

## Místa pobytu - Prostor pohybu

### Místa a charaktery

Osy a orientace významných objektů náměstí určují převažující charakter bytových míst. Pro každou část, která spolu s ostatními tvoří jeden celek, jsou určité prvky jedinečné. Pro střed je to variabilní plocha s vodním prvkem a stromy, pro předprostor ČVUT jsou to skupiny stromů s plochou pro parter, pro předprostor generálního štábu je to památné místo se skupinami stromů posilujícími pietu místa, pro zakončení ulice Dejvická je to parková úprava s vazbou na parter okolních budov, u dostavby nároží je to pak plocha s bosketem a novým památným místem a úprava ploch pro okolní parter. Společným jmenovatelem je vytvoření variability míst s různou intimitou nebo společenským potenciálem s možností jejich dočasné proměny. Na to navazuje i řešení mobiliáře a materiálů.

### Organizace a automobily

Reorganizace dopravního řešení je zásadní pro celý návrh. Okružní křižovatka byla nahrazena dvěma světelnými křižovatkami. Křižovatka je vždy tříramenná, každé rameno je čtyř pruhové a má vyhrazený levý odbočovací pruh. Křižovatky jsou doplněny přechodovými ostrůvky a jsou navrženy v dostatečné normové vzdálenosti. Ulice Šolínova je pak připojena na ulici Evropská a Jug. partyzánů pomocí světelných křižovatek. Místa pro dopravu v klidu jsou pak primárně navržena v nově vzniklých podzemních garážích s určenými vjezdy/ výjezdy z ulice Šolínova s případným možným doplněním podzemních garáží a jejich výjezdů v části prostoru náměstí. Povrchové parkovací stání jsou umístěny v ulicích části prstence náměstí s jednosměrnou organizací provozu.

### Nástupy a MHD

Hromadná doprava, cyklistické a pěší vazby jsou organizovány tak, aby moderovaly život náměstí a zároveň zjednodušily přestupní vztahy mezi jednotlivými druhy dopravy. Tramvajová zastávka pro dvě tramvaje v jednom směru byla situována tak, aby nevyvolávala potřebu tramvajového ostrůvku, napojila zastávku přímo na stanici metra Dejvická a zjednodušila tak organizaci pěšího pohybu. Autobusová doprava je primárně organizovaná okolo bloku dostavby ČVUT v ulici Šolínova ve vlastních vymezených pružích s orientační výstupů a nástupů tak, aby co nejlépe navazovaly na budoucí potřebu, rozsah a význam daných spojů. Pro cyklisty jsou vymezeny odstavná místa s vazbou na MHD. Pěší pohyb je zpříjemněn dimenzemi přestupů a nástupních ploch. Přejezd tramvaj, autobusů s doplněním stání pro TAXI je navržen částečně i v ploše náměstí.

## Místa dominant - Vazby pohybu

### Památníky a dominanty

Střed díky své variabilitě dokáže být ikonický i skromný pro běžné potřeby života. Napomáhají tomu prvky stromů i vodních ploch. Samotné okolní objekty umocňují výraz jednotlivých míst, ať až už se jedná o „bránu“ areálu univerzity, generální štáb nebo nový nárožní objekt, a svým vyzněním vytvářejí dominantní charakter prostranství. Ve stínu těchto objektů je v jednotě diverzity parkových a parterových úprav sjednocená celá řada individuálních míst paměti i každodenního života.

### Horizontalita a vertikálnost pohybu

Horizontální vazby a průchodnost je v návrhu podpořena možností pohybu po obvodu náměstí i jeho středem. Osa Dejvic – areál ČVUT/ Dejvická je maximálně zprůchodněná organizací povrchů, zkrácením přechodových vzdáleností, i šířkami těchto průchodů. Sdílení druhů pohybu v předprostoru areálu ČVUT napomáhá celistvému působení náměstí. Vertikálnost pohybu je omezena na vstup do metra a garáží. Přehlednost organizace pohybu vozidel je zlepšena díky pravidelným trojramenným křižovatkám s bohatým prostorem řadicích pruhů.

## Spaces to stay - Place of movement

### **Spaces & Characters**

The axes and orientation of the significant square elements determine the predominant character of the spaces of stay and their modifications. Each part, that forms with the others the whole, has certain elements which are unique. For the middle, it is the variability of its surface with a water element and trees; for the area representing the front of the university campus, it is trees with a surface for the parter; for the site in front of the military, it is a space of memory with a set of trees strengthening the commemoration of the place; for the end of Dejvická street, it is a park revitalisation in relation to the parter of the surrounding buildings; for the project of the corner completion, it is a tree grove and a new memorial place with a new landscaping of its surrounding ground floor. The common denominator is to create a variability of places with a different intimacy or social potential with possibility of their temporary transformation. This is followed by the furniture and material design choice.

