

**VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ:  
MOZAIKA DĚJŮ, SETKÁNÍ, SPOLEČNOSTI,  
PROSTŘEDÍ, KULTURY, MĚSTA**

Vítězné náměstí je dopravním, ekonomickým, kulturním i symbolickým středem Prahy 6 a jeho forma musí významu být úměrná. Všechny změny jsou provedeny se sloupem posilujícího a zároveň maximalizující veřejný prostor využívající místní obyvatel i návštěvníky. Podstatu řešení problému Vítězného náměstí vidíme v transformaci nevhodné klíčovitky v kvalitní veřejný prostor odpovídající jeho lokálnímu i celopražskému významu. Optimalizace automobilové dopravy a především zlepšení dopravy tramvajové posiluje pávodní hlavní urbanistickou osu Dejvická-Technická, která je nyní zcela popřena. Přítomnost tramvajové tratě v Dejvické ulici chápeme jako jeden z nejdůležitějších městotvorných prvků náměstí.

Návrh respektuje plán Antonína Engela a přirozeným způsobem na něj navazuje. Vytváří autentické materiálové řešení a rozvíjí ho ve volné citaci, která rozvíjí pávodní

principy, ale aplikuje je na vyjimečné měřítko a tvarosloví místa. Doplněním kompozičním prvkem pávodního návrhu je sloup se subtilní příhradové konstrukce, který soudobým způsobem navazuje na Engelovu koncepci a zároveň se stává nosným prvkem pro vedení tramvajových tratí a umístění osvětlení, jasně definuje orientaci prostoru. Obvod náměstí je povrchy a zelení formován do různých atmosféř což poměrně orientaci v prostoru.

Všechny prostor se díky optimalizované dopravě mnohohodnotně zviditelí. Dopravní řešení přirozeně dělí náměstí na kvadranty s různým charakterem odpovídajícím převládajícím funkcím přilehlých budov:

1. kvadrant s městským charakterem je k Dejvické,
2. reprezentativní charakter k Buzulucké, kde je zachován a kompozičně podpořen stávající památník a předprostor generálního štábu
3. rekreační charakter k Vrdenská
4. společensko-kulturní charakter k Technické.

Každá funkce je zobrazena do volby povrchů, městského mobilite a samotné nálady místa. Okolní ulice náměstí, především Československé Armády a Svatovítská budou přeměněny na živoucí bulváry se stromadřinami

**Popis dopravního řešení**  
Základní premisou zvoleného dopravního řešení je vytvoření přehledného prostranství místo fragmentovaného. Tato fragmentace je způsobena především přebíhajícím dopravním řešením. Díky plánované snížení kapacity pro automobilový provoz dovoluje výraznou redukci parametrů i plochy, včetně menšího množství jízdních pruhů v prostoru náměstí. Kruhový objezd je redukován pouze na jeden širší pruh a poloměrně okružní křižovatky zmenšen na 26 m. Dle konzultací s dopravními specialisty by toto řešení při (relativním) oddělení pěších (bezmotorových) křižení vozovek od okružního pásu nemělo představovat zhoršení plynulosti oproti současnému stavu, resp. bez vážného narušení předkládaného konceptu lze i nadále zachovat dva jízdní pruhy na okružním pásu (se zmenšeným poloměrem oproti dnešnímu stavu). Obslužné komunikace po obvodu náměstí jsou systematicky změněny takovým způsobem aby:

- nedocházelo k bypassu kruhového objezdu
- bylo velmi rychlé a jednoduché se z kapacitní dopravy dostat k obchodům a poté opět vyjet na kapacitní ulici
- ulice tvořily jednotný systém ve všech kvadrantech
- obyvatelé okolních ulic nebyli zatěžováni tranzitní dopravou.

Snaha návrhu je ponechat stávající množství parkování, ovšem v jiné konfiguraci. Vnitřní plocha náměstí by primárně neměla sloužit ke kapacitnímu parkování, ale převážně parkování návštěvníckému. V okolních ulicích zůstává pak v Solníva ulici se navýšuje množství rezidenčních parkovacích stání. Další parkovací místa doporučujeme ve spolupráci se soukromým sektorem umístit v rámci svažovacích investic do podzemních garží.

Tramvajová doprava je v tomto návrhu chápána jako nejdůležitější městotvorný prvek náměstí. Klíčem k požadované proměně náměstí se ukázalo být přemístění tramvajové tratě z ulice Svatovítské do ulice Dejvické. Tímto přesunem zastávek se zlepší obslužnost území, jak v místě samotného náměstí, tak i v území mezi Dejvicemi a Hradčanskou. V ústí ulic při náměstí jsou umístěny 3 zastávky tramvaje, což umožňuje celou plochu účelněji obsloužit. Přesun tramvajové tratě podmiňuje celá řada dalších investic od přípravy ulice Dejvické po zahloubení "bulvárnické dráhy" v úseku Hradčanská - Velešín. Jasně ovšem převažuje, že toto řešení je z hlediska respektu k dejvickému urbanismu, městu i jeho obyvatelům krok správným směrem a lze je dlouhodobě etapizovat.

V návrhu se počítá s postupným uvolňováním autobusové dopravy. Jejich stanoviště je umístěno na konci ulice Evropské, v úzkém napojení na tramvajovou stanici i vstupy do metra.

