

## Anotace

Vítězné náměstí –původně koncipované jako předpolí reprezentativních státních budov, se během doby dostalo do role důležitého dopravního uzlu, který svým charakterem a intenzitou zcela znemožnil návštěvníkům své širší využití.

Návrh předkládá takové řešení daného území, které snižuje dopravní zatížení náměstí, umožňuje centrální prostor propojit s Dejvickou ulicí a vrátit ho svým návštěvníkům. Nově vzniklé náměstí dá obyvatelům nový prostor pro rozmanité kulturně-společenské a obchodní aktivity, současně zde vznikne centrální přestupní uzel MHD. Návrh dopravy ve svých fázích také zahrnuje alternativy dopravního řešení, jako je přesun tramvajové linky do Dejvické ulice či zahloubení do tunelu hlavního tahu Jugoslávských partyzánů – Svatovítská.

## Průvodní zpráva

Vítězné náměstí

Místo, kde oslavují vítězové!

Výzvy, kterým čelí v 21. století Vítězné náměstí, můžeme obecně shrnout do následujících bodů:

Automobilová doprava vytváří hlukovou a vjemovou bariéru, která spolu s tramvajemi vedenými středem kruhu náměstí znemožňuje jeho využití. Pocity, které dnes Vítězné náměstí přináší, nejsou příjemnými zážitky, ale spíše naopak. Dopravní řešení svými negativními vlivy znemožňuje správné městotvorné fungování tohoto zásadního prostoru Prahy 6.

Návrh řešení se zabýval dvěma klíčovými / základními body, které definují podstatu současného a hlavně budoucího uspořádání / fungování náměstí:

- eliminování negativních vlivů automobilové dopravy
- vytvoření prostoru pro pobyt lidí – tvorba veřejného prostoru

Architektonické řešení

Historie

Tradiční koncept architekta Engela předpokládal vytvoření monumentálního náměstí s centrálním pomníkem. Tato vize se nikdy plnohodnotně nenaplnila a nevzniklo skutečně velké náměstí na způsob Place de la Concorde nebo Étoile. Naopak, dopravní řešení dnes přetěžuje okružní křižovatku, tramvaj vedená středem náměstí znemožňuje jeho využití, nedokončená zástavba po obvodu působí rozpačitě.

Motivace

Řešení Vítězného náměstí je ovlivňováno celou řadou faktorů, přičemž jako klíčové byly identifikovány dva:

- vyřešení problémů automobilové dopravy
- dát plochu náměstí lidem.

Vítězné náměstí

Název „Vítězné náměstí“ hovoří mnohé o jeho primární funkci – být místem pro oslavy vítězství. Výhra národního týmu ve sportu – například mistrovství světa v hokeji, může přivést lidi k oslavě vítězství na náměstí co by dostatečně velký a zároveň příjemný prostor pro tuto akci. Svým rozměrem umožní to, co jiná pražská náměstí nemohou – pojmout i více desítek tisíc lidí a vytvořit pro ně důstojný prostor.

24 hodin denně / 7 dní v týdnu / 365 dní v roce

Pro dobré fungování náměstí je důležité naplnit ho aktivitami nepřetržitě 365 dní v roce. Je to důležité pro obyvatele, pro jejich pasivní bezpečnost, která zvyšuje pocit komfortu při pobytu v území.

Z tohoto důvodu je centrální prostor navržený s průhledy po celé ploše, zdvihnutá plocha centrálního kruhu nepřevyšuje horizont člověka, kmeny stromů mají výšku min. 3,5 m, zastávky tramvají mají spodní část transparentní.

Navrhnuté řešení je flexibilní z pohledu možného využití náměstí. Je to prostor umožňující pestrý mix funkcí:

- dopravní přestupní uzel MHD využívaný po celý den
  - pěší přechod využívaný po celý den
  - farmářské trhy konající se ve všední dny a soboty
  - sousedské trhy – „blešák“, které se mohou konat v neděli
  - Vánoční trhy-akce sezónního charakteru
  - menší koncert i ve večerních hodinách neruší sousedy
  - kulturní aktivity a shromáždění
  - obnovení tradice letního kina-akce sezónního charakteru
  - velký shromažďovací prostor pro občasné využití
- (a další)

#### Veřejný prostor

Skutečný veřejný prostor má být bezbariérový, respektive s minimem omezení a s co nejsnazší dostupností. Návrh řešení jde cestou zdánlivě banální – povrchovému uspořádání prostoru, bez budování složitých nadchodů, podchodů či elevovaných ploch. Racionalita předloženého návrhu je motivovaná nejen účelným nakládáním s veřejnými prostředky, ale i přirozenou potřebou pěších pohybovat se po povrchu a bez zbytečných bariér.

