

## **ANOTACE**

Nabízíme reálné řešení pro nejbližší budoucnost. Řešení, které otevře střed náměstí pro lidi – život. Významně tak zlepší a zpřehlední situaci veřejné dopravy. Systémová příprava všech fází přestavby náměstí, promyšlené vybudování podchodů a komunikačních pásů do náměstí zaručí návaznost jakékoliv další výstavby i ve vzdálené budoucnosti. Technické, dopravní, památkové i časově paměťové souvislosti jsou v náměstí velice složité. Zásadní pro úspěch dořešení prostoru jako celku je dokonale porozumět těmto zadáním a vnímat dotvoření náměstí jako proces trvající možná i několik desítek let. Pro zastavění pozemků okolo náměstí je správný odhad nové infrastruktury zcela zásadní.

## **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

### **člověk, tramvaj a auto**

Letiště Václava Havla a Evropská třída postupně převzaly dominanci nad orientací náměstí a z původního jasného až nesmlouvavě osového řešení Dejvická - Technická třída se náměstí dostalo více do pohybu. Engelův koncept, který jistě již počítal s masivním průnikem století benzínu do města, dal náměstí dimenzi větší než Potsdamer Platz v Berlíně, či další evropská metropolitní náměstí. Provoz automobilů mnohonásobně narostl. Trendem současného provozu je větší hustota, menší odstupy. Proto je v návrhu okružní křižovatka roztažena na kraj možností. Tramvaj, skutečnost, která vstoupila do prostoru a v podstatě ho zcela ovládla. Provoz tramvaje přejíždějící přes náměstí nebyl nikdy bezpečný. Zásadní změna je v návrhu v jednokolejnosti tratě, větší přehlednosti a především v tom, že provoz tramvaje nebude rychlostní, ale významně zpomalený, městský. Náboj energie dopravy - rozhodující ukazatel návrhu bude sloužit občanům, tramvaj přestane být hrozbou. Dvě proti sobě postavené tramvajové zastávky, s výstupy

do chráněného prostoru, zcela splňují vysoce náročné normy a současně vymezují bezpečnou a pro lidi přitažlivou zónu čekání a odpočinku. Nové jsou možnosti vstupu do prostoru náměstí z osy tříd Dejvické a Technické.

### **čáry, vrstvy a parter**

Takřka kruhové náměstí je dnes pouhou křižovatkou. Engelův státoporný princip neodolal rychlosti doby, dopravě, ale ani živelnému zobchodování veřejného prostoru. Zdá se, že o to dnes nikdo ani nestojí a nikdo si siločáry místa, přehlídkové spojení s Hradem, centrální pylon, neuvědomuje. Přicházíme s technickým uvolněním středu prostoru, který získává smysl a opodstatnění. Pro aktivity společenské, kulturní, nárazové, dočasné i trvalé. Toto místo, na které dosud nebylo možné došlápnout lidskou nohou, se stane otevřeným alternativním prostorem, místem setkávání. Současně propojí třídu Dejvickou s univerzitním komplexem. V první etapě výstavby se bude jednat především o správné posouzení a remodelování veškeré dopravy. Současně snad bude i rozhodnuto o funkčním využití a základní velikosti budov na pozemcích přilehlých. Tím bude možné zakořenit větší zeleň na všech důležitých místech a ulicích. Střed náměstí, který nenese větší zeleně, je plně v první etapě obětován hledání vize a zkoušení jaké aktivity zde a najdou oblibu. Ostatně, není vyloučeno, že příští generace budou nuceny ještě více šetřit prostorem a využijí jej třeba pro výstavbu domu – instituce. Ta může důstojně doplnit a uzavřít více jak stoletou etapu vývoje tohoto místa.

### **vize, plán a budoucnost**

V předešlých odstavcích jsme zdůraznili nutnost dostavby náměstí v několika etapách. Je někdy prospěšné se v navrhování dostat k základům od konce a celku. Naše vize je v poslední fázi realizovat uprostřed náměstí prostor, či stavbu s velkou společenskou důležitostí, ne dominantní co do velikosti, ale silnou co do obsahu a poslání. Přímý kontakt s podzemní dráhou, blízkost Hradu, spojení na letiště, nejvyhledávanější čtvrť – Dejvice, to je co toto místo nabízí. Hledejme užití – Slovanská epopej, koncertní sál,

galerie 21. století, komunitní centrum Prahy. V návrhu prezentovaná první etapa je okamžitá náprava silniční dopravy, rozšíření okruhu a současné otevření středu prostoru pro pěší. Tramvaje jsou dnes v moderních městech nedílnou součástí městského prostoru, ne nebezpečí. Současně navrhujeme propojení středu prostoru s vestibulem stanice metra Dejvická, vybudování podzemního parkingu v severovýchodním segmentu s možností rozšíření v další fázi. To je to, co máme vystavět v nejbližších letech. Současně respektovat přípravu pěšího propojení v podzemí v ose tříd Dejvická – Technická. Druhá, snad konečná etapa je vybudování staveb na pozemcích škol a města. Dotvoření pěšího propojení pod náměstím v hlavní ose a uzavření diskuze co může a smí být uprostřed náměstí.