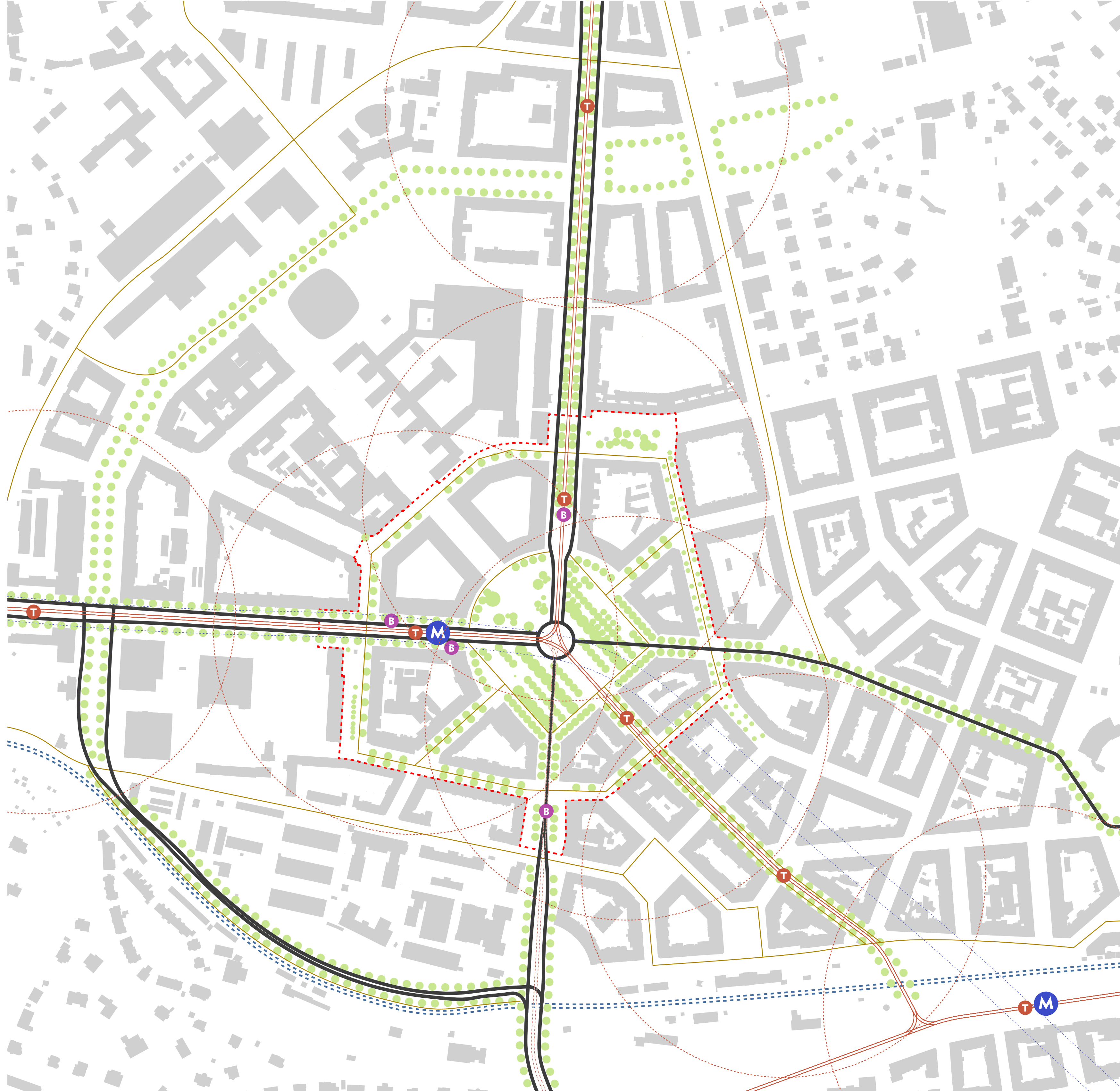
Na dopravně vytížených komunikacích v řešeném území jsou navrženy vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. Jednosměrné komunikace jsou vždy pro cyklisty průjezdné v obou směrech. Celý systém cyklo dopravy funguje i v rámci ostatních radiál vedoucích z náměstí. Půhyb ve chtrném standardu, resp. sdílením prostoru je umožněn usměrněně obousměrně po celém obvodu náměstí, resp. plošně v rámci přehledných zpevněných ploch v rámci plochy náměstí, včetně křižení hlavních komunikací společně s chodci.

Zvolené dopravní řešení má podporovat bezpečný, přehledný a svobodný pohyb chodců, který se odehrává ve dvou režimech pohybu:

