

**Urbanisticko-
architektonická
soutěž
Nová
Budějárna**

**Informace
o území**

Cílem této části dokumentu je v základních rysech popsat řešené území a jeho širší kontext a poskytnout tak soutěžícím stejný informační základ.

Na přípravě Informací o území se podílely členky a členové pracovní skupiny pro přípravu soutěže, a to za hlavní město Praha Zdeněk Völf, Hana Prokopová Nesrstová, Marek Bělor, Eliška Kokinová; za městskou část Praha 4 Martin Syrový, David Záruba, Jaroslav Vodák, Zdeněk Hovorka, Iva Vomelová; za Institut plánování a rozvoje hlavního města Praha Viktória Jakubčíková; za Dopravní podnik hlavního města Prahy Anna Švarc a Filip Jiřík; za zadavatele Michal Kotrč, Michal Jumr, Karolína Hýsková, Tomáš Popadič, David Chlumecký a Filip Dušek; za organizátora soutěže Karolína Koupalová, Gabriela Šimůnková, Petra Kubantová, Esra Akgün Kulin a Martin Ptáček.

PENTA
REAL ESTATE

D **)))**
B **)))**
K **)))**

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

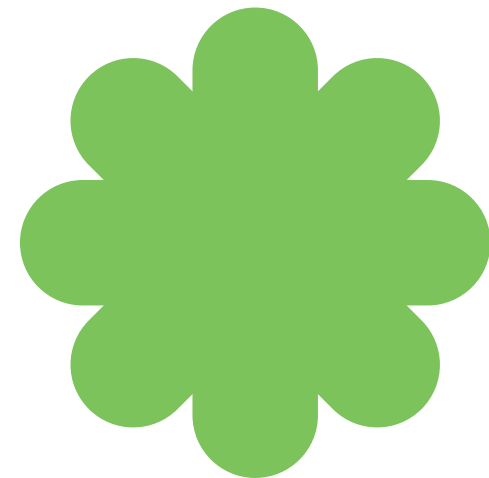


ON | Umění
plan | plánovat.
Společně.

A. Informace o území

1	Řešené území	6
1.1	Vymezení řešeného území	8
1.2	Vlastnické vztahy v řešeném území	10
2	Kontext území	11
2.1	Prostorový kontext	12
2.2	Demografie	14
3	Historie	16
4	Plánovací dokumentace	21
4.1	Metropolitní plán	22
4.2	Strategie, koncepce, metodiky	26
5	Prostorová analýza řešeného území	28
5.1	Urbanismus	29
5.2	Architektura	30
5.3	Veřejná prostranství	37
5.4	Modrozelená infrastruktura	40
5.5	Kvalita životního prostředí	44
5.6	Občanská vybavenost	46
5.7	Doprava a mobilita	50
5.8	Technická infrastruktura	64
5.9	Záměry	66
5.10	Limity	72
6	Výstupy ze zapojení veřejnosti a hlavních aktérů	74
7	Přílohy	94
8	Zdroje	96

1 Rešené území



1.1 Vymezení řešeného území

Řešené území o rozsahu cca 40 000 m² je vymezeno ulicemi Budějovická, Olbrachtova, Poláčkova a Antala Staška. Jde o rozsáhlý blok komerčních a administrativních budov v okolí obchodního centra DBK. V navazujících veřejných prostranstvích, která budou částečně ovlivněna rozvojem řešeného území, je vymezeno **zájmové území**.

V případě, že řešení vyvolá potřebu úprav veřejných prostranství, či dopravní řešení i mimo vyznačené řešené a zájmové území, je možné je navrhnout. Realizace návrhu v řešeném území by však na těchto úpravách neměla být závislá.

Zadavatel soutěže předpokládá **rozvoj řešeného území ve 2 etapách**, které budou jasně odděleny, ale zároveň na sebe budou funkčně i urbanisticky vhodně navazovat. Plocha dvou etap rozvoje je vymezena přes řešené a zájmové území.

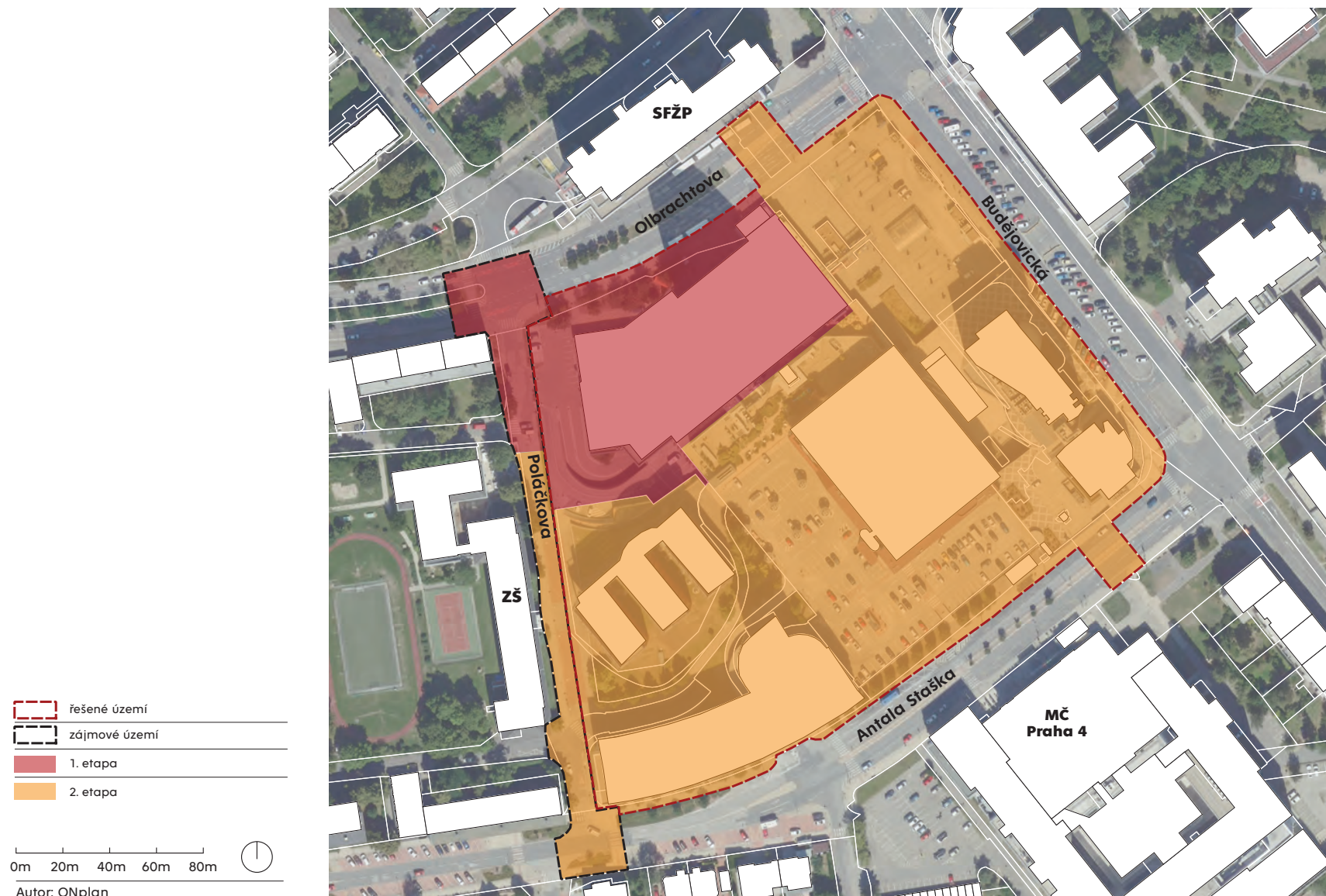
Podrobnosti k vymezení území řešeného v soutěži je uvedeno ve schématu 1 a tabulce 1.

Pozn.: V rámci přípravy dokumentu Informace o zemi a zpřesněné zadání došlo oproti dokumentu „Rámcové zadání“ k úpravě hranice mezi 1. a 2. etapou.

Tabulka 1 Popis území řešeného v soutěži a etapizace rozvoje území, autor: ONplan

ÚZEMÍ	ETAPA	VYMEZENÍ	ROZSAH ŘEŠENÍ		VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ
ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	1	Objekt č.p. 1929 určený k demolicí a navazující veřejná prostranství vymezená z jihu severní hranou původního objektu DBK, ze západu ulicí Poláčkova, ze severu ulicí Olbrachtova a z východu západní hranou konstrukce snížené obchodní pasáže.	<ul style="list-style-type: none"> – celkový urbanistický návrh rozvoje celého řešeného území – hmotové řešení nové zástavby – návrh systému veřejných prostranství, vč. modrozelené infrastruktury 	<ul style="list-style-type: none"> – architektonický návrh nových budov, včetně řešení fasád a dispozičního uspořádání – architektonický návrh veřejných prostranství – návrh dopravního napojení území na stávající dopravní síť 	Vítězný návrh bude podkladem pro navazující stupně projektové dokumentace a realizaci staveb a veřejných prostranství.
	2	Území vymezené ze severu ulicí Olbrachtova, z východu ulicí Budějovická, z jihu ulicí Antala Staška a ze západu ulicí Poláčkova, vyjma území 1. etapy rozvoje, viz výše. Součástí řešeného území jsou i podchody pod ulicemi Olbrachtova a Antala Staška.	<ul style="list-style-type: none"> – návrh dopravního řešení zahrnující všechny módy dopravy, vč. aktivní mobility. 	<ul style="list-style-type: none"> – koncept řešení fasád nových objektů, bez detailního řešení dispozic – koncept řešení veřejných prostranství – koncept řešení dopravního napojení území na stávající dopravní síť 	Vítězný návrh bude podkladem pro jednání HMP, MČ PHA 4 a vlastníků v území o společném koordinovaném ideálním rozvoji Budějovické a případné změny metropolitního plánu.
ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ	1	Křižovatkový prostor ulic Poláčkova a Olbrachtova a navazující část ulice Poláčkova po křižovatku s ulicí Rabasovou.	<ul style="list-style-type: none"> – návrh dopravního napojení řešeného území na navazující uliční síť 	<ul style="list-style-type: none"> – technický detail dopravního napojení území na stávající dopravní síť 	Vítězný návrh bude podkladem pro navazující stupně PD a realizaci dopravního napojení etapy 1.
	2	Křižovatkový prostor ulic Poláčkova a Antala Staška a navazující část ulice Poláčkova po křižovatku s ulicí Rabasovou.		<ul style="list-style-type: none"> – koncept řešení dopravního napojení území na stávající dopravní síť – koncept koordinace řešení veřejných prostranství v řešeném a zájmovém území 	Vítězný návrh bude podkladem pro jednání HMP, MČ PHA 4 a vlastníků v území o společném koordinovaném ideálním rozvoji Budějovické a případné změny metropolitního plánu.

