

ANOTACE

Vytvoření kvalitního a hodnotného prostředí. To je podstatou návrhu.

Veřejný prostor Vítězného náměstí je určen především pěším, dále cyklistům a MHD. Skloubením urbánních, architektonických, dopravních, technických a rekreačních požadavků je vytvořen příjemný prostor pro co nejdelší pobyt lidí na náměstí.

Stávající kolize pěších s motorovou dopravou jsou řešeny umístěním automobilové dopravy do podzemí. Tento princip umožňuje na povrchu volný, bezpečný a nerušený pohyb pěších v kombinaci s městskou hromadnou dopravou, snazší orientaci, přehlednost a zvyšuje celkový potenciál prostoru, jakožto hlavního centra Dejvic.

Stávající urbánní osa, kampus vysokých škol – Dejvická, je podpořena odlišným odstínem materiálu a výsadbou národních stromů - líp srdčitých. Vodní prvky doprovázejí jednotlivé funkce na náměstí a akcentují odkaz lidového označení „kulaťák“. Pohyb návštěvníků je veden zpevněnými plochami s odlišnými barvami materiálů, vodním prvkem, zelení či mobiliářem.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Koncepce

Návrh má dvě výškové úrovně. Po povrchem je navržena kruhová křižovatka a segregovaná osobní automobilová doprava. Příjezdy a výjezdy jsou v přilehlých ulicích. Kapacity a technické řešení je v souladu se zadáním a příslušným ČSN a TP. Návrh není v kolizi s vestibulem metra a tunely metra. *(doplňující informace 01)*

Na povrchu zůstává městská hromadná doprava, blíže ke středu náměstí jsou přemístěny zastávky tramvají a autobusů. Směrem ke středu je navržen nový vstup a výstup z metra, který navazuje na nové zastávky a na autobusový terminál.

Segregace osobní automobilové dopravy pod úroveň povrchu náměstí umožňuje navrhnout veřejné prostranství s funkcí náměstí, parku a aktivního parteru. Rehabilitací prostoru náměstí vzniká nové kvalitní veřejné prostranství a nové přirozené centrum různých aktivit. Celý prostor náměstí je pohodlně prostupný pro chodce a cyklisty bez jakýchkoli kolizí s automobilovou dopravou.

Návrh respektuje hlavní urbánní osu Dejvická – Technická pro pěší a cyklisty se navazujícím vstupem do kampusu.

Cílem návrhu je vytvořit prostředí pro lidi - kvalitní veřejné prostranství. Automobilová doprava je svedena po povrch, čímž jsou vyřešeny stávající kolize, mezi automobily a lidmi i mezi automobily a vozy městské hromadné dopravy.

Celé prostranství je otevřeno pro pěší a cyklistickou dopravu, MHD a pro tradiční funkce náměstí. Ve veřejném prostranství tak vznikají nové městotvorné plochy sloužící pro odpočinek, kulturu a sport.

Návrh respektuje, podtrhuje a doplňuje hodnoty prostředí. Vodní plochy, park, amfiteátr, čestné území před generálním štábem. Návrh akcentuje tři druhy dynamických pohybů, které se vzájemně prolínají. Pohyb lidí, dopravy na povrchu i v podzemí a nekonečný pohyb vody harmonizují ve vzájemné rezonanci.

Voda je zásadní a nutný prvek vnesený do řešeného území. Princip vodního hospodářství návrhu je založen na jímání, retenci a využití srážkových vod. *(doplňující informace 02)*

Návrh obsahuje obchodní centrum navazující na MHD a terminál, jako ekonomický fundament finanční proveditelnosti návrhu.

Automobilová doprava

Automobilová doprava je svedena pod zem pomocí ramp v ulicích Svatovítská, Evropská, Jugoslávských partyzánů a ČS armády. Okružní křižovatka se tak celá nachází pod úrovní vítězného náměstí. Tím je umožněn plynulý chodu automobilové dopravy, která se nekříží s chodci a MHD a zároveň je tak vyloučena provozní a hluková zátěž automobilové dopravy z povrchu vítězného náměstí.