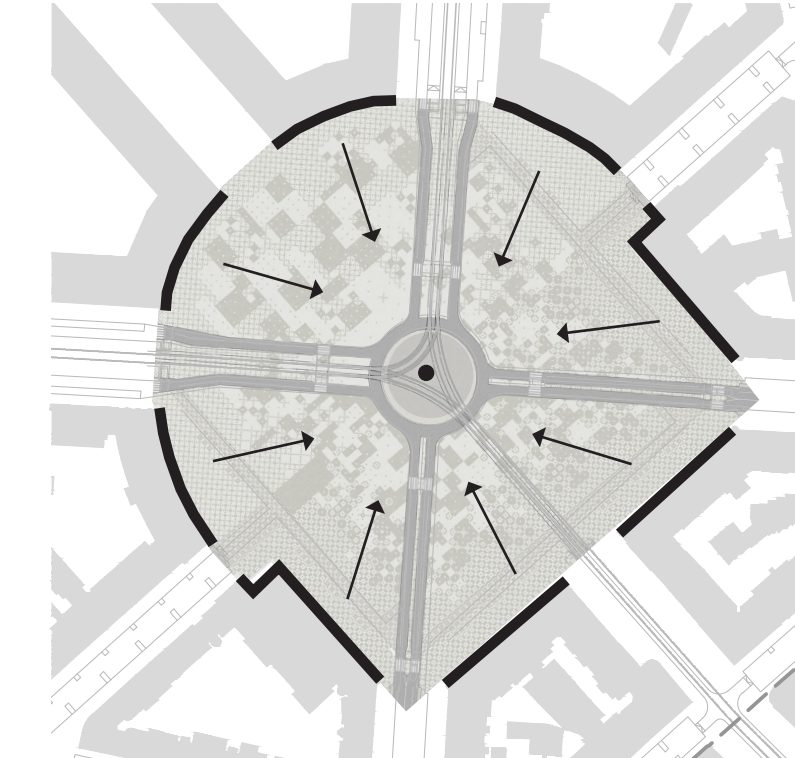
- po obvodu kolem parteru budov s použitím přechodů při ústí do ulic
- v rámci zkrácení vzdálenosti trajektorie s použitím vnitřních přechodů

Redukce pásů v komunikacích a přítomnost ostrůvků je dalším krokem pro bezpečný a komfortní pohyb chodců v rámci náměstí. Kvadrant mezi Evropskou a Jugoslávských partizánů je koncipován jako pěší zóna s možností variabilního využití tzv. cikspatlatz.

