

ODMĚNA - NÁVRH č.15

autoři: Ing. arch Matěj Parma, Ing. arch. Miloš G. Parma, Milan Balúsek

Současný stav

Karlovo náměstí (dříve Dobyčtí trh) leží v samém srdci Prahy, je kulturní památkou a zároveň součástí Prážské památkové rezervace. Rozlohou se jedná o největší náměstí v Česku a jedno z největších v Evropě. Prostor je cenný kulturně, historicky, svou polohou a skutečností že je z převážné části pokryt zelení. Současný stav však tomu úplně neodpovídá. Prostor trpí hustou dopravou a chodí jsou zatlačeni do pozadí. Náměstí je jedním z uzlů pražské tramvajové dopravy, s vysokou koncentrací migujících osob! Funkce náměstí jako veřejného parku je tak silně potlačena. Nepřilší udržovaný nepřehledný park však v sobě skrývá velký potenciál! Negativně působí také nevhodné složení služeb, neudržovaná prostora a tedy nízká atraktivita pro rezidenty, turisty i investory. Prostor náměstí pak příliš neláká k setrvání, spíše naopak!

Hlavní idea

Význam místa a neuspokojivý současný stav volají po radikálním komplexním řešení, pouhé záplátování dílčích problémů nestačí. Naším základním cílem je rehabilitovat Karlovo náměstí jakožto veřejný městský park - "zelené plíce" města. Chceme jej navrátit lidem a jejich potřebám. Udlát z něj příjemné a bezpečné místo v centrální části rušného města, které budou navštěvovat jak rezidenti tak turisté, aby si zde odpočinuli a načerpali nové síly. Chceme pomoci dotvořit náměstí, které v srdci Prahy výrazně chybí. Historické Staroměstské náměstí i obchodní bulvár Václavské náměstí, mají odlišné funkce a cíle. Do jisté míry uvažujeme o Karlově náměstí jako o velkém vnitrobloku plném zeleně, kam automobilová doprava nepatří a zeleň je prioritní, jako by uzavřena okolní zástavbou! Podobnost spatřujeme v New Yorkském Central Parku na Manhattanu.

Automobilová doprava

Současnost

Komunikace jsou v prostoru náměstí soustředěny po obvodu a dále náměstí dvakrát radikálně přetínají v příčném směru a dělí ho tak na 3 značně separované části, "ostrovy". Hustota automobilové dopravy v prostoru náměstí i v přilehlých komunikacích je značná. Z dtvíve většiny se však jedná pouze o dopravu tranzitní, jež nemá v místě počátek ani cíl, tj. pro dané území ta nejhorší varianta! Ze západu vstupuje do středu náměstí obousměrná ulice Resslerova, z východu jsou to pak jednosměrné ulice Ječná a severně ulice Žitná. Tyto tři ulice dohromady vytvářejí velmi frekventovanou dopravní tepnu - hlavní spojnicí severojižní magistrály se západním břehem Vltavy. Tato tepna proudí bohužel přímo prostorem náměstí. Díky křížení mnoha frekventovaných dopravních i pěších komunikací je zde mnoho světelných křižovatek. Automobily stojí na semaforech, hlukem a výfukovými plyny obtěžují okolí. Řidiči jsou otráveni množstvím "nastražených" překážek. Chodci jsou díky neustávající dopravě nuceni čekat na přechodech a pokud již vstoupí do vozovky, jsou popoháněni krátkými intervaly semaforů či nedočkavými řidiči. Na křižovatkách nad vestibulem metra chybí přechody pro chodce zcela, chodci jsou zde nuceni překračovat křižovatku komplikovaně podchodem a bezbariérový provoz absentuje.

Návrh

Zastávámé názor, že i po dokončení všech městských okruhů bude východozápadní dopravní tepna (ulice Resslerova, Žitná) stále velmi důležitou dopravní tepnou a proto ji zachováme. Navrhujeme ji však přemístit pod terén - do mělkého tunelu. Do podzemí by se přestěhovala individuální automobilová doprava, zatímco MHD by zůstala na povrchu. Tímto zkratkem by z povrchu náměstí zmizela největší dopravní mára, která je zde stejně převážně tranzitní. Navržené mimoúrovňové řešení nevyžaduje žádné křižovatky a zajišťují plynulý a bezkolizní pohyb jak automobilů v tunelu tak i chodců na povrchu. Toto řešení otvírá možnost maximálního propojení prostoru v jeden kompaktní veřejný městský park, na rozdíl od současných "ostrovů zeleně v moři dopravy"! Lidé by se v prostoru náměstí - parku, stali prioritou, s nadřazeností svobody pohybu a relaxace, před dusícím městským automobilismem!

