

ANOTACE

Vítězné náměstí je přirozeným centrem šesté městské části.

Je to prostor, kde se prolínají lokální, městské i celostátně významné aktivity.

Návrh umožňuje jednoduchou průchodnost při každodenním využívání a nabízí místa pro neformální setkávání i dostatek prostoru pro reprezentační akce.

Posilujeme orientaci na náměstí a dáváme mu směr, který navazuje na hlavní městskou osu Dejvic.

Konsolidujeme automobilovou dopravu s pěší a cyklistickou.

Vytváříme velkorysé volné prostranství na které umísťujeme zázemí pro nejrůznější aktivity městského života – kryté tržiště, posezení pod korunami stromů, sdružené zastávky tramvaje, autobusu a metra.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Vítězné náměstí je hlavním veřejným prostranstvím Prahy 6. Bylo velkoryse založeno při budování Dejvic. Po sto letech se připravuje dobudování této velkolepé koncepce a hmota náměstí bude dokončena v původní koncepci Antonína Engela. V současné době náměstí částečně sleduje Englovu původní myšlenku. Vzhledem k složité dopravní situaci však nenabízí odpovídající městské prostory a procházejícím chodcům staví do cesty spíše bariéry.

Ze strany Dejvic je náměstí obklopeno obytnými bloky, jedná se většinou o tradiční blokovou zástavbu z počátku 20. století s aktivním parterem. Ze strany od vysokých škol se počítá s dostavbou severozápadního kvadrantu, který má nabídnout částečně rozšíření vysokoškolského areálu, především však plochy pro obchody a kanceláře. Navýšší se tím podstatně počet lidí dojíždějících za zaměstnáním do řešené oblasti. Před generálním štábem armády české republiky se odehrávají pietní a reprezentační shromáždění kolem pomníku padlým vojákům z 2. světové války. Návrh si klade za cíl přesunout většinu aktivit z okolí náměstí do jednoho živého prostoru, který bude disponovat odpovídajícím zázemím a bude dostatečně variabilní pro uspořádání všech typů akcí, od školních představení po velké demonstrace.

V návaznosti na dopravní řešení uvolňujeme střed náměstí pro volný průchod, přehlednost a rozhled. V nově vytvořeném středovém čtverci o délce strany 140m umísťujeme hlavní aktivity náměstí. Volné ploše dáváme čitelný tvar umístěním tramvajové zastávky, kryté tržnice a platanového háje. Pro posílení komunikace vysokoškolského areálu s náměstím necháváme severozápadní hranu otevřenou. Náměstí tím jasně orientujeme podél hlavní městské osy, směřující od Dejvické ulice do Technické. Chceme tímto umožnit jasnou orientaci na náměstí, z kterékoliv jeho části. Na křížení hlavních os náměstí umísťujeme drobnou terénní vlnu, ze které bude výhled na fasády okolních domů, a na které bude možné v klidu sedět a pozorovat dění na náměstí.

Kombinovaná tramvajová a autobusová zastávka s přímou návazností na vestibul metra Dejvická nabízí pohodlný přestup na všechny typy městské hromadné dopravy a jednoduchou dostupnost všech funkcí v okolí náměstí. Pod střechou zastávky je ukryta drobná trafika nebo květinářství, informační centrum městské části Praha 6 a veřejné wc.

Krytá tržnice zastřešuje prostor pro konání sousedských akcí, školních představení a pravidelných farmářských trhů, které se budou moct konat i za nepříznivého počasí. Uzamykatelné stánky umožní trhovcům pronajmout si své místo a stánek využívat jako drobný sklad. V severním cípu tržnice navrhujeme prostor pro kavárnu, ze které bude přehled přes celé náměstí.

Třetí hranu vnitřního čtverce dotváří platanový háj, kde bude možné sednout si ke stánku na pivo, zahrát si pétanque nebo si jen tak sednout pod stromy a sledovat zapadající slunce nad vysokými školami.

Podél stávajících fasád domů navrhujeme dvojité stromořadí, s plochami pro parkování a zásobování obchodů na náměstí. Stávající chodníky před domy rozšiřujeme a doplňujeme o cyklostezky. Před budovou generálního štábu počítáme s přemístěním stávajícího pomníku blíže k fasádě domu. Pomník tak dostane důstojné pozadí. V záhybu okolních domů bude ponecháno drobné prostranství jako předprostor před významnou budovou. Symetricky k pomníku padlým vojákům v dalším záhybu tvořeným domy, vedle nového bytového domu, navrhujeme umístit originální plastiku, vytvořenou pro toto náměstí. Každá část Vítězného náměstí tím získá svůj jedinečný charakter.

Na severozápadní straně náměstí záměrně porušujeme pravidelnou řadu stromořadí a otevíráme náměstí směrem k vysokým školám. Rozhodujeme zde ponechat stávající strom a doplnit jej o vodní prvky organicky tvarovaných louží s gejzíry či mlhovači.

Hlavní kompoziční osu Technická-Dejvická protahujeme přes náměstí. Obě přiléhající ulice navrhujeme jako pěší zóny s potenciálem rozšíření i na hlavní třídy čtvrti, Dejvickou, směrem k Hradčanské a Technickou ulici. V nově

části Technické ulice navazujeme ostrovy se stromy na výrazný zelený pás, který probíhá středem mezi budovami vysokých škol. Dejvickou ulici navrhujeme jako soběstačné prostranství s lavičkami pod korunami stromů. Dvě vedlejší ulice, Buzuluckou a Verdunskou navrhujeme jako obytné ulice s parkováním a uličním stromořadím.