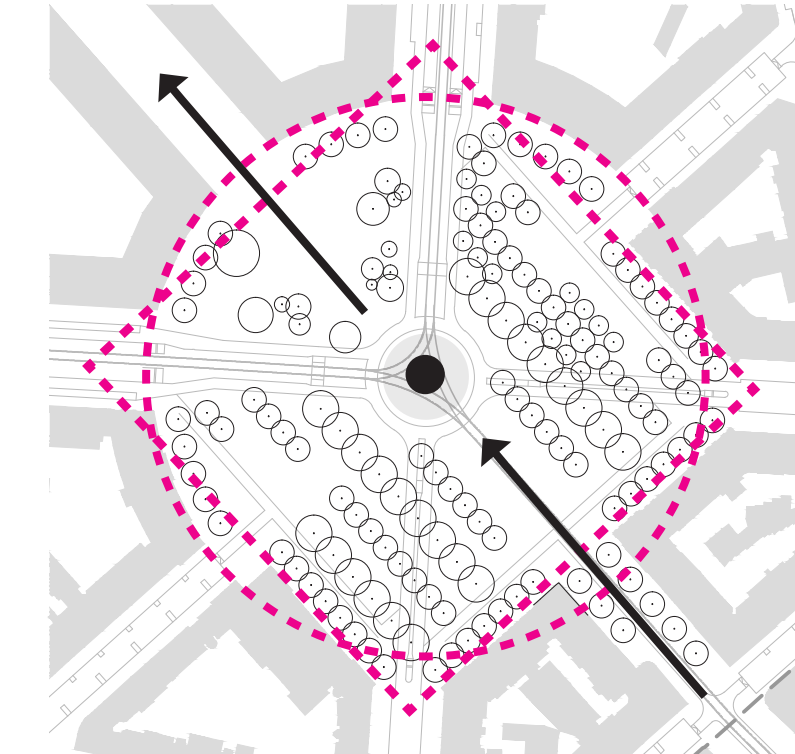




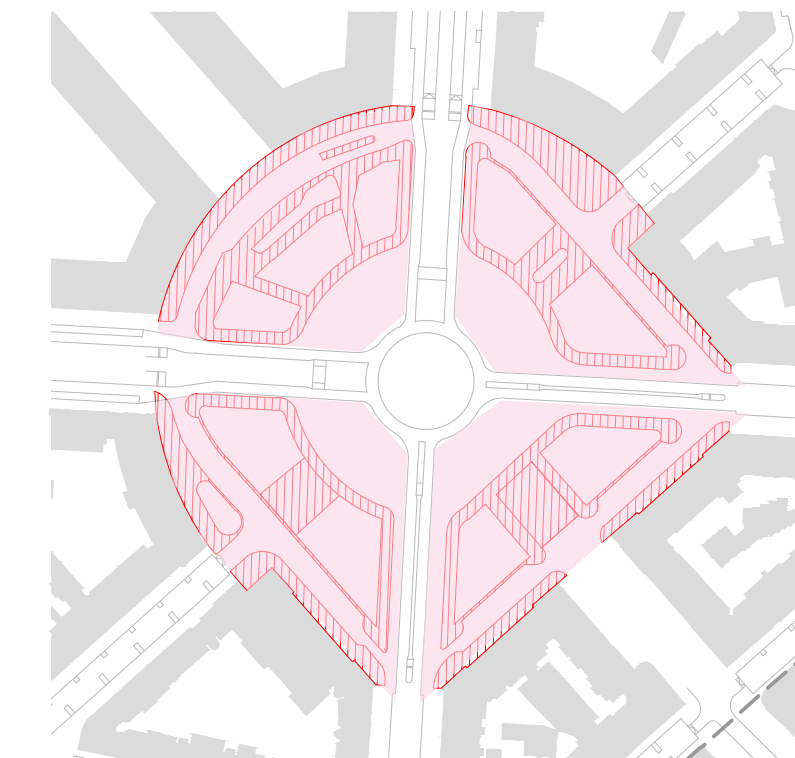
Šířka vřady m. 1:3000



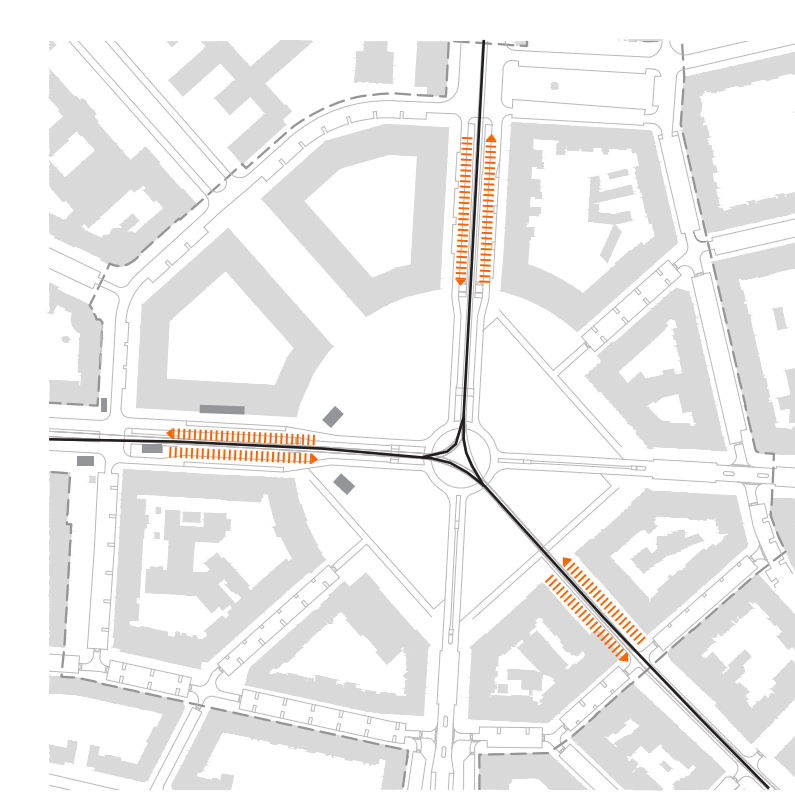
tradiční dlažba při hranici zástavby přechází do středu ve volné citaci



posílení osy Dejvická - Technická se propisuje v rámci řešení ve



původní veřejný prostor pro pěší skloňuje se přesněně z chodníku má plochu 11 000 m², navrhovaný má 22 000 m²



různost tramvajových zastávek s vestibulem metra

**Materiálové řešení**  
 Prostředí redukuje plochy vyhrazené pro tranzitní automobilovou dopravu dochází k dělení plochy náměstí komunikacemi a tramvajovými pásy, což není žádoucí. Chceme náměstí směřovat, nikoli štěpit a vytvářet další ostrovy a bariéry. V celé ploše použijeme pražskou mozaiku jako podklad plochu pro chodce. Štípané žulové kostky se k vítěznému náměstí hodí, zároveň s nimi lze pracovat i současným způsobem. Vzor dlaždičky vychází z klasických vzorů pražské mozaiky (např. sedmádesátka s dírkou) a jeho základ tvoří rosti 3 x 3 m, ve kterém se uplatňují klasické vzory mozaiky, které se směrem do středu náměstí přetváří v tušenou expresivní citaci, která pomáhá místu ukotvit v extrémním měřítku prostoru. Oblastní komunikace dlaždičky štípanými žulovými kostkami inverzní barevnosti, které umožňují poježdění motorových vozidel. Kapacitní komunikace jsou řešeny asfaltovým povrchem.

Materiálové řešení v rámci třísky náměstí lze cenově optimalizovat. Plochu štípané dlažby lze dle funkční plochy nahradit jinými povrchy tak, aby stýly celkovou koncepci, např. mlat, betonová prefabrikovaná dlažba s různými povrchovými úpravami, trávník, extenzivní plochy zeleně. Důležité je udržet celkovou kvalitu prostoru jak v povrchu tak detailu.

**Zeleň**  
 Hlavní urbanistická osa Dejvická-Technická je společně s ortogonálním rastem dlaždiček východiskem pro uspořádání stromů. Stromy jako celek vytváří "druhou koncepční vrstvu" nad plochou dlažby, do které se vepíše lineární artikulace zeleně podporující hlavní osu a mírně vedlejší potulující osy automobilové dopravy. Řešení též pomáhá orientaci v prostoru.