### **Organization & Cars**

The reorganization of the transport arrangement is essential to the whole proposal. The roundabout was replaced by two light intersections. The junction is always three-armed, each arm is of four-lane and has a left-hand branching strap. Crossroads are completed with transitional islands and are designed at sufficient normative distance standard. Šolínova street is then connected to the Evropska and Jugoslavyckých partyzanu streets, via traffic light intersections. Areas of slow transport are primarily designed in the newly created underground garages with designated entrances / exits from Šolínova Street with the possibility of underground garages addition with exits in a part of the area of the square. Surface parking spaces are located in the streets which are part of the square ring with a one-way traffic organization.

### **Platforms & Public Transportation**

Public transport, bicycle and pedestrian lanes are organized to moderate life on the square as well as to facilitate the interconnection between the different modes of transport. The tram stop for the two trams going in different directions was situated in order to avoid having a transitional tram island, and to connect the stop directly to Dejvicka metro station - line A, simplifying the arrangement of the pedestrian movement. Bus traffic is primarily organized around the ČVUT building block on Šolínová street in defined lanes with the orientation of the exits and embankments so as to respond the most adequately to the future need, scope and importance of the given connections. For cyclists, the parking areas are delimited in order to relate to the public transport. Pedestrian movement is enhanced by the dimensions of transitions and platform surfaces. The tramway, buses and an extended parking area for taxis are designed partly in the area of the square.

## Reference points - Movement Connections

### **Memorials & Monuments**

Thanks to its variability, the middle can be iconic as well as modest for everyday life needs, the trees and water element help to achieve this. The surrounding elements themselves enhance the characters of each individual site, whether they are the "gateway" of the university campus, the military or the project of the corner completion; through their aesthetics they create the dominant character of the space. In the shadow of these elements, a range of individual places of memory and of the everyday is gathered under a unity of park and surface arrangements.

### **Horizontality & verticality of movement**

Horizontal bonds and walking patency are supported in the design by the possibility of movement along the perimeter of the square as well as through its middle. The Dejvice axis ČVUT - Dejvická area is accessible to its maximum through the organization of surfaces, shortening the crossing distances and the widths of these passages. Combining various types of movement in the front of the ČVUT campus enhances the whole functioning of the square. The vertical motion is limited to entrances to the metro and garages. Newly proposed links are fully integrated into the square structure and do not create objects of their own. The transparency of the organization of the vehicle movement is improved by regular three-armed crossroads with a rich number of lanes.

## Energie místa – Čas pohybu

### Zelená a technická infrastruktura

Zelená infrastruktura náměstí se orientuje na regulaci teplot rozmístěním stromů a další vegetace ve vztahu k zadržování vody v území, regulaci teplot a proudění vzduchu. Tato složka je tak v synergickém efektu se systémem sídelní zeleně a vytváří podmínky pro maximální udržení vody v místě. Koncepce technické infrastruktury byla koncipována tak aby bylo možné v maximální míře využít její stávající vedení a nezasahovat do nepřeložitelné infrastruktury. Případná dostavba podzemních objektů tuto koncepci nenarušuje.

### Světlo a atmosféra

Světlo spoluutváří atraktivnost jednotlivých částí náměstí. Denní světlo je tak doprovázeno správným rozmístěním stromů a úvahou o jejich stínech a stínech budov v průběhu dne. Variabilita středu rozšiřuje tyto možnosti o komponování ve vztahu k ročním obdobím. Večerní osvětlení dotváří atmosféru náměstí využitím různých svítidel a tvarů kuželů světla. Intimnější nasvětlení některých dominantních stromů až slavnostní nasvícení památníků a vodních prvků tak napomáhá posilování charakterů jednotlivých částí náměstí.

### Etapizace a strategie

Etapizace tvoří tři základní etapy. Příprava sběrných větví, jejich aktivace a přesun MHD do finálních poloh. Tyto etapy jsou doprovázeny úpravami navazujících veřejných prostranství, které mohou běžet nezávisle s ohledem na tři základní etapy. Etapizace je doprovázena strategií využití prostranství. Ta je nutná pro postupnou informovanost občanů, jejich zapojení do jednotlivých aktivit obnovy náměstí až po postupné využívání prostranství v průběhu jednotlivých etap pro účely různých aktivit a akcí.

## Podzemí – Variabilita

### Metro

Metro je výrazným dopravním benefitem místa. Jeho problematické napojení na další druhy dopravy je řešeno drobnými zásahy. Mimo možnou integraci výlezu do samotného objektu v SV části náměstí je navrženo přímé napojení na zastávku tramvaje s bezprostřední vazbou na střed náměstí. Objekt tak nadále slouží civilní ochraně a díky lepší dostupnosti je také efektivnější. Samozřejmostí je integrace podpory pohybově znevýhodněných skupin uživatelů.

