

Hodnocení návrhů 4Q

z hlediska urbanistického s důrazem na aktivní mobilitu

Ing. arch. Zuzana Poláková

hodnocené návrhy č.: 11 / 15 / 20 / 28 / 32

Úvodní komentář:

Z hlediska požadavku na posouzení návrhů v kontextu pěší dopravy považujeme předložené podklady za nedostatečné. Panely jsou v měřítku naprosto nevhodném pro prohlížení na standardních monitorech. Chybí prezentace širších vztahů a propojení, ze kterých návrhy vychází. Každý návrh je odprezentován jiným způsobem a s důrazem na jiné priority, díky čemuž jsou návrhy nejen nesrovnatelné, ale také v nich není často vyjádřen vztah k prioritám, které stanovuje samotné zadání soutěže. Nedostatky každého z návrhů (resp. jejich odprezentované části) popisujeme níže, nicméně na základě výše zmíněného doporučujeme dopracování všech návrhů do podoby, která bude pro veřejnost čitelná a bude jednoznačně specifikovat způsob naplnění cílů stanovených v zadání. Doprakování či možná pouhé dovysvětlení může být provedeno i formou živých prezentací s účastí zpracovatelů. Do té doby považujeme zapojení veřejnosti za mrhání jejím časem a potlačení pozitivního efektu participace.

Dostavbu Vítězného náměstí považujeme spolu s přestavbou samostatného veřejného prostranství za příležitost ke zlepšení podmínek pro pohyb pěšky či na kole pro lidi z Dejvic, Bubenče i pro všechny uživatele univerzitního kampusu. Pozemky se nachází na významné dopravní křižovatce nejen z hlediska automobilové dopravy, ale také dopravy veřejné. Prostupnost náměstí pro pěší a cyklisty je v současné době obzvláště komplikovaná, a proto doporučujeme požadovat po všech soutěžních návrzích pečlivé propracování této problematiky. V kompaktním městě je z hlediska udržitelnosti nadále žádoucí zkracovat vzdálenosti, potřebné k dosažení pravidelných cílů. Nová výstavba je tak jednoznačnou příležitostí pro umístění aktivit, které v lokalitě chybí, a pro vytvoření bezpečných a komfortních propojení pro aktivní mobilitu (dopravu tzv. na vlastní pohon) včetně dopravy v klidu, tzn. bezpečné parkování jízdních kol a komfortní možnost odpočinku i s ohledem na naše klimatické podmínky.

Dobrá obsluha území kapacitní veřejnou dopravou (včetně nedalekého nádraží Dejvice) a zároveň již dnes nadlimitní zátěž území automobilovou dopravou otevírá otázku potřeby výstavby množství parkovacích míst dle aktuálně platných stavebních předpisů. Parkovací kapacity vyvolají zvýšenou poptávku po dopravě automobilem do nově vzniklých objektů a přirozeně se tak navýší zátěž na přilehlých komunikacích v okolí. Z tohoto důvodu je minimálně třeba požadovat zachování opravdového minima parkovacích míst stanovených v PSP platných v době žádosti o územní rozhodnutí.

Obecné poznámky a požadavky:

Využití území:

V podmínkách soutěže je stanoven cíl maximálně využít kapacity území, stanovené územním plánem z roku 1999. (Platnost územního plánu Hl. m. Prahy nicméně měla dle stavebního zákona vypršet na konci roku 2022. Je tedy důvodné se obávat, že jím stanovené limity neodpovídají současným potřebám města. Předmětný územní plán navíc nestanovuje konkrétní náplň a je proto potřeba ji doplnit na základě relevantních informací o území a jeho okolí. Dle návrhu nového (tzv. Metropolitního) plánu se totiž jedná o "náměstí čtvrtové úrovně".)

Doprava a mobilita:

V návrhu žádném z návrhů není dostatečně prokázána funkčnost navrženého řešení ve všech nastolených variantách okolního dopravního řešení. Obáváme se proto, že realizace tohoto řešení může v některé z variant vyvolat extrémní zátěž v okolní uliční síti (např. v rezidenčních oblastech). Proto ještě před realizací požadujeme prověření dopravní studií ve všech možných variantách dopravního řešení Vítězného náměstí, Šolínovy ulice, a především navazujícího vedení MHD. Na základě této studie požadujeme stanovení podmíněnosti a etapizace výstavby (jak na předmětném pozemku, tak v jeho okolí)

Zhodnocení jednotlivých návrhů z hlediska priorit udržitelné mobility a veřejných prostranství:

6.1. Využití území

Z předložených materiálů (poster na webu) není patrná funkční náplň objektů ani napojení služeb na parter Vítězného náměstí. (11)

Návrh zároveň nestanovuje z těchto požadavků, byť orientačně vyplývající zátěž. Chybí nám nastínění efektivního řešení, jak negativní efekty zátěže (zejména té dopravní - IAD) eliminovat. (11, 15, 20, 28, 32)

