

ANOTACE

Návrh využívá přirozených terénních rozdílů v původním terénu a propojuje důležité pěší trasy. Změnou oproti dnešnímu řešení je introdukce pěších spojení na úrovni vestibulu metra stanice Dejvická a soustředění dopravy do střední zóny náměstí. Stanice tramvají, autobusů a metra tvoří jednoduchý a přehledný systém jakéhosi "dejvického transferia". Nevyužívaný střed náměstí je otevřen do spodní úrovně a je hlavním ohniskem veřejných aktivit v celém prostoru. V této úrovni možno realizovat rozsáhlé obchodní plochy. Dnešní parkovací kapacita je nahrazena rozsáhlou podzemní garáží na severní straně.

Dopravní řešení je symbiózou urbanismu a poptávky po MHD, individuální dopravě a novém prostoru pro pěší i cyklisty. Struktura komunikací vychází z *GENIA LOCI* místa.

VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ / QUADRATURA KRUHU

Prostorové řešení :

Návrh důsledně využívá přirozených terénních rozdílů v původním terénu a logicky propojuje důležité pěší trasy. Podstatnou změnou vůči dnešnímu poněkud nevyváženému využití Vítězného náměstí je jednoznačná introdukce pěších spojení na úrovni vestibulu metra stanice Dejvická a soustředění veškeré dopravy ve vrchní úrovni do střední zóny náměstí. Přímá pěší trasa Technická – Dejvická tvoří novou hlavní osu propojující kampus ČVUT s tradiční atraktivní osou ulice Dejvická (viz řez P1).

Významné stanice tramvají, autobusů a metra tvoří jeden jednoduchý a přehledný systém jakéhosi "*Dejvického transferia*". Tato organizační změna přináší výrazně novou kvalitu a orientaci do veřejného prostoru celého náměstí. Doposud nevyužívaný střed je otevřen do spodní úrovně a stává se hlavním ohniskem veřejných aktivit v celém prostoru náměstí. Po vybudování nové zástavby v severním segmentu (směrem ke kampusu ČVUT) bude možno přesunout již dobře zavedené farmářské trhy a další aktivity do spodní úrovně středního kruhu.

Navíc je možno realizovat ve spodní úrovni poměrně rozsáhlé obchodní plochy. Jejich přístupnost, případné rozdělení na menší jednotky a garantovaný komfort je třeba detailně dořešit. Zásobování těchto ploch je možno realizovat nákladními výtahy ve vyznačených pozicích, pro farmářské trhy by mohl být výjimečně povolen vjezd malých dodávek do spodní úrovně. Nové projekty na obvodu náměstí mohou být se spodní úrovní různými způsoby propojeny, funkční náplně se mohou vzájemně doplňovat.

V prostoru původního parteru existujících i nových bloků zástavby je omezena automobilová doprava a je vytvořen poměrně široký pás pobytové zóny, ve které má chodec (a cyklista) přednost. Parkovací kapacita dnešních parkovišť v prostoru náměstí je nahrazena rozsáhlou podzemní garáží na severní straně (viz již léta fungující pařížské garáže pod hlavními ulicemi). Výjimku tvoří prostor před Generální štábem ČA a poblíž vyústění Technické, kde bude možno realizovat krátkodobá stání pro armádní potřeby; resp. pro taxislužbu.

Toto nové rozvrstvení dovoluje využití náměstí za každého počasí a zjednodušuje

orientaci v rozsáhlém prostoru. V návrhu je respektován i pohyb cyklistů v prostoru náměstí, cyklostezka prochází zelenými plochami všech segmentů s možností odbočení do postranních ulic.

Landscaping :

Jasně prostorové uspořádání náměstí je podtrženo jednoduchým návrhem zeleně a veřejného prostoru. Zelené plochy mezi dopravním kruhem a pěšími zónami na okraji náměstí jsou tvořeny kultivovanou zahradní úpravou, která zahrnuje řadu stromů v obdobné poloze jako je ta dnešní. Zvlněním terénu bude možno dosáhnout dostatečné vrstvy zeminy, aby zde mohla kořenit nova vzrostlá zeleň – navrhujeme *Ginkgo Biloba* a

Liquidambar Styraciflua ... Přesná pozice těchto stromů bude koordinována s konstrukcí spodního patra. Terénní rozdíly podél cyklostezky budou řešeny živými ploty.

Střed kruhu ve spodní úrovni dovolí výsadbu několika větších stromů, které svými korunami přesáhnou okraj kruhu. Jejich pozice i druh budou přesněji určeny v souvislosti s pozicí tubusu metra. Volba materiálu v pěších zónách bude podřízena charakteru celého náměstí. Jejich detailní řešení a event. využití vody ve veřejném prostoru bude v další návrhové fázi předmětem pozornosti autorů.

