

ANOTACE

Řešení problému Vítězného náměstí vidíme v transformaci nevhodné dopravní křižovatky v kvalitní veřejný prostor. Z tohoto důvodu optimalizujeme automobilovou dopravu a získanou plochu využíváme pro městské aktivity. Tramvajovou dopravu chápeme jako jeden z nejdůležitějších městotvorných prvků náměstí, dochází k jeho revizi. Před parterem náměstí vytváříme rozsáhlá prostranství se zklidněnou dopravou a množstvím městských aktivit. Zvolené řešení vytváří z fragmentovaného prostranství přehledné náměstí. Sjednocujícím prvkem náměstí je žulové dláždění z pražské mozaiky a zvolená skladba zeleně. Výše uvedenými kroky, posílením hlavní kompoziční osy náměstí, navazujeme na urbanistický koncept Antonína Engela.

VÍTEŽNÉ NÁMĚSTÍ:

“MOZAIKA” DĚJŮ, SETKÁNÍ, SPOLEČNOSTI, PROSTŘEDÍ, KULTURY, MĚSTA

Vítězné náměstí je dopravním, ekonomickým, kulturním i symbolickým středem Prahy 6 a jeho forma musí být úměrná významu. Veškeré změny jsou provedeny se snahou posílit tyto aspekty a zároveň maximalizovat veřejný prostor využívaný místními obyvateli i návštěvníky. Podstatu řešení problému Vítězného náměstí vidíme v transformaci nevhodné křižovatky v kvalitní veřejný prostor odpovídající jeho lokálnímu i celopražskému významu. Optimalizace automobilové dopravy a především zlepšení dopravy tramvajové posiluje původní hlavní urbanistickou osu Dejvická – Technická, která je nyní zcela popřena. Přítomnost tramvajové tratě v Dejvické ulici chápeme jako jeden z nejdůležitějších městotvorných prvků náměstí.

Návrh respektuje plán Antonína Engela a přirozeným způsobem na něj navazuje. Využívá autentické materiálové řešení a rozvíjí ho ve volné citaci, která rozvíjí původní principy, ale aplikuje je na vyjimečné měřítko a tvarosloví místa. Doplňujícím kompozičním prvkem původního návrhu je sloup ze subtilní příhradové konstrukce, který soudobým způsobem navazuje na Engelovu koncepci a zároveň se stává nosným prvkem pro vedení tramvajových trolejí a umístění osvětlení, jasně definuje orientaci prostoru. Obvod náměstí je povrchy a zelení formován do různých atmosfér, což pomáhá orientaci v prostoru.

Veřejný prostor se díky optimalizované dopravě mnohonásobně zvětšil. Dopravní řešení přirozeně dělí náměstí na kvadranty s různým charakterem, které odpovídají převažujícím funkcím přilehlých budov:

1. kvadrant s městským charakterem je k Dejvické
2. reprezentativní charakter k Buzulucké, kde je zachován a kompozičně podpořen stávající památník a předprostor generálního štábu
3. rekreační charakter k Verdunské
4. společensko-kulturní charakter k Technické

Každá funkce se propisuje do charakteru povrchu, městského mobiliáře i samotné nálady místa. Okolní ulice náměstí, především Československé Armády a Svatovítská budou přeměněny na živoucí bulváry se stromořadími.

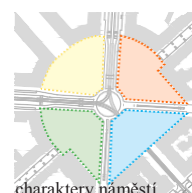
Popis dopravního řešení

Základní premisou zvoleného dopravního řešení je vytvoření přehledného prostranství místo fragmentovaného. Tato fragmentace je způsobena především přebujelým dopravním řešením. Dílčí plánované snížení kapacity pro automobilový provoz dovoluje výraznou redukci parametrů i plochy, včetně menšího množství jízdních pruhů v prostoru náměstí. Kruhový objezd je redukován pouze na jeden širší pruh a poloměr okružní křižovatky zmenšen na 26m. Dle konzultací s dopravními specialisty by toto řešení při (relativním) oddálení pěších (bezmotorových) křížení vozovek od okružního pásu nemělo představovat zhoršení plynulosti oproti současnému stavu, resp. bez vážného narušení předkládaného konceptu lze i nadále zachovat dva jízdní pruhy na okružním pásu (se zmenšeným poloměrem oproti dnešnímu stavu). Obslužné komunikace po obvodu náměstí jsou systémově změněny takovým způsobem, aby:

