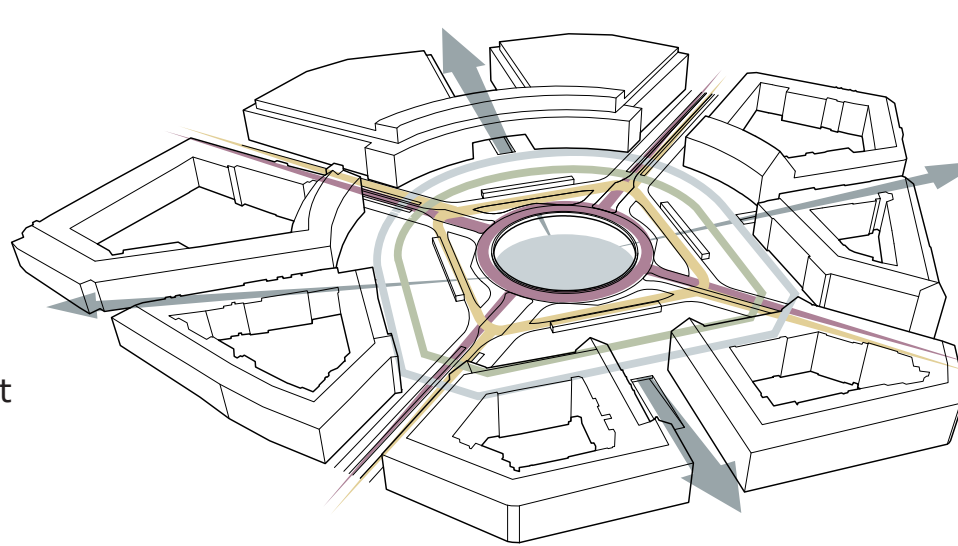


VÝZNAM MÍSTA

- dokončení Engelova plánu cca po 100 letech
- významné městské subcentrum - funkční srdce Prahy 6
- vstupní brána do Technické univerzity
- dobrá adresa
- klasicky komponovaný prostorový koncept
- - - trasa metra A (centrum - letiště)

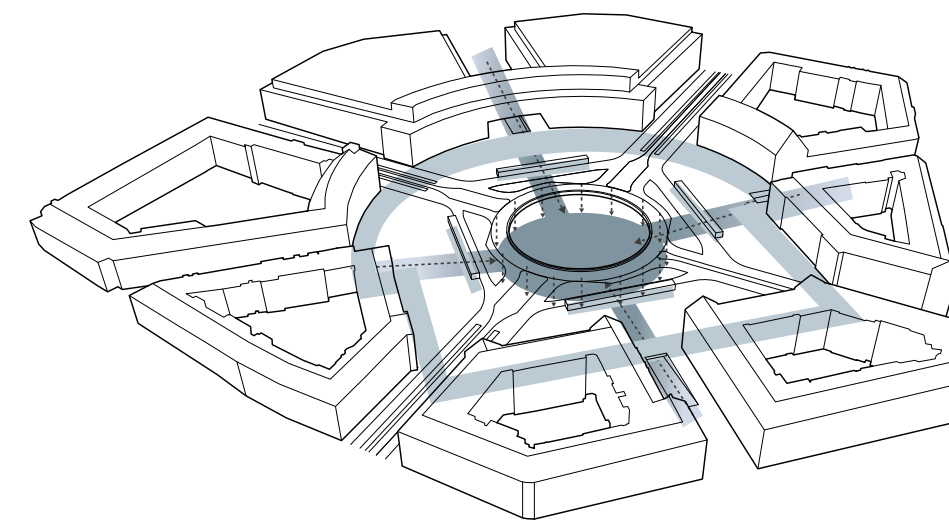
PROSTOROVÝ KONCEPT



- hlavní dopravní tahy na úrovni terénu
- bezkonfliktní propojení pěších provozů
- denní osvětlení úrovně vestibulu metra
- řešení stanic MHD ve vazbě na parter

- pěší tahy
- MHD
- automobilová doprava
- parter
- cyklotrasa napojená na městskou dopravní síť

VEŘEJNÝ PROSTOR



- využití obvodu parteru přízemními destinacemi
- nový veřejný prostor ve snížené úrovni
- úroveň napojení na vestibul metra
- přívětivé měřítko prostoru