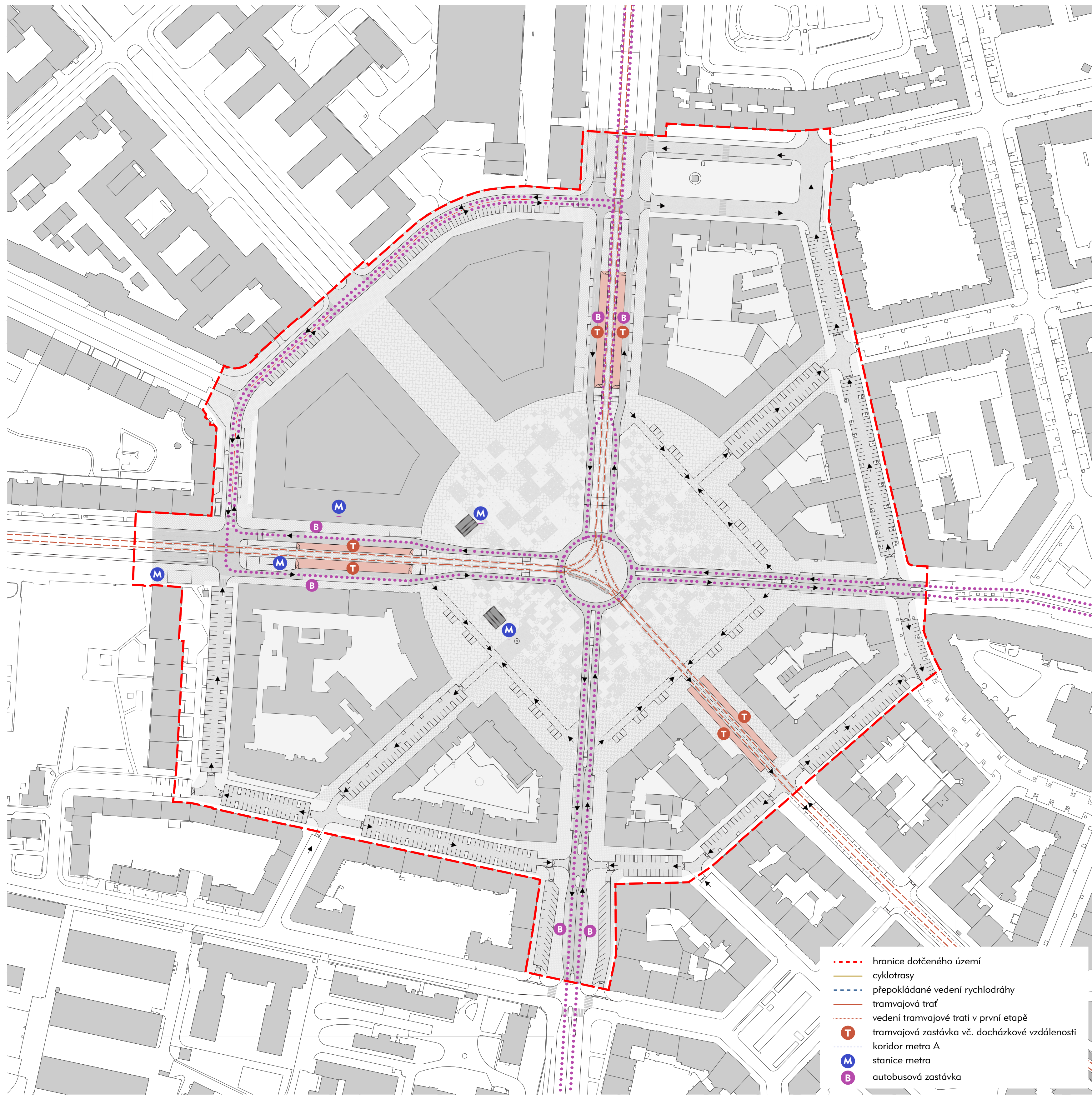
Druhou skladbu vychází z požadavku, aby stromy tvořily příjemný stín pro pobyt osob, zadržovaly hlavní osu, v některých případech vytvářely intimnější zóny. Konfigurace stromů vytváří použitím vysokokmenů otevřená a přehledná prostranství na jedné straně, na druhé straně naopak tvoří použitím nižších dřevin intimnější partie a hustší lokální stín. Před budovami po obvodu celého náměstí vysazujeme dřezové trojúhelníky (Gleditsia triacanthos). V kvadrantu před univerzitním kampusem přetváříme první "druhou" vycházející od původní zástavby kolem Dejvického tř. a vytváříme skupiny stromů, aby ve středu vznikla plocha pro společenské akce. V maximální možné míře se snažíme zachovat stávající dřeviny v souladu s dendrologickými průzkumem, tak aby odpovídaly formě náměstí.

**Městský mobilita**  
 Stejně jako u dlažby se i v městském mobilitaí propisuje přechod od klasické formy k uvolněné citaci. K tomu se nabízí po obvodu využití "pražskou lavičku", která se formou vhodné váže na stávající zástavbu. Do středu náměstí a ke kampusu přechází ve švercový systém laviček a odpočinkových prvků na bázi pískel, který lze vhodně akcentovat ve vazbě na dlažbu. Na náměstí dále rozšiřujeme vodní a herní prvky, prolézáčky, trampolíny nejen pro děti, stojany na kola, koše atd. Jejich přesné umístění a definice bude řešeno v další fázi projektu. Stožáry osvětlení mají jednoduchou formu vzájemně se k formě prostoru.

