

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Principy konceptu

Aktivní obvod

Kolem vnější hrany náměstí navrhujeme volnou plochu ulice s aktivním otevřeným parterem. Po obvodě náměstí bude probíhat rušný městský život v návaznosti na fasády budov, které musí být v přízemí co nejvíce otevřené veřejnosti. Ke zvýšení atraktivity prostoru přispějí zahrádky kaváren a restaurací. Aktivní obvod je určen pěším a veřejné hromadné dopravě.

Vložený bosket

Vložené skupiny stromů formované do bloků vytvářejí uvnitř náměstí kruhový prostor o průměru 75 m, zatímco po obvodu formují ulice o šířce 20 a 35 m. Navzájem srostlé koruny stromů vytvoří bosket, který působí podobně jako objem staveb, takže chodec bude na jedné straně vnímat fasády domů a na druhé straně koruny stromů. Tímto řešením dostane veřejné prostranství příjemné lidské měřítko, protože 200 m mezi stávajícími fasádami je na relativně malou výšku staveb příliš na to, aby člověk vnímal prostor jednotně. Pro srovnání Staroměstské náměstí má cca 100 x 100 metrů, podobně jako České Budějovice nebo Klatovy.

Vnitřní kruh

Středový vnitřní kruh náměstí navrhujeme volný. Geometrie Engelova zastavovacího plánu zdůrazňuje vysoký pylon v samotném středu křížení všech os vedoucích do náměstí, který tak bude vidět ze všech přilehlých ulic. Vnitřní plochu kompletně pokrývá mlat bez keřových podrostů a díky tomu lze celý prostor náměstí okem přehlédnout. Kmeny stromů působí jako stromořadí. Otevřený vnitřní kruh je volný a využitelný pro různé aktivity, které na náměstí tohoto významu patří. Vložený bosket vyrovnává založenou geometrii spojeného čtverce a kruhu.

Uvolnění středu

Střed náměstí uvolňujeme přesunutím tramvaje na obvod. Kruhový objezd pro automobily zvětšujeme, aby byla doprava plynulejší díky delšímu prostoru pro rozřazení mezi jízdami pruhy. Dopravní infrastruktura se skryje do nově vysázeného bosketu a přestane hrát dominantní roli na náměstí. Volný střed je přístupný ze čtyř stran, a to zejména na ose Dejvická – Technická, která je hlavní kompoziční osou symetrie Engelova plánu. Uvolněný střed umožní přímou pěší zkratku do kampusu vysokých škol. Střed je dále navíc přístupný novým vchodem do metra.

Sezónní trhy

Vnitřní volná část náměstí je využitelná pro trhy, jak bývalo obvykle na náměstích zvykem. Stánky mohou být s výhodou umístěny pod koruny stromů, které poskytnou stín v parných dnech. Krása dobrých náměstí bývá v tom, že nabízejí volnou plochu bez určení funkce. Prázdná plocha se snadno může proměnit v dějiště veřejných shromáždění, prostoru pro koncert, start a cíl závodu a mnohé další aktivity.

2. Materiálové řešení

Použité materiály byly voleny tak, aby rozlehlý prostor náměstí působil jednotně a uceleně a zároveň zvyšovaly jeho pobytovou kvalitu. Ve velké míře se uplatňuje mlatový povrch, kterým je pojednán centrální kruhový prostor náměstí. Spolu se stromovým bosketem vytváří klidnou parkovou atmosféru a zároveň je vhodný i pro konání různých kulturních či společenských akcí. Jeho další výhodou je přirozené vsakování dešťové vody. Dalším hojně se projevujícím materiálem na chodnících po obvodu náměstí je typická pražská mozaika (6x6 cm) ze žíhané žuly v kroužkové skladbě. Šedohnědý mírně strakatý povrch dodává do prostoru drobnější měřítko. Zvolený formát je příjemný pro chůzi a zároveň odpovídá významu veřejného prostoru. Kruhy mozaiky jsou směřovány do středu náměstí. Ve sdíleném prostoru náměstí se dále objevuje žulová dlažba pojížděných pásů pro zásobování (kostka 10x10 cm) a dlažba tramvajového tělesa (dlažba 15x15 cm) v řádkové skladbě. Pro pohodlnou a plynulou jízdu cyklistů jsou do dlažby zapuštěny pásy z hladké žuly o šířce 40 cm. V okolních ulicích navazujících na náměstí je taktéž použita žulová pražská mozaika (6x6 cm) ovšem skladba je řádková, aby byl dobře vymezen prostor náměstí. Veškeré materiály jsou vybrány s ohledem na jejich kvalitu a vhodnost do městského prostředí.

