

## **PRŮVODNÍ ZPRÁVA:**

### **ÚVOD**

Urbanistická koncepce Vítězného náměstí vychází z klasicistních tradic. Inspirace antikou je patrná z půdorysného uspořádání, do kterého Antonín Engel mj. zakomponoval antickou fascinaci geometrickým problémem kvadratury kruhu. Původní koncepce náměstí ale nepočítala s nárůstem automobilové dopravy, která se díky navazujícím širokým bulvárům do prostoru přirozeně stahuje. Stávající dopravní řešení na principu kruhového objezdu tak nejenže znemožňuje využívat střed náměstí, ale zároveň je samo o sobě nefunkční.

### **KONCEPCE**

Návrh na řešení Vítězného náměstí vychází z těchto koncepčních zásad:

- **Zpřístupnění středu náměstí pro pěší.**
- **Kvalitní park ve středu náměstí odcloněný od okolní dopravy**
- **Dopravní skelet zohledňující stávající i budoucí dopravní zátěže**
- **Zkvalitnění návaznosti mezi jednotlivými složkami MHD**
- **Zachování urbanistické koncepce prof. Antonína Engela**

Návrh zohledňuje funkční uspořádání zástavby náměstí tak, že východní část náměstí s převážně rezidenční zástavbou a obchody v parteru propojuje v maximální možné míře s veřejným prostorem ve středu náměstí a potlačuje na úkor pěšího propojení přiléhající dopravu. Veřejný prostor ve středu náměstí je po obvodu lemován zpevněnými plochami sloužícími nejen jako pěší komunikace ale v jihovýchodním segmentu jako multifunkční prostor pro pořádání společenských akcí, trhů atp. Do tohoto prostoru na západní straně ústí upravený výstup z metra. Samotný střed náměstí má v návaznosti na původní návrh arch. Engela kruhový půdorys a je koncipován jako park s mírnou terénní svažitou modelací, která opticky odděluje tuto klidovou zónu od rušné dopravy v západním sektoru.

Na místo původně plánovaného obelisku, jehož význam je v současné době diskutabilní, je podél pěší cesty ve středu parku umístěn symbolický kruhový vodní prvek s tekoucí vodou. Tento vodní prvek tvoří další akusticko-pohledové rozhraní a dodává středu náměstí intimitu, mnohovýznamovou symboliku a zároveň je lákadlem pro pobyt v jeho těsné blízkosti. K uctění historicky významných událostí a osob je určena část parku na severovýchodní straně náměstí, která má zklidněný charakter reprezentovaný řadou symbolických či konkrétních osob – soch, vsazených mezi platanovou alej.

Další zónou náměstí je jeho jihovýchodní část, která má více městský charakter aktivovaný z jedné strany bezprostřední návazností na nákupní třídu Dejvická a z druhé strany přestupní stanicí metro – tramvaj. V této části náměstí je navržen podélný prostor pro různé typy trhů a společenské akce. Tento prostor je směrem ke středu náměstí doplněn o zklidněná zákoutí s posezením a zelení sloužící pro čekání a schůzky.

## DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Základním principem dopravního řešení je snaha o zásadní eliminaci bariérového efektu automobilové dopravy, výrazného zlepšení prostupnosti celého náměstí pro pěší a cyklisty, vedených po povrchu a současně umožnění krátkých a kvalitních přestupů z linek TRAM na metro přímo z prostoru náměstí.

Premisou návrhu je přesunutí tras TRAM ze středu náměstí na jeho okraj, kde spolu s vedením automobilové dopravy ve standardním profilu městské ulice vytvoří v rámci 3 signalizovaných křižovatek komunikační skelet, který na jedné straně přenesení i ve výhledu požadovanou intenzitu průjezdné automobilové dopravy (z 33800 voz/den na 39800 voz/den na vjezdech do křižovatky) a zároveň přesunuje tuto dopravu společně s tramvajemi do západního sektoru, zatímco východní sektor náměstí je koncipován prioritně pouze pro obslužnou a cílovou dopravu, to vše při dodržení základní urbanistické koncepce prof. Engela. Tomuto rozdělení dopravy přispívá i charakter přilehlé zástavby, kdy západní sektor svou strukturou s administrativně-obchodní funkcí umožňuje přenést tuto vyšší dopravní zátěž, oproti východnímu sektoru s převažující funkcí obytně-obchodní, kde je žádoucí omezit zejména průjezdnou dopravu. Zvolený princip může mít z hlediska širších vztahů i pozitivní vliv na strukturu a intenzitu automobilové dopravy v ulicích Dejvické a zejména pak Čsl. armády (s dosahem až po Korunovačnickou třídu).

