

Anotace

Koncepce nového Vítězného náměstí navazuje na prvorepublikový návrh Antonína Engela. Bere si z něj ideu hlavní osy směřující napříč Dejvicemi až k dominantě ve středu kampusu technické univerzity. Pohyb po této ose, pěším bulváru, návrh důsledně staví nad tranzitní dopravu.

Řešení plochy náměstí vytváří podmínky pro dostavbu velkorysě a důstojně brány do univerzitního světa.

Návrh si klade za cíl scelit okolí, zkrátit trasy. Vítězné náměstí nikdy nebude náměstím v pravém slova smyslu, vždy bude spíše důležitým městským uzlem, křižovatkou. Bude ovšem křižovatkou chodců, cyklistů, nikoli automobilů. Místem setkání, cílem procházek.

Vysvětlení celkové koncepce. /náměstí v centru dění/

Koncepce nového Vítězného náměstí navazuje na prvorepublikovou ideu návrhu Antonína Engela, který se věnoval nejen náměstí, ale především založil Dejvice tak, jak je známe dnes. V náměstí se protínaly osy, podél kterých se potom rozbíhaly ulice. Hlavní osa, tak jak byla zamýšlena, v průběhu času změnila svůj směr – namísto do plánovaného kampusu technické univerzity je nyní formovaná křížem rušného tranzitního bulváru Evropské a Svatovítské. Tento posun deformuje místo zejména v psychologické rovině, kdy už samo rozvržení upřednostňuje automobilovou a tranzitní dopravu nad místní a pěší. Náš návrh toto vyosení navrácí do původní stopy.

Natočením křižovatky kolmo ke směru hlavní osy ulice Dejvické a jejímu pomyslnému prodloužení až do kampusu ČVUT vytváříme symbolické gesto. Důsledně stavíme pohyb a hlavně pobyt pěších nad tranzitní dopravu. V novém uspořádání je možné projít náměstím bez nutnosti obcházet střed. Otevírá se tak možnost nových využití. V tomto prominentním místě navrhujeme klidný altán, místo setkání, okolo něho potom velkorysou plochu, kterou je možné využít jako pozvánku do univerzity (výstavy, performance, atd..). Prostor náměstí je sjednocením dlažeb přiblížen fasádám okolních domů. Kde není hrana náměstí, není ani náměstí samotného.

Vítězné náměstí má ambici stát se důležitým veřejným prostorem uprostřed osy ulice Dejvické. Proto návrh přijímá dopravu jako důležitý jmenovatel, nikoli však jediný.

Doprava v území (pěší, cyklisté, MHD, auta, parking). /náměstí v pohybu/

Při návrhu dopravního řešení jsme pečlivě zvažovali veškeré požadavky jak na tranzitní dopravu v území, tak především na možnosti kvalitního využití území coby pobytové plochy v centru města. Výsledný návrh je průmětem často protichůdných požadavků. Zároveň vyhovuje celkovým koncepcím zpracovávaným IPR, které se snaží o ucelenou koncepci a úpravu veřejných prostor. Navazuje tedy na plány, existující i navrhované koridory a tyto dále podporuje a rozvíjí.

Pohyb chodců je v prostoru náměstí a jeho nejbližším okolí nadřazen ostatním. Velká část náměstí má obchodní parter, přímo na náměstí ústí vstupy z metra, přestupní uzly MHD. Z prostoru vychází osa pěšího bulváru do univerzitního kampusu. Náměstí má veliký potenciál stát se skutečně živým centrem Dejvic. Zkracujeme trasy, vytváříme nový široký přechod pro chodce, zpřístupňujeme střed náměstí. Komunikace podél hran náměstí jsou srovnány s niveletou chodníků, aby usnadnily pohyb a zároveň nevytvářely bariéry pro živý parter.