**Etapizace**  
 Optimalizace dopravního řešení, která umožňuje využít prostor jako náměstí a ne jen jako dopravní křižovátku využívá princip kvadrantů v rámci etapizace. Rekonstrukce lze tedy velmi efektivně etapizovat a nevyžaduje zásadní úpravy technické infrastruktury v rámci plochy náměstí. Práce lze tedy i v rámci časové koordinace s vývojem celé oblasti rozdělit na základní díly kvadrantů a dalších dílčích úprav a má mnoho různých scénářů. Primárně lze etapizovat na tyto základní celky:

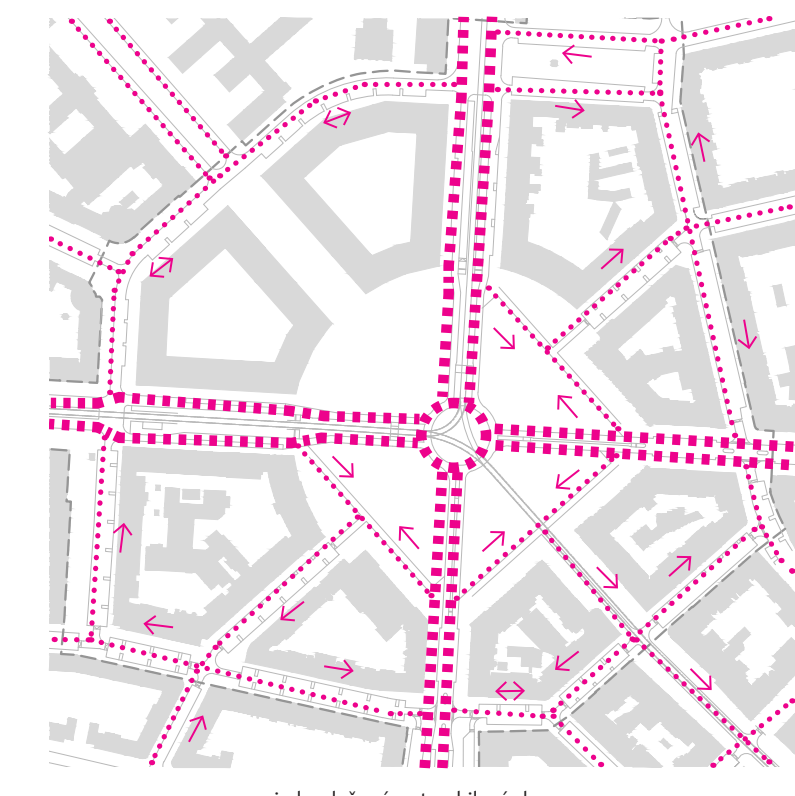
1. Kruhový objekt
  2. Svatovítská (případně odstranění tramvaje)
  3. Evropská
  4. Jug. partyzánů,
  5. Čs. Armády
  6. Dejvická-Hradčanská - nová tramvajová trať
- Kvadranty - plochy veřejného prostoru:
7. Buzulucká - rekonstrukce okolí památníku čs. legionářů, přeložení čtvercových pamětních desek do nového povrchu.
  8. Technická - v tomto prostoru lze dle potřeby provázat současnou autobusovou trať, a rekonstruovat volně umístit v čase v návaznosti na novou výstavbu
  9. Verušská - rekreační zóna
  10. Dejvická

Systém dopravního řešení je navíc navržen tak, že propustnost náměstí lze jednoduše optimalizovat dle aktuálních potřeb.