Vlivem odstranění tramvajové dopravy ze středu náměstí a jejího zapojení do městské struktury uličních profilů spolu se soustavou 3 světelně řízených křižovatek, jejichž součástí jsou i řízené přechody pro chodce, umožní tento návrh řešení přirozenou dostupnost pěších a cyklistů celého prostoru náměstí a zároveň vytvoří dostatečný a důstojný volný prostor pro uplatnění rozmanitých společenských a pobytových forem využití centrální části náměstí. Návrh počítá s volným pěším koridorem z Technické ulice do prostoru náměstí, s premisou podpoření hlavní urbanistické osy náměstí Dejvická - Technická. Ve východní části náměstí je tato osa podpořena širokým zvýšeným prahem přes východní úsek ulice Vítězného náměstí, se snahou integrace prostoru náměstí se zklidněnou formou Dejvické ulice (potenciálním místem pro pořádání trhů, shromáždění apod.).

Zároveň dopravní návrh počítá s přesunem tramvajové zastávky ze šířkově omezeného profilu ulice Svatovítské přímo do prostoru náměstí, s přímou a efektivní přestupní vazbou na stanici metra A. Tato její nová pozice se zvýrazní ještě efektivněji ve výhledu, po zprovoznění tramvajových tras ze Suchbátka a Strahova.

Pro provoz zbylých autobusových linek se počítá s umístěním jejich terminálu v západním sektoru náměstí, s efektivním využitím zobousměrněné Šolínovy ulice pro provoz BUS a nově vytvořeným tramvajovým přejezdem Evropské, umožňujícím v rámci nově osazené SSZ (ovládané na výzvu provozem BUS) výjezd ze Šolínovy ulice.

Doprava v klidu je řešena v parteru náměstí převážně v jeho východním sektoru, kde má přiměřeně sloužit k přímé obsluze obchodní vybavenosti, zatímco v západním sektoru se předpokládá umístění parkovacích stání v dostatečném počtu v rámci garáží nově postavených objektů.

## **TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA**

Součástí návrhu je s ohledem na úpravy dopravního řešení posun výstupů-vstupů do metra tak, aby byl mj. zpřístupněn střed náměstí (park) a zároveň aby byla zkvalitněna návaznost metra na tramvajovou dopravu. S těmito úpravami souvisí i přeložka Kanalizačního sběrače 800/1430, který byl již jednou v minulosti v důsledku výstavby stanice metra Dejvická na západní straně Vítězného náměstí překládán. Návrh předpokládá novou přeložku této stoky ve stejné délce a sklonu, jako u stávající přeložky tak, aby mohly být vybudovány nové výstupy ze stanice metra. Další uvažované kanalizační přeložky se týkají odvodnění nově budovaných zpevněných ploch s tím, že komunikace ve správě TSK budou odvodněny dle požadavku správce pravděpodobně přímo do jednotné kanalizace. V rámci šetrnějšího hospodaření s dešťovými vodami se uvažuje z ostatních zpevněných ploch náměstí ve správě města nebo městské části svádět vodu do podzemních retenčních nádrží a zpětně ji využívat pro zálivku centrálního parku. V rámci terénní modelace parku se počítá s přeložkou vodovodního řádu 500 pod úroveň navrhovaného terénu tak aby bylo zachované požadované krytí.

## **SADOVÉ ÚPRAVY**

Významnou složkou návrhu jsou plánované výsadby stromů, které dotvářejí a akcentují architekturu náměstí. S ohledem na symbolický a národní význam náměstí je do střední kruhové aleje navržena Lípa (*Tilia cordata*), která ve dvou řadách lemuje pěší cestu s vodním prvkem. Bulvár po obvodu náměstí je oboustranně lemován stromořadím platanů (*Platanus acerifolia*). Na jižní části náměstí je do uličního stromořadí navržen z důvodu světlejší koruny dřezovec (*Gleditsia triacanthos*) a v přílehlých klidových zónách kvetoucí ovocné dřeviny středního vzrůstu. (např. *Pyrus calleryana* nebo *Malus baccata*). Střed náměstí je navržen jako jednoduchá a čistá plocha zátěžového trávníku, navazující lem který se podél ulic zvažuje ke středu náměstí, má charakter květinové louky.

## **MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ**

Pochozí plochy se uvažují v typických pražských materiálech (řezaná pražská mozaika, žulová dlažba atd.) Silniční i parkové obruby budou kamenné – žulové. V případě parku se uvažuje s využitím skládaných kamenných povrchů a v severovýchodní části s mlatovou plochou. Parkové cesty jsou doplněny o schodiště a opěrné zídky, které jsou uvažovány z prefabrikovaných prvků z ušlechtilého bílého tryskaného betonu. Pro pojízdné komunikace po obvodu náměstí bude použit jemnozrnný asfaltový beton. Další doplňující materiály byly řešena podrobněji podle pražského manuálu tvorby veřejných prostranství. Použitý mobiliář je navržen jako nepřenosný s tím, že bude při jeho výběru kladen důraz na kvalitu a trvanlivost.