Tunely, které jsou v minimální hloubce pod terénem (cca 5,5m), jsou vedeny v osách stávajících komunikací. V návrhu rušíme také komunikace po obvodu náměstí. Toto řešení si vynutí některé změny v dopravě v přilehlé dopravní síti náměstí. Dopravní obslužnost širší lokality však zůstane zachována. Propojení ulic Žitná a s Vodčického je navrženo přes ulice Štěpánská, Školská, Navrátilova, Řeznická a Příčná. Ulice před jižní fasádou Městského soudu je pro běžný provoz zrušena, s ponecháním parkování vozidel pro potřeby soudu. Vjezd na dvůr bývalé Jezuitské koleje (dnešní Všeobecná fakultní nemocnice) byl ponechán. Komunikace v dostatečné šíři (6 m) je vedena v úrovni chodníku a travnatých ploch. Bylo zrušeno přímé napojení ulice Myslíkova z ulice Žitná. Ulice Myslíkova by byla přístupná z nábrežní.

V současnosti úzké chodníky před fasádami domů neumožňují vytvoření větších předzahrádek k pohodlnému posezení u dobrého jídla či nápoje! Navíc předzahrádky v bezprostřední blízkosti rušné komunikace nebyly atraktivní. Obvod náměstí by však nyní lemovaly dostatečně široké chodníky - pěší promenády. Zároveň by bylo umožněno větší propojení parteru objektů s veřejným parkem, bez cizího elementu dopravní plochy. Tyto široké obvodové chodníky by zároveň umožnily bezbariérový pohyb lidí se sníženou pohyblivostí a orientací a zároveň by plně prostorově vyhovely pro potřeby zásobování i pro případy mimořádných událostí (hasiči, policie, záchranná služba).

Parkování vozidel

Do podzemí by se přestěhovaly také parkující auta, která nyní zabírají atraktivní místa poblíž fasád domů a znepráhledňují a ucpávají náměstí jako celek. Návrh počítá s umístěním dvou podzemních garáží. Jedny, již dříve navrhované, podzemní garáže jsou umístěny před Jezuitskou kolejí s vjezdem a vjezdem z ulice U Nemocnice a druhé jsou navrženy pod současnou komunikací v severní části náměstí s vjezdem z ulice Žitná a vjezdem do nově vzniklého tunelu při ulici Resslerova. V podzemních garážích jsou také situována veřejná WC a tím odpadá nutnost WC situovat na povrchu Karlova náměstí. Kapacita parkovacích stání jak pro rezidenty, tak pro pasanty se tak výrazně zvýší. Vstupy do podzemních garáží jsou architektonicky minimalizované s výrazným podílem popínavé zeleně, pro lepší symboliku se "zeleným náměstím".

Podzemní parkoviště, stejně jako nově navrhované tunely, leží pod současnými komunikacemi, takže v případě jejich budování by nebylo třeba kácet žádné z významných stromů. Na povrchu náměstí by zůstal pouze omezený počet parkovacích stání. Tato místa by byla určena pro svatby či významné návštěvy (radnice), pro potřeby soudu, pro invalidy a pro případnou nezbytnou nutnou dopravní obsluhu. Zásobování obchodů a služeb v parteru by probíhalo v časných ranních hodinách podobně jako se to děje u všech pěších zón.

Městská hromadná doprava

Karlovo náměstí je v současnosti frekventovaný komunikační uzel městské hromadné dopravy - je zde metro (zastávka Karlovo náměstí na lince B), tramvajové i autobusové linky. Mnohé realizace z domova (Brno) a ze zahraničí ukazují, že tramvaje do pěších zón patří a jejich bezprostřední blízkost a návaznost na pěší komunikace je prospěšná a bezproblémová. V našem návrhu zůstávají tramvajové koleje na současných místech a linky si zachovávají současnou frekvenci. Domníváme se však, že po opětovném zavedení tramvajových linek na Václavské náměstí (viz 1. místo v soutěži o návrh úprav Václavského náměstí - Ciegler Marani architects, 2006) bude Karlovo náměstí odlehčeno a pro celkové uklidnění tohoto prostoru by bylo poté vhodné zredukovat počet tramvajových linek, či jejich frekvenci. Koleje by byly vedeny jak přes dlážděný pěší povrch, tak i přes travnaté plochy. Umístění kolejí je uvažováno na speciálním podkladě zabraňujícím přenesení hluku a vibrací do okolí.