Schéma 1 Vymezení území řešeného v soutěži

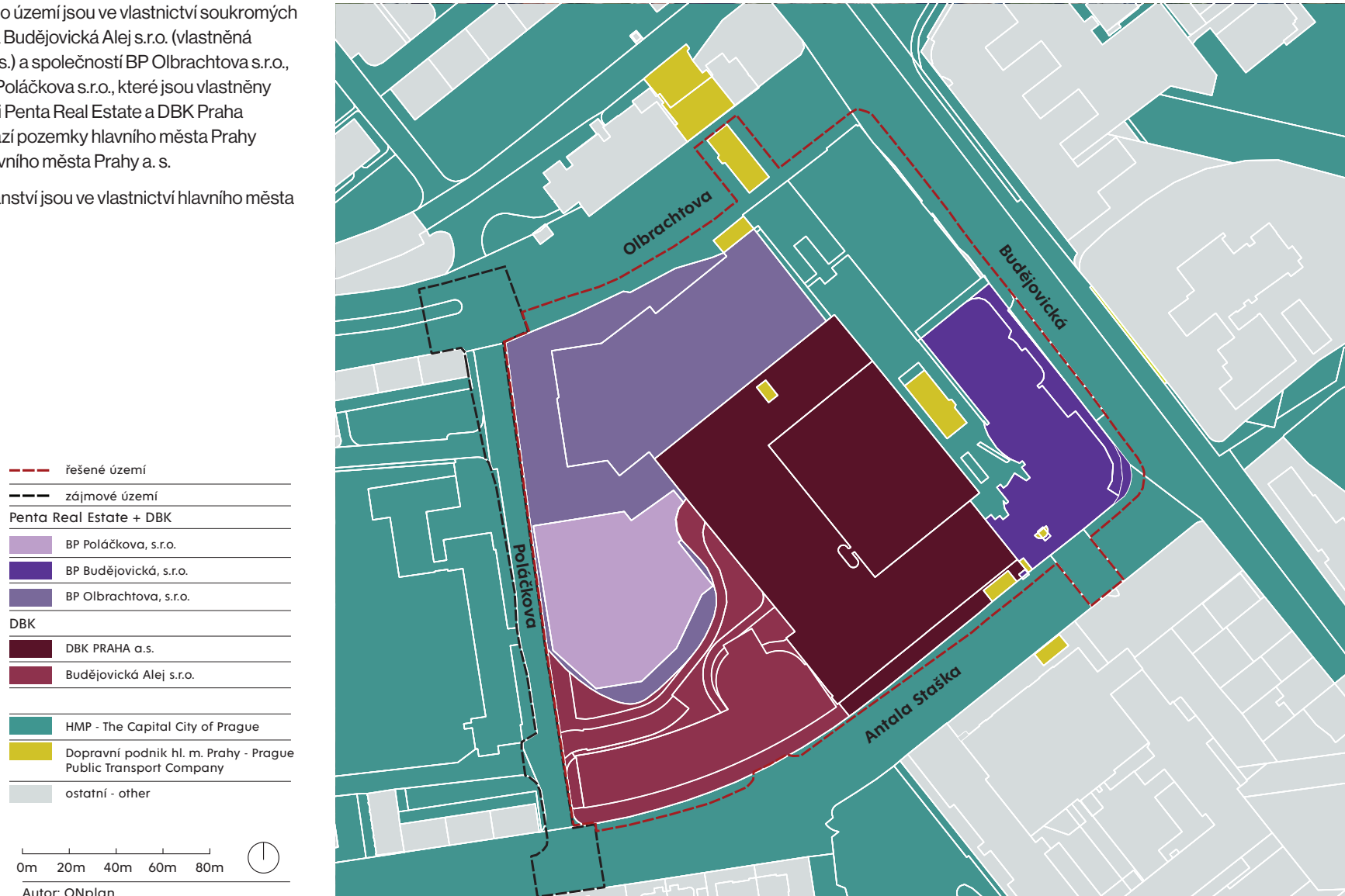


1.2 Vlastnické vztahy v řešeném území

Pozemky v rámci řešeného území jsou ve vlastnictví soukromých vlastníků DBK Praha a.s. a Budějovická Alej s.r.o. (vlastněná společností DBK Praha a.s.) a společností BP Olbrachtova s.r.o., BP Budějovická s.r.o., BP Poláčkova s.r.o., které jsou vlastněny dohromady společnostmi Penta Real Estate a DBK Praha a.s. V území se dále nachází pozemky hlavního města Prahy a Dopravního podniku hlavního města Prahy a.s.

Navazující veřejná prostranství jsou ve vlastnictví hlavního města Prahy.

Schéma 2 Vlastnické vztahy v území



2

Kontext území



2.1 Prostorový kontext

Lokalita Budějovická se nachází v jižní části Prahy na pravém břehu Vltavy, v městské části Praha 4, na rozhraní katastrálních území Michle a Krč. Leží v nadmořské výšce přibližně 270 m n. m., asi 1 km od Pankrácké pláně, a spoluvytváří tak panorama Prahy. Zásah do horizontu je však dnes potlačen díky výškovým budovám na Pankráci.

Území je součástí jižního rozvojového sektoru města navázaného na severojižní osu metra C, která propojuje historické centrum s Pankráci a dále s jižními obytnými soubory města.

Předmětnou lokalitu vymezují významné městské třídy – ve směru východ–západ ulice Vyskočilova, Olbrachtova a Jeremenkova, ve směru sever–jih pak Na Pankráci a Budějovická. V blízkosti se nachází komunikace 5. května s napojením na dálnici D1, která zajišťuje velmi dobré napojení území na nadřazenou komunikační síť. Stanice metra Budějovická na trase C spolu s návaznou autobusovou dopravou vytváří významný přestupní uzel veřejné dopravy, který zajišťuje velmi dobrou dostupnost území v rámci celého města, zároveň však spolu s intenzivní automobilovou dopravou přispívá k vysoké dopravní zátěži a bariérovým efektům v území.

Z urbanistického hlediska se lokalita hybridní struktury, nachází na styku odlišných struktur zástavby / vystavěného prostředí – a to hybridní struktury funkcionalistických obytných souborů (ÚAP: lokalita 136 Sídliště Zelená liška, lokalita 140 Jihlavská), modernistické struktury sídlišť (ÚAP: lokalita 533 Sídliště Michelská, lokalita 535 Antala Staška) a vilové zástavby struktury zahradního města na jihu lokality. Tato poloha na rozhraní různých typologií zástavby vytváří specifický kontext, který je nutný při návrhu zohlednit. S ohledem na občanskou vybavenost v řešeném území a jeho nejbližším okolí i dobrou dopravní dostupnost dnes lokalita Budějovická plní funkci významného lokálního centra městské části Praha 4 s přesahem do širšího území.

Větší kompaktní plochy vegetace se nachází až poměrně daleko od řešeného území. Jsou jimi především asi 500 m vzdálený lesopark Habrovka a biokoridor Kunratického potoka (na rozhraní rozsáhlého rekreačního transformačního území Zelené údolí Krč, které leží u Jižní spojky směrem na jih. Dále pak za Jižní spojkou je to navazující Kunratický les, dostupný z řešeného území dvě stanice metrem, který je velkou rekreační plochou s charakterem příměstského lesa. V přímém okolí Budějovické se nachází parkově upravené plochy, které jsou součástí okolních sídlišť na severovýchod a východ od řešeného území (sídliště Antala Staška a Zelená liška) a také směrem na západ (sídliště okolo ulice Jihlavská).

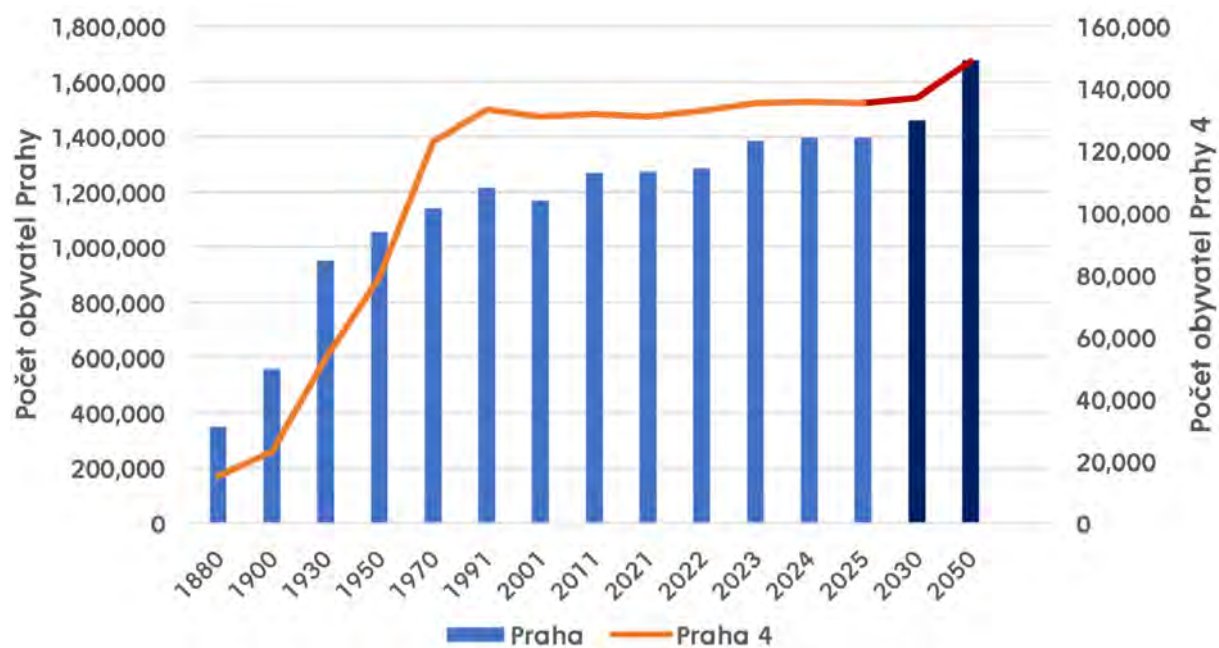
Schéma 3 Širší vztahy



2.2 Demografie

Městská část Praha 4 je s více než 135 000 obyvateli nejlidnatější městskou částí hlavního města. Graf 1 dokumentuje dlouhodobý nárůst počtu obyvatel hlavního města Prahy a Městské části Praha 4 na základě dat z Českého statistického úřadu. Dle územně analytických podkladů je k roku 2050 predikován nárůst na 148 816 obyvatel.

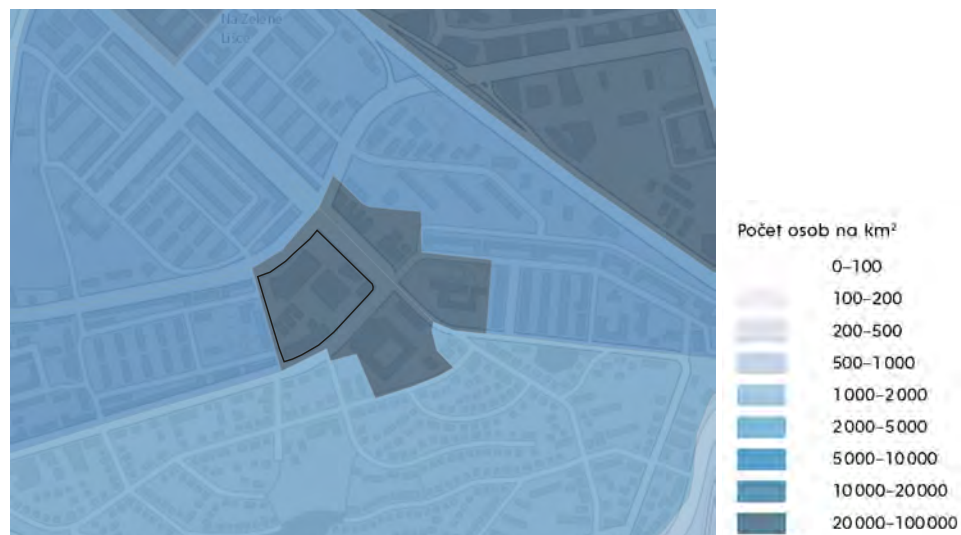
Graf 1 Vývoj počtu obyvatel Městské části Praha 4 a hlavního města Prahy, zdroj: ČSÚ



V okolí řešeného území (lokalita vymezená ulicemi Poláčkova, Pacovská, Budějovická, Batelovská, Sedlčanská, U Krčské vodárny a Antala Staška), žije přibližně 1 563 obyvatel na ploše 12,4 ha, což odpovídá relativně vysoké hustotě osídlení typické pro širší centrum města.