3. Venkovní mobiliář

Vzhledem k významu prostoru, který je hlavním centrem Prahy 6, je typický venkovní mobiliář doplněn vybranými individuálními prvky speciálně vyrobenými pro hlavní náměstí. Všechny výrobky a detaily jsou navrženy tak, aby byly příjemné, ladily oku a měly dlouhou životnost. Sedací nábytek má vždy dřevěný rošt z kvalitního dřeva, aby nestudil a nedržela se na něm dešťová voda, zatímco konstrukce laviček je kvůli pevnosti kovová. Kov se dále uplatní v ostatních prvcích, jako jsou stojany na kola, lampy, mříže do dlažby ke kmenům stromů, odpadkové koše a další. Dřevo je nelakované a do hloubi své struktury napuštěné impregnací. Sedací nábytek je vybrán tak, aby nabízel více možností sezení, od klasických laviček s opěradly, přes lavice a neformální židle a křesílka pod stromy v parku.

Součástí drobné architektury nacházející se na náměstí je přístřešek na tramvajové zastávce. Přístřešek je tvořen tenkou betonovou skořepinou, nesenou subtilními ocelovými podporami, kterými je odvodněna. Stejný design přístřešku je použit i pro stálé tržiště zrcadlově na druhé straně náměstí.

4. Osvětlení náměstí

Náměstí včetně volného středu je nasvíceno klasicky pouličními lampami svrchu. Zdůrazněn je obelisk ve středu náměstí, který je rozzářen reflektory zapuštěnými v zemi. Efektivně nasvíceny jsou i kašny před Technickou ulicí, které večer budou tvořit kulisy okolním zahrádkám.

5. Krajinářské řešení

Středu náměstí s celistvou mlatovou plochou dominují břestovce (*Celtis occidentalis*), které vynikají vysoko nasazenými vzdušnými mírně rozsochatými korunami a vytváří tak velkorysý prostor v rámci organizované výsadby do komponovaných bosketů. Na vysokých kmenech se v dospělosti uplatňuje světle šedá jemně strukturovaná borka. Celtis patří k nejodolnějším dřevinám vůči nepříznivému městskému stanovišti a je zárukou výborné prosperity a zdárného rychlého růstu v podmínkách pražské kotliny.

V Evropské ulici navazujeme na jednotu stromořadí z platanů a podtrhujeme její jisté specifické postavení. Dvouřadé stromořadí v ulici Čs. armády navrhujeme pro svůj typický habitus z jerlínů – vzdušné vysoko nasazené koruny s jemným listem. Uliční osu Jugoslávských partyzánů – Svatovítská mířící k pražskému hradu naplňujeme symbolicky lípami, v kultivaru vhodném pro městské prostředí. S lípou současně navazujeme v ose ulic Verdunská – Buzulucká, kde jsou lípy použity v širokém rastru mezi parkovacími stánkami v přilehlých ulicích. Pro Dejvickou a první část Technické ulice volíme vzhledem k jejich menší dimenzi dřezovec (*Gleditsia triacanthos* 'Skyline') – velmi vzdušný strom s jemným stínem. Úseku Technické ulice mezi fakultami dominuje efekt výrazného jarního kvetení loubí z okrasných třešní vyvětvených do maxima v rámci daného kultivaru (*Prunus sargentii* 'Charles Sargent').

Výběr navržených druhů vychází ze stanovištně vhodných a prověřených taxonů snášející nepříznivé městské podmínky. Velikostně odpovídají zvolené druhy navrženému sponu a celkovému měřítku ulic, resp. volnému středu náměstí. Kompozičně jsou druhy voleny s cílem sjednocení jednotlivých ulic – pohledových os, spolu se snahou navázat na existující stromořadí. Habitálně se jedná převážně o taxony s lehkými korunami vytvářející měkký stín, zohledněn je výrazný efekt podzimního zbarvení listů.

