

SOUTĚŽ – MALOSTRANSKÉ NÁMĚSTÍ

Textová část

Jak se **využívání prostoru** mění v čase? Jak se v městském kontextu projevuje kolektivní paměť?

To jsou hlavní otázky, které tento projekt zkoumá. Během minulých století bylo na Malostranské náměstí přidáno několik vrstev (historických, paměťových, architektonických atd.), které byly zdánlivě vymazány, když se náměstí proměnilo ve velké parkoviště. Na jedné straně představuje současný stav náměstí dobu, která byla zaměřena na rozvoj infrastruktury, takže městská struktura byla významně proměněna, což na druhé straně vedlo k tomu, že se objevila absence, nepřítomnost všeho, co v této lokalitě existovalo, a tím se závažným způsobem změnilo využívání prostoru zděděného z minulých století.

Projekt považuje tuto nepřítomnost za klíčový faktor při navrhování rekonstrukce. Dalším klíčovým faktorem je zaměření se na to, jakým způsobem chtějí lidé využívat městské prostory v současnosti. Lidé chápou kritiky agresivního rozvoje infrastruktury v minulých desetiletích a mají tendenci vracet se k potřebě městského prostředí, které má lidský rozměr. Abychom toho dosáhli, potřebujeme zásadní změnu v návrhu dopravy, a musíme opětovně definovat naše potřeby, abychom získali dobrá města pro pěší.

Navrhujeme tedy dvoufázovou **reorganizaci dopravy** zaměřenou na chodce. V první fázi jsme již zohlednili dokončení tunelu Blanka a jeho pozitivní dopad na snížení dopravy na Malé Straně. Stávající systém jednosměrných silnic bude v této fázi zachován, i když jízdní pruhy budou zúženy na minimum, aby chodci mohli postupně opět ovládnout okraje Malostranského náměstí. Počet parkovacích míst na náměstí bude snížen na 86.

Nejvýznamnější změny proběhnou ve druhé fázi, kdy bude náměstí přeměněno v městský prostor určený pro chodce. Nejdůležitější změnou je co největší odstranění všech překážek, aby zmizely chodníky, jízdní pruhy a aby se náměstí stalo rozsáhlým městským prostorem se smíšenou dopravou. Abychom toho dosáhli, je třeba mezi Újezdem a Klárovem zavést zónu s dopravním omezením, kam bude povolen vjezd aut jen osobám se zvláštním povolením. Zbytek osob se bude přepravovat městskou hromadnou dopravou, která již nyní funguje velmi dobře (tranzitní doprava je již vyloučena díky tunelu Blanka). Ve druhé fázi bude potřeba vybudovat parkoviště pro ty, kteří nebudou do oblasti moci cestovat auty, a to mezi Hradčanskou a Klárovem a mezi Andělem a Újezdem, která by mohla být rovněž napojena na stávající parkoviště P+R, P+K, a kde lidé budou moci přesehnout na MHD. Na Malostranském náměstí bude zachováno maximálně 46 parkovacích míst.

Tento městský prostor bez překážek nám umožní zdůraznit estetickou a stylovou rozmanitost okolní architektury. Námi navrhovaný **homogenní** kobercový povrch funguje zaprvé jako pátá fasáda náměstí, zadruhé zdůrazňuje **nestejnorodost** odkrytých minulých vrstev náměstí a zatřetí poskytuje mírnou orientaci na náměstí prostřednictvím rozšiřujících linií betonové struktury.

Betonový povrch s přidavkem čediče je **materiál**, který nově definuje používání dominantních čedičových dlažebních kostek po celé Praze a umožňuje používat městský prostor podle potřeb dnešních chodců, pokud jde o věk, použité vybavení a dostupnost. Tím, že topografie tohoto nového povrchu vytvoří tektonický pohyb pomocí vrcholových bodů, bude veškerý mobiliář na náměstí tvořit jednu entitu s povrchem, z něž pochází.

Představení „nepřítomnosti“ na náměstí vyžaduje demokratický, historický přístup, který nám umožní pozorovat minulé vrstvy Malostranského náměstí v celé jejich rozmanitosti.

Pomocí tohoto objektivního způsobu vyjádření (rozbitím betonového povrchu pomocí různých metod, aby se ukázalo kamenivo) jsme vyzýváni, abychom si aktivně vzpomínali na naše existující a neexistující vzpomínky.