



**PĚŠÍ ZÓNA, PŘECHOD PRO CHODCE, HI-TECH STRUKTURA, ROZHLIŽENÍ, UŽÍVÁNÍ**

SITUACE V MĚŘÍTKU 1 : 750

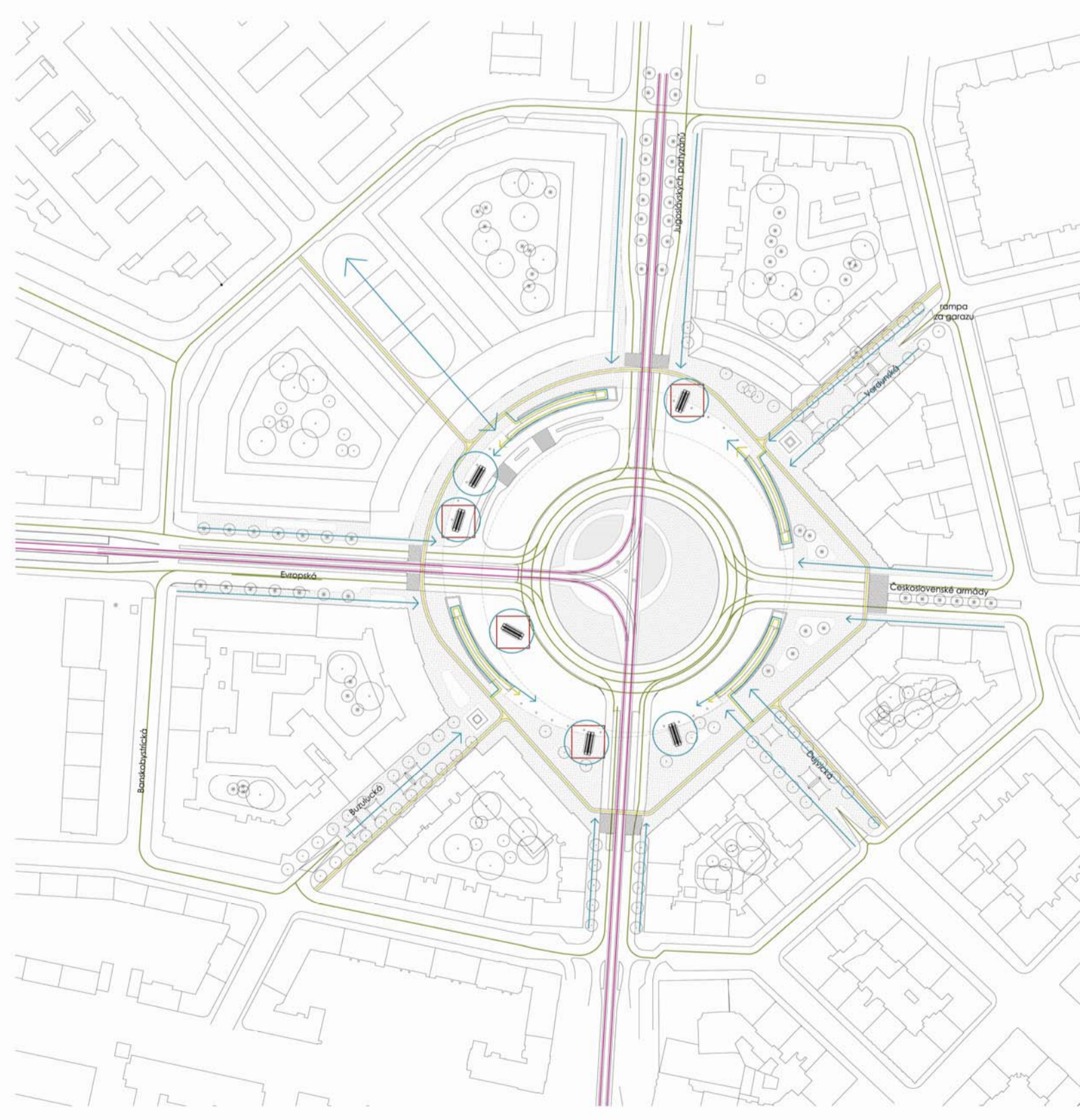
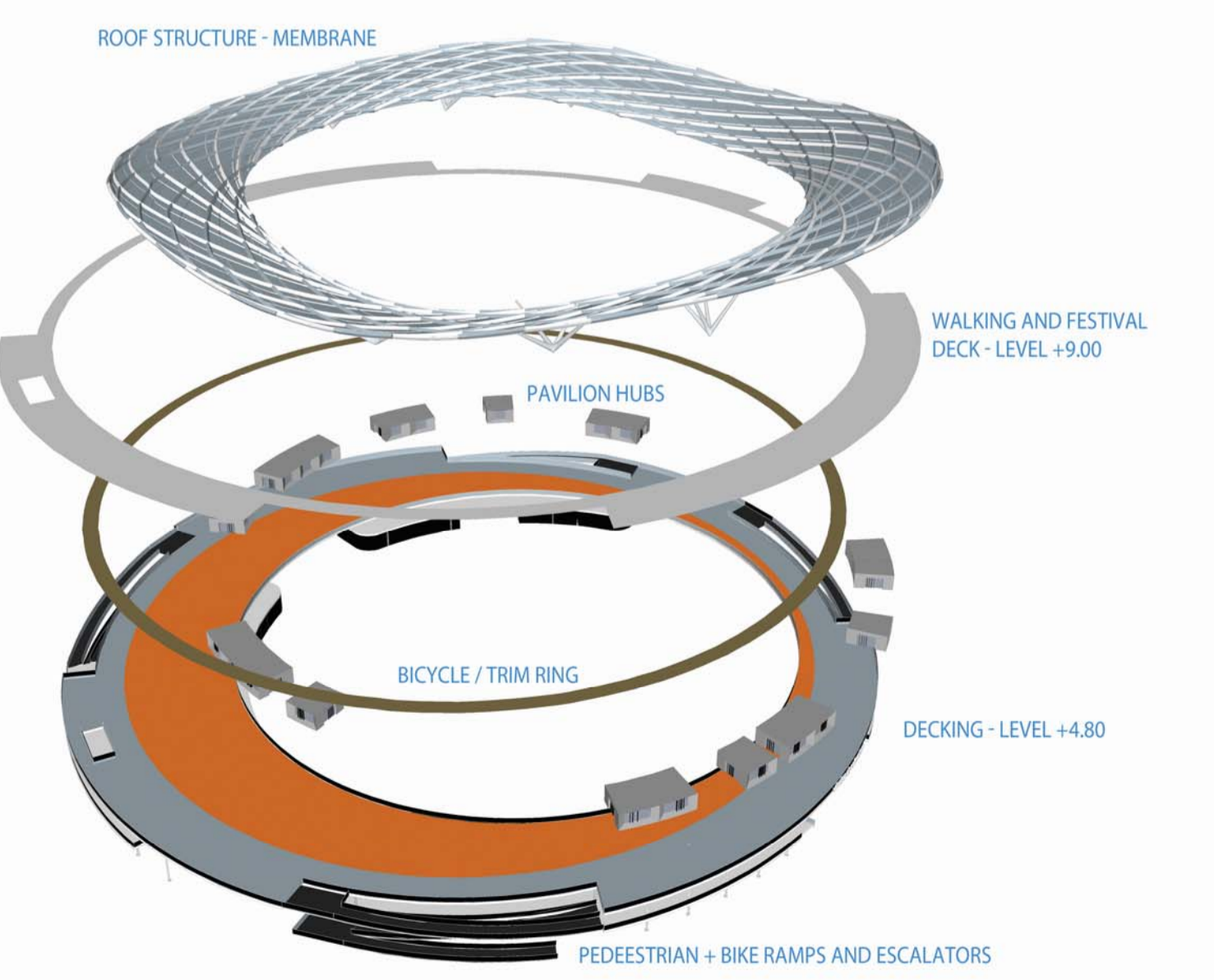
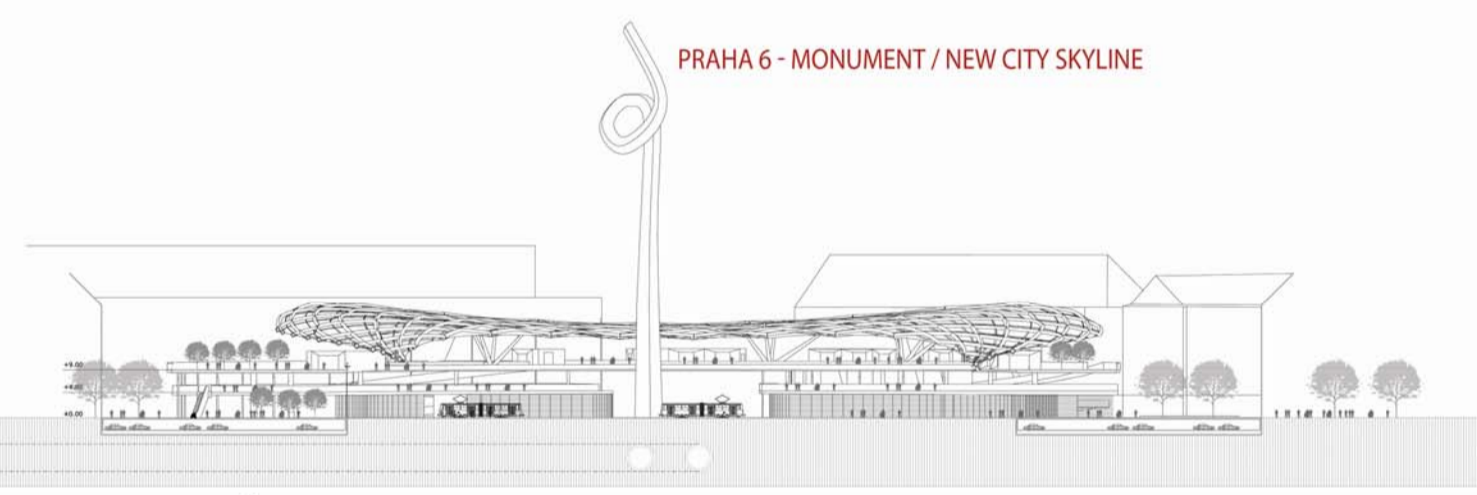
Zaneprázdněný městský život na centrální pěší náměstí, určité nebyl vedoucím nápadem, profesora Engela, když projektoval Vítězného náměstí. Vzhledem k tomu, že studoval u světového Otta Vágnera, zasáhl by za jinými prostorovými principy a proporcí. Je zřejmé, že měl za úkol, nebo dokonce záměr, vytvořit účinný dopravní uzel (možná i prostor pro vojenské přehlídky), před mohutným správním centrem nové Republiky. Už na modelu bylo vidět, že severozápadní vstup, měl být podobný dnešnímu Generálnímu štábu Armády České republiky, i přestože do dnes zůstal nedokončený. Ulice které roztahující se od křižovatky dále, svým charakterem klidných rezidenčních ulic, které zůstaly bez obchodu v přízemí baroku, jsou důkazem, že náměstí nebylo projektované aby jakýmkoli způsobem soutěží s historickou oblastí Prahy. Mezitím život na Vítězných náměstí odešel v úplně jiném směru a provoz dnešní Prahy je úplně jiný než si to pan profesor Engel mohl představit. Jak ve 21. století, z neefektivního prostoru, kde se pěší/cyklista snadno ztratí, udělat něco, co v podstatě budou potřebovat obyvatelé Prahy? Každopádně řešení bude vynucené, originální a navrženo na prostorových principech, se kterými bývaly budované různé známé historické náměstí. Moderní řešení Náměstí, má jisté proporce, které návštěvníkům poskytují pocit intimního prostředí a různých atraktivních strukturálních prvků které se nachází na kroužku nad náměstím, a které má různé projevy pro chodce, které jsou vidět ze všech kontaktních míst.

