

# ANOTACE

Náš návrh vychází z hlavní myšlenky, že nutný návrat Vítězného náměstí od křižovatky celoměstského významu k náměstí má nutnou a neopominutelnou podmínku, a sice realizaci obchvatu mezi ulicemi Evropskou a Svatovítskou / KES. Pak už vše směřuje jen k jedné prioritě a sice k pěším lidem v parkové zeleni s fontánami, či bez nich ale v klidu tohoto ohromného volného prostoru našeho Kulaťáku. Doprava jen zklidněná s předností chodců a jen po obvodu stavební čáry náměstí se zcela volným a volně dostupným středem - zeleným ostrovem pro farmářské trhy, cirkusy, pivní slavnosti, prostě pro vše co vzejde z referenda občanů. Design profesionálů bude až následný.

Ohromný prostor Vítězného náměstí nemá velmi pravděpodobně ve střední Evropě obdoby. Tento prostor už nebude poslušně sloužit křižovatkám aut i tramvají, ale stane se nádherným parkem i trhem a místem zahradních slavností s obrovskou výhodou – přímo mezi stromy bude stávající výstup Metra a nebude to stát ani korunu.

## CELKOVÉ ŘEŠENÍ VÍTĚZNÉHO NÁMĚSTÍ

### PRŮVODNÍ ZPRÁVA

**Základní téze návrhu:** *„Doprava není svatá, ale je potřebná“* pomáhá při řešení Dnešního prostoru Vítězného náměstí. Toto „náměstí“ je dnes především velkokapacitní okružní křižovatkou pro auto + tramvaj + autobus a metro. Slovo „náměstí“ je zde zatím pouhý eufemismus. Proto doprava musí *ustoupit*, ale *ne zmizet (!)* a plocha Vítězného náměstí musí být náměstím, pro lidi, stromy, cirkusy, trhy, rockový nebo symfonické koncerty – prostě pro nás! Velká plocha, co možná největší, snížení hlukové hladiny, snížení exhalací z motorů aut a autobusů. Tento hluk nemůže v centru města zmizet úplně, ale je možné, aby skrze něj pronikl a někdy i dominoval, zpěv ptáků. Zejména na jaře!

**Co je nutnou podmínkou**, na základě které je náš návrh, jako smysluplný zpracován? Jde o tyto tři podmínky:

- A. **Realizace „KES“**. Spojky mezi ul. Evropskou a Svatovítskou!
- B. **„Zatrubnění a zprovoznění“** Buštyhradské city dráhy v místech Špejcharu.
- C. **Rehabilitace/zprůjezdnění Šolínovy ulice.**

**Co je povinností a hl. cílem návrhu:** *Z náměstí udělat opravdu náměstí a navrátit Vítěznému náměstí jeho původní hlavní kompoziční osu*, kterou zcela jistě není dnes skoro bezděčná hl. osa Svatovítská – Jugo. Partyzánů, případně Evropská za rohem, ale dle návrhu autora arch. Engla, je to osa spojující naši Dejvickou ulici od jejího JV konce u nádraží a metra Hradčanská, k nově vzniklému velkému Dejvickému / Vítěznému náměstí s trhy, cirkusy apod. dále na SZ

průchodem skrz bránu mezi dvěma hmotami domů, dnes zatím neexistujících ale skrz dnes existující „Trhy na Kulaťáku“, směrem do dnešní ulice Technické tedy k Fakultám ČVUT a VŠCHT až před fakulty architektury a pozemního stavitelství. A obráceně, tedy od vstupu do školy na SZ konci ke konci Dejvické na SV konci s nádražím a metrem, to samozřejmě platí také!

**Jak toho dosáhnout?** Zklidnit náměstí a místo kruhové křižovatky z něj udělat náměstí, které lze objet, ale ne proletět. Oživit celý Obvod náměstí a z ulic pak zejména ul. Dejvickou jako *obchodní náměstí s obchodními ulicemi*. Náměstí se bude jako dnes objíždět jednosměrně a levotočivě, ale nebude to kruhová křižovatka, ale podél domovní čáry obvodu staveb na náměstí. Tím se zvětší volný vnitřní prostor pro libovolné aktivity občanů a místo křižovatky budou klasické městské ulice se zelení jako ulice s oddělenou zelenou zónou pro průjezd aut a s oddělenou zelenou navazující zónou podélného parkování podél celého obvodu náměstí a podél jeho chodníků. To umožní bezkonfliktní jak průjezd, tak parkování s vystupováním a nastupováním vč. kontaktu s obchody lemujícími celý obvod náměstí. Obchodním ulicím Dejvické a Technické, pro zvýraznění jejich obnovené role, dáváme kultovní symbol Prahy – tedy tramvaj! Tramvaj klasickou tedy obousměrnou a oboustrannou něco jako jsou např. retro linky č. 41 z retro tramvají nedalekého Musea MHD ve Střešovické vozovně apod. Tím místa, kudy bude klasická tramvaj projíždět nejen oživíme a zatraktivníme, ale také konečně propojíme obě strany obnovené hl. kompoziční osy s třeba Cirkusem Berousek na novém velkém Dejvickém náměstí uprostřed a dále až s areálem ČVUT a obráceně spojíme studenty s novým náměstím a hospodami na Dejvické. Když se na koleji v Zikovce řekne, jdeme kluci „do města“ nebude to nutně znamenat jen do Starého města či Malé strany, ale i na nové náměstí, třeba s právě probíhajícími Pivními slavnostmi, nebo dál do obživlé Dejvické ukončené nádražím i metrem.