Návrh se v předložených materiálech vůbec nevěnuje podzemním částem objektu ani celého náměstí i přesto, že je v podmínkách požadavek, cituji: *Aktivní parter s obchody, restauracemi a službami propojte obchodní pasáží na stávající vestibul metra a návštěvnická stání v podzemních garážích.* (11, návaznost a propojení není jasné u 15, 20, 28, 32)

- Navrhnete ideální umístění tržnice ve vnitrobloku nebo v rámci veřejných prostranství tak, aby měla přímou vazbu na obchůdky do uličního parteru
 - V návrhu není místo umístění tržiště vůbec specifikováno ani umístěno. (11, 15, 32). V návrhu 20 není umístění trhů jednoznačné
 - Z návrhu není patrné, jak bude tržiště obsluhováno zásobováním. (11, 15, 20, 28, 32) Po zkušenostech z malé tržnice na Hradčanské, kde stojí velké dodávky mnohdy celý den uprostřed veřejného prostranství, je důvodné požadovat se na toto téma v návrzích zaměřit. Pro fungování veřejných prostranství je dále poměrně důležité stanovit v jakém režimu bude tržiště fungovat a co bude nabízet.

15: Umístění "mallu", jak je uvedeno v půdoryse nepovažujeme za šťastné především z hlediska udržitelnosti provozu malých provozoven nejen na předmětném pozemku ale ani v okolí. Provozovny slouží, na rozdíl od podzemního mallu, k oživení a zvýšení sociální kontroly přilehlých prostranství (mall je, zdá se, umístěn pouze v 1.PP) v okolí.

28: V představeném návrhu chybí půdorys a situace, na základě kterých by bylo možné návrh relevantně hodnotit.

6. 2. Struktura a charakter zástavby

11, 20, 32: V návrhu chybí označení a umístění vstupů do objektů, vjezdů do garáží a jejich vztah k dopravě v přilehlých ulicích (vč. aktivní mobility).

11: Navržená struktura je z předložených podkladů dobře čitelná (alespoň co můžeme posoudit z předložených podkladů) a pomáhá orientaci v prostoru. Dělení předsazené fasády sice zjemňuje měřítko hmoty objektu, zátěž území je však daná skutečným objemem zástavby a její opodstatnění platným územním plánem nepovažujeme za relevantní.

11, 15, 20, 28, 32 Intenzita využití nových objektů a vzniklá zátěž není nijak vyčíslena.

6. 3. Veřejná prostranství

11, 15, 20, 28, 32: Z předložených podkladů není možné zhodnotit kvalitu veřejných prostranství pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky či na kole. V návrhu chybí situace a popis režimu pěší zóny. Chybí schéma obsluhy a provozu u provozoven v parteru. Ve výkresech a naprosté většině vizualizací chybí mobiliář pro dopravu v klidu (lavičky, bezpečné stojany pro kola), nebo alespoň naznačení míst pro tuto významnou potřebu, která nesmí být v konfliktu s přirozenými pěšími tahy, obsluhou parteru atp.

11: Oceňujeme nicméně respektování přirozených cest územím v současné době (+ vazby od Zikovy ulice a Flemingova náměstí do středu Vítězného náměstí), které odpovídá potřebným bezmotorovým vazbám v území. Otázkou zůstává, jak bude fungovat prostupnost územím po skončení otevírací doby přilehlých provozoven, a proto požadujeme oživení zejména prostoru centrální pěší zóny - umístěním provozoven s delší otevírací dobou, balkony bytů atp. směrem do pěší zóny.

20, 28: Oceňujeme zvýšenou prostupnost bloků pasážemi (zejména toho "veřejného", směrem k Evropské), v detailním návrhu je třeba se zaměřit na jejich přehlednost, bezpečnost a soc. kontrolu.

15, 20, 28, 32: V čele pozemku směrem na Vítězné náměstí postrádáme v tomto návrhu funkční zastínění (ať už ve formě vzrostlé zeleně či podloubí), které je základním předpokladem pro obyvatelnost a užívání veřejného prostranství chodci a cyklisty zejména v letních měsících. Nutno připomenout, že čelní fasáda je orientována na jihovýchod a zastínění sousedními objekty bude minimální, pokud vůbec.

15: V čele taktéž ze schématu veřejné vybavenosti vyplývá, že veškeré aktivity jsou umístěny směrem do vnitrobloku či pěší zóny, což chápeme z hlediska odclonění ruchu křižovatky. Zároveň je však třeba si uvědomit, že s výjimkou generálního štábu je aktivní parter po celém obvodu současného Vítězného náměstí a i pro potřeby bezpečnosti přístupu (sociální kontroly) trasy k metru je tak obrácení některých aktivit směrem do náměstí velmi žádoucí

15: Oceňujeme vznik nových veřejných prostranství různých kvalit a míry soukromí, které navazují na uliční prostranství směrem dále do kampusu.