#### Celková koncepce

Návrh nově definuje náměstí třemi zónami:

- Velký centrální prostor s pohybem bez omezení,
- Zónu automobilových komunikací a tramvajové tratě
- Existující chodníky podél budov na náměstí

#### Centrální prostor

Zrušení nosné komunikace z Dejvické strany náměstí umožňuje plynulý pohyb lidí z ulice na náměstí a opačně. Posiluje se tak nejen charakter veřejného prostoru náměstí, ale i samotná Dejvická ulice s cílem vytvořit z ní bulvár s převahou pěšího pohybu.

Centrum náměstí tvoří prostá kruhová plocha, odkazující na koncept architekta Engela a také na tradiční název „Kulaťák“. Plocha je vyhotovená z kompaktního materiálu světlé barvy a je velmi mírně nakloněná (spád 2%) směrem dolů k ulici Svatovítské. Vzniká tak jakési pódium, přirozeně evokující kulturní aktivity.

Zbývající část náměstí je navržena pro mix jeho dalších potřebných funkcí. Obsahuje vysokou zeleň, prostory pro sezení, vodní plochu a další funkce.

#### Zóna komunikací

Nevyhnutelná automobilová a tramvajová doprava je vedena po vnějším obvodu náměstí. Vizualní a akustickou bariéru vytváří aleje a seskupení stromů a nízké zeleně, eliminující pocit z dopravy coby bariéry.

#### Zóna podél budov náměstí

Existující plochy podél budov zůstávají plnit své současné funkce.

Stávající chodníky s tradiční mozaikově skládanou dlažbou z přírodního kamene zůstávají beze změny. Chodníky mohou být lokálně doplněny aktivitami gastro provozů.

Navazující obslužné komunikace jsou zachovány, parkovací místa určené pro krátkodobé parkování a obsluhu území jsou ponechány, resp. lokálně upraveny. Materiálově jsou obě plochy sjednoceny s plochou náměstí stejnými přírodními povrchovými materiály.

Zelené plochy v kontaktu s komunikacemi jsou částečně ponechány a doplněny o zahradnický řešené aleje stromů a o parkové úpravy.

#### Zastávky tramvaje – dopravní HUB

Nová pozice zastávek tramvaje umožňuje přímý přechod schodišti do první podzemní úrovně stanice metra.

Zastávky mají designově řešené překrytí, svojí formou jsou vizuálně jednoznačně definované v ploše náměstí a pomáhají tak orientaci.

#### Kulturní centrum

Ve vyjádření obyvatelů k řešení Vítězného náměstí byly požadavky na vytvoření „kulturního centra“. Návrh proto vkládá do zóny s uvažovaným silným pěším propojením menší plně transparentní objekt, který dokáže pokrýt potřeby pro menší kulturní aktivity a zároveň být informačním centrem náměstí.

#### Dopravní řešení

##### Řešení automobilové dopravy

Současné uspořádání s okružní křižovatkou vytváří uprostřed náměstí jakýsi ostrov, který je nedostupný pro pěší a tím pádem velmi těžko využitelný. Okružní křižovatka má zároveň své limity propustnosti, které jsou navíc komplikované úzkým šířkovým uspořádáním, například ve vyústění do Svatovítské ulice, kde se nachází jen jeden jízdní pruh.

Návrhu řešení předcházela výpočet a posouzení intenzity dopravy ve špičkových hodinách a stanovení dimenzí čtyř nejdůležitějších vjezdů do náměstí ze směrů ulic Evropská, Svatovítská, Československé armády a Jugoslávských partyzánů.

Při návrhu byl zohledněn jednak současný stav včetně možných rozvojových projektů, ze kterých je pro území nejdůležitější KES – Komunikace Evropská – Svatovítská, která má potenciál výrazně odlehčit tato dvě ramena křižovatky.