- corso při parteru
- vizuální propojení všech směrů

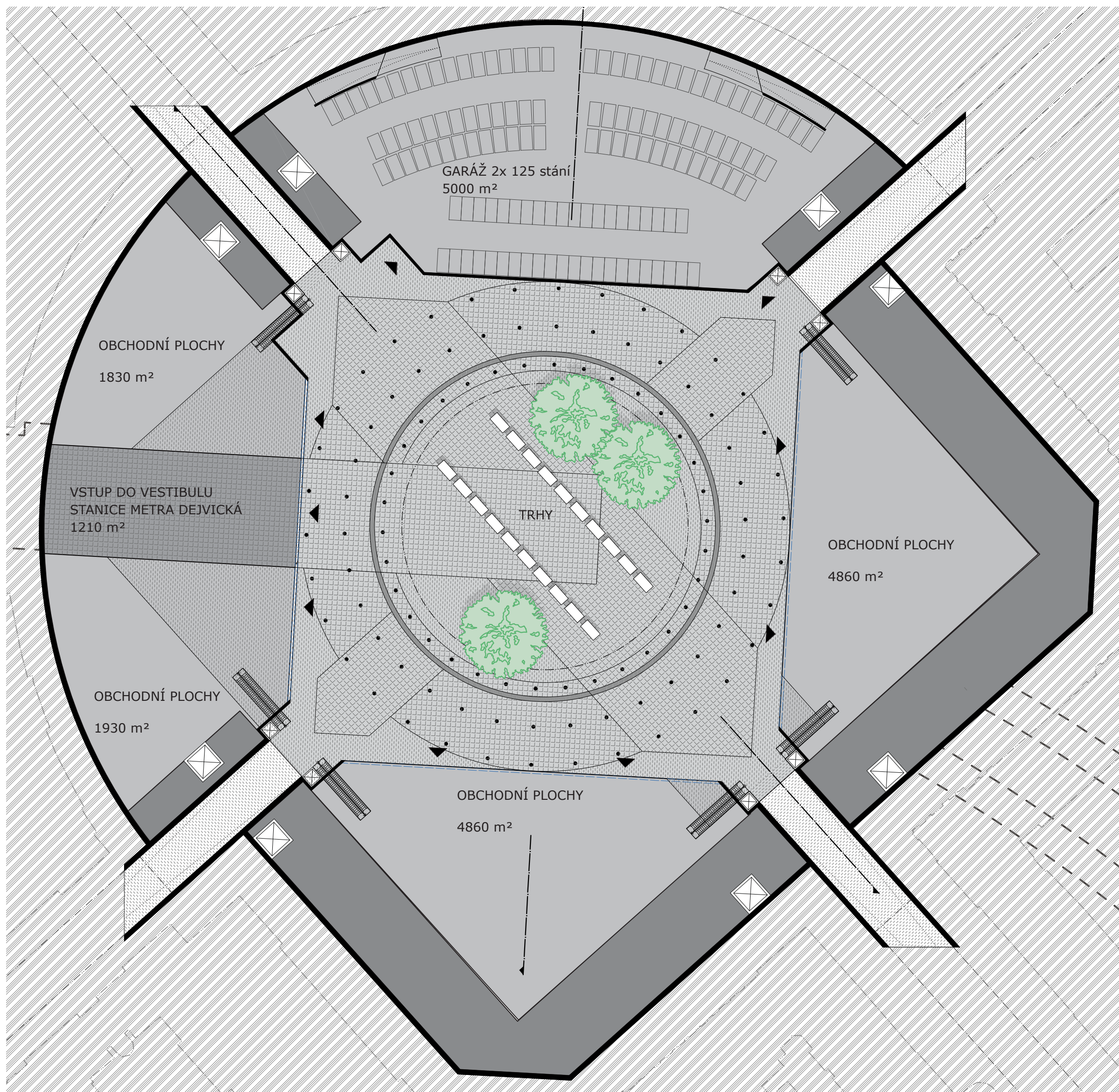
ŘEZPOHLED V OSE ULIC DEJVICKÁ - TECHNICKÁ





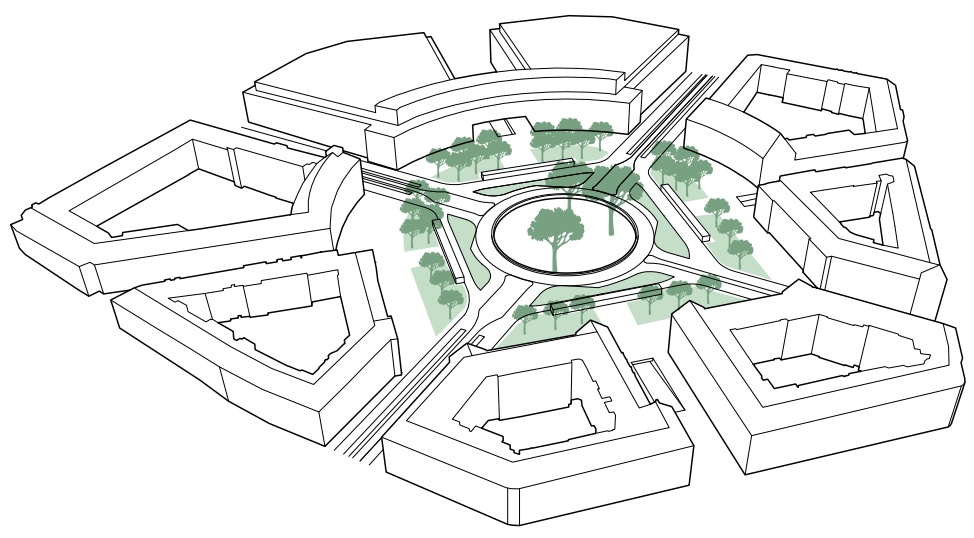
VAZBY A PĚŠÍ PROPOJENÍ NA ÚROVNI VESTIBULU METRA 1 : 750

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ - NAPOJENÍ NA OKOLNÍ INFRASTRUKTURU 1 : 750

