

ANOTACE

Stávající nekvalitní dopravní řešení, téměř žádný veřejný prostor a nevlídnost k nemotorovým způsobům dopravy jsou charakteristickými znaky současného stavu Vítězného náměstí. Základní ideou je nová koncepce motorové a tramvajové dopravy v podobě turbookružní křižovatky a nového vedení tramvajové dráhy. Nedílnou součástí je vytvoření bohatého veřejného prostranství, přátelského pro pěší i cyklisty a nová koncepce zeleně. Nové budovy kampusu jsou v ploše náměstí doplněny reprezentativním parterem v ideové formě letícího volného ptáka, jako symbolu akademické svobody. Celkové řešení vnáší do území moderní systém fungování náměstí při zachování původních hodnot založených při jeho vzniku.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1.0 Celková koncepce řešeného území

Zásadní úpravou prochází dopravní řešení, ve kterém je změněna okružní křižovatka i vedení tramvajové linky. Těmito dvěma úpravami vzniká v prostoru náměstí symetrické veřejné prostranství, určené pro různé druhy využití, a přitom je střed náměstí přirozenou součástí, ačkoli jen pohledovou.

Komplexní řešení spočívá v symetričnosti hlavních pěších a pohledových os. Nicméně každá část náměstí samostatně nabízí různé využití, ať už jednoduchou parkovou zeleň sloužící k odpočinku, dopravní uzel kombinující alespoň dva druhy MHD či reprezentativní předporostor vysokoškolského areálu.

Nedílnou součástí celkové revitalizace je respekt a vyzdvihnutí hodnot původního návrhu prof. Engela. Jen jediný středový bod – obelisk není zachován. Přeci jen, jedná se o prostor 21. století, ve kterém tyto centrální „oslavné monumenty“ pozbývají smyslu. Proto je střed ponechán volný a nahrazen zvýšenými travnatými plochami, které zakrývají plochy asfaltu dopravních komunikací a tvoří tak při pohledu z parteru jednotnou zelenou plochu.

2.0 Dopravní řešení v širším kontextu a celkového provozu náměstí

2.1 Pěší prostupnost

Pohyb pěších musí být stěžejní složkou řešení. Díky novému dopravnímu řešení je umožněno vedení spousty pěších os, které spojují v podstatě všechna ústí ulic a bulváru do náměstí, a zároveň jsou k nim přimknuta různě bohatá veřejná prostranství.

2.2 Cyklistická doprava

Stávající řešení pro cyklisty je silně nedostatečné. Návrh umísťuje samostatné cyklopruhy v obou hlavních směrech, zároveň jsou vedeny zcela mimo turbookružní křižovatku, čímž je velmi zlepšena dopravní bezpečnost ve středu náměstí. Nově je zavedena cyklostezka do ul. Dejvická.

2.3 Městská hromadná doprava

Tři výlezy z metra Dejvická jsou přesunuty do budoucích objektů kampusu. Jeden je umístěn při vyústění osy Technická do náměstí, druhý výlez u zastávky bus zůstává v podstatě ve stejné pozici. Třetí výlez u křížení ulic Evropská – Šolínova je přesunut do osy ul. Zikova.

Tramvajová dráha je nově vedena mimo křižovatku, zároveň nezbytné křížení hlavních dopravních tahů je navrženo v dostatečné vzdálenosti a primárně na vjezdových směrech do křižovatky, čímž je zamezeno tvorbě kolon na výjezdech z křižovatky. Tramvaj dále pokračuje ulicí Šolínova, čímž je zlepšena dopravní obsluha MHD kampusu.

Autobusové zastávky jsou navrženy u stanice metra při Evropské.

2.4 Automobilová doprava a doprava v klidu

Turbookružní křižovatka je ideální variantou, v případě kde jeden dopravní tah kapacitně převládá nad druhým. Dochází ke zlepšení plynulosti dopravy, zmenšení počtu kolizních bodů a uvolnění prostoru. Průměr křižovatky 60 m. Dopravní obsluha objektů podél náměstí je zajištěna zklidněnými zónami. Nové objekty kampusu jsou obslouženy z ul. Šolínova, ta je nově navržena jako obousměrná.

Parkovací stání jsou redukována v ul. Dejvická, ostatní stání při frontách náměstí jsou redukována v počtu jednotek míst. Tato snížení jsou nahrazena a ještě navýšena podzemním parkingem v severovýchodní části náměstí, v počtu cca 100 míst.

3.0 Systém zeleně a materiálové řešení

Travnaté plochy a květinové záhony jsou navrhovány při ústí všech ulic do náměstí. Dále podél pěších chodníků, tak aby nikdy nebyl chodník v přímém kontaktu s dopravní komunikací. Zelené pásy také slouží k retenci dešťové vody.

Stávající vzrostlé stromy jsou zachovány v maximální možné míře. Zároveň jsou doplněna nové.

Pěší povrchy jsou navrženy v kamenné dlažbě různých typů. Hlavní dopravní komunikace budou asfaltové, zklidněné plochy v kamenné dlažbě většího formátu. Mobiliář je předpokládán atypický.