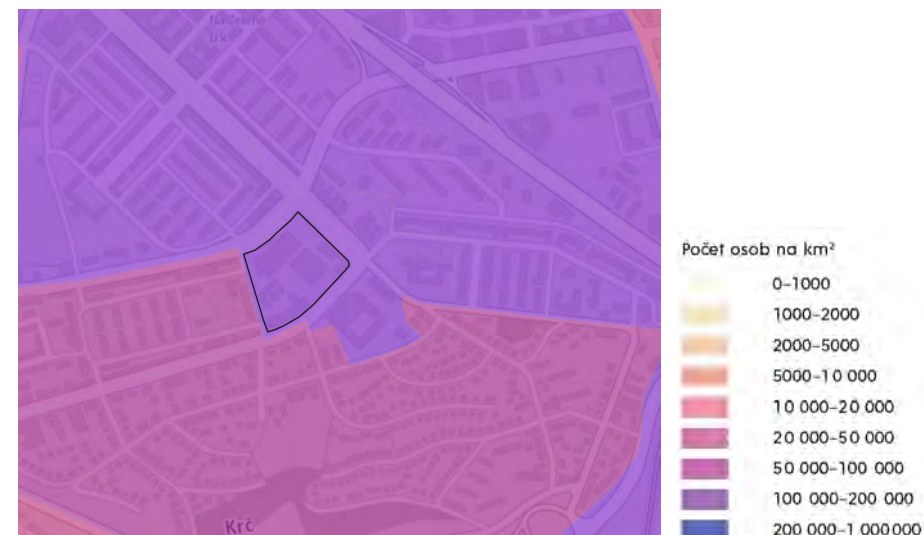
Přímo v řešeném území však dnes není funkce bydlení zastoupena. Koncentrují se zde především administrativní objekty, maloobchody a služby i dopravní infrastruktura. Tomu odpovídá i dynamika pohybu osob v řešeném území tak, jak ji sleduje hlavní město Praha pomocí dat získaných z pohybu mobilních telefonů.

Obrázek 1 znázorňuje maximální hustotu pracujících ve všední dny, která se pohybuje v rozmezí 20 000–100 000 osob na km² ve všední den. To odpovídá tomu, že řešené území dnes plní funkci administrativního a obchodního centra širšího okolí, zatímco přilehlé části mají převážně rezidenční charakter.



Obrázek 1 Vývoj počtu obyvatel Městské části Praha 4 a hlavního města Prahy, zdroj: IPR Praha, 2026

Z obrázku 2 vyplývá, že hustota tranzitujících osob v řešeném území a území navazujícím na něj ze severu a jihozápadu dosahuje hodnot 200 000–500 000 osob na km² ve všedním dni. To je způsobeno tím, že Budějovická funguje jako lokální centrum městské části Praha 4 a zároveň jako významný přestupní uzel pražské veřejné dopravy. Procházejí jím také významné nadmístní komunikace Budějovická a Olbrachtova, kde je silná i automobilová doprava.



Obrázek 2 Hustota tranzitujících ve všední den, zdroj: IPR Praha, 2026

3

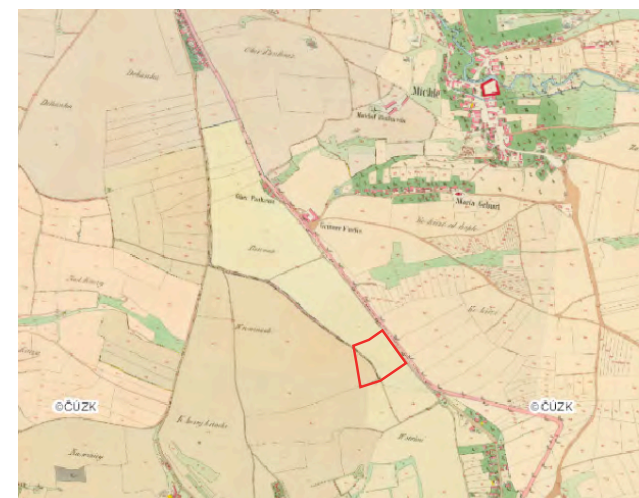
Historie

Do 20. století – zemědělská krajina

Území okolo dnešní stanice metra Budějovická bylo až do 19. století součástí zemědělské krajiny za hranicemi města Prahy.

Řešené území bylo polem a nacházelo se mezi vesnicemi Michle, Horní Krč a Dolní Krč a leželo při významné komunikaci. Dříve obchodní stezka, později tzv. císařská silnice byla hlavním tahem směrem na Benešov a dále do jižních Čech, do Tábora a Českých Budějovic. Tento fakt je pravděpodobně i původem názvu dnešní ulice Budějovická, která vede ve stopě této původní cesty.

Na této cestě stával na straně směrem k Michli zájezdní hostinec Zelená liška (na mapě stabilního katastru s německým názvem Grüner Fuchs. Ten dal později název sídlišti, které na severu přímo sousedí s řešeným územím.



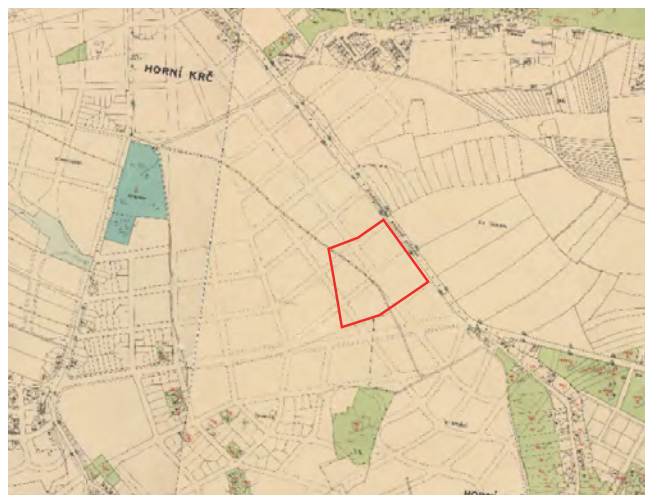
Obrázek 3 Mapa stabilního katastru z roku 1842, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz, upraveno: ONplan

20. léta 20. století – první úvahy o zástavbě

V orientačním plánu královského hlavního města Prahy a obcí sousedních z let 1909–1914 se v území objevuje nový urbanistický koncept blokové zástavby, který však nikdy nebyl naplněn. V okolí se v této době rozvíjí hlavně průmysl (obrázek 4).

Objekt někdejšího hostince Zelená liška se stal na konci 19. století součástí průmyslového komplexu, kde sídlila nejprve obuvnická firma a poté od roku 1922 Zbrojovka Ing. F. Janečka, která vyráběla hlavně kulometry a ruční granáty. Později se továrna transformovala na výrobu motocyklů Jawa (obrázek 5), a až do roku 1963, kdy byla Jawa převedena pod ČKD Polovodiče, bylo hlavní sídlo této firmy zde.

V roce 1922 byly Michle, Krč a Nusle oficiálně připojeny k Velké Praze.



Obrázek 4 Orientační plán královského hlavního města Prahy a obcí sousedních 1909–1914 s návrhem parcelace nové čtvrti, který však nikdy nebyl realizován, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz, upraveno: ONplan



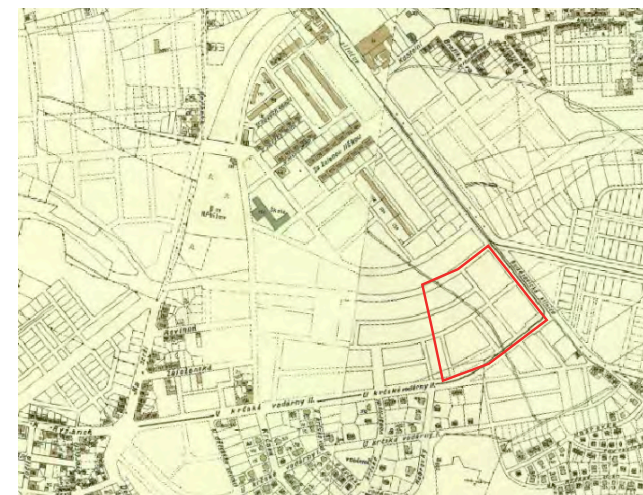
Obrázek 5 Továrna značky Jawa mezi dnešní Budějovickou a Pankrácem, v pozadí s věží Vršovické vodárny postavenou v roce 1907 podle návrhu Jana Kotěry. Vodárna stojí v území dodnes a je kulturní památko, zdroj: Idnes.cz, www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/jawa-janecek-tynec-nad-sazavou-strasnice.A211001_210712_automoto_fdv/

30. až 40. léta 20. století – první zástavba v okolí

Ve 30. letech v území postupně narůstal počet obyvatel. Severně od řešeného území bylo na základě architektonické soutěže vystavěno funkcionalistické sídliště Zelená liška, jedno z vůbec prvních pražských sídlišť. Na jihu se postupně rozrostla vilová čtvrť v návaznosti na Horní Krč.

V roce 1930 byla zřízena tramvajová linka po ulici Budějovická směrem od Pankráce do vozovny Kačerov a v roce 1938 se tato trať ještě rozšířila ulicí Antala Staška směrem na západ do oblasti zvané Ryšánka (obrázek 6).

Od počátku 40. let až do let 80., kdy vznikl obchodní dům DBK a území bylo postupně zastavěno, byl prostor řešeného území nazýván Budějovické náměstí. Z názvu je patrné, že v té době mělo území charakter veřejného prostranství a centra pro své okolí.



Obrázek 6 Plán města Prahy z roku 1938 znázorňující plánování nové čtvrti a první výstavbu sídlišť, konkrétně sídliště Zelená liška, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz, upraveno: ONplan

Druhá polovina 20. století – sídliště, metro a DBK

V poválečném období byla v jižní části Prahy zahájena masivní výstavba panelových sídlišť. Výrazná urbanizace se dotkla i okolí řešeného území. V 50. a 60. letech vznikají sídliště Herálecká (dostavba dřívějšího sídliště Zelená liška) na sever od řešeného území, na západě pak sídliště Antala Staška včetně současné základní školy v Poláčkově ulici a na východě sídliště Michelská a bytové domy v ulicích Jihlavská a Sedlčanská i s budovou dnešního gymnázia Budějovická.

Již během války byla na rohu ulic Antala Staška a Budějovická zbudována hasičská zbrojnice 6. hasičského záchranného sboru. Přestože byla stavěna jako provizorní na ochranu před nálety, stála zde až do 70. let 20. století.