Při dalším výpočtu a při započítání vlivu KES se jako druhý zásadní směr ukázalo propojení ramen ulic Jugoslávských partyzánů-Svatovítská. Jako technicky možné řešení tohoto směru je možné vytvořit podzemní tunel, který by spojil obě komunikace. Mezi tunely metra a úrovní terénu je výška 6 m, která toto řešení umožňuje. V půdorysném uspořádání se jeví možné vytvořit dva vjezdy ze směru Svatovítská v prostoru mezi ulicemi Kafkova a Wuchtlerlova, resp. Generála Píky a ze směru Jugoslávských partyzánů u ulic Šolínova, resp. Rooseveltova.

Tento podzemní bypass má potenciál přenést cca 80% automobilů ve špičce, čímž by výrazně snížil dopravní zatížení Vítězného náměstí.

Na druhou stranu je třeba konstatovat nepopiratelný fakt, že investiční náklady jen na tento stavební objekt představují sumu o výši min. 2/3 předpokládaných investičních nákladů uvedených v Soutěžním zadání na straně 17. Z tohoto důvodu je bypass v tomto stupni soutěžního návrhu uveden jen jako možnost. Jeho skutečnou potřebu (a opodstatnění vynaložených investičních nákladů) je nutné ověřit podrobnějšími dopravními studii, přesahujícími rozsah a technické možnosti tohoto soutěžního návrhu.

Výsledný návrh uspořádání automobilové dopravy v území byl vybrán po pečlivém vyhodnocení a vzájemném posouzení obou klíčových parametrů: propustnosti dopravy a potenciálu pro vytvoření veřejného prostoru náměstí.

Zvolená forma uspořádání komunikací do U, alternativně ji lze nazvat jako „podkova“, se tak redukuje na dvě přímé cesty s plným profilem při vyústění ulic Svatovítská a Československé armády a dvě trojramenné křižovatky v tvaru T ve vyústění ulic Evropská a Jugoslávských partyzánů.

Světelné řízení křižovatek se uvažuje ve vyústění ulic Svatovítská, Evropská a Jugoslávských partyzánů. Ve vyústění ulice Československé armády je potřebný podrobnější výpočet, který prokáže potřebu přechodu pro chodce. Předběžný návrh světelného dopravního řízení uvažuje s vytvořením 3 světelných křižovatek, které umožní plynulé přejezdy levými odbočeními přes obě T křižovatky.

#### Tramvaj

Tramvajová trať je lokálně odkloněna souběžně s komunikací, čímž se uvolňuje střed náměstí pro veřejný prostor. Zastávka je situována do jednoho bodu, v těsném kontaktu se stanicí metra (pozice umožňuje vytvoření kumulovaného přestupního uzlu - HUBu).

Přesunutí zastávky je zároveň důležitým impulsem pro rozvoj náměstí – množství lidí spoluutváří náměstí, vnáší do něj potřebný život a zároveň zlepšuje sociální kontrolu území.

Tramvajová trať křížuje komunikace ve světelně řízených uzlech s inteligentním řízením dopravy.

Návrh počítá s přesunutím tramvajové trati z ulice Svatovítská do Dejvické ulice. Tramvaj jako taková je městotvorným prvkem, který přivádí do území nové návštěvníky a oživuje městský prostor. Ulice má potenciál nabídnout lidem kvalitnější služby, obchody a stát se výrazným městským bulvárem.

Navržené přeložení tramvajové trati do Dejvické ulice, spolu s přemístěním stanice do náměstí k výstupům z metra, by odlehčilo komunikačnímu zúžení ústí Svatovítské ulice. Řešení zároveň navazuje na původní Engelův návrh vedení tramvaje Dejvickou ulicí.

Návaznost náměstí na Dejvickou ulici je pak logickým krokem, který přináší návštěvníkům společný styčný bod v parteru zástavby směrem do náměstí, do něhož plynule přechází.

## Metro

Vliv na podzemní strukturu metra je redukován na nevyhnutelné minimum. Podzemní trasy metra a nástupiště nejsou úpravami náměstí nijak dotčeny. Výstupní povrchové objekty jsou ponechány (s výjimkou jednoho) v původní poloze, beze změn.

Návrh přináší lokální úpravu východu na Vítězné náměstí, který má upravenou polohu o cca 10 m (z důvodu kolize s navrženým dopravním řešením) a je zvětšený tak, aby vyhovoval z funkčního a provozního hlediska. Na straně je doplněn o dva přímé východy k oběma tramvajovým nástupištím. Celkový rozsah představuje relativně malou část zastávky a dá se realizovat bez omezení provozu metra.

