

SOUTĚŽ - VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ - ŘÍJEN 2005



CIGLER | MARANI ARCHITECTS | ATELIER DUA

01 situace - dopravní řešení 1:2000



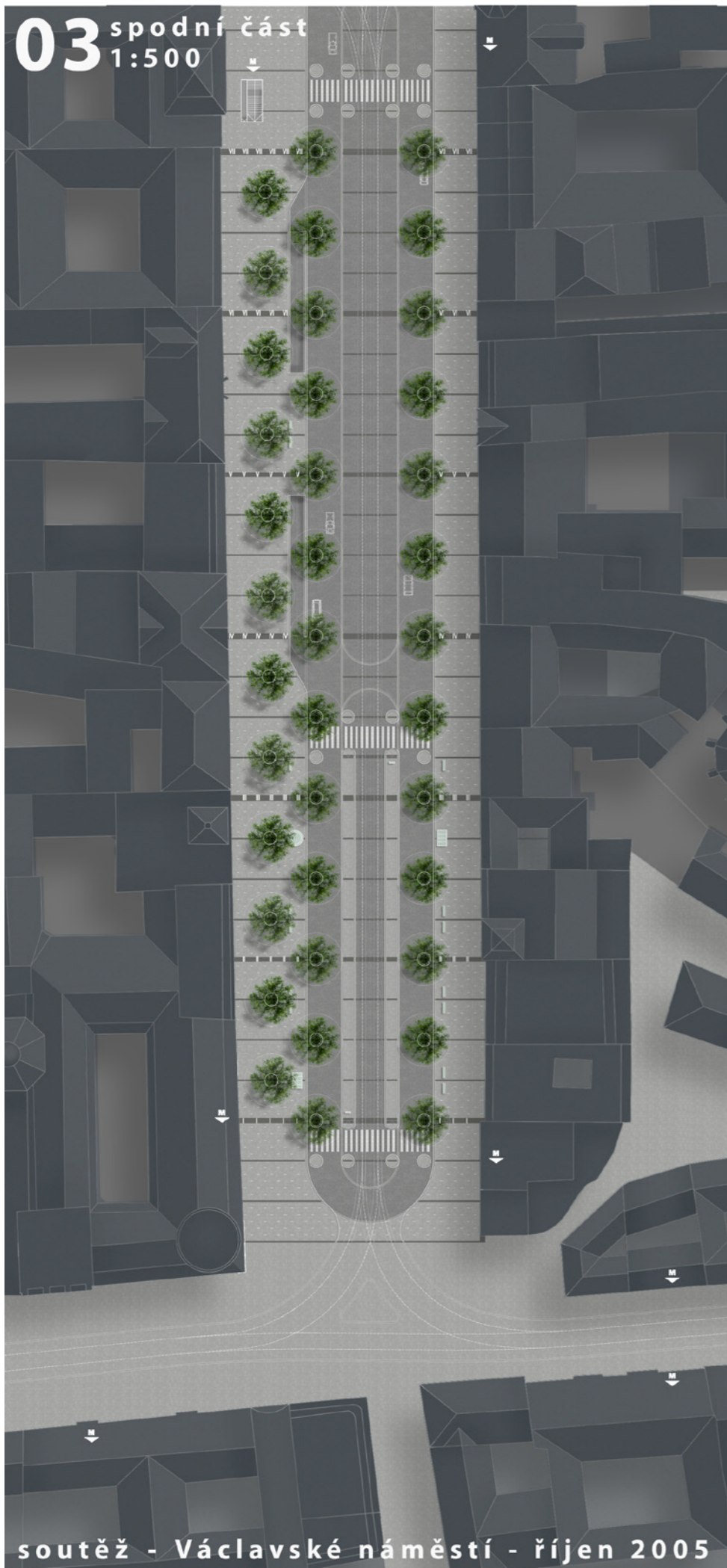
02 situace - architektonicko urbanistické řešení 1:1000