MATERIÁLY

Povrch náměstí sjednocujeme dostřednou skládanou dlažbou, ve které naznačujeme kružnice s jednotným středem. Posilujeme tím význam středu náměstí a odkazujeme na tradičně užívaný místní název „Kulaťák“. Dostředné kruhy budou dlážděny z pruhů běžné pražské mozaikové dlažby střídající bílé a tmavé pruhy dlažby. Plochy okolních chodníkových ploch navrhujeme s tradiční pražskou mozaikou. Plocha pod platanovým hájem je navržena jako mlatová, propustná, s vybíhajícími pásy kruhové dlažby. Pojížděné plochy by-passů a parkovací stání budou pokryty skládanou kamennou dlažbou drobných formátů. Cyklostezky budou z probarveného červeného asfaltu.

Tramvajová zastávka a tržnice jsou navrženy jako betonové konstrukce z pohledového betonu. Stěny tržnice mohou být popnuty zelení. Boční ulice navazující na náměstí navrhujeme v žulové dlažbě, pražské mozaice.

DOPRAVNÍ KONCEPCE

Vítězné náměstí je v současné době složitým dopravním uzlem. Je zde velmi silné zatížení motorovou dopravou, proto je v současné době většina prostoru věnována přenesení tohoto zatížení a náměstí tak funguje spíše jako velká křižovatka. Pod Vítězným náměstím se nachází stanice metra Dejvická, na povrchu je důležitá křižovatka tramvajových tratí, které jsou doplněny linkami městských autobusů. Intenzity pěšího provozu jsou vysoké – jedná se o centrum Prahy 6 a v těsné blízkosti náměstí se nachází kampus ČVUT a VŠCHT. Kromě ulice Evropské jsou na všech ramenech neřízené přechody pro chodce, pěší propojení nabízí také podchod vestibulem stanice metra Dejvická. Cyklistická doprava není v současné době v oblasti náměstí řešena.

Z důvodu velkých intenzit motorové dopravy a zároveň akutní potřeby vytvoření prostoru náměstí byla jako optimální řešení zvolena netradiční turbookružní křižovatka tvaru čtverce, která je schopna přenést budoucí prognózované intenzity a zároveň ve svém středu dává vzniknout náměstí. Z křižovatkových pohybů převládají přímé vazby (Svatovítská – Jugoslávských partizánů a Evropská – Čs. armády), současná silná vazba Svatovítská – Evropská bude odkloněna plánovaným propojením obou ulic. Okružní křižovatka má dva pruhy na každém vjezdu, dva pruhy na „okruhu“ ve spirálovém uspořádání a vždy jeden pruh na výjezdu. Při správném zařazení vozidla jedoucím prvním výjezdem (odbočení vpravo) nebo druhým výjezdem (jízda rovně) projíždí křižovatkou bez nutnosti měnit jízdní pruh. Pro lepší orientaci řidičů jsou jak řadicí, tak jízdní pruhy na „okružním“ pásu opatřeny vodorovným dopravním značením zobrazujícím směr.

Tramvajová křižovatka byla posunuta do západního rohu náměstí, zastávka Vítězné náměstí byla navržena na středovém ostrově „okružní“ křižovatky, rovnoběžně s jihozápadní hranou náměstí. Zastávka bude využívána jak tramvajemi, tak autobusy a má přímou přestupní vazbu na stanici metra Dejvická. V ulici Evropská byl navržen záliv s odstavnými místy pro autobusy. Další vstupy do metra přesunujeme primárně do nové zástavby v severozápadním kvadrantu náměstí, tramvajová zastávka Dejvická s přestupem na metro zůstává nezměněna.

Návrh počítá s hlavními pěšími osami Dejvická – Technická a Buzulucká – Verdunská, z tohoto důvodu byly ve směrech těchto os na „okružním“ pásu navrženy široké přechody pro chodce. Přechody budou světelně řízené a vzájemně koordinované, aby bylo minimalizováno ovlivnění plynulosti dopravního proudu. Řízení bude dynamické, v případě nižší dopravní zátěže umožňující prodloužení doby volna pro chodce.

Na severovýchodní a jihovýchodní hraně náměstí byly navrženy jednosměrné bypassy s šikmými a podélnými parkovacími stáními. V bypassu jsou vedeny také jednosměrné cyklistické pásy, které jsou přejezdy přimknutými k přechodům propojeny s náměstím.

Ve čtyřech hlavních ulicích (Evropská, Jugoslávských partizánů, Čs. armády a Svatovítská) byl navržen jeden jízdní pruh v každém směru, jednosměrné cyklistické pásy a široké chodníky. V případě dostatku prostoru byl mezi jízdní pruh a cyklistický pás vložen parkovací pruh. Vedlejší ulice (Dejvická, Technická, Buzulucká a Verdunská) jsou navrženy v režimu obytné zóny se zachováním parkovacích stání. Prostor „okružního“ ostrova je v režimu pěší zóny s povolením vjezdu jízdních kol.