Obrázek 7 Letecký snímek z roku 1966, který ukazuje výstavbu sídlišť na sever, západ a východ od řešeného území. V řešeném území se nachází dočasná zbrojnice hasičského sboru, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz, upraveno: ONplan



Obrázek 8 Dočasná hasičská zbrojnice na Budějovickém náměstí byla postavena ještě za války a stála zde až do 70. let 20. století, zdroj: Retro DBK, retro.dbkpraha.cz/historie-budejovicke

V roce 1968 byla zahájena výstavba linky metra C, která měla zásadní vliv na podobu řešeného území. V trase metra byla vykopána stavební jáma, která nebyla nikdy plně zasypána zpět do úrovně terénu a stala se z ní dnešní zapuštěná obchodní pasáž. V ulicích Antala Staška a Olbrachtova byly v místě jámy metra postaveny dva nové mosty. Stanice metra Budějovická byla otevřena v roce 1974.

Tramvajová trať byla v okolí Budějovické se spuštěním metra zrušena a ukončena na Pankráci.



Obrázek 9 Stavba linky metra C, patrné je přemostění ulice Olbrachtova, 1971, zdroj: 40 let DBK, 40let.dbkpraha.cz



Obrázek 10 Stavba linky metra C, pohled směrem k ulici Antala Staška, zdroj: Aktuálně.cz, zpravy.aktualne.cz/retro-fotky-prazskeho-metra

V roce 1964 vytvořil architekt Vladimír Balla studii, která navrhovala Budějovické náměstí s kinem, kulturním domem, smíšeným využitím a poliklinikou v ulici Antala Staška. Poté, co bylo rozhodnuto, že touto oblastí povede první linka pražského metra, nebyl projekt realizován.

Nový zastavovací plán v okolí vznikající stanice metra byl navržen architektkou Věrou Machoninovou. Projekt zahrnoval komplexní návrh budovy Domu Bytové Kultury (DBK) a jeho okolí včetně přístupu ke stanici metra. Zapuštěná pěší pasáž propojovala budovu DBK a vstup do metra s okolními obytnými celky. V rámci plánu byla navržena výstavba dalších budov – hotelu, lázní, budovy Cestovní Kanceláře Mládeže a administrativního centra Škoda. Tyto budovy však nebyly dle původního návrhu nikdy realizovány.

Obchodní dům byl otevřen v roce 1981 a stal se hlavní výkladní skříní československého nábytkářského průmyslu. DBK nabízel kromě samotných nábytkových výstavních expozic, prodejních pultů a skladů také restauraci, snack-bar nebo kinosál.

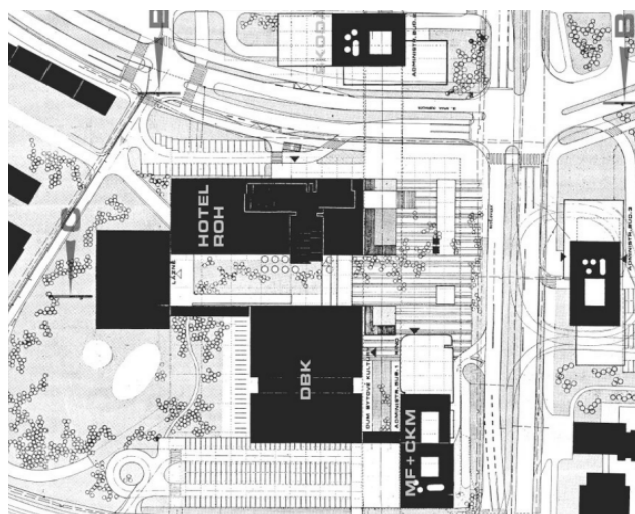
V 90. letech v DBK sídlila IKEA, která zde měla svou vůbec první prodejnu v Československu, respektive později České republice. Během 90. let také bylo dostavěno 7. patro obchodního domu.

Obchodní dům DBK patří k zásadním dílům československé brutalistní architektury 60.-70. let 20. stol. Stavba č.p. 1667 na pozemcích p. č. 1257/1, 1257/2 (bez objektu na pozemku p. č. 1257/4), 1257/3, k. ú. Krč, ul. Budějovická 64, byla navržena k zápisu za kulturní památku. Řízení dosud zahájeno nebylo a v nejbližší době zahájeno nebude.

Dřívější Budějovické náměstí se v průběhu druhé poloviny 20. století postupně změnilo na důležité a hojně využívané obchodní a dopravní centrum.



Obrázek 11 Plán Budějovického náměstí a jeho okolí od Vladimíra Ballu z roku 1964, který nebyl nikdy realizován, zdroj: 40 let DBK, 40let.dbkpraha.cz



Obrázek 12 Plán projektu od Věry Machoninové z roku 1968, z nějž byl realizován pouze objekt DBK, zdroj: Kryštof Vicherek (2020). Budějovická – diplomová práce



Obrázek 13 Fotografie z roku 1983 zachycující podchod pod mostem ulice Olbrachtova spojující DBK, 1983, zdroj: 40 let DBK, 40let.dbkpraha.cz



Obrázek 14 Fotografie z roku 1980 zachycující parkoviště jižně od budovy DBK s výhledem na ulici Antala Staška přes parkově upravenou plochu v místě dnešního objektu Budějovická alej, zdroj: 40 let DBK, 40let.dbkpraha.cz

90. léta 20. století – počátek 21. století – administrativní budovy

Na konci 80. let se dle původního zastavovacího plánu Budějovické od Věry Machoninové začal stavět hotel, do roku revoluce roku 1989 se však stihla postavit pouze nosná konstrukce. V 90. letech odkoupila stavbu Česká spořitelna, která si na Budějovické zřídila své hlavní sídlo, a dokončuje ji jako administrativní budovu (dnes nejvyšší budova v území na adrese Olbrachtova 1929/62). V průběhu dalších několika let pak vznikají další dva administrativní objekty pro tuto společnost včetně budovy u Budějovické ulice na východ od DBK od architektky Pavly Kordovské, dcery architektky Věry Machoninové (obrázek 15).

V roce 1995 studio PAK Pavly Kordovské vypracovalo také urbanistickou studii náměstí. Studie se zaměřila na posílení významu náměstí jako celoměstského obchodního centra s novými budovami a na zlepšení urbanistického řešení prostřednictvím parteru komplexu v souvislosti s pěšími osami a napojením na dopravní uzly. Toho mělo být dosaženo propojením nových budov s přímým napojením na pěší pasáž (obrázek 16). Tato studie však byla v roce 2002 realizována pouze částečně. Postavena byla budova The Square pro Raiffeisenbank na druhé straně ulice Olbrachtova a obchodní prostory pod úrovní terénu na rohu ulic Olbrachtova a Budějovická.

Do roku 2005 byly v území postaveny další administrativní objekty Budějovická alej a administrativní objekt v ulici Poláčkova. Budova DBK prošla v roce 2006 rekonstrukcí, jejíž cílem bylo vytvořit zde prostory pro nynější obchodní centrum s rozsáhlou nabídkou obchodů, služeb a restaurací.



Obrázek 15 Letecká fotografie z roku 1996 zachycující novou zástavbu na náměstí a v okolí, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz, upraveno: ONplan



Obrázek 16 Návrh studia PAK na základě urbanistické studie oblasti z roku 1995, zdroj: Kryštof Vicherek (2020). Budějovická – diplomová práce



Obrázek 17 Fotografie z roku 2015 zachycující budovu DBK s okolními výškovými budovami a parkovištěm, zdroj: 40 let DBK, 40let.dbkpraha.cz

současnost

2024 – ověřovací studie

Společnost DBK si nechala od ateliéru A8000 zpracovat ověřovací studii, jejímž cílem bylo prověřit rozvojový potenciál lokality a formulovat základní urbanistické úvahy o jejím budoucím směřování.

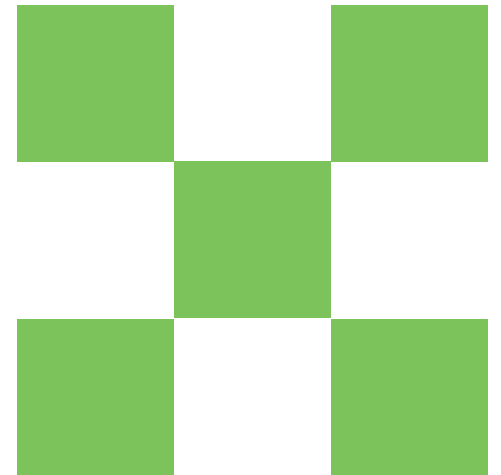
2025 – konsolidace vlastnických vztahů

Možnost rozvíjet území Budějovické v širších souvislostech se otevřela ve chvíli, kdy se Česká spořitelna začala připravovat na přesun svého sídla na Smíchov, a rozhodla se nabídnout své budovy na Budějovické k prodeji. Majetek České spořitelny odkoupili v roce 2025 společně Penta Real Estate a DBK.

V rámci společného podniku DBK do projektu vnáší detailní znalost území i jeho historického a provozního kontextu, zatímco Penta přispívá zkušenostmi s přípravou a realizací rozsáhlých projektů v komplexních majetkových a technických podmínkách.

4

Plánovací dokumentace



Struktura zástavby

Pro transformační plochu 411/060/2262 je stanoven typ struktury hybridní, která je dle Článku 43 textové části Metropolitního plánu definována jako intenzivní urbánní struktura kompaktních a rozvolněných bloků, případně solitérů, vytvářející subcentra. Zástavba je typicky zcela obklopena veřejně přístupnými plochami a často kombinuje různé typologie v rámci jedné budovy. V lokalitě nebo ploše hybridní struktury jsou stanoveny tyto zásady prostorového uspořádání:

- uliční čára je zpravidla určena fasádami domů nebo není určena (nestavební části stavebních bloků volně navazují na veřejná prostranství),
- stavební čára je uzavřená nebo otevřená, výjimečně volná,
- nezastavěná část stavebního bloku mezi stavební a uliční čárou je zpravidla veřejně přístupná,
- rozsáhlé stavební bloky jsou zpravidla prostupné průchody nebo pasážemi, v nové zástavbě v transformačních a rozvojových plochách je možné stavební bloky v prvním nadzemním podlaží zcela zastavět,
- výškové uspořádání může být různorodé s respektem ke kulturním hodnotám.

Ulice Budějovická je definována jako ulice čtvrtkové úrovně. Ulice čtvrtkové úrovně se dle článku 82, textové části Metropolitního plánu považují za městské třídy. Novou zástavbu podél městských tříd je nutné umístit tak, aby parter přímo navazoval na uliční prostranství a byl využitelný pro veřejnou vybavenost.

Parametrické regulativy zástavby

Pro transformační plochu 411/060/2262 jsou v Metropolitním plánu stanoveny tyto regulativy:

Koeficient maximálního zastavění budovami (Z_{max}) stanovuje maximální přípustný podíl součtu regulovaných ploch všech budov a plochy záměru. **$Z_{max} = 70 \%$**

Koeficient základního zastavění budovami (Z_z), který představuje typickou hodnotu zastavění budovami pro navrženou strukturu. **$Z_z = 35 \%$**

Koeficient základní podlažnosti (V_z), který představuje průměrný očekávaný počet nadzemních podlaží, za předpokladu zastavění budovami dle koeficientu Z_z . **$V_z = 8,0$**

Z_z a V_z nestanovují prostorový limit a používají se pouze pro výpočet regulovaného množství hrubých podlažních ploch.

