

ANOTACE NÁVRHU:

- Vítězné náměstí je ústředním bodem Engelovy kompozice - návrh tento význam potvrzuje.
- Návrh redukuje dopravní plochy a uvolňuje střed náměstí pro městské funkce a pěší.
- Doprava je vedena po objezdu se světelně řízenými křižovatkami navazujících komunikací. Po obvodu je obousměrná cyklotrasa. Šířka stávajících chodníků je zachována.
- Návrh počítá s maximální prostupností prostoru pro pěší. Na vestibul metra navazuje přístup do náměstí a ke stanicím MHD.
- Tramvaj je vedena po vnitřní straně objezdu, zastávky jsou v JZ kvadrantu s přímou vazbou na metro.
- Náměstí má část reprezentační, pobytovou a aktivní, jejich rozdělení a funkce se mohou podle potřeby prolínat. Užívání veřejného prostoru může mít celou řadu podob.
- Návrh počítá s užitím architektonicky vhodných materiálů a s kompletní obnovou zeleně.

CELKOVÁ KONCEPCE

Vítězné náměstí je ústředním bodem Engelovy kompozice Dejvic a Bubenče – návrh tento význam a charakter respektuje a rozvíjí. Zachovává přitom „klasické“ členění prostoru na dílčí segmenty s kruhovým prvkem a dominantou „obelisku“ ve středu náměstí. Kompozice podporuje hlavní osu Dejvická – Technická, na které rozvíjí městský pěší parter.

Návrh výrazně redukuje rozsah ploch pro dopravu a uvolňuje celý střed náměstí pro pěší a městské aktivity a pobyt. Oproti současnému stavu je plocha pro dopravu redukována na cca 60%. Vzniká tak rozsáhlý prostor, využitelný pro bohatou škálu městských aktivit, ale i pro relaxaci a pobytové funkce. Návrh přitom zachovává stávající chodníky po obvodu a doplňuje je o trasu pro cyklisty.

Náměstí je významným reprezentačním prostorem, místem pro různé společenské nebo kulturní akce a prostorem shromažďovacím. Návrh vytváří podmínky pro širokou škálu možností využití veřejného prostoru a ponechává maximální volnost pro nejrůznější příležitosti a aktivity.

DOPRAVNÍ KONCEPCE

Vítězné náměstí je dnes především dopravní křižovatka, celý střed náměstí je nepřístupný. Návrh tento stav radikálně mění. Automobilová doprava je v prostoru náměstí vedena po třípruhovém kruhovém objezdu se světelně řízenými křižovatkami s koordinovaným dynamickým řízením na přípojných větvích hlavních komunikací. Okruh je využíván jak pro dopravu náměstím tranzitující, tak pro přímou dopravní obsluhu. Vedlejší komunikace Buzulucká a Verdunská jsou zjednosměrněny směrem do náměstí. Šolínova slouží pro napojení parkingů a zásobování dostavby SZ kvadrantu, ve střední části je jednosměrná a slouží pro objezd autobusů MHD. Ul. Technická a Dejvická jsou dopravně zklidněny (obytná zóna) jako součást hlavní pěší osy oblasti Vítězného náměstí.

Tramvajová trať je vedena po vnitřní straně okruhu mimo komunikaci. Zastávky jsou umístěny v JZ kvadrantu s přímou vazbou na vstup do vestibulu metra a prakticky ve stejné vzdálenosti od ústí Dejvické jako dnes. V ul. Jugoslávských partyzánů je umístěna nová zastávka Šolínova.

Autobusová doprava má výstupní zastávku v Evropské (podobně jako dnes) s přímou vazbou na metro, za zastávkou je prostor pro odstavy a manipulaci (může se případně rozšířit do Šolínovy). Nově je navržena zastávka Šolínova s přestupem na tramvaj. Nástupní zastávka BUS je před Generálním štábem s těsnou přestupní vazbou na tramvaje i metro. Zůstávají zachovány zastávky Kafkova ve Svatovítské.

Po obvodu okruhu v JV a SV sektoru jsou zachovány parkovací pruhy a vyhrazená místa pro zásobování, při zastávce BUS je vyhrazené stání K+R. Kapacitní parkování je uvažováno v podzemí dostavby SZ sektoru s vjezdy ze Šolínovy ulice, parkování je posíleno v Buzulucké a Verdunské ulici.

Pro cyklistickou dopravu je vymezen obousměrný cyklopruh po obvodu náměstí, s pruhy pro cyklisty je počítáno i v navazujících komunikacích. Pro cyklodopravu je přístupná i střední část náměstí (pěší zóna s vjezdem cyklistů). V rámci nového výstupu z vestibulu metra je počítáno s přístřeškem B+R.