### Objekty a náměstí

Variabilita středu náměstí je podpořena různými možnostmi využití části navazující ze SV. Je možné zde vytvořit objekt, který rozšíří možnosti služeb v lehké pavilonové konstrukci v části nebo celé délce, vytvoří nástup do možných podzemních objektů případně ponechá místo pro řazení kol, pohyblivých stromů nebo přímo jejich dosazení na místo a rozšíří tak parkové plochy náměstí. Tyto funkce je možné specificky spojit. Důležitým prvkem je tak komunikace s budoucími uživateli náměstí a další možnosti specifického řešení například architektonickou soutěží nebo dočasnými objekty.

## Detail

### Principy uspořádání prvků a povrchů

Jednotlivé prvky a povrchy jsou řešeny tak, aby napomáhaly jak tvorbě a artikulaci jednotlivých míst, tak pobytu. Jejich dalším účelem je napomáhat určování významu místa a jeho funkcí. Povrchy samotné jsou koncipovány do světlých barev tak, aby akumulovaly teplo v menší míře, jejich struktura a skladba odráží místo jejich užití - pohodlí a bezpečnost pro pohyb. To znamená, že pro střed je použit spíše větší formát a pro artikulaci detailů pak menší.

### Principy uspořádání stromů, keřů a rostlin

Všechny přírodní prvky jsou řešeny tak, aby napomáhaly jak tvorbě a artikulaci jednotlivých míst, tak pobytu. Jejich další funkcí je pak zlepšení retenčních vlastností v tak velkém území, jako je Vítězné náměstí. Přírodní prvky jsou artikulovány formou stromořadí a skupin stromů, případně travnatých a nezepevněných ploch různého druhu.

## Energy of the place – The time of movement

### **The Green and Technical Infrastructure**

The green infrastructure of the square focuses on temperature regulation by planting trees and other vegetation in relation to water retention in the area, temperature control and airflow. This component is thus synergistic with the system of public greenery and creates the conditions for maximum water retention in place. The concept of technical infrastructure has been designed to maximize the use of its existing network and not to interfere with “hard to move” infrastructure. The possibility of new underground objects does not interfere with this concept.

### **The Light and the Ambience**

The light co-creates the attractiveness of individual parts of the square. Daylight is thus led by proper distribution of trees and consideration of their shadows and shadows of surrounding buildings throughout the day. The variability of the centre extends these options by opportunity to compose shadows in relation to the seasons. Evening lighting complements the ambience of the square by using different lights with light cone shaping. The more intimate illumination of some dominant trees, the ceremonial illumination of monuments and water elements helps to strengthen the character of individual parts of the square.

### **The Staging and Strategies**

The staging is formed by 3 parts. The preparation of new main roads, their activation through crossroads and the shift of the public transport to the final positions. These parts of staging are accompanied by improvements to adjoining public spaces that can run independently with respect to the staging. The staging is accompanied by a strategy of using the space of square. This is necessary for the gradual awareness of citizens, their involvement in individual activities of the square renewal, up to the temporal use of the space during the individual stages for the purposes of various activities and events.

## The Underground - Variability

### **Metro**

Metro is a main transport benefit of the place. Its problematic connection to other types of transport is solved by minor interventions. Besides the possible integration of the metro exits into the building in the north-east part of the square, there is a direct connection to the tram stop designed, keeping in mind vicinity of the centre of the square. Metro thus continues to serve the civil protection and is also more efficient thanks to better availability. The integration of supportive elements for people with moving disabilities is a matter of course.

### **Objects and the Square**

The variability of the centre of the square is supported by different possibilities of the neighbouring north-eastern part. There is a possibility to create an object, that extends services in a light pavilion construction - in its part or a full length, creates an entrance to possible underground parking objects, or it could leave a place for bicycle stands, moving trees, or putting them directly into ground, that way extending the park areas of the square. These functions can be specifically connected and intertwined. An important element is communication with future users of the square and other options for a specific solution such as architectural competitions or temporary objects.

## Detail

### **Elements and Surfaces Layout Principles**

All elements and surfaces are designed to help create and articulate individual characters of places as well as spaces of stay. Their following purpose is to help determine the meaning of the site and its functions. The surfaces themselves are designed in light colors to save heat to a lesser extent, their structure and composition reflects the place of their use - comfort and safety for movement. This means that a larger format is used for the middle, and a smaller scale for the articulation of detail.

### **Principles of tree, shrub and plant arrangement**

All natural elements are designed to help create and articulate individual characters of places; as well as a space of stay. Their following function is to improve the retention properties of such a large area as the Victory Square. The natural elements are articulated in the form of tree sets and alleys, or even sometimes grassy and unpaved areas of different genre.