Regulované množství hrubých podlažních ploch (HPP_{reg}) představuje dle článku 96 textové části Metropolitního plánu součet hrubých podlažních ploch vymezených vnějším obrysem konstrukcí všech nadzemních a podzemních podlaží s výjimkou ploch souvisejících garáží mimo 1. nadzemní podlaží a dále ploch občanské vybavenosti v 1. a 2. nadzemním podlaží a v podzemních podlažích s výjimkou provozně podmiňujících technických, provozních a jiných prostor, ploch technické a dopravní infrastruktury a ploch určených pro veřejnou vybavenost včetně ploch pro obchod a distribuci zboží.

Regulované množství hrubých podlažních se určuje výpočtem dle následujícího vzorce, kde $Pzáměr$ je posuzovaná plocha záměru:

$$HPP_{reg} = Pzáměr \times Z_z \times V_z$$

Výšková regulace

Výšková regulace je v Metropolitním plánu podrobně upravena v čl. 97–105 textové části. Výšková regulace stanovuje rozsah maximálního regulovaného počtu nadzemních podlaží zástavby včetně podrobných pravidel. Dále stanovuje hladinu věží a panoramatické fotografie pro ověřování vlivu nové zástavby na celkovou kompozici města včetně jeho panoramatu.

Rozmezí podlažnosti

Rozsah maximálního regulovaného počtu nadzemních podlaží zástavby je znázorněn ve výkrese Z02 a schématu S03 pomocí čtvercové sítě o hraně 100x100 m. Každé ploše výškové regulace (čtverci) je přiřazeno rozmezí podlažnosti, které určuje rozsah možného maximálního počtu regulovaného počtu nadzemních podlaží pro zástavbu. Minimální výška zástavby se nestanovuje. Rozmezí podlažnosti regulovaných nadzemních podlaží v řešeném území je patrné z obrázku 19 a tabulky 2.

V rámci stavebních bloků je přípustné umístit budovy s maximálním počtem regulovaných nadzemních podlaží v rámci rozmezí podlažnosti. V transformačních a rozvojových plochách se k výšce stávající zástavby nepřihlíží.

Pokud se posuzovaný záměr nachází na rozhraní více ploch výškové regulace, je možné využít vyšší rozmezí podlažnosti za podmínky, že budova alespoň ze 75 % regulované plochy budovy leží v ploše výškové regulace stanovující vyšší rozmezí podlažnosti.

Maximální počet regulovaných nadzemních podlaží je možné navýšit:

- 1 regulované nadzemní podlaží pro budovy podél metropolitních a čtvrtkových tříd a na metropolitních a čtvrtkových náměstích,

- další 1 regulované nadzemní podlaží pro budovy podél metropolitních tříd a na metropolitních náměstích v transformačních a rozvojových plochách a se stanoveným rozmezím podlažnosti 6 a vyšší,
- 2 regulovaná nadzemní podlaží nad maximálně 1/3 regulované plochy budovy pro budovy na nárožích na křížení metropolitních, čtvrtkových a lokálních tříd a náměstí, pokud to není v rozporu s charakterem území.

Tato jednotlivá přípustná navýšení maximálního počtu RNP lze sčítat.

Stávající budovy s vyšším počtem regulovaných nadzemních podlaží, než je přípustné dle výškové regulace, je možné nahradit novými budovami s jakýmkoliv počtem regulovaných nadzemních podlaží, pokud regulovaná plocha nové budovy¹ nepřekročí regulovaný počet nadzemních podlaží původní budovy a regulovaná výška nové budovy nepřekročí regulovanou výšku původní budovy.

Hladina věží

V jižní části území je vymezena plocha/čtverec výškové regulace se stanovenou výškou věží – viz obrázek 19 a tabulka 2.

Hladina věží umožňuje pro část zástavby v dané ploše výškové regulace navýšit maximální počet regulovaného počtu nadzemních podlaží. Zástavba v místech se stanovenou hladinou věží je omezena maximální regulovanou výškou budov a maximálním podílem zástavby, pro který je možné uplatnit hladinu věží.

¹ Regulovaná plocha budovy - plocha, kterou vyjadřuje pravoúhlý průmět obvodových konstrukcí nadzemních podlaží budovy do vodorovné roviny vyjma prvků před stavební čarou. V plochách s typem struktury (O3) hybridní struktura se do regulované plochy budov nezapočítává případná zástavba prvního nadzemního podlaží ve vnitrobloku.



Obrázek 19 Výřez z výkresu S 03 Schéma výškové regulace, Metropolitní plán, verze říjen 2025 pro společné jednání, zdroj: Metropolitní plán, plan.praha.eu

Tabulka 2 Kategorie výškové regulace vymezené v lokalitě Budějovická, Zdroj: www.plan.praha.eu

Typ ploch výškové regulace	Rozmezí podlažnosti regulovaných nadzemních podlaží v řešeném území	Maximální regulovaná výška
Plochy výškové regulace se stanovenou hladinou věží	7–12 (18) - maximální počet regulovaných nadzemních podlaží dle hladiny věží	40 m (70 m*)
Plochy s rozmezím podlažnosti pro nově navrhovanou zástavbu	7–12	40 m
Plochy s rozmezím podlažnosti nad výškově ustálenou zástavbou	21–27	100 m

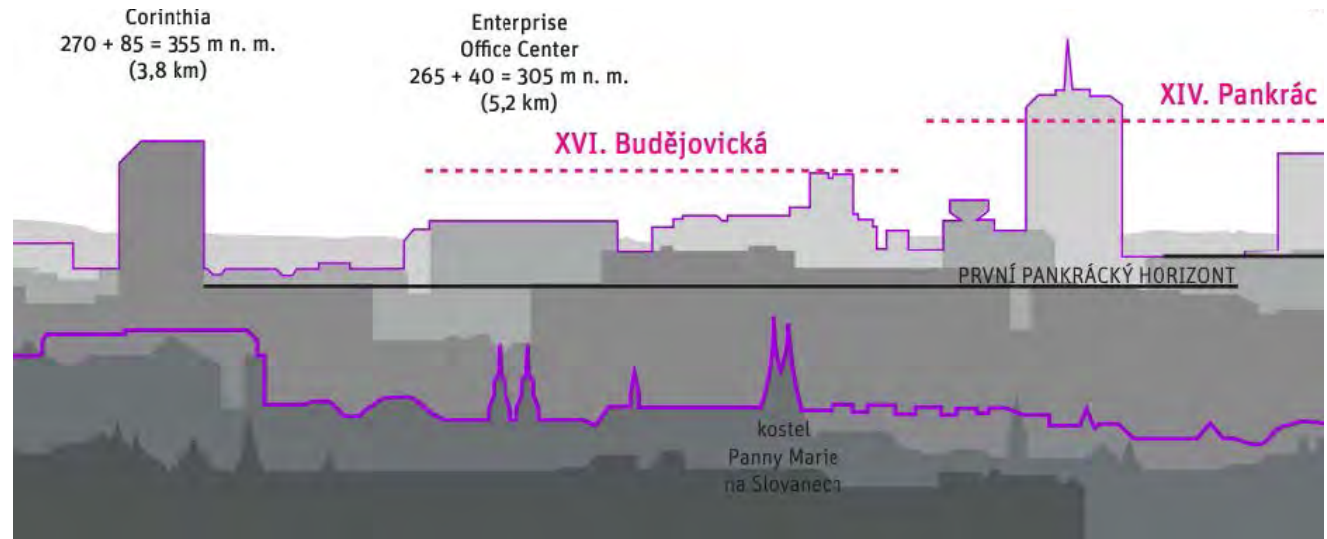
Ověření vlivu na celkovou kompozici a panorama

Budovy s regulovaným počtem nadzemních podlaží vycházejícím ze stanovené hladiny věží, výrazné horizontály, výjimečně i jiné objekty významně zasahující do obrazu města se vždy posuzují z hlediska vlivu na celkovou kompozici Prahy.

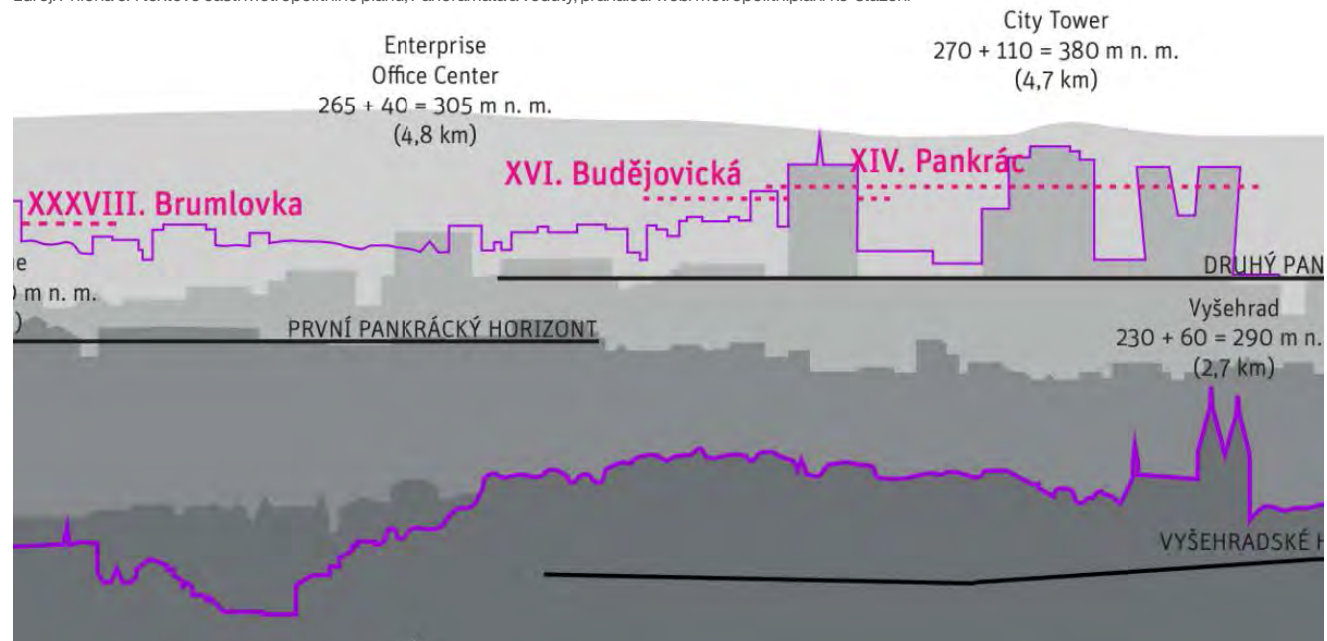
Uvnitř ochranného pásma Památkové rezervace v hl. m. Praze se posuzují budovy s regulovaným počtem nadzemních podlaží vycházejícím ze stanovené hladiny věží a doplňování zástavby v plochách výškové regulace s rozmezím podlažnosti pro nově navrženou zástavbu se stanoveným rozmezím podlažnosti 8 a vyšším.

Nepovoleným doplněním panoramatu je takový zásah do dílčí kompozice města, který s ohledem na vzdálenost od stanoviště pohledu a z toho vyplývající viditelnosti narušuje panorama Prahy nebo typickou kompozici posuzované části města.