Cyklisté v území využijí nové oddělené cyklostezky podél nejrušnějších ulic, ve zklidněných a obytných ulicích je navržen jejich pohyb v tělese ulice. Automobily se potom pohybují pomaleji a cyklisté jsou také obezřetnější, dochází k méně incidentům. Tyto trasy samozřejmě navazují na další v okolí, protože pouze ucelená a komplexní síť bezpečných tras přiměje k přesednutí na kolo. Podpora cyklistiky nekončí u liniových staveb, naopak – v území počítáme s vystavěním mnoha stojanů na kola a v okolí vstupů do metra a dalších frekventovaných prostor potom s umístěním stanic pro bikesharing.

Při dimenzování ulic pro automobily počítáme s návrhovými objemy aut po výstavbě KES. Ty umožňují zklidnění ulice Evropská, ale také reorganizaci křižovatky na Vítězném náměstí. Tu navrhujeme jako hybrid průsečné křižovatky, kde je umožněn průchod pěším v diagonálním směru. Křižovatka je řízena světelnou signalizací. Chytrý systém bude vyhodnocovat úroveň dopravy, upřednostňovat průjezd vozidel městské hromadné dopravy, cyklistů a průchod pěších a bude se snažit docílit co možná nejplynulejšího provozu.

Komunikace při hraně náměstí jsou zároveň pěší zónou, v úrovni chodníků. Nyní se v řešeném území nachází 287 parkovacích stání. I přesto, že důsledně rozvolňujeme parkovací stání stromy a ostrůvky tak, aby byly pro chodce prostupnější, návrh počítá s 272 místy. Po výstavbě v SZ kvadrantu dokonce s výrazným navýšením kapacit. V nejbližším okolí stanice metra a tramvajových zastávek jsou navrženy stání Kiss+Ride.

Městská hromadná doprava projde v území výraznou reorganizací. Ta si klade za cíl zjednodušit celý uzel, zkrátit přestupní vzdálenosti a co nejméně zatížit okolí. Autobusová smyčka je nově vedená jednosměrně přes ulici Šolínovu. Podél ulice Evropská, Šolínova a Jugoslávských partyzánů se nacházejí zastávky, vždy s přímou vazbou na metro a tramvaj. Tramvajové zastávky Vítězné náměstí a Dejvická zůstávají v současné pozici, návrh ovšem počítá se vznikem nové zastávky v severní části náměstí pro usnadnění přestupu mezi linkami ve směru do Suchdola a autobusy.

Vstup do stanice metra z prostoru náměstí chápeme jako prodloužení plochy náměstí, veřejného prostoru mimořádné důležitosti. Rozšiřujeme proto vstup samotný, přibližujeme ho až k samotnému vestibulu tak, aby do něj pronikalo co nejvíce světla – tomu podřizujeme také světlou paletu materiálů a tvarové řešení. Navrhujeme celkovou rekonstrukci těchto prostor, které již neodpovídají současným požadavkům. Návrh zároveň respektuje požadavek na zachování funkce krytu CO, umístění nových vstupů do metra umožňuje kompletní uzavření v případě potřeby. Do konstrukce tubusu metra nijak nezasahujeme.

Vysvětlení celkové koncepce. /náměstí v klidu/

Stromy na náměstí zmenšují jinak obří měřítko, zlidšťují jednotlivá místa. Jakkoli zdánlivě bez koncepce, stávající stromy přinášejí do náměstí nepopíratelnou kvalitu. Aniž bychom ničili zdravé stromy, navazujeme na stávající, nahrazujeme staré a nevyhovující kusy novými a zabezpečujeme kontinuitu v území. Nové stromy v území umísťujeme tak, aby podporovaly osy ulic ústících do náměstí. Zároveň jejich mocnost a hustota od rohů do středu os postupně ubývá – stromy tak pomáhají clonit hluk a prašnost z dopravy. Stromy se stávají druhou fasádou náměstí, zmenšují měřítko centrálního prostoru, zároveň ale netvoří bariéru plynulému pohybu pěších.