Do teď bylo příliš moc rozdělení na křižovatce, a nepřírodní vztahy širokého veřejného prostoru a výšky budov, totiž architektury, která definuje i dnes Vítězného Náměstí, na rozdíl od dnešní, této atraktivní struktury by přispěla rozdělení motorového a pěšího/cyklistického provozu, a to ve smyslu bezpečnosti, a také zvýšený intenzity dopravy, a k tomu ještě i shromáždění lidí. Respektive nejdůležitější ze všeho, by bylo to, že by se tato křižovatka stala symbolem této části Prahy, a také místo kde by chodili turisté a čtení návštěvníci a užívali v současné estetice, technologii a architektuře. Křižovatka kde se prolínají dvě důležité třídy, je už dlouho v podvědomí Pražáků, jako hlavní identita tohoto prostoru, které v podstatě chápu i jako velmi důležitý dopravní uzel pro metro systémy, tramvaje a autobusy. Řešení pro všechny aspekty provozu a pochybování na Vítězných Náměstí bylo dosažené umístováním kruhové konstrukce, která podmíněně rozděluje prostor na čtyři viditelné celky v přirozených proporcích. Jak náměstí rozděluje struktura, ona ho i navazuje kruhovou pěší/cyklistickou plošinou, před kterou veřejný prostor definují pavilony efemélní struktury, které se modulárně pochybují a skládají pro potřeby veřejných projevů. Zároveň v sobě obdrží i vchody do vestibulu metra ze všech čtyř stran náměstí a připojení s veřejnými garážemi pod náměstím. Každý segment bude jinak zdůrazněný, a to dle účelu: památkový, vzdělávací provozní, pohostinský a komercializování, jenže toto rozdělení nemusí být konečné.

Ulice Dejvická, Verduňská a Buzulucká budou oživeny s komercializování pavilony, kteří budou stát uprostřed jako výměna pro neexistující obchody v přízemích budov. Jedná z nich může přijmout i zemědělský trh, která bude přemístěná až po uskutečnění účelu parcele. Na plošině se nachází kapsle pavilony, které pak budou doplňovat vibrace veřejného městského prostoru na novém náměstí. Konstrukce by se měla udělat s betonových podpěrů a to hlavní galerie kruhového kroužku, a bude pokryta z ocelovými profily a prostorné zvláště struktury s průhlednou membránou, která kryje obsahy sezení, shromáždění, trim a cyklostezky, které jsou připojené rampami, ze všech stran náměstí. Tímto způsobem se zajistí kontinuita pochybování a chování, a také návaznost s metrem a tramvajovými zastávkami a ostatními druhy dopravy. Taková struktura dává možnost zvyšování počtu stromů a prostředí, který by bylo zviditelněné jak na náměstí, tak i na budoucí struktury.



AXONOMETRIE NEBO NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA ZE ZÁBĚRU KAMERY DLE PODKLADU P03 (NASTAVENÍ KAMERY 3D MODELU)



- MOTOROVÁ DOPRAVA
- PĚŠÍ TRASY
- ESKALÁTORY
- TRAMVAJE
- JÍZDNÍ KOLO
- METRO