32: Oceňujeme vytvoření širšího prostranství za "branou" na Vítězné náměstí. lépe využitelného pro konání trhů. Otázkou zůstává vazba trhů na provozy, umístěné v parteru přilehlých budov.

6. 4 Modrozelená infrastruktura

11, 20: Z předložených podkladů není možné hodnotit efektivitu opatření. Komplexní návrh těchto opatření totiž není na panelu nijak představen.

15: Z podkladů není patrné, kde konkrétně budou schematické koncepty hospodaření s vodou umístěny, což přispívá pochybnostem, zda jsou navržená řešení pro tento konkrétní pozemek navržena efektivně

6. 5. Doprava a mobilita

11, 15, 20, 28, 32: Prezentované podklady neprokazují promyšlené funkční řešení zásobování provozoven v parteru (a dokonce 2. NP) + požadované tržnice z podzemních garáží, jak bylo stanoveno v zadávacích podmínkách.

11, 15, 20, 28, 32: V návrhu postrádáme informaci o počtu parkovacích míst pro osobní automobily (vč. diferenciace rezident/návštěvník/zásobování a jízdní kola považujeme ji z hlediska dopadů na oblast Dejvic a Bubenče za zásadní (viz obecná připomínka v úvodu)

32: V tomto návrhu je dokonce velkokapacitní parkoviště zdůrazněno jako hodnota pro možnost vykonání velkého rodinného nákupu. Považujeme to za nepochopení hodnoty současného rozmístění provozoven po čtvrti Dejvic a Bubenče (malé provozovny rozmístěné po celém obytném území se zvýšenou koncentrací na hlavních třídách), které vytváří dobrý základ pro udržitelné město krátkých vzdáleností, kdy pro obstarání nákupů netřeba motorového vozidla.

11, 15, 20, 28, 32: Chybí koncepční i detailní řešení cyklodopravy (viz požadavek zadání: *Dle navrženého funkčního využití budov navrhněte i adekvátní příjezd a parkování jízdních kol.*) s ohledem na platné strategické a koncepční dokumenty (viz např. Standardy aktivní mobility).

15: Infrastruktura pro jízdu na kole je patrná pouze na hlavních komunikacích Jugoslávských partyzánů a Evropská v současném minimálním standardu cyklopruhů, což nepovažujeme vzhledem k povoleným rychlostem IAD za dostatečné i vzhledem k faktu, že dostavba tohoto prostoru bude dokončena nejdříve za 10 let.

15, 20, 28, 32: Přáli bychom si zvýšit prostupnost směrem do středu náměstí podobně jako je navrženo v 11. Koneckonců jsou pasáže po obvodu Vítězného náměstí ve stávající zástavbě naprostě běžným až řekněme tradičním prvkem

20, 28: Zapuštěné náměstí postrádá v předložených podkladech návaznosti na podzemní podlaží a vytváří tak bariéru pro aktivní pohyb zejména osob s omezením pohybu.

11, 15, 20, 28, 32 Z předložených materiálů není jasné, jakým způsobem jsou řešeny vstupy a propojení vestibulu s veřejnými částmi budov a infrastrukturou pro aktivní dopravu (pěší zóna, cyklopatření, bezpečné parkování kol)

6. 6. Technická infrastruktura a energetická koncepce budov

11, 15, 20, 28, 32: Energetické řešení v návrhu (v předložených podkladech) chybí

Hodnocení návrhů 4Q

z hlediska pohybu pěších a pobytu

Ing. Květoslav Syrový

hodnocené návrhy č.: 11 / 15 / 20 / 28 / 32

Kritéria a odůvodnění – slovní hodnocení

Prostupnost

Volba prostupnosti takto cílově exponovaného řešeného prostoru do značné míry určuje nejen vztahy do řešených objektů, ale přináší s sebou i život místa, na pomezí vnitřních a vnějších prostor, celkového zabydlení nejen parteru, ale kompletního 4.quadrantu. Otázkou je, zda...nám se jeví vzhledem k okolí, že uzavřené pouze soukromé vnitrobloky nejsou vzhlede k místu a kombinaci funkcí vhodné, proto preferuje otevřenosť i bloku obsahující převážně bydlení. Další vnitřní členění je zde výhodou, narušení monotónní blokové zástavby dalším vnitřním členěním je právě vhodnou bránou do univerzitního kampusu a bude pozitivní vůči mříži živosti parteru této strany Vítězného náměstí (dnes jsou některé strany VN vyloženě mrtvé – např. armádní budovy).