Změny vedení se týkají pouze autobusových linek. Bus č. 291 je přeměrován přes ulici Kateřinská - Benátská - Vyšehradská zpět do ulice U Nemocnice. Bus č. 176 je ukončen na nové konečné zastávce Na Knížčích (Metro B). Výstupy z metra do náměstí jsou zredukovány ze současných míst na pouze tři. Vstupy do metra pod budovou ČVUT a u sochy E. Krásnohorské v současné době neumožňují bezkolizní pěší spojnici mezi metrem a tramvajemi na frekventované křižovatce. V našem návrhu, kdy dopravní tepna je pod terénem, ztrácí smysl a i díky tunelu i jsou tedy zrušeny. Pěší a imobilní tak už při přestupech nemusí překonávat nelogické bariéry!

Park - zeleň

Karlovo náměstí sice ve vzdálenější historii parkem nebylo, nicméně zachování současného parku jako významné plochy zeleně v centru města má své opodstatnění. Park zabírá převážnou plochu náměstí a je tvořen mnoha cennými druhy dřevin. Celkový dojem však sráží mnoho "drobností", počínaje zalatánými asfaltovými cestičkami a nevhodným mobiliářem konče.

Naše zásahy do zeleně spočívají hlavně v úpravě a vyčištění vegetace a znovunalezení původního plánu od Františka Thomayera. Odstraněním automobilové dopravy z povrchu Karlova náměstí se revitalizovaný park sjednotí, ztratí charakter izolovaných "ostrovů zeleně" a získá vazbu na parter budov náměstí v rámci pěší obvodové promenády s příjmovou vazbou na tradiční přechody do navazující části města, například do zahrád Emmauzského kláštera Pod Slovany na tradiční Václavskou pasáž, na park Novoměstské radnice, na příchod do Malé Štěpánské, do vnitrobloku bývalé Jezuitské koleje či do zahrady Faustova domu. Kolem obvodové pěší promenády je nově zakomponována alej stromů pro poskytnutí stínu v parných dnech, které v současné době víceméně slouží jako bariéra parku proti dopravnímu chaosu, jako veřejný odpadkový koš či jako příležitostné WC.

Zrušením či minimalizováním ploch lemujících hustých keřových porostů, se prostor více otevře, stane se přehlednějším a tedy i bezpečnějším. Keře navíc brání odhalení parku pro lidi, kteří se dnes pohybují jako pasanti po jeho obvodu a o "ostrovy zeleně" nic netuší. Náš návrh počítá s menšími plochami nízkých keřů, v kterých se osoba nemůže schovat a nebrání výhledu do okolí!

Volně osluněné plochy parku by pokrýval pravidelně udržovaný odolný trávník, který by fungoval jako koberec v obyvacím pokoji. Lidé by zde mohli sedět, ležet, dělat piknik, hrát frisbee apod. Tento trávník by byl v době sníženého provozu v parku (např. v nočních hodinách) zkrápěn automatickým zavlažovacím systémem. Stinná místa (pod některými stromy) či místa kudy by lidé neměli procházet (bezprostřední blízkost kolejí) by byl pokryt koberec plázcího se břečtanu. Stejně tak stěny vjezdů do tunelu i podzemních garáží by byly porostly popínavou zelení. Obyš travnatých ploch je po obvodu náměstí úmyslně nepravidelný - je tak docíleno zajímavého a netypického vzhledu, a návaznost parku na pěší obvodové promenády a zástavbu je méně násilná, než by tomu bylo v případě přímkového obrysu.

Trasy cestiček v parku se snaží respektovat dnes již historickou podobu Thomayerova návrhu a schéma je dále doplněno několika dalšími cestičkami, které vyplývají z potřeb volnějšího pohybu osob v parku a celkové lepší dostupnosti. Náš návrh do sebe pojal i realizovanou první etapu díle schválené dokumentace pro územní rozhodnutí "Rehabilitace parku Karlovo náměstí" z roku 1996.