1. ETAPA

2. ETAPA

- LEGENDA:
- VSTUP DO STANICE METRA
 - TRAM - PŘÍSTŘEŠEK
 - TRAM - ZASTÁVKA
 - LAVIČKA
 - STÁNEK - TISK, KVĚTINY, OBČERSTVENÍ
 - VOZOVKA - ŽULOVÁ DLAŽBA, VELKÉ KOSTKY
 - PŘECHODY - VELKÉ ŽULOVÉ DESKY SVĚTLĚ/TMAVĚ
 - CHODNÍK - PRAŽSKÁ MOZAIKA MRAMOROVÁ
 - HORIZONTÁLNÍ ČLENĚNÍ DLAŽBY V MODULU ŽEMSKÉHO PROVAZCE VELKÉ ŽULOVÉ DESKY
 - VZROSTLÉ STROMY - NÁVRH
 - STÁVAJÍCÍ STROMY
 - ZVÝŠENÁ STROMOVÁ OBRUBA ŽULOVÉ OBRUBNÍKY SE ZÁMKEM, V. 0,12M

03 spodní část
1:500



soutěž - Václavské náměstí - říjen 2005

střední část



horní část



04 perspektivy, detaily



soutěž - Václavské náměstí - říjen 2005



Modul
 Na Novém Městě pražském můžeme v půdorysu zjistit určité, stále v různých násobcích se opakující rozměry. Tak sílka horního Václavského náměstí jsou dva díly, dolního jeden a půl, vzdálenost od nároží Koruny (čp. 846/2) k rohu Jindřišské ulice je osm dílů. Od Koruny po Rytířskou ulici 4 díly, po nároží u bývalé Koňské brány 2,2 díly. Provoctením a převedením na metrickou míru zjistíme, že jeden takový díl by se rovnal průměrně 30,794 metru, čili odpovídá by dělce jednoho zemského provazce, majícího 52 lokte, či 104 stopy a užívaného ve 14. století.
 Vilém Lorenz / Nové Město pražské

Navržené půdorysné členění náměstí vychází z modulu středověkého založení uliční sítě v rástru násobků „zemského provazce“. Na tomto základě bylo vytvořeno nové horizontální členění prostoru, jakýsi symbolický otisk, který je dodnes dobře čitelný v parcelaci náměstí. V návrhu je tento grid využit pro organizaci prostoru – vychází z něj pozice nově navržených stromů, poloha mobiliáře, ale především horizontálně rytmičuje nové široké chodníky. Každý celý násobek provazce je v mozaikové dlažbě zvýrazněn pásem z masivních žulových desek s číselnými symboly.

Václavské náměstí se svým bezprostředním okolím vždy patřily k jednomu z hlavních symbolů této země. Náměstí bylo a je středem Prahy a Pražské památkové rezervace, zároveň je také místem konání významných událostí a setkání. Václavské náměstí se zejména za 1. republiky stalo se spící pasáží a průchodů a spolu s tramvajovým provozem životem a pohybem typickým bulvarem, který byl specifickým místem evropského rozměru i významu.

Cílem našeho návrhu je snaha rehabilitovat tento fenomén, společně s postupným návratem tramvajového provozu.

Výběr varianty se zakomponováním tramvajové dopravy na Václavské náměstí jsme zvolili proto, že jsme přesvědčeni o správnosti tohoto kroku nejenom z dopravních, ale i urbanistických a společensko-sociologických důvodů.

Dopravně-urbanistické řešení
 Dopravně-urbanistické řešení vychází z požadavku na rehabilitaci prostoru, spojeného s postupným návratem tramvajové dopravy na Václavské náměstí a následně i na Příkopy a Národní třídu.

Etapizace
 Pro stabilizaci celého parteru náměstí v co nejkratším čase a v co největším rozsahu, bez nutnosti postupného rozkopávání a přestavby, spolu s volbou umístění podzemních garáží, je klíčovým bodem obnovení tramvajové dopravy na Václavském náměstí. Jelikož ale znovuzavedení provozu tramvají je vázáno na překonání Severojižní magistrály, které nelze provést bez dokončení rozhodujících úseků městského okruhu, je navrženo k diskusi etapové řešení. Etapový návrh počítá po rozhodnutí o formě a poloze podzemních garáží s umístěním definitivního tramvajového tělesa včetně zastávek do profilu náměstí v úseku od sochy sv. Václava až po Hrnčířskou ulici s tím, že by zde mohli být zaveden provoz kyvadlové tramvajové dopravy s využitím historických tramvají. Tato etapa by tak nejenom umožnila definitivní ztvárnění podoby Václavského náměstí, ale zároveň by vytvořila značně atraktivní nabídku dopravních vazeb pro krátké vzdálenosti, které v současné době může zprostředkovávat pouze metro.

