

Anotace

Vítězné náměstí zaujímá poměrně rozsáhlou plochu, většina této plochy je v současném stavu nákladně udržována ale nedokáže být kvalitně užívána. Automobilová a kolejová doprava si nárokuje podstatnou část a vytváří bariéru pro pěší, výsledkem jsou dopravní zácpy, nepohodlí chodců a množství “zbytkových ploch”.

Plánovaná výstavba Dejvice center krom stávajících obyvatel a návštěvníků (studenti, administrativa, obchod) přiláká do území další uživatele, tomuto množství lidí je třeba vytvořit odpovídající veřejný prostor. Zahušťování samotného náměstí další výstavbou je z tohoto pohledu nežádoucí.

Cílem návrhu je vytvořit příjemný veřejný prostor poskytující kvalitu a efektivitu užívání.

Koncepce

Je navržena parková koncepce řešení náměstí s majoritním užíváním pěšími. Centrální část náměstí je mírně vyvýšená s instalací monumentu – uměleckého díla nad středovým křížením automobilové dopravy, které se uskutečňuje pod jejím povrchem. Prostory náměstí jsou vytvořeny členěním ploch a návrhem zeleně, navazují na urbanistickou strukturu dle návrhu A. Engela.

Dopravní řešení Vítězného náměstí

Vítězné náměstí je dopravním uzlem pro přilehlé severozápadní okolí Prahy. Značná část individuální automobilové dopravy je tranzitní a způsobuje dopravní komplikace. Budováním infrastruktury (okruh(y), rozšíření metra) dochází k odlehčení části dopravní zátěže avšak zároveň dochází k obecnému trendu zvyšování intenzity přepravy. Náš návrh dopravního řešení má provozní variabilitu umožňující reagovat na měnící se podmínky.

Automobilová doprava je svedena do podzemní světelné křižovatky pod samotným středem náměstí nad tubusy metra. Tím se pozitivně zvětšuje vzdálenost hlavního křížení tranzitních směrů ke křížení s obvodem náměstí vyčleněného pro pěší, dopravu a zásobování lokality. Provázaná světelná signalizace umožňuje inteligentní řízení na základě intenzity dopravy v okolí náměstí v průběhu dne včetně synchronizace s kříženími tramvajových linek. Dochází k redukci plošných potřeb a je uvolněno místo pro pěší a zeleň na terénu.

Intenzivní automobilová doprava není vedena po obvodu náměstí, což by vytvořilo nežádoucí bariéru-dopravní hradbu s negativním vlivem na užívání přilehlých domů, městského parteru a samotného náměstí.

Odklon tramvajové tratě k perimetru náměstí zajišťuje bezkolizní přímý pěší přestup na

metro, uvolňuje střed náměstí a také středový prostor komunikací pro vytvoření odbočovacích pruhů.

Autobusové výstupní zastávky jsou u vstupů do metra, nástupní jsou rozmístěny kolem vnějšího obvodu Dejvice center a v Šolínově ulici, která také slouží pro vjezd do podzemního parkování.

Cyklistická trasa je vedena po obvodu náměstí, u vstupů do metra jsou umístěny stanoviště sdílení kol.

Všesměrová prostupnost náměstí pro pěší

Náměstí vytváří pobytovou plochu pro velké množství lidí působících a pohybujících se v jeho okolí. Obvod náměstí je určen pro služby, administrativní a obchodní funkci, střed pro společenské akce s možností instalací podíí, setkávání a shromažďování. Plochy mezi středem a obvodem jsou pro rekreaci, pohyb a relaxaci a též pro společenské občerstvení-kafé a pořádání trhů.

Park je protnut dlážděnými plochami v osách hlavních pěších ulic Dejvická-Technická a v kolmém směru Buzulucká-Verdunská. Vstupy na náměstí jsou řešeny přes vyvýšenou úroveň vozovky preferující pěší.

Vedlejší pěší trasy vedou ve směrech Evropská-Československé armády a Svatovítská-Jug. Partyzánů.

Vegetace, materiály

Parková koncepce vytváří enviromentální protipól k okolní stávající i plánované intenzivní městské zástavbě. Zelený ostrov bude oázou poskytující osvěžení a odpočinek ve stínu stromů doplněný o vodní prvky vodotrysků, pítek. Vjezdy do křižovatky jsou zastropeny formou zelených pahorků s pobytovými trávníky a modřínovými palubami kolem centrálního prostoru. Dlážděné plochy jsou z kombinací štípané a řezané žuly v šedém a jemně pískovém odstínu (Mrákotín) doplněné konstrukcemi z pohledového betonu. Opěrné zdi jsou lemovány zvýšenými záhony s výsadbou půdokryvné a převislé zeleně. Parková úprava zamezuje přehřívání a akumulaci tepla v letním období, návrh uvažuje s akumulací a využitím vod přívalových dešťů k zavlažování parku. Dále je uvažováno s úpravou střech stávajících parkových výstupů metra spočívající v ozelenění a optickému potlačení střešní konstrukce. Mobiliář je uvažován v moderním tvarosloví v kombinaci kovu a dřeva.