Nejméně prostupný ve všech směrech je návrh č. 28 a 20. Návrh 11 se otevírá do všech stran nejvíce, návrhy 15 a 32 mají vstupy z více stran, avšak návštěvník musí obcházet nároží, což je vzhledem k potřebě najít správné zastávky (v různých fázích dostaveb náměstí a TT v kontextu poloh všech zastávek PID) spíše komplikace a povede ke snížení pěšího komfortu (viz nejvíce pražské exponované a podceněné nároží Anděl, které je součástí zásadního dopravního uzlu celé MČ).

Dostupnost a kontext okolí / přístup / napojení / návaznosti

Přístup musí být zajištěn ze všech stran a směrů, a to splňují víceméně všechny návrhy, rozdíly jsou patrní spíše v detailech, kde je parné podcenění zejména u západního nároží s ul. Evropská (návrhy 11,20) nebo v plošném přístupu z centrální osy ul. Technická (11). Dále je zčásti v hodnocení uvažován i kontext prostupnosti, tj. polohy vstupů do území vs. logické vztahy v řešeném území.

Kontext MHD

Návrh 11: horší přestupná vazby metro / tram na VN, nejsou naznačeny vazby mna metro, nic BUS ani dočasně, provizorně do doby odsunu terminálu BUS na VN, návrh 15: chybí mezifáze řešení BUS (není patrné). Návrh 32: velmi kapacitní řešení pro BUS oproti ostatním

Kolizní místa / křížení s jinými druhy dopravy

U Návrhu 11 chybí naznačení všech příčných propojení, řešení je bez kontextu potřeby zklidnění (vnitřní oblasti zóny 30), návrhy 15+20 chybí akcent na řešení (jaké a kde přesně?), návrh 32: jaké bude řešení po odsunu terminálu BUS (jsou zde díky tomu rezervy jak v profilu, tak pro řešení příčných vazeb chodců i zklidnění)

Bezpečnost / zklidnění

Návrh 11: není zřejmý dopravní režim Šolínova – nejasné, návrh 15: není patrné, zda je zde řešen provoz BUS, pokud již není, tak chybí zklidnění křižovatky s ul. Zikova, a tedy i bezpečněji řešené příčné vazby (souvislosti s dalšími kritérii), návrhy 20+28 jsou nejasné ve vztahu k řešení BUS vs. režim vs. přecházení, návrh 32 je řešen do stavu s terminálem BUS, což logicky limituje míru prvků zklidnění, jaký bude názor na výhled s minimalizací potřeb pro BUS? Potenciál!

Uliční profily / kapacity

Ul. Šolínova absentuje řešení s cyklisty u všech návrhů, anebo není řešení patrné – kontext s uspořádáním profilu. 11: nedokončené?! Mnoho otazníků (zastávky vs. parkování, stromy, prvky zklidnění, ...), 15: nejasné řešení profilu v prostoru vozovek Šolínova, 20+28: zvýšení celé plochy v kontextu navazující vnitřní oblasti kampusu je OK po situaci odstranění terminálu BUS, řešení 28 je však více „pobytotvorné“ a celkově přívětivější s vyšším akcentem (nerezignuje). 32: užší chodníky, pouze jednosměrné.

Pobyt a přívětivost prostoru vůči pěším / pobytu (mikroklima)

11: otevřené a přehledné řešení, hodně vstupních bran, nedostatek intimity zřejmě nebude problém - vzhledem k lokalitě není třeba (jsou jiná méně intenzivní místa Dejvic), avšak negativum pro funkci bydlení. Ulice Šolínova nepřívětivá, přesto velmi zajímavé dvorany městského charakteru „vnitřní náměstí“, 15: průměrné typické užitné řešení bez přidané hodnoty v profilech i vnitrobloků, pozitivní je reakce vnitrobloků na funkce (kanceláře+škola=zpevněné plochy vs. bydlení=zeleň+městská zahrada), 20: dtto návrh 15 avšak nápaditější, 28: příliš travnatých ploch, vzhledem k funkcím zejména západní vnitroblok, 32: patrný promyšlený program, řešení počítá s kontextem okolních ulic, adekvátně kryté stromy, přiměřené travnaté plochy

Hodnocení dle kritérií v tabulce

kritérium návrh	prostup -nost	dostup -nost	kontext MHD	kolizní místa a křížení	bezpečnos t / zklidnění	uliční profily / kapacit y	pobyt a přívětovos t	celkov ě	pořadí návrh u
11	1	4	3	4	4	4	2	3,67	5
15	2	1	3	3	3	2	2	2,67	3
20	3	3	2	3	2	3	2	3	4
28	5	2	2	2	2	1	3	2,83	2
32	2	1	1	3	3	2	1	2,17	1

legenda

hodnocení:

- 1 *výborné*
- 2 *velmi dobré*
- 3 *dobré*
- 4 *nedostatečné*
- 5 *špatné*