Doplnění kompozice města se ověřuje při pohledu ze středu města k jeho okraji na vybraných panoramatických fotografiích.



Obrázek 20 Výřez z pohledu z rampy Pražského hradu, zdroj: Příloha č. 1 textové části Metropolitního plánu, Panoramata a veduty, praha.eu/web/metropolitniplan/ke-stazeni



Obrázek 21 Výřez z pohledu z Petřínské rozhledny, zdroj: Příloha č. 1 textové části Metropolitního plánu, Panoramata a veduty, praha.eu/web/metropolitniplan/ke-stazeni

4.2 Strategie, koncepce, metodiky

Hlavní město Praha dlouhodobě zpracovává řadu koncepčních a strategických dokumentů. V soutěžních návrzích by měly být zohledněny především tyto strategie, koncepce, a metodiky:

Strategický plán hl. m. Prahy (IPR Praha, 2016)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/f2263cbbfa9e744aeb78b71add833120.pdf
EN	https://iprpraha.cz/assets/files/files/ab454067ce34d585bd02c6050faa331d.pdf

Veřejná prostranství

- Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy (IPR Praha, 2014)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/9842e3d82c85146f69ce82d47650e6b5.pdf?v=1631524098
EN	https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/ppsd.pdf

- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy (IPR Praha, 2014)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/b956942f2d4563de94d21c8c97679009.pdf
EN	https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/ppsd.pdf

- Katalog doporučených prvků veřejných prostranství hl. m. Prahy (IPR Praha, 2022)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/5bd1a2765dc9f2d572e67491e620c933.pdf?v=1662028934
EN	https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/ppsd.pdf

- Umělecká díla na veřejných prostranstvích hl. m. Prahy (IPR Praha, 2018)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/98147eef701847129661cfc7d40456e.pdf?v=1631524101
EN	https://iprpraha.cz/assets/files/files/0cfc6b9e9d01e3b343d3a1c763a349f3.pdf?v=1740488642

Životní prostředí a modrozelená infrastruktura

- Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (Magistrát hl. m. Prahy, 2020)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/0dc7c2ed327091d4b6180249f408fb7d.pdf?v=1619119205
EN	https://adaptacepraha.cz/wp-content/uploads/2020/08/adaptation_strategy_eng_web_compressed.pdf

- Standardy hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy (ČVUT v Praze, 2021)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/bddf4f520d27099cbc0f7a3609918e90.pdf
EN	Není k dispozici

- Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu (IPR Praha, odborná pracovní skupina pro stromořadí, 2021)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/b2c8378b7b20f1d02498f9b7925eafa9.pdf
EN	Není k dispozici

Doprava a mobilita

- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (hl. m. Prahy, 2019)

CZ	https://polad-prahu.mngsocial.cz/wp-content/uploads/2019/10/PNavrh_2019-05-24.pdf
EN	https://poladpraha.cz/wp-content/uploads/2019/11/Mobility_Plan-Brochure_EN.pdf

- Standardy aktivní mobility v Praze (MHMP Odbor dopravy 2022)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/40c127de02591fb941e557ace26aa50f.pdf
EN	

- Generel cyklistické dopravy hl. m. Prahy (IPR Praha, aktualizace 2019)

CZ	https://opendata.geoportalpraha.cz/datasets/999e4a28af374bc5a87021bce082c392/explore?location=50.061946%2C14.481286%2C11
----	---

EN	není k dispozici
----	------------------

- Koncepce povrchů tramvajových tratí hl. m. Prahy (IPR Praha, 2016)

CZ	https://iprpraha.cz/assets/files/files/36e808966a9be1ae189571b2ad2839c2.pdf
----	---

EN	Není k dispozici
----	------------------

- Standard zastávek PID (ROPID, ČVUT FD, IPR Praha, 2018)

CZ	http://standardzastavek.pid.cz/wp-content/uploads/2017/09/standard_zastavek_pid.compressed.pdf
----	---

EN	Není k dispozici
----	------------------

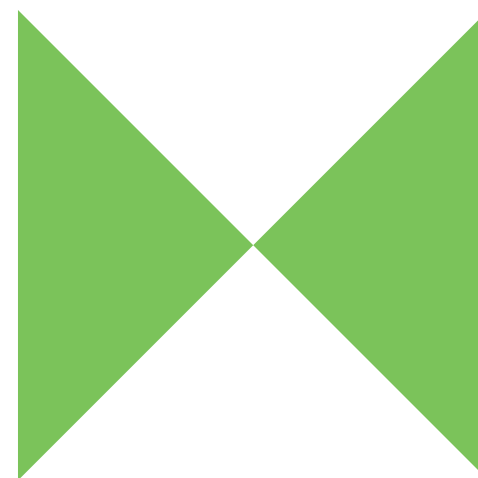
- Průvodce zklidňováním dopravy a tvorbou veřejných prostranství v okolí škol, Pěšky městem, Kolektiv autorů (2024)

CZ	https://peskymestem.cz/pruvodce/
----	---

EN	Není k dispozici
----	------------------

5

Prostorová analýza řešeného území



5.1 Urbanismus

Řešené území leží na rozhraní různých typů urbanistických struktur vystavěného prostředí / zástavby.

Nevýrazněji jsou v lokalitě zastoupené funkcionalistické obytné soubory deskových bytových domů sídliště Zelená liška z 30. let 20. st., sídliště Antala Staška a Jihlavská z 50. let 20. st., která byla do dnešní podoby v 80. letech 20. st. doplňována modernistickými soubory panelových deskových a blokových bytových domů.

Na jih od řešeného území navazuje diametrálně odlišná vilová zástavba struktury zahradního města Horní Krč.

Urbanistická struktura samotného řešeného území je heterogenní. Formována je především zástavbou 70. až 90. let 20. století, kterou tvoří solitérní objekty různé výšky a objemu, zasazené do rozsáhlých veřejných prostranství, která jsou z velké části využita pro dopravní infrastrukturu a parkování. Dominantní postavení ve středu území má objekt Domu Bytové Kultury (DBK), představitel brutalistní architektury počátku 80. let 20. st., který bude v území zachován.

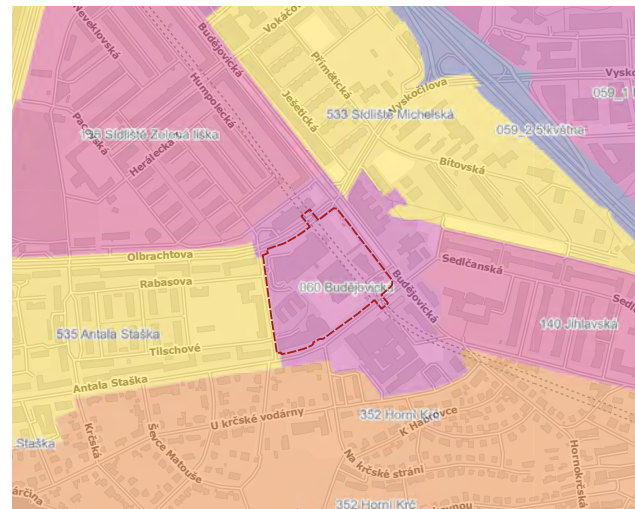
V řešeném území převládá výšková hladina 12–26 m (hladina IV – VI, dle PSP § 18 Výšková regulace) s výrazným akcentem 22podlažní administrativní budovy při ulici Olbrachtova. Území je dále obklopeno několika vyššími převážně kancelářskými budovami o 9 až 13 podlažích – objekty The Square, Trianon, hotel ILF, Tetris office building a budova úřadu městské části a polikliniky. Směrem na sever od řešeného území se nachází tzv. Pankrácká pláň s výškovými stavbami s 25 a více podlažními, která výrazně ovlivňuje panorama Prahy.

Zástavba sídlišť modernistické a hybridní struktury v okolí řešeného území má průměrně 5 až 8 nadzemních podlaží.

Specifickým znakem lokality je komplikované výškové uspořádání parteru, včetně částečně otevřené obchodní pasáže v úrovni 1. podzemního podlaží, propojené s výstupy ze stanice metra. Toto vrstevnaté uspořádání, spolu s přirozenými výškovými rozdíly v navazujícím území, kdy ulice Antala Staška je situována výškově o něco málo výše než ulice Olbrachtova, snižuje pěší prostupnost a také orientaci v celém území.

Typy struktur vystavěného prostředí

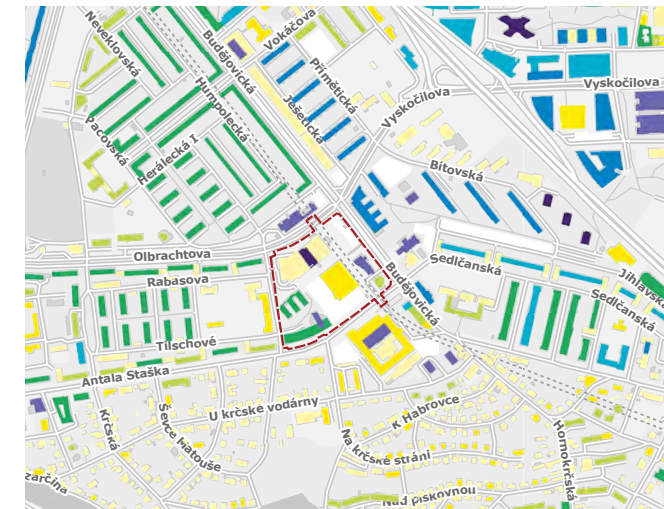
- Hybridní struktura
- Heterogenní struktura
- Struktura zahradního města
- Modernistická struktura
- Lineární struktura



Obrázek 22 Výřez ze schématu Typy struktur lokality vystavěného prostředí, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas, upraveno: ONplan

Podlažnost zástavby

- Bez údajů
- ≤ 2 NP – typicky hladina I a II
- 3 NP – typicky hladina III a IV
- 4 NP – typicky hladina IV a V
- 5 NP – typicky hladina V a VI
- 6 NP – typicky hladina VI a VII
- 7 – 8 NP – typicky hladina VII
- 9 – 12 NP – typicky hladina VII
- ≥ 13 NP – typicky hladina VIII



Obrázek 23 Výřez ze schématu Podlažnost zástavby, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas, upraveno: ONplan

5.2 Architektura

Objekty v řešeném území, které budou zachovány

1 – Obchodní dům DBK (Dům bytové kultury)

Realizace: 1972–1981

Autor: Věra Machoninová

Sloh: brutalismus

Dům bytové kultury patří mezi nejvýznamnější realizace Věry Machoninové. Byl navržen jako ústřední stavba veřejného prostoru nad stanicí metra Budějovická. Budova má zajímavé rozvržení – lichá a sudá patra jsou vůči sobě posunuta o polovinu patra. Interiéru pak dominuje hala s eskalátory s výrazným červeným dynamicky tvarovaným stropem a betonovou stěnou s reliéfy Slavoje Nejedla. Fasáda domu je pokryta pláštěm z ocelových plátů materiálu „Atmofix“, doplněná o červené rámy vysunutých oken. Okolí domu dominují futuristické objekty výdechů ventilace podzemních pater parkoviště.

