

ANOTACE

Předkládaný návrh výrazně nemění dopravní uspořádání Vítězného náměstí, ale zásadně mění jeho veřejný prostor tak, aby mohl být v maximální možné míře „zabydlen“ a využit obyvateli a návštěvníky Dejvic k různorodým činnostem. Cílem je vytvořit takové řešení, které respektuje nároky na dopravu, ale přitom umožňuje využití prostoru skutečně jako náměstí a ne jako pouhé dopravní křižovatky. Návrh vhodně kombinuje MHD, motorovou a cyklistickou dopravu a novou pěší zónu v jeden fungující celek, který respektuje hmotovou regulaci a geometrickou osnovu náměstí navrženou A. Engelem. Návrh počítá se zachováním stejného počtu parkovacích stání jako v současnosti. Všechny stávající vzrostlé stromy zůstávají zachovány. Ve středové části nově vzniká stopa původní vegetace, symbolicky nepřístupná, ale viditelná ze všech stran náměstí.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Celková koncepce

Prostor náměstí scelujeme v jednu vydlážděnou bezbariérovou plochu v rozsahu od fasád budov až po zelený val sousedící se silničním kruhovým objezdem. Posilujeme pobytové, společenské a reprezentativní funkce náměstí a vytváříme živý parter po celém jeho obvodu umožňující umístění ostrůvků zeleně, předzahrádek, mobiliáře, ale také parkování a cyklistických stezek. Vzniká městské korzo jež spojuje ulici Dejvickou a Technickou.

Plocha náměstí tvaru podkovy je rozdělena pomyslným rastrem na segmenty jež kombinují pravoúhlé členění města v jihovýchodní části a oblouk na severozápadě. Tento rastr je přepsán do vzoru dláždění pobytové zóny náměstí, kterou vhodně opticky fragmentuje a navazuje tím také na tradiční motivy štípané pražské mozaiky z 30. let 20. století. Charakter volné vydlážděné plochy umožňuje dle potřeby umístění dočasného městského mobiliáře, sezónních atrakcí nebo drobných fixních staveb různého charakteru.

V našem návrhu ilustrujeme jednu z mnoha variant oživení prostoru náměstí: U vyústění ulice Dejvické do JV kvadrantu náměstí převažuje pěší zóna se zahrádkami restaurací a kavárenský život. V SV kvadrantu převažuje téma aktivní rekreace všech věkových skupin: prolézačky, ping-pongové stoly, petanque, vodní atrakce atp. Plocha v SZ kvadrantu v sousedství autobusového nádraží je bránou do univerzitního kampusu a je vhodná pro dočasné experimentální pavilony vysokých škol, dočasná umělecká díla kombinovaná s místem pro sezení. Ulice Technická v části nové zástavby sousedící s náměstím je ideálním místem pro farmářské trhy a jiné akce podobného charakteru, které zde již mají svou tradici. JZ kvadrantu dominuje pomník československým vojákům, doplněný parkovou úpravou, lavičkami nebo příležitostnou divadelní a řečnickou scénou.

Pohyb pěších a pěší zóny

Všechny části náměstí jsou mezi sebou bezbariérově propojeny tak, aby chodci nebyli nuceni využívat mimoúrovňových podchodů. V místech rušných komunikací Evropská, Svatovítská, Jugoslávských partyzánů a Čs. armády jsou ponechány nebo doplněny úrovněvé přechody pro chodce, v ostatních případech zklidněných komunikací a pěších zón se chodci pohybují po tzv. shared space (koncept minimalizující segregaci jednotlivých uživatelů uličního prostranství pomocí odstranění obrubníků, svíslého a vodorovného dopravního značení a semaforů).

Cyklistická doprava

Bezpečný průjezd cyklistů je řešen cyklostezkou vedenou obousměrně kolem kruhové křižovatky mezi pěší zónou a zeleným valem. Cyklostezka překračuje frekventované ulice společně s přechody pro chodce. Okružní cyklostezka spojuje mezi sebou cyklotrasy vedoucí podél ulice Evropská do Šárky, podél ulice Jugoslávských partyzánů do Tróji, ulicí Dejvická směrem na Hradčanskou a cyklotrasu vedoucí ke kampusu vysokých škol ulicí Technická. Tímto řešením se cyklistům umožní jednoduchý průjezd dnes značně komplikovanou křižovatkou na Vítězném náměstí aniž by toto řešení bylo na úkor pěších nebo jiných druhů dopravy.