Přehled navržených druhů pro jednotlivé ulice:

Střed náměstí	= <i>Celtis occidentalis</i> / břestovec západní
Osa Svatovítská – Jug. part.	= <i>Tilia cordata</i> 'Greenspire' / lípa srdčitá, kultivar
Evropská	= <i>Platanus acerifolia</i> / platan javorolistý
Čs. armády	= <i>Sophora japonica</i> / jerlín japonský
Osa Verdunská – Buzulucká	= <i>Tilia cordata</i> 'Greenspire' / lípa srdčitá, kultivar
Osa Technická – Dejvická	= <i>Gleditsia triacanthos</i> 'Skyline' / dřezovec trojtrnný, kultivar
Technická od Šolínovy	= <i>Prunus sargentii</i> 'Charles Sargent' / okrasná třešeň, kultivar

Vlastní výsadba stromů bude zahrnovat použití známých technologií vylepšující nepříznivé městské stanovištní podmínky a spolu s kvalitní následnou rozvojovou a udržovací péčí budou předpokladem založení zdravých a dlouhověkých stromů. Významnou technologickou inovací pro zásadní vylepšení stanovištních podmínek je realizace velkých prokořenitelných prostorů v okolí stromů s použitím tzv.

prokořenitelných buněk. S jejich použitím počítáme zejména ve středu náměstí – u výsadeb do mlatové plochy, případně v ulicích se souvislým dlážděným povrchem.

Výpěstky pro uliční stromořadí navrhujeme s obvodem kmene 18-20, pro střed náměstí (Celtis) navrhujeme velikost 20-25. Díky použití prokořenitelných prostorů zlepšujeme bilanci v hospodaření s dešťovou vodou – srážková voda je sváděna ke stromům a zde je postupně zasakována. Proti přemokření jsou opatřeny prokořenitelné prostory bezpečnostním přepadem.

6. Dopravní řešení

Při návrhu celkové koncepce Vítězného náměstí vycházíme ze základních dopravních předpokladů navazujícího rozvoje území a podkladů, mezi něž patří pravidelné měření TSK, tak i podrobný směrový průzkum, zpracovaný Fakultou dopravní ČVUT v Praze. Tento směrový průzkum byl detailně konzultován s jeho zpracovatelem a výsledky jsou základním kamenem návrhu. Z dopravního pohledu vycházíme z těchto souvislostí:

- Cílem je zklidnění dopravy a zatraktivnění oblasti pro pěší.
- I přes kongesce je stav dopravy v oblasti náměstí relativně vyhovující.
- Řidiči znalí místních poměrů si hledají alternativní objízdné trasy – v trase KES, spojnice Jugoslávských Partyzánů x Evropská, ulice Buzulucká a další.
- V případě zvýšení kapacity komunikací a místa křížení je reálný předpoklad, že dojde i ke zvýšení intenzit na vjezdech. Projeví se efekt „houby“, kdy řidiči namísto objízdných tras zvolí atraktivnější přímou trasu přes náměstí.
- Zklidnění dopravy v prostoru náměstí a možné úpravy ulice Evropská v širším kontextu Prahy 6 přinesou i navazující stavby v širším okolí – dokončení městského okruhu, vybudování tramvajové trati na Suchdol a Strahov, vybudování KES, vybudování Břevnovské radiály a realizace záchytných parkovišť na okraji Prahy. Nejsou to stavby podmiňující rekonstrukci náměstí, ale jsou to stavby podporující zvýšení jeho využitelnosti i pro jiné účastníky dopravy.
- Řidiči nevyužívají vnitřní jízdní pruh vozovky v prostoru náměstí. Většina řidičů jezdí po vnějším okraji a vědomě tak snižují kapacitu křížení
- V dalších stupních projektové dokumentace je nutné pořízení makroskopického a mikroskopického dopravního modelu prostoru náměstí a širšího okolí, pro stanovení přesného chování dopravy. Náš představovaný návrh prošel vzájemnou oponenturou nejen z pohledu dopravního uspořádání, ale právě i diskuzí s odborníky na chování dopravy (zpracovatelé průzkumů), tak i z pohledu možnosti řízení dopravy pro části návrhu, které jsou osazeny signalizací.

Návrh dále zhodnotíme dle jednotlivých druhů dopravy, které se v prostoru řešeného území nachází.