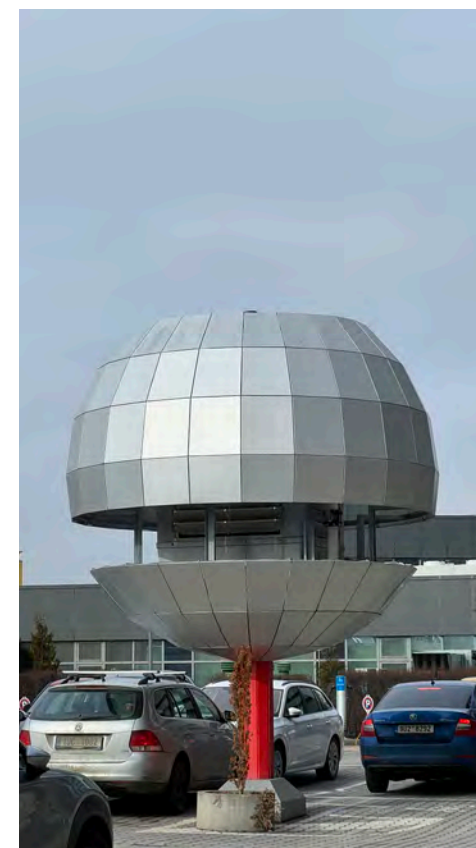


Obrázek 24 Současná podoba obchodního centra DBK, zdroj: DBK Praha, dbkpraha.cz

Dokumentace objektu je přílohou B1.



Obrázek 25 Dnešní podoba hlavní haly OC DBK, autor: ONplan, 2026



Obrázek 26 Výdechy z garáží na parkovišti jihozápadně od budovy DBK, autor: ONplan, 2026

2 – Budějovická Alej

Realizace: 2003–2005

Autor: Loxia

Administrativní budova na rohu ulic Antala Staška a Poláčkova je obchodně–administrativní centrum. Komplex tvoří dvě propojené budovy – pětipodlažní horizontální a desetipodlažní výšková. V přízemí s přímým přístupem z ulice Antala Staška jsou prostory pro maloobchod a služby. Vstupní haly v přízemí vedou do kancelářských prostor ve vyšších podlažích. Parkování je umístěno ve třech podzemních podlažích.

Dokumentace objektu je přílohou B2.



Obrázek 27 Administrativní budova Budějovická Alej na rohu ulic Antala Staška a Poláčkova, zdroj: Prague Offices, pragueoffices.com

3 – Budova České Spořitelny Budějovická 1912/64b

Realizace: 1992–1994

Autor: Pavla Kordovská

Sluh: postmodernismus

12patrová administrativní budova České spořitelny v postmoderním stylu. Hlavní hmota budovy má tmavě zelený žulový obklad a pásová okna, přiléhají k ní komunikační jádra kruhového segmentu. Objekt je propojen úzkým krčkem s menší čtyřpatrovou budovou na rohu ulic Budějovická a Antala Staška.

Dokumentace objektu je přílohou B3.



Obrázek 28 Administrativní budova České spořitelny Budějovická 1912/64b od Pavly Kordovské. V popředí nižší část komplexu na rohu ulic Antala Staška a Budějovická, zdroj: Penta Real Estate

Objekty v řešeném území určené k demolici

4 – budova České spořitelny, Olbrachtova 1929/62)

Realizace: 1994–1996

Administrativní budova fungující jako centrála České spořitelny, která vznikla dokončením původně rozestavěné budovy hotelu.

Hlavním důvodem demolice budovy v ulici Olbrachtova je skutečnost, že byla původně navržena jako hotel a následně upravena na administrativní objekt, což ji činí nevhodnou pro současné rezidenční využití. Zásadními problémy jsou nízké světlé výšky, neflexibilní konstrukční systém neumožňující kvalitní dispozice a nevyhovující suterény s nedostatečnou kapacitou parkování, kterou nelze efektivně rozšířit. Objekt zároveň trpí statickými omezeními, která znemožňují úpravy odpovídající současným akustickým požadavkům i doplnění balkonů či lodžii.



Obrázek 29 Administrativní budova Olbrachtova 1929/62, zdroj: Penta Real Estate

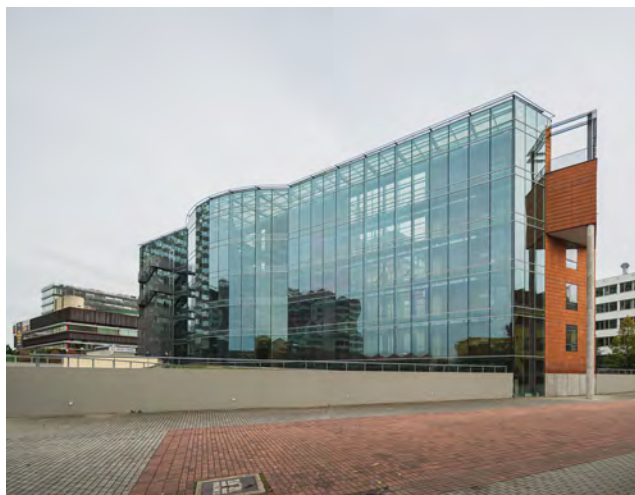
Objekty v řešeném území, jejichž budoucnost bude prověřena v soutěži

5 – budova Poláčkova 1976/2

Realizace: 1996

Administrativní budova používaná Českou spořitelnou, v půdorysu má tvar písmene „E“. Budova přímo navazuje na veřejný prostor před základní školou Poláčkova.

Dokumentace objektu je přílohou B5.



Obrázek 30 Administrativní budova Poláčkova 1976/2, autor: ONplan, 2026

6 – přístavek k budově Budějovická 1912/64b

Menší administrativní budova stojící na rohu ulic Antala Staška a Budějovická. S hlavní budovou je propojená krytým mostkem.

Dokumentace objektu je přílohou B6



Obrázek 31 Menší přístavek k administrativní budově Budějovická 1912/64b, autor: ONplan, 2026

Architektura v okolí řešeného území

V nejbližším okolí řešeného území se nachází převážně solitérní objekty, které výrazně ovlivňují charakter lokality. Zástavba je různorodá, typologicky i tvaroslovím převažuje však volné osazení staveb bez souvislé uliční fronty, což vede k nižší míře prostorové definovanosti a hierarchizaci veřejných prostranství. Pro návrh je proto klíčové zohlednit vztah navrhované zástavby a veřejných prostranství ke stávajícím objektům a jejich zapojení do celkové urbanistické struktury území s důrazem na bezpečnost, přehlednost a kvalitu urbanistického interiéru (sdílené veřejné prostory, aktivní parter).

7 – The Square

Administrativní 14-ti patrová budova postavená v roce 2002 tvoří výraznou dominantu ulice Olbrachtova. Pod objektem prochází vyústění obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží, která je tak propojena výstupy na ulici Olbrachtova i Pacovského. Aktivní parter objektu je orientován do ulice Olbrachtova. Před budovou jsou zastávky autobusů.



Obrázek 32 Administrativní budova The Square u ulice Olbrachtova.
Source: The Square, dsquare.cz

8 – Trianon

Administrativní osmipodlažní komplex se čtyřmi křídly a dominantní 12patrovou válcovou věží, která je dominantou na nároží ulic Budějovická a Vyskočilova. K tomuto nároží je umístěn aktivní parter objektu. Objekt byl realizován v roce 2009.



Obrázek 33 Administrativní budova Trianon u ulice Budějovická,
zdroj: Reico, reico.cz

9 – Hotel ILF

Hotel s kongresovým zázemím situovaný při ulici Budějovická, doplněný veřejně přístupnými funkcemi v parteru. Jedná se o jednoduchý, desetipodlažní modernistický objekt z 80. let 20. století, s horizontálním členěním fasád a utilitárním výrazem odpovídajícím době svého vzniku.



Obrázek 34 Hotel ILF s kongresovým centrem u ulice Budějovická,
autor: ONplan, 2026

11 – Budova úřadu městské části Praha 4 a polikliniky Budějovická

Jedná se o rozsáhlý blok veřejné vybavenosti kombinující administrativní a zdravotnické funkce. Předprostor objektu je s řešeným územím propojen podchodem pod ulicí Antala Staška, která je vyústěním obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží. V přední části objektu situované k ulici Antala Staška sídlí, v pronajatých prostorech, Úřad městské části Praha 4. Ve větší části objektu sídlí, mimo jiné, největší soukromá poliklinika v Praze. Objekt tak generuje významnou návštěvnost.



Obrázek 35 Vchod do úřadu MČ Praha 4, který sídlí ve stejném komplexu budov jako Poliklinika Budějovická, aautor: ONplan, 2026

12 – Základní škola Poláčkova

Základní škola byla postavena v roce 1961, zrekonstruována v letech 2002–2004. Jedná se o třípodlažní objekt s hlavním vstupem z ulice Poláčkova. Před školou se nachází zklidněný veřejný prostor, který dnes s veřejnými prostranstvími v řešeném území příliš nekomunikuje.



Obrázek 36 Hlavní vchod do budovy Základní školy v ulici Poláčkova, autor: ONplan, 2026

Obytné soubory v navazujícím území

Navazující území je tvořeno obytnými soubory vznikajícími v různých obdobích 20. století, které reprezentují odlišné urbanistické přístupy i typologie bydlení. Tato vrstevnatost se promítá do různorodého charakteru okolní zástavby a vytváří specifický kontext pro návrh.

Sídlíště Zelená liška

Realizace: 1932–1938, dostavba 1954–1955

Autor: urbanismus původního – Antonín Černý

Sloh: funkcionalismus, dostavba socialistický realismus (sorela)

Sídlíště vzniklo na základě architektonické soutěže ve 30. letech 20. století. Jednalo se původně o nájemní domy s velmi malými byty pro sociálně slabší vrstvy obyvatelstva. Domy byly stavěny jako pavlačové, v současní době jsou některé pavlače původních domů již kryté pozdějšími stavebními úpravami. Sídlíště nebylo před 2. světovou válkou plně dokončeno, oblast okolo ulice Herálecká byla dostavěna v letech 1954–1955 ve stylu socialistického realismu (sorela).