Dopravní řešení :

Návrh dopravního řešení je symbiózou mezi urbanismem a poptávkou po městské hromadné dopravě, individuální automobilové dopravě, pěší dopravě, ale i cyklistické dopravě. Nově vytvořená struktura komunikací respektuje genius loci daného místa.

Při návrhu byl kladen důraz na to, aby žádná z forem dopravy nebyla potlačena na úkor jiné, ale aby se různé typy dopravy doplňovaly, a tvořily tak spolu funkční celek. Jedině tímto způsobem může být dosaženo výsledku, který ocení jak tranzitující osoby, tak i rezidenti.

Základní prvkem návrhu je okružní křižovatka se dvěma jízdními pruhy na okruhu. Okružní křižovatka byla dispozičně optimalizována tak, aby poskytla větší komfort pro individuální automobilovou dopravu a pro pěší. Všechny vjezdy a výjezdy jsou dvoupruhové. Všechny nově navržené přechody pro chodce jsou dělené s kapacitním středním dělícím ostrůvkem. Navíc tvar křižovatky je dostatečně flexibilní, aby bylo možné změnit na turbo okružní křižovatku, popř. na světelně řízenou okružní křižovatku (řízená křižovatka by byla možná pouze za předpokladu plně dynamického řízení s preferencí MHD a dále by byla zohledněna koordinace mezi jednotlivými paprsky křižovatky).

Návrh řešení městské hromadné dopravy koreluje s požadavky na efektivní způsob přepravy osob po městské části Prahy 6 a navazujícího okolí. Dochází k integraci tramvajové a autobusové dopravy a tím k zefektivnění přestupů mezi těmito dopravními prostředky. Dochází k zefektivnění přestupu na metro díky logicky uspořádané spodní úrovni. Při všech těchto provázanostech návrh neopomíjí nutnost odstavu autobusů, ale oproti stavu je počítáno s optimalizací organizace městské dopravy a dále je počítáno s odstavem autobusů na nedávno dobudovaném terminálu Veleslavín a na točně Bořislavka. Návrh je přizpůsoben pro výhledové linkované vedení autobusů a tramvají po

zprovoznění tramvajových tratí Malovanka - Stadion Strahov a Nádraží Podbaba - Suchdol. Současně je návrh natolik univerzální, aby umožnil odbavení i stávajícího linkového vedení MHD, popř. umožnil odbavení mezistavu MHD, kdy bude zbudována pouze jedna z výhledových tramvajových tratí.

Pěší provoz :

Nejvýraznější změnou z pohledu dopravy je vytvoření nových prostor pro pěší. Na vestibul metra naváže spodní úroveň náměstí, která logicky propojí ulice Verdunská, Dejvická, Buzulucká a Technická. Nové propojení zmíněných ulic je o to hodnotnější, že se jedná o nejkratší možné spojnice. Spodní úroveň je spjata s parterem eskalátory, výtahy, rampami a společně tak tvoří živý celek. V parteru oproti stavu dochází k posílení role pěších. Po obvodu celého Vítězného náměstí jsou nově vytvořeny prostorné pěší zóny, které mají velký potenciál stát se kvalitním veřejným prostorem a to díky své dimenzi, nové kvalitní zeleni, přílehlým obchodním plochám ale zejména díky umístění ve středu dne. Tento prostor pěších zón je ohraničen cyklostezkou, která univerzálně a hlavně bezpečně převede cyklisty přes náměstí. Křížení cyklostezky se sběrnými komunikacemi je řešeno přejezdem pro cyklisty přimknutým k přechodu pro chodce. Veškeré přejezdy pro cyklisty jsou dělené a jsou opatřeny ochranným ostrůvkem.

Doprava v klidu :

Veškeré nároky na dopravu v klidu v prostoru Vítězného nám. jsou nově zabezpečeny/pokryty podzemní hromadnou garáží (dále jen HG) na severu řešeného území v prostoru mezi ul. Dejvická a ul. Technická. HG bude dopravně napojena na ul. Jugoslávských partyzánů pomocí jednopruhových jednosměrných ramp. Příjezd i odjezd bude možný do všech směrů a to díky navazující okružní křižovatce. HG bude disponovat dvěma patry o kapacitě cca 300 PS. V HG budou PS vyčleněny jak pro rezidenty, tak pro návštěvníky. Předpokládá se rozdělení po patrech (jedno patro bude vyčleněno pro návštěvníky Vítězného nám. a druhé patro bude vyčleněno pro rezidenty).

Závěrem : Autoři jsou si vědomi rozsahu stavebního zásahu do daného prostoru. Domnívají se ovšem, že vynaložené prostředky a technické komplikace po dobu stavby vysoce vyváží konečný zisk z tohoto řešení.

Snahou je vytvořit jasný, srozumitelný a zároveň dostatečně flexibilní plán tak, aby ho bylo možno přizpůsobit možným připomínkám, aniž by ztratil základní kvalitu.....!