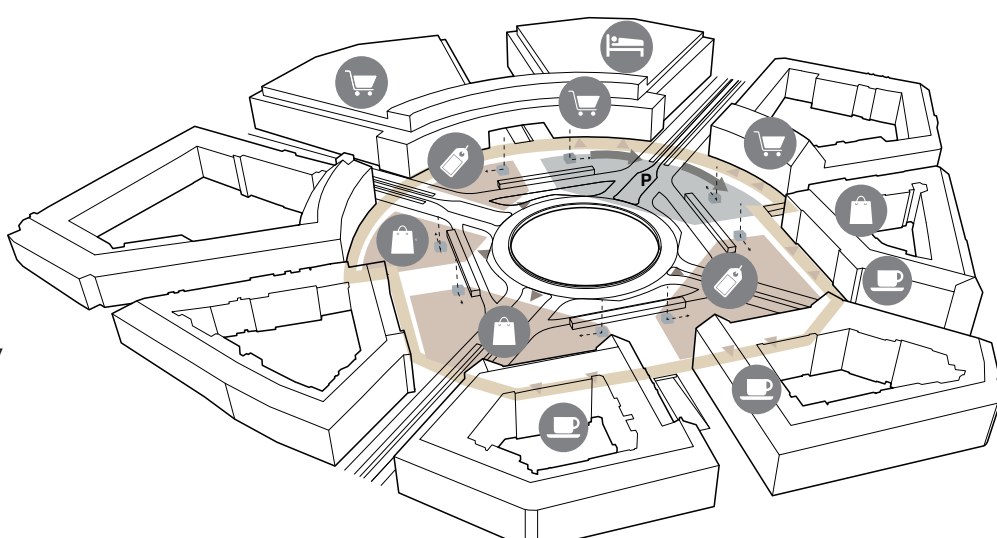


LANDSCAPING

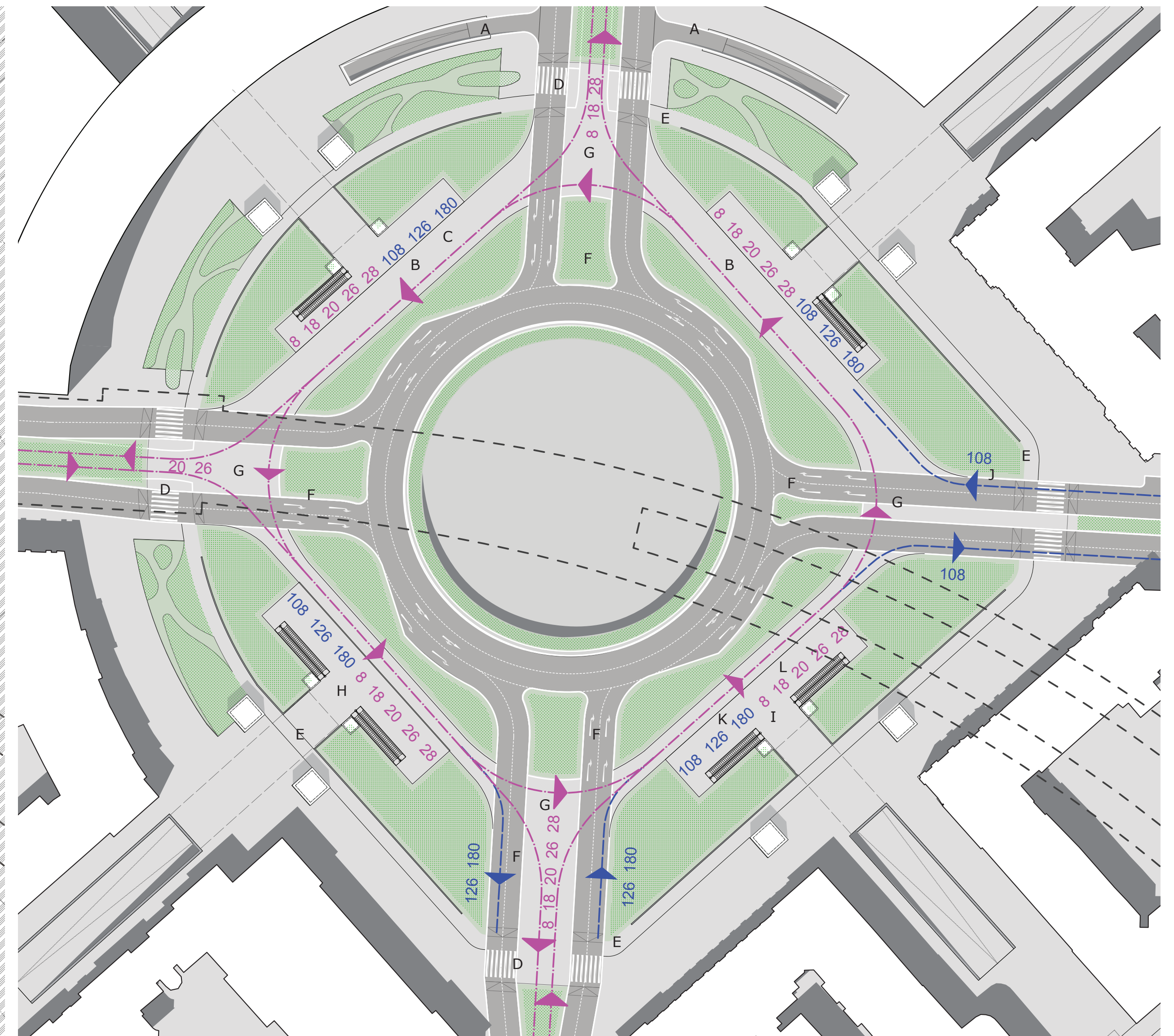
FUNKČNÍ NÁPLŇ



- prostorové úpravy zeleně podél obvodu náměstí jako integrální součást návrhu
- vzrostlé stromy podtrhují kompozici
- zvlnění terénu na okrajích pěších zón
- zeleň (ev. voda) propojují obě úrovně



- nově obchodní plochy ve spodní úrovni
- hromadné garáže pro rezidenty a návštěvníky
- transferium MHD
- možnost přesunu Farmářských trhů
- možnosti propojení nových projektů na spodní úrovni



ORGANIZACE DOPRAVY

- A - Vjezd do hromadného parkingu je z ulice Jugoslávských partyzánů jednosměrným odbočením, výjezd opět tamtéž jednosměrným otočením k okružní křižovatce.
- B - tramvajové těleso je záměrně odsazeno od nástupní hrany tak, aby odstavené autobusy nebránily v plněném průjezdu tramvajů.
- C - Variantně je možné uvažovat i s nástupní a výstupní autobusovou zastávkou + krátkodobý omezený odstav autobusů. Další prostorová rezerva pro odstav autobusu a případně i autobusovou zastávku je v ulici Evropská.
- D - přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty na zvýšené ploše řešeno na všech ramenech okružní křižovatky identicky.
- E - jednosměrná dvoupruhová cyklostezka procházející po vnějším obvodu navazujících pěších zón u zástavby.