MHD, motorová doprava a doprava v klidu

Návrh pracuje s cílovým stavem po dostavbě Pražského okruhu, realizací komunikace Evropská–Svatovítská a realizací prodloužení tramvajových tratí směrem do Suchdola a na Strahov. Stávající tramvajová trasa a hlavní silniční komunikace řešená dvouproudým kruhovým objezdem se, vzhledem k cílovému stavu, jeví jako vhodná a kapacitně dostačující. Až na úpravu tramvajové zastávky Vítězné náměstí, relokaci a doplnění některých přechodů pro chodce a úpravu křižovatky Šolínovy s Evropskou, nedochází na těchto komunikacích k výraznějším zásahům, což znamená výraznou finanční úsporu pro realizaci návrhu, takže ušetřené prostředky mohou být použity na kvalitní provedení veřejného prostoru, výsadbu zeleně, kvalitní mobiliář a fungující infrastrukturu pro cyklistickou dopravu v dané lokalitě.

Motorovou dopravu naopak omezujeme v ulicích Dejvická, Verdunská a Buzulucká, kde zavádíme v bezprostřední blízkosti náměstí jednosměrný provoz, jež navede řidiče do obytné zóny v parteru náměstí s vyznačenými místy pro parkování. Tato dopravně zklidněná komunikace je řešena v jedné výškové úrovni s pěší zónou náměstí. V našem návrhu zachováváme stejný počet parkovacích míst, jaký je na náměstí dnes. Umístíme je však tak, aby auta netvořila kontinuální řadu (bariéru pro chodce), ale naopak parkovala v menších shlucích a umožňovala chodcům volně procházet od fasád budov směrem ke středu náměstí.

Autobusová doprava je v našem návrhu soustředěna v severozápadním segmentu náměstí. Nově vzniklé autobusové nádraží přímo navazuje na stanici metra, pěší korzo náměstí a ul. Technickou. Pomyslný střed nádraží ležící v ose Dejvická–Technická zůstává bez zastávek a parkovacích stání a zachovává tak hlavní pohledovou osu.

Vestibul metra zůstává beze změn. Dochází pouze k přemístění výstupu z vestibulu v místech autobusového nádraží. Tento krok uvažujeme pouze v případě, že nebude možné integrovat vstup do vestibulu metra přímo do plánované zástavby sousedící s autobusovým nádražím.

Koncept řešení vegetace a materiálové řešení

Návrh počítá se zachováním všech existujících stromů na veřejném prostranství náměstí a jejich integrací do celkového koncepčního řešení. Hustota zelených ploch stoupá směrem do středu náměstí: Existující stromy jsou začleněny do systému zelených ostrůvků organického tvaru v jinak dlážděném povrchu pěší zóny. Dláždění je řešeno štípanou kamennou dlažbou v bílé, šedé a černé barvě, která přepisuje navržený rastr náměstí.

Pěší zónu a cyklotrasu od rušné silnice odděluje kontinuální zelený val, jež výrazně redukuje hladinu hluku v pobytové zóně náměstí a zároveň zvyšuje vizuální komfort řidičů i chodců. Val nepřekračuje výšku 1,2 m ve svém hřebeni a nezhoršuje tak orientaci uživatelů náměstí.

V místech hlavních pohledových os navíc výrazně klesá, čímž upozorňuje na důležité průhledy náměstím a odkazuje na Engelovu urbanistickou koncepci.

Centrální bod náměstí ve středu kruhového objezdu necháváme lidem nepřístupný, odříznutý silnicí a hustě porostlý výběrem vysokých náletových travin osazených zahradním architektem tak, aby evokovaly původní travnatou krajinu místa před vznikem města. Vzniká vizuálně zajímavý prvek náměstí, památník vzdávající hold krajině, jež město nahradilo svou existencí. Centrum Vítězného náměstí dle původního Engelova návrhu získává svůj monument. Není jím však obrozenecký obelisk, ale travnatá plocha symbolizující současné environmentální smýšlení člověka o zacházení s městem a krajinou.