**Náš návrh z hlediska urbanistického a architektonického**, stručně: Bude obnovena hlavní kompoziční osa prostoru náměstí a náměstí bude přetvořeno na volnou zelenou plochu sice s projíždějícími auty a velkoměstsky cinkajícími tramvajemi, ale s především velkými plochami pro obchod, odpočinek, zábavu, sport, prostě pro pěší lidi. Náměstí bude celé vymezeno domovními čarami stávajících i plánovaných domů. Okružní křižovatka a téčkové křížení tramvají uprostřed zmizí. Musí zmizet! Realizací KES apod., zmizí z náměstí frekventované, hlučné a plné emisí propojení středu města s jeho letištěm V. H. na Ruzyni. Propojení se severem Prahy, s Roztokami a Suchdolem zůstává, ale je nesrovnatelně méně provozně náročné než propojení s letištěm a ostatně i cestě na sever může pomoci realizovaný KES , třeba ve spolupráci s obnovenou/zprůjezdněnou Šolínovou ulicí. O přímé a krásné Terronské ulici na opačné straně ani nemluvě. Od domovní čáry okolní zástavby náměstí, bude vymezen, obloukem v půdorysu domovní čáry, chodník cca 6m šířky, jak pro obsluhu staveb i pro volný nástup do centra náměstí v jeho středu. Hned vedle chodníku budou samozřejmě plochy pro podélná stání automobilů chodník podélně lemující, protože bez aut to dnes prostě nejde. Pruh 4m podélných automobilových stání bude provozně oddělen pásem 3m od *jednosměrně* projíždějících automobilů na místní komunikaci šířky 5m a tento pruh bude opět oddělen od jednosměrné tramvaj. tratě opět pruhem 3m. Oddělovací pruhy budou zásadně zelené se vzrostlými stromy. Doprava v této obloukové místní komunikaci podél obvodu náměstí bude zklidněná s přechody a retardéry, kterými se pěší dostanou do velké a

volné a zelené středové společenské části náměstí ve tvaru nepravidelného oválu cca 200 x 200m. Tato středová část je lemována po vnější straně již zmíněnou jednokolejnou tramvajovou tratí pro jednosměrný kruhový provoz a za ní, za dalším izolačním zeleným pásem směrem ke středu je oválný spol. chodníkem pro smíšený pěší a cyklo provoz šířky 3m. Pokud jde o konkrétní využití zcela volného a (skoro) bez zplodin spalovacích motorů centra Vítězného náměstí, bylo ověřeno, že se „tam vejdou“ např. 2 cirkusové stany, „Cirkusu Berousek“ a třeba „Cirque de Solei“, několik „Farmářských trhů na Kulaťáku“, letní amfiteátr a ještě zbyde volná plocha pro např. „Pivní slavnosti“. Protože možnost využití je mnohonásobná a variantní, bude určitě nejlepší náplň nového kulaťáku vybrat třeba místním referendem, nebo podobně. Zde je nutno poznamenat že do tohoto univerzálního prostoru v centru náměstí, se lze dostat i přímo ze stanice metra Dejvická samostatným a dnes již existujícím výstupem který se nalézá přímo v JZ části našeho multifunkčního centra nového Vítězného náměstí !

**Z hlediska čistě dopravního:** Vyjma podstatného snížení dopravní zátěže díky realizaci obchvatu KES, se dopravní řešení v zásadě nemění. Náměstí zůstává přístupné pro všechny druhy dopravy, mění se jen její intenzita a přichází forma zklidněného provozu. Automobily budou opět projíždět ale ne kruhově, ale obloukově po obvodu náměstí a hlavně šetrně. Důležité je zachování jednosměrného obvodového provozu pro, i když zklidněnou přece jen plynulou dopravu. Tramvaje už samozřejmě nebudou do křížení „T“ v centru dění, ale elegantně obkrouží oblouk náměstí, díky čemuž bude střed náměstí klidný. Parkování je všude zastoupeno podélnými stáními podél všech chodníků v oblasti. Centrální parkoviště budou řešena v rámci výstavby nových budov. Novým prvkem je retro tramvaj Dejvická/Technická. Viz. Návrh.

**Vegetace a materiálové řešení:** Celý obvod i střed náměstí dnes patřící dopravě může být vysázen lesem 150 x 150 m resp. 450m x 250m lesem přímo přístupným ze stanice Metra Dejvické. Ve všech ulicích se samozřejmě objeví stromy. Materiály jsou uvažovány naprosto běžné a dnes používané, kámen, asfalt, dřevo, kov, umělé hmoty apod.

**KONEC**