Náměstí je prvotně zamýšleno jako odpočinkový park, místo relaxace, jeho velká rozloha a různorodost však umožňuje i další využití. V prostoru elipsy v severní části parku mohou být pořádné výstavy pod širým nebem. V zemi, pod cestičkami by byl rozveden elektrický proud, umožňující napojení stánků či výstavních zařízení ke zdroji elektriny. Park umožňuje také pořádné sezónních trhů. V jižní části parku je zřízen amfiteátr pod širým nebem na půdorysu oválu, jenž umožňuje pořádání občasných kulturních akcí (divadelních představení či přednášek) či politických mitinků apod. Amfiteátr je zapuštěn do země, čímž se zlepší jeho akustika a vytvoří lepší kulisa. Pro pořádání kulturních akcí v okolí je možno využít také prostory Novoměstské radnice či prostory v areálu ČVUT.

Před významnějšími dominantami (Novoměstská radnice, kostel sv. Ignáce) jsou ponechány větší dlážděné předprostory bez zeleně. Tyto plochy jsou nutné pro shromáždění většího počtu osob a zároveň podtrhují význam těchto budov. Případná vyšší zeleň by kryla pohled na dominanty a snižovala by jejich účinek v rámci prostoru. V prostoru náměstí není v ose ulic Ječná-Resslerova navržena výsadba vzrostlé zeleně nejen kvůli existenci mělce uloženého tunelu, ale především kvůli zachování těchto významných průhledů.

Naše zásahy obnášejí minimální potřebu kácení současných stromů. Postupná obnova špatných stromů by mohla mít dvě etapy. V první etapě by byly odstraněny "žluté stromy" - kategorie 5, a v další fázi pak "vínové stromy" - kategorie 4.

Materiály povrchů

Hlavní komunikační trasy a pěší zóny podél obvodové zástavby, jsou dlážděny z kamenné mozaiky pražského vzoru z šedých žulových štěpánkových kostek. Pěší komunikace v centrální části parku jsou z minerálního betonu (též zvané mlátové cesty) světlého okru. Tento povrch je vhodný jak pro pěší tak i pro nouzový vjezd automobilů a zároveň významně podtrhuje klidnou přírodní atmosféru parku. Veškeré pěší a pojiždné zpevněné povrchy budou společně s tramvajovou dopravou bez výskového členění, v jedné úrovni.

Mobiliář

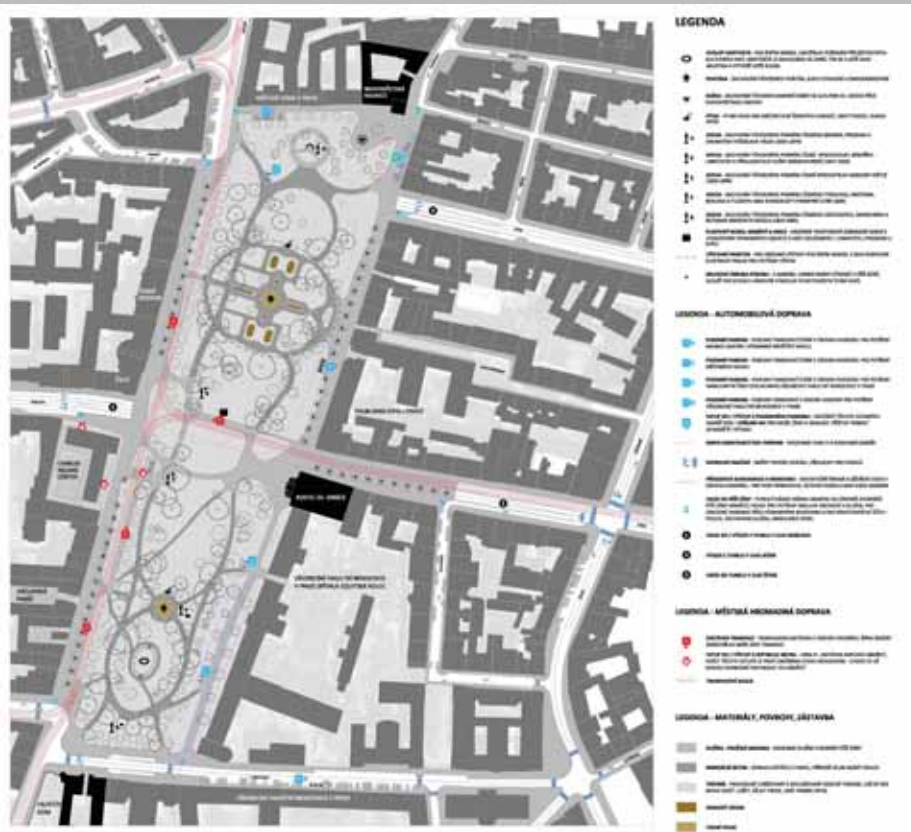
Mobiliář parku je uvažován současný, moderní. Hmotově i konstrukčně jednoduchý, nikoliv však fádní. Použité materiály by byly odolné vůči povětrnosti i vandalství - kov, dřevo ap. Veřejné osvětlení uvažujeme v kombinaci parkových světil, s novým designem navrženým pouze pro Karlovo náměstí a zapuštěnými osvětlovacími prvky do úrovně terénu cest a parkové zeleně. Osvětlení v úrovni terénu v několika barevných odstínech, by zároveň vytvořilo hlavní vodící prvky nočním náměstím. Osvětlení prostoru je doplněno návrhem dílčích osvětlení soch, dominantních stromů, fontán, včetně slavnostního nasvětlení budov. Jako součást informačního orientačního systému navrhujeme umístění plastického modelu dílčích okolí města v nástupních partích náměstí (metro B), Novoměstské radnice, Moráh.