Reorganizací provozu v náměstí se uvolňuje veliké množství prostoru. Ten je beze zbytku věnován pohybu pěších. Předprostory jednotlivých hran náměstí jsou sceleny, vytaženy až k frekventovaným ulicím. Charakter jednotlivých částí odpovídá funkci přiléhající zástavby. Plocha přiléhající severozápadní hraně je prodloužena přes střed náměstí. Povyšujeme tak v návrhu tuto budoucí výstavbu, vstup do univerzitního kampusu, a dáváme jí adekvátní předprostor, který si zaslouží. Dimenze tohoto prostoru umožní v budoucnu výrazné propojení parteru s plochou náměstí. Doporučujeme na tyto významné budovy uspořádat kvalitní mezinárodní architektonickou soutěž. Všechny plochy jsou potom sceleny jednotnou dlažbou a použitím podobných materiálů odpovídajících místu.

Objekty navržené na náměstí jsou dvojího charakteru – dočasné a trvalé struktury. Liší se jednak dočasností, způsobem využití, také tvarem. Trvalé objekty jsou oblých tvarů, reagují na pohyb v území, jako oblázky vhozené do proudu řeky. Dočasné objekty jsou oproti tomu ostré, nekompromisní. Jsou také na rozdíl od trvalých z materiálů, které se jednoduše recyklují a nahrazují.

Dočasné konstrukce jsou využity při levných úpravách parku v okolí ulice Technická. Zde jsou zbudovány dlouhé dřevěné lavice, které vytvářejí žádanou osu a společně s dřevěnými moly a novým stromořadím přinášejí do území novou kvalitu. V případě výstavby se jednoduše odstraní. V ústí ulice Technická do náměstí navrhujeme mobilní kavárnu s vyhlídkovou věží a informačním stánkem, který bude informovat o průběhu rekonstrukce místa. Vyhlídková věž zprostředkuje netradiční pohled na území a zároveň názorně ukáže, v jakém stavu výstavba je. Po skončení úprav bude demontována a převezena na kopec za Prahou.

Etapizace takto rušné křižovatky je důležitým tématem. Nesmí dojít k omezení tranzitu na příliš dlouhou dobu, mohlo by dojít ke kolapsu dopravy v celém širším okolí. Návrh toto riziko bere v potaz. Poté, co bude upravena a prodloužena ulice Technická je navržena reorganizace křižovatky ve středu náměstí. Křižovatka do značné míry respektuje současnou stopu, je proto možné formou různých dočasných objížděk zajistit vybudování takřka za provozu. Následně budou upraveny prostory pro pěší, postupně tak, aby nedošlo zcela k uzavření a zneprůchodnění. Výstavba v SZ kvadrantu ani přestavba vestibulu metra nejsou nijak vázány na konkrétní etapu rekonstrukce.

Materiály

Použití materiálů povrchů na náměstí a v jeho okolí vychází z doporučení IPR. V ulicích ústících do náměstí je v prostoru pro pěší pražská mozaika, pojížděné plochy jsou buď z tichého asfaltu, ve zklidněných částech je vozovka vyzdvížena na úroveň chodníku a vydlážděna žulovou kostkou. V prostoru náměstí je potom plocha pro pěší dlážděna velkoformátovou dlažbou z broušeného světlého betonu – reprezentativní, téměř bezúdržbový povrch velmi příjemný k chůzi. V částech náměstí je mlat, v částech je travnatý povrch.

Těleso tramvajové trati je osázeno netřesky, rozchodníky a dalšími suchomilnými druhy.

V SZ části náměstí se předpokládá mobilní mobiliář, židle přenositelné do parku. V parku doporučujeme vybudovat dočasné velkorysé dřevěné konstrukce vybízející k posezení, návštěvě.

V JV části náměstí navrhujeme dlouhé lavice okolo stromů. Podél frekventovaných ulic jsou navrženy dlouhé betonové pobytové schody, které opticky oddělují klidnější část náměstí od tranzitní dopravy.

Veškerý mobiliář a povrchy jsou navrženy s ohledem na co nejsnadnější údržbu.