Individuální automobilová doprava

Z pohledu individuální automobilové dopravy je zásadní pohled na pohyb vozidel po okružním pásu. V návrhu počítáme s upořádáním turbo-okružní křižovatky. Vozidla tak budou již na vjezdu do prostoru okružní křižovatky řazena do svých směrů a budou přirozeně a intuitivně navedena na správný výjezd. Nebude tedy nutné přeřazování vozidel při jízdě po okružním pásu. Tento návrh přispěje ke zpřehlednění provozu. V budoucím stavu je možné při případném poklesu intenzit snížit počet pruhů na okruhu. Vjezdy na okružní pás jsou za prostorem přechodů dvoupruhové, právě kvůli řazení vozidel. Jednopruhové komunikace před přechody umožňují přecházení chodců bez využití světelné signalizace a tím pádem nemají tyto přechody výrazný vliv na provoz na okružní křižovatce.

Součástí návrhu je převedení pěších i na střed náměstí, které je umožněno čtyřmi přechody přímo přes okružní pásy. Přecházení chodců je umožněno užitím světelné signalizace. Tato světelná signalizace bude osazena inteligentním řízením, sledujícím provoz na okruhu a bude na výzvu chodců. Předpokladem je možnost přecházení chodců vždy za časový interval dvou až tří minut tak, aby nedocházelo k výraznému ovlivnění provozu. Tento interval je dostatečný pro čekání pěších a zároveň právě s ohledem na ovlivnění provozu. Poloha přechodů je zvolena v místech, kde jsou již vozidla řazena ve svých jízdních pruzích a řidiči tak mohou věnovat pozornost provozu před sebou. Zároveň by případné vzduť vozidel nemělo ovlivňovat vjezdy do kružní křižovatky. Dalším návrhem je zobousměrnění ulice Šolínova a umožnění jejího propojení s oběma směry jízdy po ulici Evropská. Napojení ulice Technická na ulici Šolínova je řešeno zvýšenou křižovatkovou plochou.

Pěší a cyklistická doprava

Důležitým prvkem, který sledujeme od počátku návrhu a je i jasnou součástí zadání, je řešení nemotorové dopravy. V tomto případě se jedná především o pěší a cyklistickou dopravu. Podmínky pro pěší jsou v prostoru náměstí zlepšovány tak, aby bylo docíleno zvýšení jejich bezpečnosti, ale zároveň byl brán i ohled na kapacitu komunikací tak, aby nevznikaly příliš dlouhé kolony vozidel. Při návrhu byly sledovány i případné pěší vazby nejen ke středu náměstí, ale i vazby mezi jeho jednotlivými segmenty. Z pohledu pěších tak lze opatření rozdělit do dvou rovin:

1) Přechody pro pěší na vjezdových komunikacích po obvodu náměstí

Vždy při příjezdu do náměstí jsou navrženy přechody pro pěší přes čtyři významné komunikace, které tvoří vlastní okružní křižovatku. Přechody jsou navrženy vždy přes jeden jízdní pruh a nemusí tak docházet k jejich řízení. V prostoru křížení s tramvajovou tratí jsou u přechodů zřízeny dostatečně široké čekací plochy. Po obvodu náměstí, kde jsou obchody a služby se očekává nejhustší pěší provoz.

2) Místa pro přecházení v blízkosti okružní křižovatky

Místa pro přecházení byla zvolena v místech, kde předpokládáme přirozený pohyb pěších v prostoru celého náměstí. A dále proto, aby vozidla neměla zákonnou povinnost dávat chodci přednost. Místa pro přecházení budou osazena pouze varovným pásem, tak aby bylo jasně viditelné, že se nejedná o hlavní pěší trasu. Z pohledu chodce se jedná o důležitou spojnicí. V místě výjezdu z okružní křižovatky jsou místa pro přecházení vedena přes jeden jízdní pruh a je prověřeno, že řidič vidí chodce dostatečně včas. Při vjezdu do okružní křižovatky je místo pro přecházení vedeno přes dva jízdní pruhy. Toto opatření máme navrženo s vědomím možných rizik pro přecházející, ale právě proto, že se jedná o místo pro přecházení, kde musí dávat chodec zvýšenou pozornost provozu, považujeme jeho umístění za vhodné. Navíc i vozidla se zde pohybují sníženou rychlostí, právě z důvodu napojování na okružní pás. Z těchto dvou důvodů a s přihlédnutím k logickým pěším vazbám považujeme za možné tato místa zřídít.