Etapizace

- 1. ETAPA** - Základem návrhu je umístění dopravní tepny pod terén do tunelu. V první etapě je tedy zamýšleno vytvoření tunelu mezi ulicí Resslerova a Ječná s tím, že automobilová doprava bude svedena přes Karlovo náměstí do ulice Žitná a přes ulici Štěpánská se vrátí do své původní trasy ulice Ječná. V této etapě nahradí tramvajovou dopravu autobusy, nebo bude trat posunuta na provizorní koleje, což umožní provádět výkopy pro tunel. Po dokončení tunelu bude obnoven tramvajový provoz.
- 2. ETAPA** - V druhé etapě bude hlouben tunel v ulici před poliklinikou a jeho napojení na již hotový tunel spojující ulice Resslerova - Ječná.
- 3. ETAPA** - Třetí etapa zahrnuje výstavbu podzemních garáží v severní části Karlova náměstí a vjezdu do tunelu z ulice Žitná. V tomto moment bude automobilová doprava svedena přes ulici Štěpánská do již hotového tunelu v Ječné.
- 4. ETAPA** - Poslední čtvrtá etapa je vyhrazena pro výstavbu podzemních garáží před jezuitskou kolejí. Po dokončení tunelu můžou začít parkové, sadovníké úpravy, včetně vytvoření pěší zóny.