Automobilová doprava a doprava v klidu je svedena do prvního podzemního podlaží. Je tím zamezeno křížení automobilů s ostatními typy dopravy. V každé z ulic Svatovítská, Evropská, Jugoslávských partyzánů a Čs. armády přechází komunikace do podzemí, kde je řešena okružní křižovatka jako dvoupruhová se čtyřmi jednopruhovými vjezdy a výjezdy a je doplněna spojovací větví o délce 50m. Ta zároveň slouží jako nájezdový pruh na vnitřní okruhy křižovatky. Tímto opatřením je dosaženo plynulého řazení aut a je sníženo riziko dopravního přesycení okružní křižovatky. Při stávající intenzitě dopravy jsou kapacity vjezdu využity z 29 - 46 % a je dosaženo kvality úrovně dopravy A, tedy nejlepší možné.

(doplňující informace 01)

Doprava v klidu

Doprava v klidu je řešena dvou až třípatrovým podzemním parkovištěm v jihovýchodní části náměstí, které kapacitně odpovídá stávající dopravě v klidu na povrchu (140 až 210 míst).

Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava a zásobování jsou ponechány na povrchu náměstí jako důležitý městotvorný prvek. Stávající tramvajová infrastruktura je doplněna o zastávku u ulice Jugoslávských partyzánů. Autobusová doprava je vedena po tramvajových tratích a obslužnými komunikacemi po obvodu náměstí. Autobusové zastávky v severozápadním kvadrantu jsou ponechány, ale jsou situovány o úroveň níže.

Pěší, cyklisté, veřejné prostranství

Pěší a cyklistická doprava a MHD jsou ponechány na povrchu. Stávající trasa tramvajů je doplněna o zastávku u ulice Jugoslávských partyzánů. Díky vyloučení automobilové dopravy z povrchu náměstí je celé prostranství přístupné pro chodce a cyklisty a je jim umožněn přístup ke struktuře MHD, k obchodní zóně, k zelenému parku a k vodním prvkům.

Díky vyloučení automobilové dopravy z povrchu vzniká kvalitní veřejný prostor a hodnotné centrum městské části. Je umožněno naplnit tradiční funkce náměstí - obchodní (trhy, obchodní dům), kulturně společenské (místa pro zastavení, setkávání, sportovní aktivity, koncerty), klidová a relaxační (park, vodní plochy). Po obvodu náměstí vzniká umělý vodní tok, který slouží jako dynamický prvek

propojující veškeré funkce náměstí. Na vodním toku jsou umístěny fontány, jezero s atrakcemi a vodní kaskáda v atriu obchodního domu.

Rozdělení jednotlivých funkcí do kvadrantů

Tradiční funkce náměstí jsou rozděleny do čtyř základních kvadrantů. První kvadrant je věnován památce padlým. V druhém kvadrantu vzniká amfiteátr pro kulturní a sportovní využití. Třetí kvadrant tvoří zelený park pro relaxaci a odpočinek. Ve čtvrtém kvadrantu vzniká obchodní centrum napojené na strukturu MHD. Všechny funkční plochy propojuje vodní prvek umělého toku.

Obchodní centrum a atrium

Obchodní centrum propojené s atriem s vodními prvky je atraktivní pro návštěvníky i provozovatele. Navazuje na terminál autobusové dopravy a MHD. Výnos z případného prodeje nebo pronájmu obchodního centra umožní financování realizace podpovrchových řešení a provozních nákladů.

Materiálové řešení a použité prvky

Hlavní pohyb pěších po urbánní ose je zvýrazněn lipovým stromořadím a podpořen materiálovým řešením bílého betonu v kombinaci s prosklenou částí nad atriem obchodního centra.

Výstupy a komunikace k městské hromadné dopravě (metro, BUS, TRAM) jsou provedeny ve světle šedé až bílé dlažbě – žulové a mramorové kostky, typické pro pražský veřejný prostor.

Rozptylové plochy (amfiteátr, nástup před Generálním štábem) jsou provedeny z betonových kostek s příměsí bílého cementu s výraznými spárami.

Odhad realizačních nákladů a výnosů / v řádu 100 mil. Kč bez DPH

- | | |
|--|---------------------|
| ▪ povrchová část, infrastruktura : | 500 - 600 mil.Kč |
| ▪ podzemní komunikace a křižovatka : | 700 - 1.000 mil. Kč |
| ▪ obchodní centrum včetně atrie – stavební náklady | 1.500 mil. Kč |
| ▪ výnos z prodeje obchodního centra | 2.500 mil.Kč |