- nedocházelo k bypassu kruhového objezdu
- bylo velmi rychlé a jednoduché se z kapacitní dopravy dostat k obchodům a poté opět vyjet na kapacitní ulice
- ulice tvořily jednotný systém ve všech kvadrantech
- obyvatelé okolních ulic nebyli zatěžováni tranzitní dopravou.



původní a navrhovaný veřejný prostor



charaktery náměstí



automobilová doprava



Snaha návrhu je ponechat stávající množství parkování, avšak v jiné konfiguraci. Vnitřní plocha náměstí by primárně neměla sloužit ke kapacitnímu parkování, ale převážně parkování návštěvnickému. V okolních ulicích, zvláště pak v Šolínově ulici, se navyšuje množství rezidenčních parkovacích stání. Další parkovací místa doporučujeme ve spolupráci se soukromým sektorem umístit v rámci uvažovaných investic do podzemních garáží.

Tramvajová doprava je v tomto návrhu chápána jako nejdůležitější městotvorný prvek náměstí. Klíčem k požadované proměně náměstí se ukázalo být přemístění tramvajové tratě z ulice Svatovítské do ulice Dejvická. Tímto přesunem zastávek se zlepšila obslužnost území, jak v místě samotného náměstí, tak i v území mezi Dejvicemi a Hradčanskou. V ústí ulic při náměstí jsou umístěny 3 zastávky tramvaje, což umožňuje celou plochu účelněji obsloužit. Přesun tramvajové tratě podmiňuje celá řada dalších investic od přípravy ulice Dejvická po zahlobení “bušitěhradské dráhy” v úseku Hradčanská - Veleslavin. Jsme ovšem přesvědčeni, že toto řešení je z hlediska respektu k dejvickému urbanismu, městu i jeho obyvatelům krok správným směrem a lze jej dlouhodobě etapizovat.

V návrhu se počítá s postupným utlumováním autobusové dopravy. Stanoviště je umístěno na konci ulice Evropské, v úzkém napojení na tramvajovou stanici i vstupy do metra.



Na dopravně vytížených komunikacích v řešeném území jsou navrženy vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. Jednosměrné komunikace jsou vždy pro cyklisty průjezdné v obou směrech. Celý systém cyklo dopravy funguje i v rámci ostatních radiál vedoucích z náměstí. Pohyb ve chráněném standardu, resp. sdíleném prostoru je umožněn usměrněně obousměrně po celém obvodu náměstí, resp. plošně v rámci přehledných zpevněných ploch v rámci plochy náměstí, včetně křížení hlavních komunikací společně s chodci.

Zvolené dopravní řešení má podporovat bezpečný, přehledný a svobodný pohyb chodců, který se odehrává ve dvou režimech pohybu:

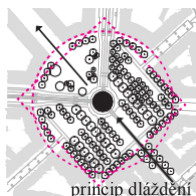
- po obvodu kolem parteru budov s použitím přechodů při ústí do ulic
- v rámci zkrácení distancí různými trajektoriemi s použitím vnitřních přechodů



Redukce pásů v komunikacích a přítomnost ostrůvků je dalším krokem pro bezpečný a komfortní pohyb chodců v rámci náměstí. Kvadrant mezi Evropskou a Jugoslávských partizánů je koncipován jako pěší zóna s možností variabilního využití tzv. cirkusplatz.

Popis navrhovaného materiálového řešení

Přestože redukuje plochy vyhrazené pro tranzitní automobilovou dopravu, musí docházet k dělení plochy náměstí komunikacemi a tramvajovými pásy, což není žádoucí pro veřejný prostor. Chceme náměstí stmelit, nikoliv štěpit a vytvářet další ostrůvky a bariéry. V celé ploše používáme pražskou mozaiku jako pochozí plochu pro chodce. Štípané žulové kostky se k Vítěznému náměstí hodí, zároveň s nimi lze pracovat i současným způsobem. Vzor dláždění vychází z klasických vzorů pražské mozaiky (např. sedmdesátka s dámou) a jeho základ tvoří rastr 3x3m. Uplatňují klasické vzory mozaiky. Do středu náměstí se přetváří v tušenou expresivní citaci, která pomáhá místo ukotvit v extrémním měřítku prostoru. Obslužné komunikace dláždíme štípanými žulovými kostkami inverzní barevnosti, které umožňují pojezdění motorových vozidel. Kapacitní komunikace jsou řešeny asfaltovým povrchem.