Ostatní

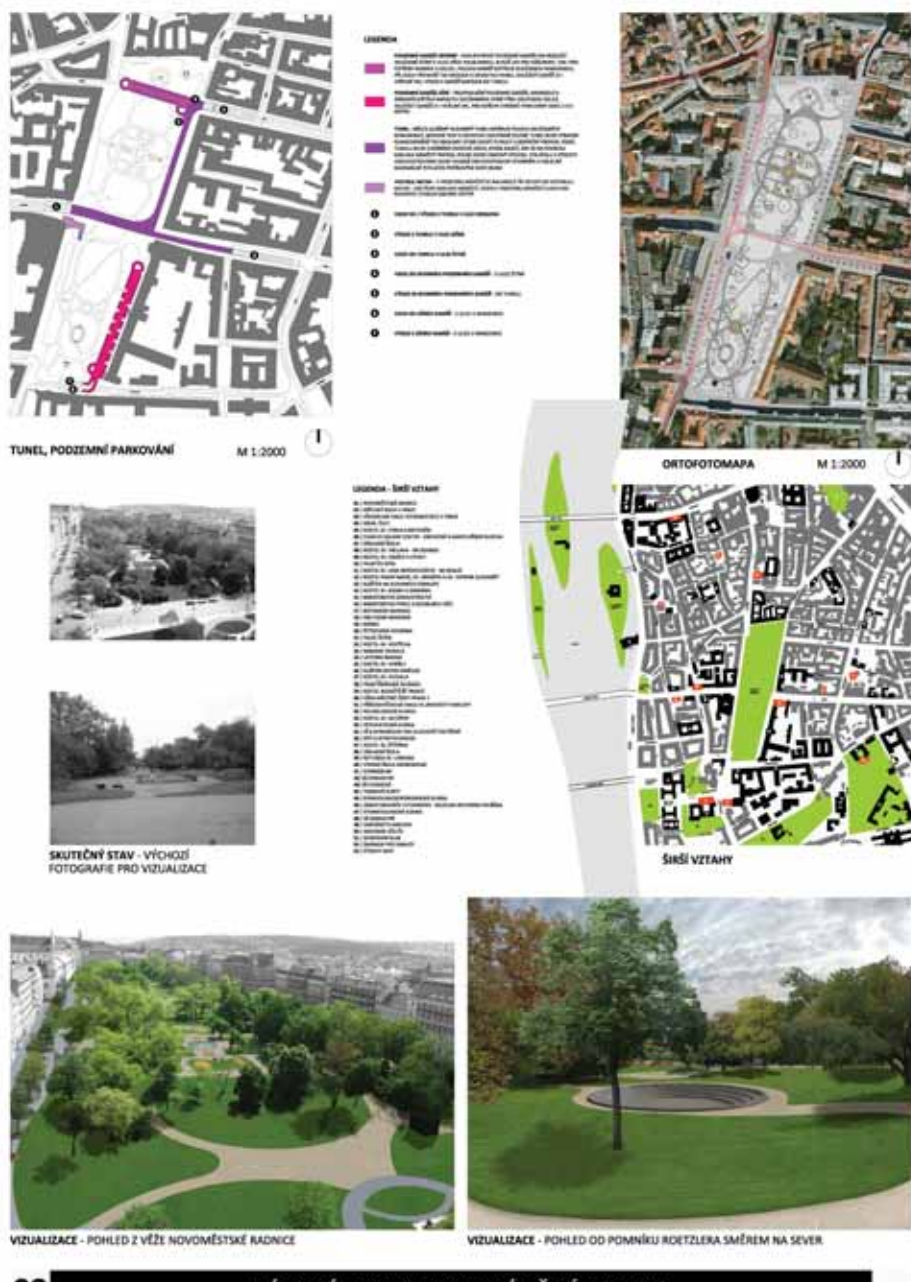
Na náměstí je v současnosti nevhodné složení obchodů a služeb - danému místu by odpovídaly spíše kavárny, restaurace, cukrárna, pekárna, vinárna, minoška, butiky, dárkové předměty, infocentrum, parterní galerie, hotely, aj. V budoucnu by jistě bylo vhodné patřičně regulovat funkce, ale i vzhled parteru okolních budov. Jedná se především o regulaci reklamních nápisů a popisů jednotlivých komerčních prostorů do kultivovaného vzhledu (barvy, velikost, materiál). Budovy v bezprostřední blízkosti pěší zóny a zeleně tak zhodnotí svůj potenciál a mohou zde vzniknout luxusní byty, hotely a jiné komerční provozy s výhledem do parku. Vhodná by byla také redukce sloupů trolejí. Ke zvýšení bezpečnosti v prostoru celého náměstí by dopomohli také kamerový systém, jehož provoz by byl v přehledném prostředí nového parku mnohem snázejší. V případě dorušení problematické cyklistických stezek v Praze by mohlo být náměstí doplněno fungující cyklistickou. Fauna místního parku by mohla být podpořena například umístěním budek pro ptáky na stromy. V budoucnu by mohla být také Vodčického ulice proměněna v pěší zónu s tramvajemi, která by propojovala Karlovo náměstí a Václavské náměstí v jeden pěší celek s další příjmovou vazbou přes zahrady Emmauzského kláštera až po bastiony Vyšehradu.



01 NÁVRH ÚPRAV KARLOVA NÁMĚSTÍ, PRAHA 2



02 NÁVRH ÚPRAV KARLOVA NÁMĚSTÍ, PRAHA 2



03 NÁVRH ÚPRAV KARLOVA NÁMĚSTÍ, PRAHA 2