## Přechody pro pěší, cyklistické trasy

Vedení pěších v prostoru náměstí bezprostředně souvisí s tvorbou veřejného prostoru. Rozsah a forma návrhu náměstí definují základní požadavky na přestupní body MHD, snadnou dostupnost / průchodnost do středu náměstí a zároveň využití polyfunkčnosti objektů po obvodu náměstí. Průchodnost náměstím bez překážek je však v rozporu / protikladu s povrchovým vedením automobilové dopravy, která se jeví jako zdroj konfliktů.

Po obvodě náměstí je ponechán stávající chodník pro pěší s tradiční mozaikovou kamennou dlažbou. Přechody pro pěší umožňují pohodlný pohyb lidí, chodníky je možné částečně využít pro provoz restaurací pro venkovní posezení, což by přispělo ke kulturně-vizuálnímu oživení náměstí.

Dejvická ulice je navržená na postupnou přeměnu v pěší zónu, s vedením tramvaje v její ose. Její vyústění do centrálního prostoru Vítězného náměstí je plynulé, bez překážek.

Dostupnost centrální plochy Vítězného náměstí pro pěší je přímo závislá na množství dopravy vedené po jejím obvodu. Při současném stavu motorizace, před realizací obchvatu KES a případného podzemního bypassu Jugoslávských partyzánů – Svatovítská se dopravně jeví jako reálné umístit přechody v místě vyústění Evropské – využitím podzemní struktury stanice metra a v místě vyústění ulice Jugoslávských partyzánů formou povrchového přechodu (po podrobném dopravně-kapacitním výpočtu). Jako alternativu k povrchovému přechodu (který je optimální z hlediska provozu, sociální kontroly a investičních nákladů), je možné vytvořit podzemní podchod s patřičnou infrastrukturou. Další povrchové pěší přechody, například ze směru Technická, Verdunská a Buzulucká jsou možné realizovat až po výrazném snížení dopravy.

## Cyklistické trasy

Cílem návrhu je vytvořit náměstí přístupné nejen pro pěší, ale také pro cyklisty. Cyklistické trasy jsou vedeny po obvodě náměstí, přechody na centrální plochu jsou možné z Dejvické ulice a z ústí ulice Jugoslávských partyzánů. Kapacitní stání kol může být například řešeno podzemními parkovacími silami (řešení zvyšující bezpečnost). Na náměstí budou také umístěny body pro sdílení kol (bike sharing), které zvýší atraktivitu náměstí nejen pro obyvatele, ale také pro turisty.

## Parkování na povrchu

Současná parkovací stání na povrchu, po obvodě náměstí, jsou částečně zachována, resp. došlo k jejich úpravě v počtu a uspořádání. Návrh považuje tato stání za důležitá pro dopravní obslužnost území, musí však být časově a prostorově organizovaná – omezením doby parkování, nikoliv jako trvalá stání.

## Podzemní kapacitní parkování

Trvalé a dlouhodobé parkování návštěvníků území lze zajistit podzemními parkovacími domy. Jejich umístění je vhodné zejména v novostavbách objektů po obvodě náměstí. S umístěním samostatného parkovacího domu návrh neuvažuje, neboť nebyl předmětem zadání soutěže.

V případě potřeby je možné vytvoření veřejného parkování v kapacitně menších garážích v budoucích objektech ČVUT.

### **Popis materiálového řešení**

Centrum náměstí tvoří prostá kruhová plocha, odkazující na koncept architekta Engela a také na tradiční název "Kulaťák". Plocha je vyhotovená z kompaktního materiálu světlé barvy a je velmi mírně nakloněná (spád 2%) směrem dolů k ulici Svatovítské. Vzniká tak jakési pódium, přirozeně evokující kulturní aktivity.

Zbývající část náměstí je navržena pro mix jeho dalších potřebných funkcí. Obsahuje vysokou zeleň, prostory pro sezení, vodní plochu a další funkce, povrch náměstí tvoří tradiční pražská kamenná dlažba. Po obvodě náměstí je ponechaný stávající chodník pro pěší s tradiční mozaikovou kamennou dlažbou.