- F - vjezdy i výjezdy z okružní křižovatky jsou vždy z důvodu kapacity dvoupruhové. Okružní křižovatka je navržena se dvěma jízdními pruhy na okruhu včetně rozšíření o odpojovací pruh na výjezdu
- G - křížení MHD s IAD je preferováno jako neřízené, které se na mnoha místech v Praze ukazuje jako kapacitnější, avšak je možné křížení MHD s IAD opatřit světelným signalizačním zařízením, které by bylo plně dynamicky řízené s preferencí MHD a byla by zohledněna koordinace mezi jednotlivými paprskovými křižovatkami.
- H - společná zastávka tramvajové a autobusové dopravy Vítězného náměstí směr Prašný most.
- I - společná zastávka tramvajové a autobusové dopravy Vítězného náměstí směr Nádraží Podbába.
- J - způsob pohybu autobusové linky č. 108 v prostoru náměstí po zprovoznění tramvajových tratí Malovanka - Stadion Strahov a Nádraží Podbába - Suchdol.
- K - způsob pohybu autobusové linky č. 108 v prostoru náměstí po zprovoznění tramvajových tratí Malovanka - Stadion Strahov a Nádraží Podbába - Suchdol.
- L - návrh linkového vedení autobusů po zprovoznění tramvajových tratí Malovanka - Stadion Strahov a Nádraží Podbába - Suchdol.

ŘEZOPOHLED V OSE ULIC SVATOVÍTSKÁ - JUGOSLÁVSKÝCH PARTYZÁNŮ 1 : 500