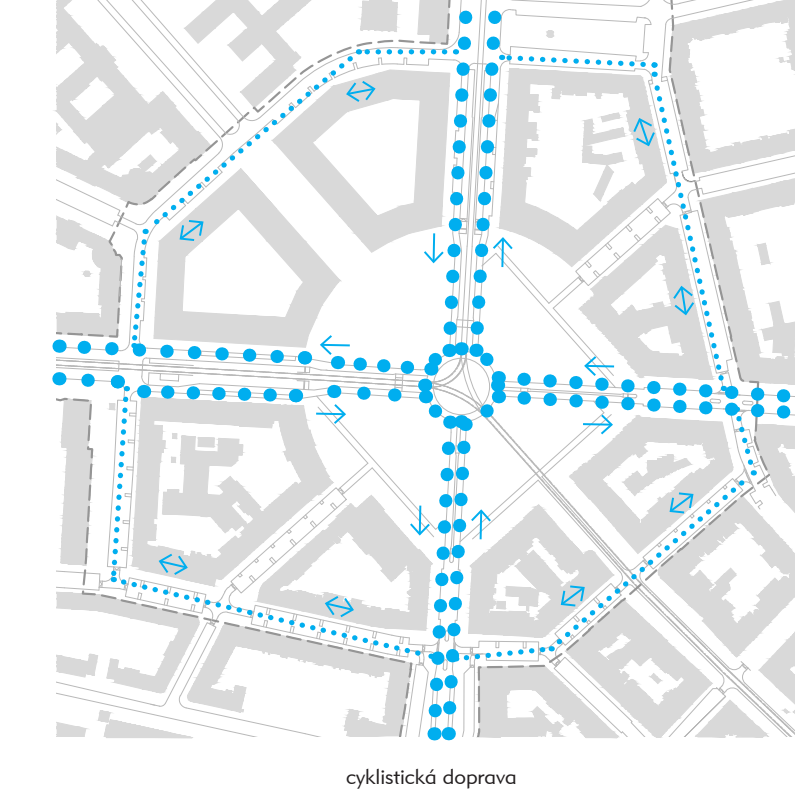


Dopravní situace, m. 1:1500

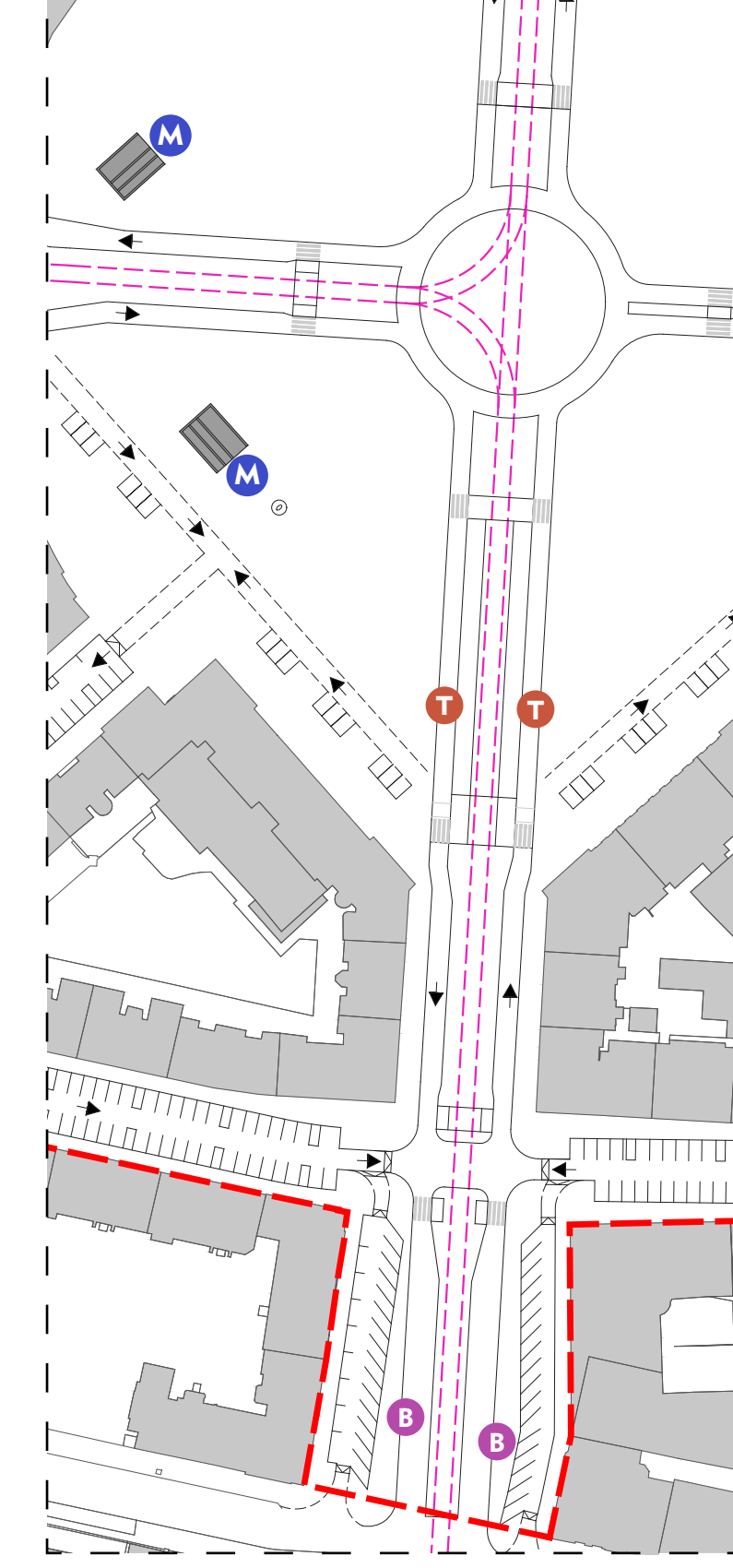
- hranice dotčeného území
- cyklotrasy
- přepládané vedení rychlodráhy
- tramvajová trať
- vedení tramvajové trati v první etapě
- tramvajová zastávka vč. docházkové vzdálenosti
- koridor metra A
- stanice metra
- autobusová zastávka



