

ANOTACE

Lapáme energii, vymezujeme prostor, obnažujeme hierarchii. Veřejný prostor, který je skutečně veřejný a sceluje současnou ránu. Prostor pro rozmanité děje – skutečné centrum Dejvic, Bubenče a kampusu.

Přenesením dopravní zátěže na obvod současného náměstí vytváříme prostor pro novou hmotu, která vymezí uliční bulvár a centrální náměstí. Navrhujeme PLATO – průchozí městskou kolonádu, která náměstí jasně určuje a zároveň spojuje s okolím. Jedná se o veřejnou stavbu s živým parterem.

Tuto konstrukci navrhujeme zastavět veřejnými a soukromými objekty tak, aby vznikla kompaktní hmota s výseky respektujícími hlavní osy tohoto historického místa.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Lapáme energii, vymezujeme prostor, obnažujeme hierarchii. Veřejný prostor, který je skutečně veřejný a sceluje současnou ránu. Prostor pro rozmanité děje – skutečné centrum Dejvic, Bubenče a kampusu technických univerzit.

Koncept:

Přenesením dopravní zátěže na obvod současného náměstí vytváříme prostor pro novou hmotu, která vymezí uliční bulvár a centrální náměstí v jejím středu.

Navrhujeme PLATO – průchozí městskou kolonádu, která náměstí jasně určuje a zároveň spojuje s okolím. Jedná se o veřejnou stavbu s živým parterem.

Tuto konstrukci navrhujeme zastavět veřejnými a soukromými objekty tak, aby vznikla kompaktní hmota s výseky respektujícími hlavní osy tohoto historického místa. Propojení ulic Dejvická a Technická je umocněno velkorysími přechody a čitelnou materiálovou preferencí pěšího propojení nad ostatními druhy dopravy.

Dopravní řešení:

V širším kontextu zůstává dopravní situace stejná, jako je nyní. I nadále se jedná o důležitý uzel metra s tramvajovými a autobusovými linkami. Individuální automobilová doprava stále v jednosměrném modelu propojuje hlavní dopravní tepny ulic Jugoslávských partyzánů, Evropská, Svatovítská a Československé armády.

Konkrétní řešení v oblasti je ale jiné. Výstup z metra je součástí centrálního plata a přiléhá k obousměrné zastávce tramvají a autobusů. Samotné tramvajové těleso (sdílené s autobusy) objíždí po vnitřní straně nově vzniklý bulvár a přirozeně tak propojuje všechny druhy hromadné dopravy a nově vzniklý veřejný prostor. Je součástí pěší zóny a umožňuje tak vytvoření sdíleného prostoru pro všechny účastníky.

Silniční komunikace byla přesunuta k současné zástavbě a došlo tak k protažení jednotlivých úseků. K jejich zpřehlednění a zjednodušení dnešního komplikovaného mísení jednotlivých dopravních toků. Po celém obvodu jsou navrženy dva pruhy. Vnitřní – průběžný a vnější odbočovací. Hlavní křížení (Jugoslávských partyzánů, Evropská, Svatovítská a ČS. Armády) umožňují i nadále vjezd a sjezd, menší křížení

pouze sjezd. Dochází tak v některých případech ke změně jednosměrnosti přilehlých komunikací. Po celém obvodu navrhujeme obousměrnou cyklostezku, která je oddělena od ostatní dopravy zeleným pruhem.

Rezidenční parkování zůstává přibližně ve stejném rozsahu jako nyní. Parkování pro nerezidenty nenavrhujeme.

Povrchové materiálové řešení náměstí

Navrhujeme využití ušlechtilých materiálů. Charakter prostorů rozlišujeme rozdílným zpracováním žulových a granitových dlažeb. V prostoru přiléhajícím k současné zástavbě navrhujeme řezanou kostku ve formě pražské mozaiky. Centrální část charakterizuje motiv soustředných kružnic, které mají vně „plata“ formu lámané žuly. V prostorech samotného loubí a amfiteátru žuly broušené a ve zbytku řezané. Hlavní pěší osy s větším pohybem pěších a cyklistů využívají rovněž broušenou žulu.