Z pohledu cyklistické dopravy umožňujeme pohyb cyklistům na všech komunikacích, které do náměstí ústí. V současné době jsou tato opatření již na ulici Jugoslávských partyzánů. Při vjezdu do náměstí jsou cyklisté převáděni v místech přechodů do přidruženého dopravního prostoru tak, aby byl umožněn jejich bezpečný pohyb po obvodu náměstí. V rozlehlých plochách náměstí je jim vyhrazen pruh pro jízdu, zvýrazněný typem dlažby. Napojení cyklistů na komunikace ústící do náměstí je vedeno vždy před přechodem tak, aby byl cyklista nucen dávat přednost přecházejícím chodcům. Při překonávání těchto komunikací napříč je umožněno cyklistům využít přejezd pro cyklisty. V prostoru zastávky tramvajové dopravy budou cyklisté vedeni ve smíšeném provozu s chodci.

Hromadná doprava

Z pohledu uspořádání hromadné dopravy a jejich zastávek dochází k výrazným změnám. Tramvajová trať je přesunuta vně okružní křižovatky a stávající terminál autobusů hromadné dopravy je zrušen. S přesunem tramvajové trati dochází ke zrušení zastávky Svatovítská a k jejímu přesunu před budovy armády. Zastávka je navržena pro dvě soupravy tramvají. Zároveň je v zastávce technicky umožněn i pohyb autobusů. Z pohledu provozu se jedná především o zajištění nočních autobusů. Autobusy, které využívají současný terminál v prostoru mezi ulicemi Jugoslávských partyzánů a Evropská, budou přemístěny na zastávky v ulici Evropská a jejich odstav a manipulace bude dále umožněna v ulici Šolínova. Po zprovoznění tramvajové linky Strahov – Suchdol je počítáno se stavem, kdy autobusy, především ze směru od Suchdola, nebudou zajíždět až na Vítězné náměstí a dojde k přestupů na tramvajové linky v oblasti Suchdola.

Ostatní aspekty dopravy a návrhy uspořádání

Při návrhu dopravního řešení jsme vycházeli z výše uvedených základních předpokladů. Mimo nich jsme se ale zabývali i základními prvky návrhu a například interakcí zeleně a vozidel. Umístění zeleně (především stromů) bylo prověřeno rozhledovými poměry. Byly uvažovány rozhledy pro zastavení vozidla, na vzdálenost 35 m od místa střetu. To znamená, že každý přechod pro chodce a místo pro přecházení bylo posouzeno tak, aby byl chodec vidět a zároveň viděl příjezdící vozidlo. Z pohledu uspořádání tramvajového provozu na obvodu náměstí je počítáno s jasnou viditelností vozidla tramvaje a vozidla jedoucího po okruhu. Koruny stromů budou nasazeny až nad profil tramvaje a bude tak zajištěn dostatečný kontakt po celou dobu souběžné jízdy.

Z pohledu dopravy v klidu jsou v částech náměstí zřízena místa pro odstavení vozidel tak, aby byla zajištěna kapacita parkování před významnými objekty a nedošlo k omezení obsluhy jak objektů vojenské správy, tak i objektů služeb v náměstí. Z pohledu obsluhy nově budovaných objektů v kvadrantu kolem ulice Jugoslávských partyzánů počítáme z jejich obsluhou z bočních ulic, tedy z ulic Verdunská a Šolínova.

Z pohledu dopravy v klidu musí mít tyto objekty navrženy dostatečnou kapacitu parkovacích stání ve své hmotě.

Obsluha stávajících objektů po obvodu náměstí bude zajištěna pomocí předjezdů zásobování před tyto objekty. Předjezd před objekty bude omezen, tak aby nedocházelo ke zbytným jízdám do prostorů určených pěším.

7. Technická infrastruktura

Návrh vychází ze zadání, ve kterém bylo požadováno respektovat polohu stávající technické infrastruktury. Jediná přeložka souvisí s dešťovou kanalizací DN 250, která odvádí vodu z kruhového objezdu. Tím, že dojde k jeho rozšíření, je zapotřebí toto trubní vedení a vpustě posunout dále od středu. Z hlediska hospodaření s dešťovými vodami je pro návrh zásadní udržení dešťové vody v místě a její regulovaný odtok. Pro přirozené vsakování je velmi vhodná mlatová plocha centrální části náměstí, která bude podle geologického průzkumu případně doplněna drenážním systémem. Dešťové vody ze zpevněných ploch budou retenovány v podzemních nádržích s regulovaným postupným odtokem za účelem odlehčení stokové sítě při povodních. Při osazování stromů do blízkosti stávajících sítí technické infrastruktury budou použity speciální zakládací systémy proti prorůstání kořenů (protikořenové zábrany), které se používají v městském prostředí.