Pro pěší zůstává zachována stávající šířka chodníků po obvodu náměstí. Přístup do střední části je přechody v signalizovaných křižovatkách a po přechodech v hlavních osách náměstí. Na vestibul metra navazuje nový přímý výstup do střední části s eskalátory a výtahem, stávající výstup směrem k přestupnímu uzlu MHD je mírně upraven. Z vestibulu jsou přístupné zastávky BUS v Evropské a přímý vstup do suterénu objektu SZ kvadrantu. Preference pěších je posílena zejména v hlavní ose Dejvická – Technická (obytné zóny) a v ose dostavby SZ kvadrantu (pěší zóna + cyklo).

V širších vztazích je výhledově počítáno s rezervou pro propojení KES – Podbabská tunelovým řešením jako odlehčení pro dopravní zátěž náměstí v trase Městský okruh – Podbaba - Pražský silniční okruh.

Orientačně byla ověřena kapacita jednotlivých světelně řízených křižovatek pomocí softwaru EDIP eL. Modelové výpočty kapacity křižovatek byly zpracovány na podkladě zadaných intenzit, naměřených dat a dříve zpracovaných modelových výpočtů pro všechna (přepočtená) vozidla (bez TRAM a BUS MHD). Hodinová špička je uvažována 8%, intenzita chodců na přechodech 100/hod (Svatovítská 300/hod), délka cyklů 60 sec. Data pro výpočty v horizontu naplnění ÚPn HMP jsou převzata z výhledového modelu automobilové dopravy IPR Praha. Nejedná se tedy o závazná čísla, ale o orientační modelové hodnoty.

Přestože nebyly k dispozici všechny potřebné podklady (zejm. směrové rozdělení zátěží pro výhledový stav), a do výpočtu nebyl zahrnut vliv MHD, lze výsledky ověření považovat za dostatečný průkaz, že navržený dopravní koncept kapacitně vyhovuje.

ARCHITEKTONICKÁ A KRAJINÁŘSKÁ KONCEPCE

Návrh počítá s užitím architektonicky ušlechtilých materiálů, odpovídajících významu prostoru v památkové zóně Dejvic a Bubenče – především kamenných dlažeb, velkoformátových kamenných nebo betonových povrchů, na chodnicích pražské mozaiky, cyklotrasy s hladkým povrchem, komunikace s nehluchým živičným povrchem. V ose SZ kvadrantu je navržen pobytový a relaxační prostor se šotolinovým povrchem pod platany se sezením, zahrádkami, vodní plochou a herními prvky.

Centrálním kompozičním prvkem je kruhová kašna se stupni na sezení, vodními kaskádami a „obeliskem“ završujícím Engelovu prostorovou představu náměstí. Stávající pomník legionářů je mírně upraven (dlažba), v opozici k němu je vymezeno místo pro další výtvarné dílo – plastiku. Výstupy z metra budou řešeny jako lehké transparentní konstrukce v oceli a skle. Návrh počítá s prvky mobiliáře kombinující ocel a dřevo – lavičky, mola na sezení, odpadkové koše, stojany na kola apod., kromě toho může být součástí vybavení i mobilní mobiliář pro různé příležitosti a akce.

Návrh počítá s kompletní výměnou vzrostlé zeleně v prostoru náměstí – nová prostorová koncepce by měla být podpořena odpovídající koncepcí nových výsadeb. Vybrané hodnotné stromy, které nejsou v kolizi s prostorovým řešením, mohou být ponechány na dožití. V alejích kolem náměstí může být použita např. lípa *Tilia cordata* „rancho“ s menším vzrůstem (prům. koruny 6-8 m, vzrůst 12-15 m), v šotolinové ploše v ose dostavby SZ kvadrantu např. platany *Platanus acerifolia* „Sutneri“ a v obytné zóně – jako protipól stávající výsadby v Technické ulici sakury *Prunus serrulanta*. Kromě toho mohou být použity jako solitéry další výrazné taxony - např před Generálním štábem a při ústí ul. Verdunské.

NÁPLŇ A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU

Využívání veřejného prostoru je především věcí jeho uživatelů, architektonické prostředky pro to mohou pouze vytvořit vhodné podmínky. Cílem návrhu je ponechat co největší volnost pro nejrůznější druhy a způsoby využití a vytvořit podmínky pro reprezentační, pobytové, relaxační i "aktivní" užívání, pro širokou škálu příležitostí, akcí a aktivit. Kromě střední části náměstí je ponechán dostatečný prostor i po obvodu ve vazbě na živý parter objektů, stávající chodníky zůstávají v současné šířce min. 4,5 - 6 m, umožňující pohyb chodců i situování předzahrádek. Návrh posiluje prostupnost a využitelnost prostoru náměstí pro městské aktivity a nezbytnou dopravu redukuje na přijatelnou míru, která umožňuje plnohodnotné a všestranné užívání náměstí jako veřejného prostoru pro obyvatele města.