodnutí (2012) – spodní část náměstí (Zdroj: Cigler Marani Architects a.s.)