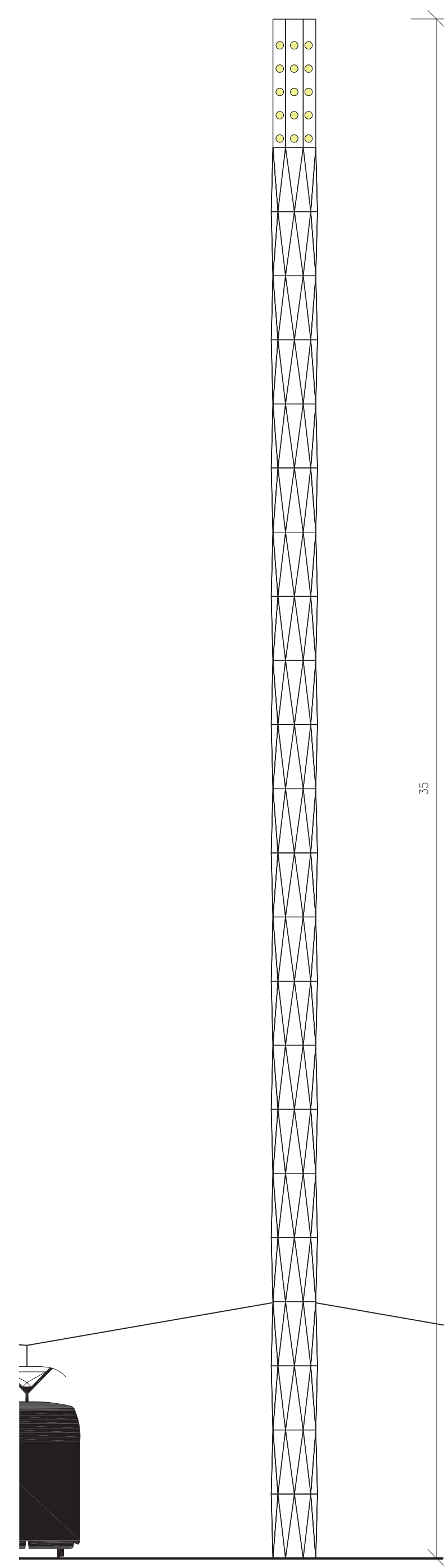
zjednodušená automobilová doprava



cyklistická doprava



první fáze - vedení tramvaje Svatovítskou ulicí



Sloup - osvětluje centrální část náměstí a nové tramvaje



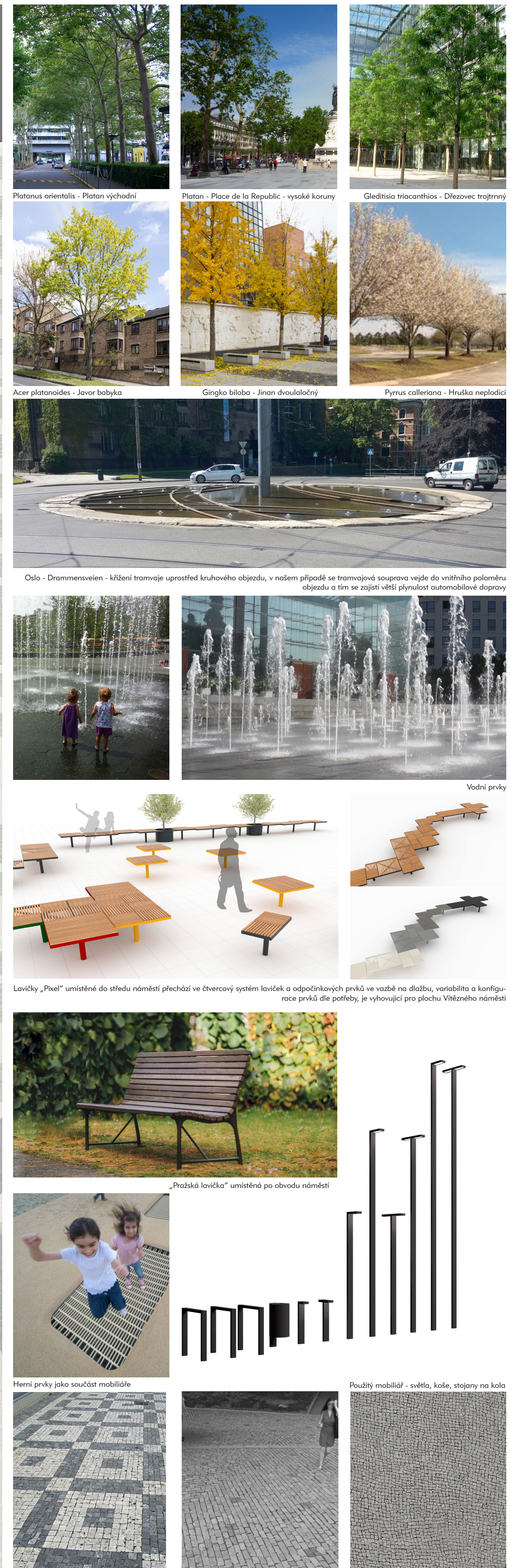
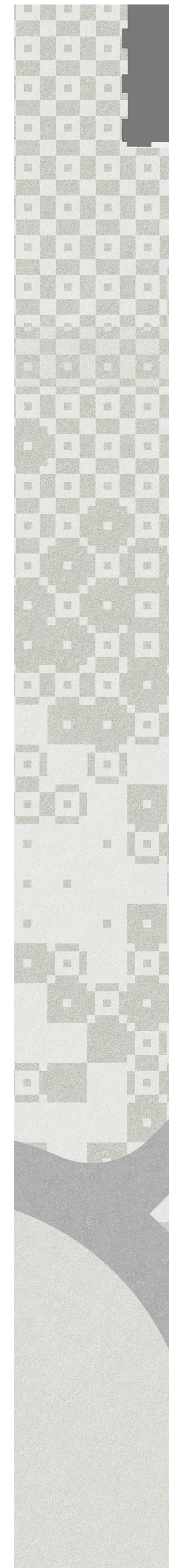
Náhled z řemý plánovaného objektu - osa ulice Technická - Dejická



Axonometrický pohled od Jihu



Pohled do vyhledané ulice Dejická



Platanus orientalis - Platan východní

Platan - Place de la Republic - vysoké koruny

Gleditsia triacanthos - Dřezovec trojtrnný

Acer platanoides - Javor bobka

Ginkgo biloba - Jinan dvoukoláčový

Pyrus calleryana - Hruška nepodléh

Dánsko - Drammensveien - křižení tramvaje uprostřed kruhového objezdu, v nosem případě se tramvajová souprava vejde do vnitřního poloměru objezdu a tím se zajistí plynulost automobilové dopravy

Vodní prvky

Lavičky „Pixel“ umístění do středu náměstí přechází ve čtvercový systém laviček a odpočinkových prvků ve vazbě na dlažbu, variabilita a konfigurace prvků dle potřeby, je vyhovující pro plochu Vítězného náměstí

„Pražská lavička“ umístění po obvodu náměstí

Herní prvky jako součást mobiliáře

Použitý mobiliář - světlé, koře, stojany na kola

Pražská mozaika - typický vzor

Prodloužená kostka pro pojízdné plochy

Štěpaná mozaika 6/6/4