Prostorová koncepce
 Požadavek na sjednocení použitých materiálů, jasné vymezení jednotlivých prostorů náměstí pro různé druhy dopravy, současné rozšíření chodníků pro chodce a umístění dalších stromofadí (při respektování vedení inženýrských sítí), vedl k návrhu nových stromofadí do zvýšených obrub, umístěných přímo do komunikací. Stromová obruba je navržena o průměru 2,5m, se zvýšeným žulovým obrubníkem. Vytváří nejenom ochranu stromů před poškozením, ale zároveň svou polohou vymezuje podél obrubníků možnost zastavení vozidel pro dopravní obsluhu podél chodníku, bez nutnosti použití vodovodního dopravního značení. Stejná obruba, uplatněná v místě přechodů (beze stromů, pouze s vydlážděním mozaikou), vytváří princip děleného přechodu s ochranou chodců před provozem.

Parkování
 Jedním ze základních principů návrhu je záměr odstranění parkujících vozidel z povrchu Václavského náměstí do podzemních garáží. Organizace provozu je v návrhu řešení chápána důsledným uplatněním zákazu stání, pouze s možností zastavení a vyložení osob či nákladu pro dopravní obsluhu. Vyhrazená stání by byla jen zcela výjimečně umožněna pouze pro několik invalidních stání a pro stanoviště TAXI. Poloha vjezdů a výjezdů z garáží je navržena jednotně přejezdem přes nakloněný obrubník na rozšířenou část chodníku, krytou řadou nových stromů ve stromových obrubách před exponovanými pohledy.

Zeleň
 Nově navržený typ stromů bude druhově odpovídat dané lokalitě, vzhledem k umístění bude koruna začínat min 4m nad vozovkou. Návrh počítá v druhé etapě s postupným obnovením stávajícího stromofadí do nových pravidelných rozestupů.



Úvod

Václavské náměstí se svým bezprostředním okolím vždy patřily k jednomu z hlavních symbolů této země. Náměstí bylo a je středem Prahy a Pražské památkové rezervace, zároveň je také místem konání významných událostí a setkání. Václavské náměstí se zejména za 1. republiky stalo se spleť pasáží a průchodů a spolu s tramvajovým provozem životem a pohybem kypícím bulvárem, který byl specifickým místem evropského rozměru i významu.

Cílem našeho návrhu je snaha rehabilitovat tento fenomén, společně s postupným návratem tramvajového provozu.

Výběr varianty se zakomponováním tramvajové dopravy na Václavské náměstí jsme zvolili proto, že jsme přesvědčeni o správnosti tohoto kroku nejenom z dopravních, ale i urbanistických a společensko-sociologických důvodů.

Dopravně - urbanistické řešení

Dopravně-urbanistické řešení vychází z požadavku na rehabilitaci prostoru, spojeného s postupným návratem tramvajové dopravy na Václavské náměstí a následně i na Příkopy a Národní třídu.

Etapizace

Pro stabilizaci celého parteru náměstí v co nejkratším čase a v co největším rozsahu, bez nutnosti postupného rozkopávání a přestavby, spolu s volbou umístění podzemních garáží, je klíčovým bodem obnovení tramvajové dopravy na Václavském náměstí. Jelikož ale znovuzavedení provozu tramvají je vázáno na překonání Severojižní magistrály, které nelze provést bez dokončení rozhodujících úseků městského okruhu, je navrženo k diskusi etapové řešení. Etapový návrh počítá po rozhodnutí o formě a poloze podzemních garáží s umístěním definitivního tramvajového tělesa včetně zastávek do profilu náměstí v úseku od sochy sv. Václava až po Hrnčířskou ulici s tím, že by zde mohl být zaveden provoz kyvadlové tramvajové dopravy s využitím historických tramvají. Tato etapa by tak nejenom umožnila definitivní ztvárnění podoby Václavského náměstí, ale zároveň by vytvořila značně atraktivní nabídku dopravních vazeb pro krátké vzdálenosti, které v současné době může zprostředkovávat pouze metro.