Materiálové řešení v rámci mřížky náměstí lze cenově optimalizovat. Plochu štípané dlažby lze dle funkční plochy nahradit jinými povrchy tak, aby utily celkovou koncepci, např. mlat, betonová prefabrikovaná dlažba s různými povrchovými úpravami, trávnik, extenzivní plochy zeleně. Důležité je udržet celkovou kvalitu prostoru jak v površích tak detailu.

Zeleň

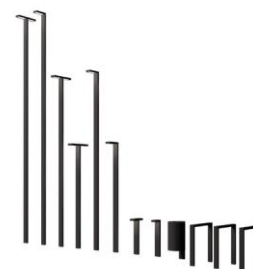
Hlavní urbanistická osa Dejvická-Technická je společně s ortogonálním rastrem dláždění východiskem pro uspořádání stromů. Stromy jako celek vytvářejí "druhou koncepční vrstvu" nad plochou dláždění, do které se vepisuje lineární artikulace zeleně podporující hlavní osu a mírně vedlejší potlačující osy automobilové dopravy. Řešení též pomáhá orientaci v prostoru.

Druhá skladba vychází z požadavku, aby stromy tvořily příjemný stín pro pobyt osob, zdůrazňovaly hlavní osu a v některých případech vytvářely intimnější zóny. Konfigurace stromů využíváním vysokokmenů otevřená a přehledná prostranství na jedné straně, na druhé straně naopak tvoří použitím nižších dřevin intimnější partie a hustší lokální stín. Před budovami po obvodu celého náměstí vysazujeme dřezovec trojtrnný (*Gleditsia triacanthos*). V kvadrantu před univerzitním kam-pusem přerušujeme pevnější "aleje" vycházející od původní zástavby kolem Dejvické tř. a vytváříme skupiny stromů, aby ve středu vznikla plocha pro společenskou akce. V maximální možné míře se snažíme zachovat stávající dřeviny v souladu s dendrologickým průzkumem, tak aby odpovídaly formě náměstí.



Městský mobiliář

Stejně jako u dláždění se i v městském mobiliáři propisuje přechod od klasické formy k uvolněné citaci. K tomu se nabízí po obvodu využití "pražskou lavičku", která se formou vhodně váže na stávající zástavbu. Do středu náměstí a ke kampusu přechází ve čtvercový systém laviček a odpočinkových prvků na bázi pixelů, který lze vhodně akcentovat ve vazbě na dláždění. Na náměstí dále rozmístíme vodní a herní prvky, prolézačky, trampolíny nejen pro děti, stojany na kola, koše atd. Jejich přesné rozmístění a definice bude řešena v další fázi projektu. Stožáry osvětlení mají jednoduché tvarosloví s vazbou k celkové formě prostoru.



Etapizace

Optimalizace dopravního řešení, která umožňuje využít prostor jako náměstí a ne jen jako dopravní křižovatku využívá princip kvadrantů v rámci etapizace. Revitalizaci lze tedy velmi efektivně etapizovat a nevyžaduje zásadní úpravy technické infrastruktury v rámci plochy náměstí. Práce lze tedy i v rámci časové koordinace s vývojem celé oblasti rozdělit na základní díly dle kvadrantů a dalších dílčích úprav a má mnoho různých scénářů.

Primárně lze etapizovat na tyto základní celky:

1. Kruhový objezd

Jednotlivé automobilové a tramvajové dopravní větve:

2. Svatovítská (případné odstranění tramvaje)
3. Evropská
4. Jug. partyzánů,
5. Čs. Armády
6. Dejvická-Hradčanská - nová tramvajová trať

Kvadranty - plochy veřejného prostoru:

7. Buzulucká - rekonstrukce okolí památníku čs. legionářů, přeložení čtvercových pamětních desek do nového povrchu.
8. Technická - v tomto prostoru lze dle potřeby provozovat současnou autobusovou točnu a rekonstrukci volně umístit v čase v návaznosti na novou výstavbu
9. Verdunská - rekreační zóna
10. Dejvická

Systém dopravního řešení je navíc navržen tak, že propustnost náměstí lze jednoduše optimalizovat dle aktuálních potřeb.