Prostorová koncepce

Požadavek na sjednocení použitých materiálů, jasné vymezení jednotlivých prostorů náměstí pro různé druhy dopravy, současné rozšíření chodníků pro chodce a umístění dalších stromořadí (při respektování vedení inženýrských sítí), vedl k návrhu nových stromořadí do zvýšených obrub, umístěných přímo do komunikací. Stromová obruba je navržena o průměru 2,5m, se zvýšeným žulovým obrubníkem. Vytváří nejenom ochranu stromů před poškozením, ale zároveň svou polohou vymezuje podél obrubníků možnost zastavení vozidel pro dopravní obsluhu podél chodníku, bez nutnosti použití vodorovného dopravního značení. Stejná obruba, uplatněná v místě přechodů (beze stromů, pouze s vydlážděním mozaikou), vytváří princip děleného přechodu s ochranou chodců před provozem.

Parkování

Jedním ze základních principů návrhu je záměr odstranění parkujících vozidel z povrchu Václavského náměstí do podzemních garáží. Organizace provozu je v návrhu řešení chápána důsledným uplatněním zákazu stání, pouze s možností zastavení a vyložení osob či nákladu pro dopravní obsluhu. Vyhrazená stání by byla jen zcela výjimečně umožněna pouze pro několik invalidních stání a pro stanoviště TAXI. Poloha vjezdů a výjezdů z garáží je navržena jednotně přejezdem přes nakloněný obrubník na rozšířenou část chodníku, krytou řadou nových stromů ve stromových obrubách před exponovanými pohledy.

Modul

Na Novém Městě pražském můžeme v půdorysu zjistit určité, stále v různých násobcích se opakující rozměry. Tak šířka horního Václavského náměstí jsou dva díly, dolního jeden a půl, vzdálenost od nároží Koruny (čp. 846/2) k rohu Jindřišské ulice je osm dílů. Od Koruny po roh Opletalovy ulice a Václavského náměstí je 17 dílů, od Koruny po Rytířskou ulici 4 díly, po nároží u bývalé Koňské brány 22 dílů. Propočtením a převedením na metrickou míru zjistíme, že jeden takový díl by se rovnal průměrně 30, 794 metru, čili odpovídal by délce jednoho zemského provazce, majícího 52 lokte, či 104 stopy a užívaného ve 14. století.

Vilém Lorenz / Nové Město pražské

Navržené půdorysné členění náměstí vychází z modulu středověkého založení uliční sítě v rasteru násobků „zemského provazce“. Na tomto základě bylo vytvořeno nové horizontální členění prostoru, jakýsi symbolický otisk, který je dodnes dobře čitelný v parcelaci náměstí. V návrhu je tento grid využit pro organizaci prostoru – vychází z něj pozice nově navržených stromů, poloha mobiliáře, ale především horizontálně rytmičuje nové široké chodníky. Každý celý násobek provazce je v mozaikové dlažbě zvýrazněn pásem z masivních žulových desek s číselnými symboly.

Povrchy

Vedle velké žulové dlažby na komunikacích a tramvajovém tělese, oddělených od chodníků z dlážděné mozaiky pražského vzoru masivním žulovým obrubníkem se zámky na sucho a výše popsaných stromových obrub, jsou jediným dalším použitým materiálem kamenné desky formátu 0,50x0,50m, které nahradí v místě přechodu pro chodce vodorovné značení (zebru) a v chodníku zvýrazní raster v modulu zemského provazce.

Mobiliář

Veškerý mobiliář na chodnicích (lavičky, přístřešky, stánky) je situován lineárně, v klidnější zóně podél vozovky. V této linii jsou rovněž umístěny stožáry veřejného osvětlení – integrované s nosiči trolejí. Stánky občerstvení jsou navrženy půdorysně kruhové, otevřené do všech stran, se snahou minimalizovat nevzhledná zásobovací zákoutí. Mříže stromů jsou litinové, složené z geometricky jednoduchých kruhových segmentů.

Výstupy z metra

Funkčně i pohledově neadekvátní výstupy z metra navrhujeme šířkově redukovat, zábradlí řešit nenápadnou subtilní transparentní výplní. Obdobně budou řešeny vjezdové a výjezdové rampy do podzemních garáží. Výstupy z metra do středu náměstí v horní a střední části navrhujeme z prostorových důvodů zrušit.

Zeleň

Nově navržený typ stromů bude druhově odpovídat dané lokalitě, vzhledem k umístění bude koruna začínat min 4m nad vozovkou. Návrh počítá v druhé etapě s postupným obnovením stávajícího stromořadí do nových pravidelných rozestupů.