Obrázek 37 Pavlačový dům ze 30. let 20. století na sídlíšti Zelená liška, zdroj: Praha Neznámá, www.prahaneznama.cz/praha-4/krc/zelena-liška/



Obrázek 38 Dostavba sídlíšti Zelená liška z 50. let, první panelové domy v Praze ve stylu sorela, zdroj: TN CZ, Paneláková NEJ Česka, tn.nova.cz

Sídlíště Antala Staška

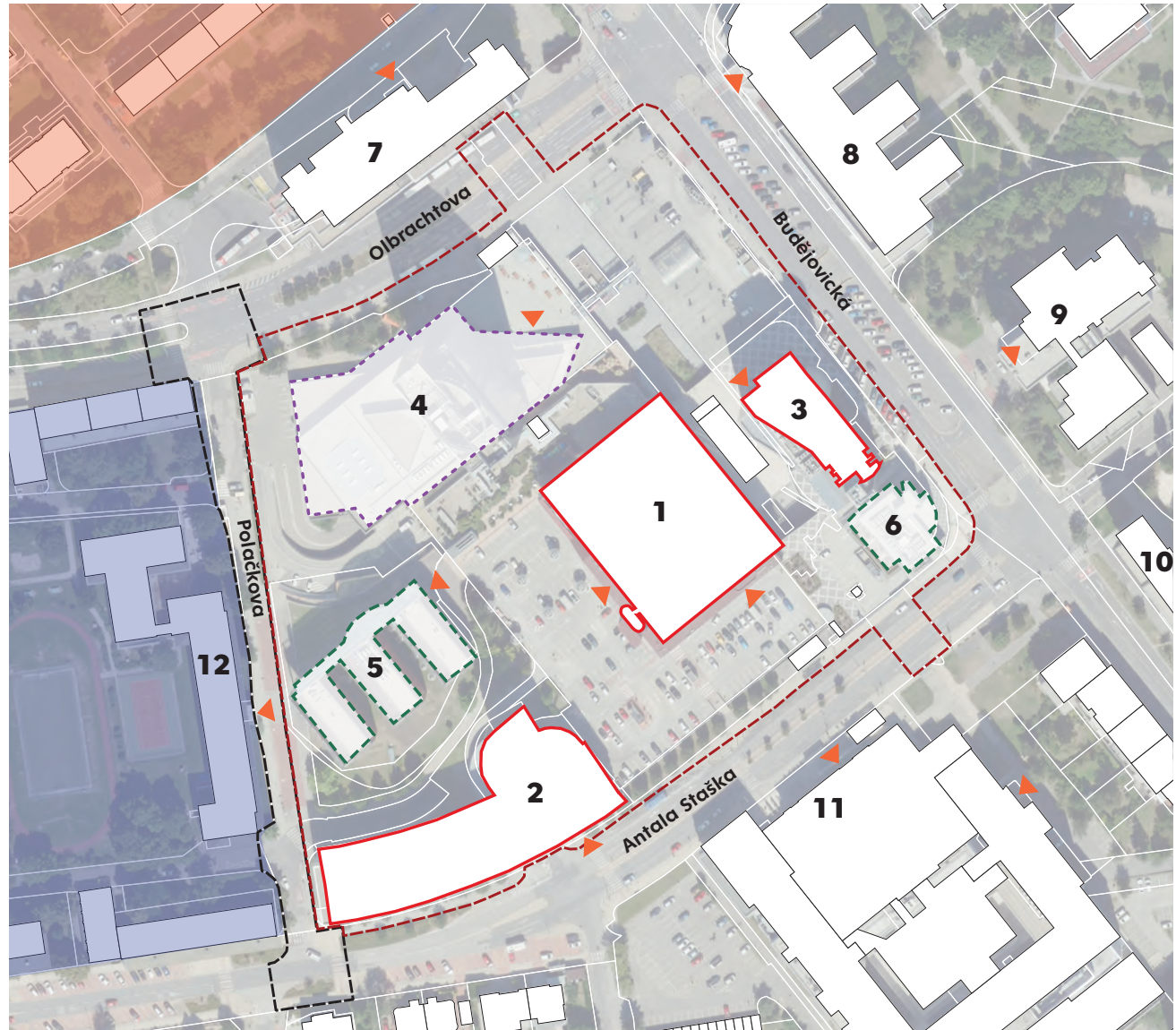
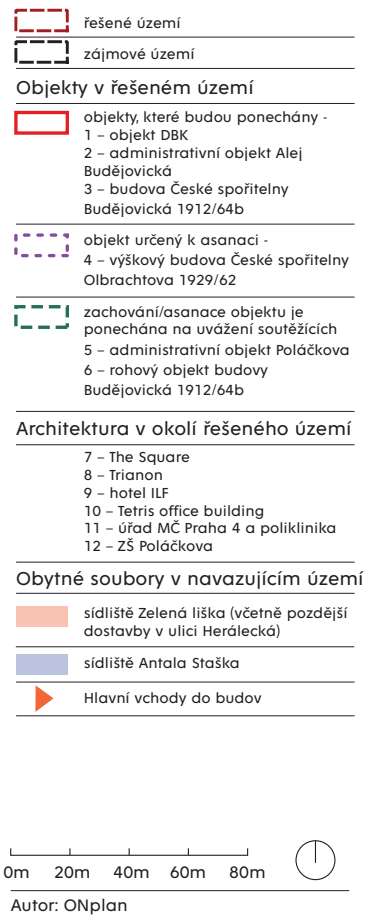
Realizace: 1957–1962

Autor: Jaroslav Pelc

Společně s dostavbou sídlíšti Zelená liška se jedná o jedno z vůbec prvních panelových sídlíšť v Praze a představuje tak zlom v pražské bytové výstavbě, kdy se přešlo od zděných staveb k plně industrializaci – panelům.



Obrázek 39 Sídlíště Antala Staška z 50. let 20. století, jedno z prvních panelových sídlíšť v Praze, zdroj: Mapy.com



5.3 Veřejná prostranství

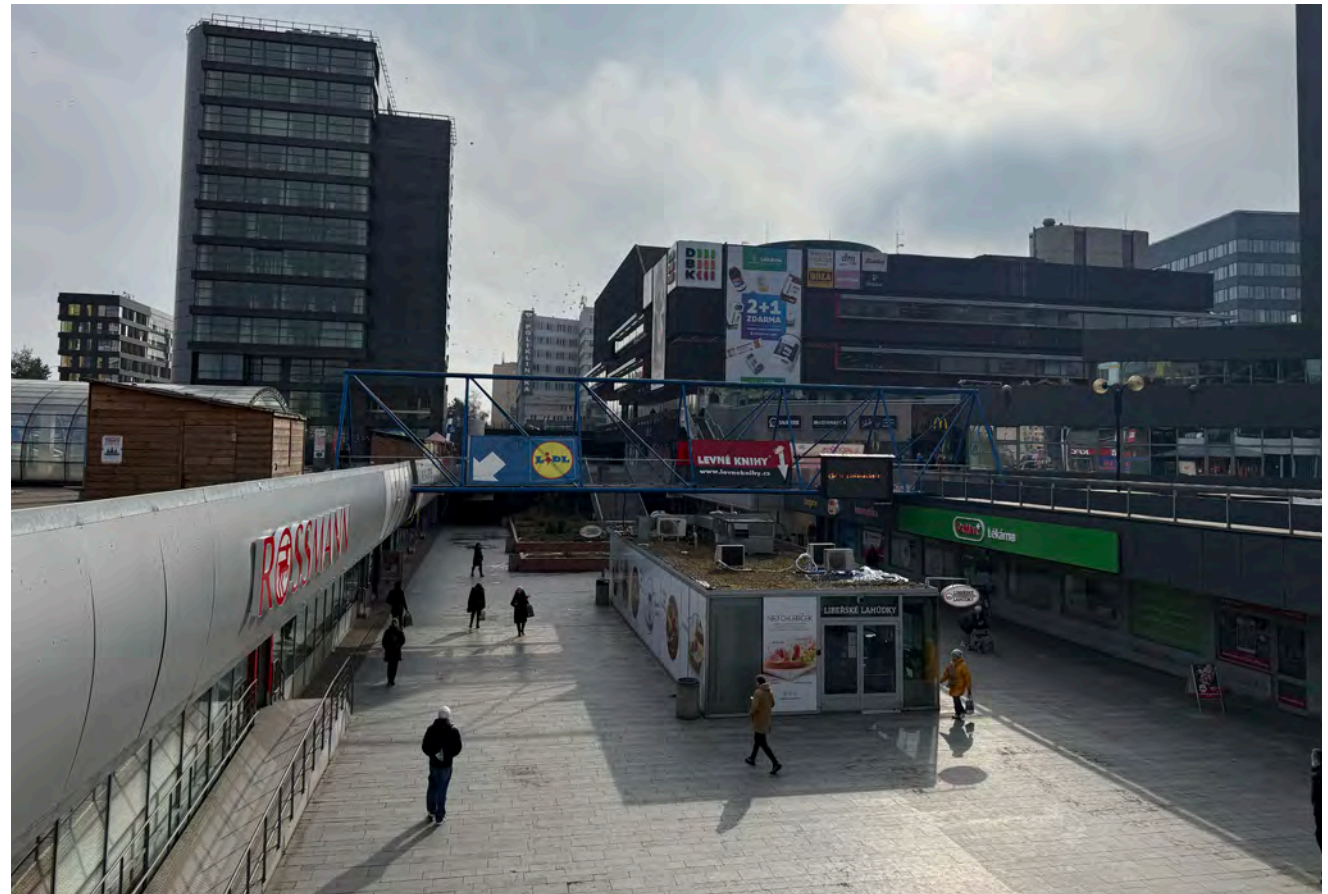
Veřejná prostranství v řešeném území mají dvě menší přirozená těžiště pohybu osob, navázaná na zastávky městské hromadné dopravy v ulicích Olbrachtova a Antala Staška. Tato místa jsou z velké části propojena otevřenou obchodní pasáží v úrovni 1. podzemního podlaží, která tvoří hlavní koridor pohybu osob. Její součástí jsou vstupy do metra i jeden ze vstupů do obchodního domu DBK. Po obou stranách pasáže, téměř v celé délce od ulice Antala Staška až po ulici Olbrachtovu (včetně prostoru pod touto ulicí) jsou maloobchodní prostory.

Ostatní veřejná prostranství jsou roztržštěná, bez jasné hierarchie a s komplikovanými výškovými vazbami. Výrazně chybí propojení ve východozápadním směru i reprezentativní pobytový veřejný prostor typu náměstí.

Z hlediska výškového uspořádání je nejnižší situován vestibul stanice metra. O jedno podlaží výše se nachází obchodní pasáž, ohraničená prvním podzemním podlažím okolních budov. Na úrovni terénu se rozprostírá prostor lidově nazývaný Budějovické náměstí (podle dřívějšího názvu z 20. století), dnes z velké části využívaný jako parkoviště. Část prostoru je využívána pro trhy, které se zde konají od března do listopadu dvakrát v týdnu. Pravidelné trhy jsou zde doplněny vánočním trhem a občasnými dalšími akcemi. V jihovýchodní části, u budovy DBK a ulice Antala Staška, je díky přirozené elevaci terénu veřejné prostranství vyzdvíženo o další nadzemní podlaží. Pod ním se nacházejí garáže přílehlých budov DBK a České spořitelny.

Před základní školou Poláčkova se nachází poměrně široká pěší zóna. Prostor je stranou hlavního provozu a má tak poměrně klidný charakter a dobře tak plní funkci předprostoru školy. Zároveň působí jako severojižní pěší spojnice podél hrany řešeného území. Na samotné řešené území je však napojen jen jedním chodníkem vedoucím k parkovišti obchodního domu DBK.

Celkově je současný stav veřejných prostranství značně neuspokojivý. Systém je nepřehledný a zatížený množstvím bariér. Veřejný prostor je zatížen vizuálním smogem a nachází se zde množství dočasných staveb, především stánků s občerstvením a reklamních poutačů.



Obrázek 40 Zapuštěná obchodní pasáž zvaná místními „vana“ nebo také „bazén“ je hlavním pěším tahem územím s velkou koncentrací lidí, služeb a obchodů. Prostor ale není příliš udržovaný, autor: ONplan, 2026



Obrázek 41 Obchodní pasáž pokračuje směrem pod ulici Antala Staška jako podchod, autor: ONplan, 2026



Obrázek 43 Pohled na tzv. Budějovické náměstí z okna DBK, prostor na rohu ulic Budějovická a Olbrachtova dnes slouží částečně jako parkoviště, částečně jako tržiště, je nevzhledný a špatně udržovaný, autor: ONplan, 2026

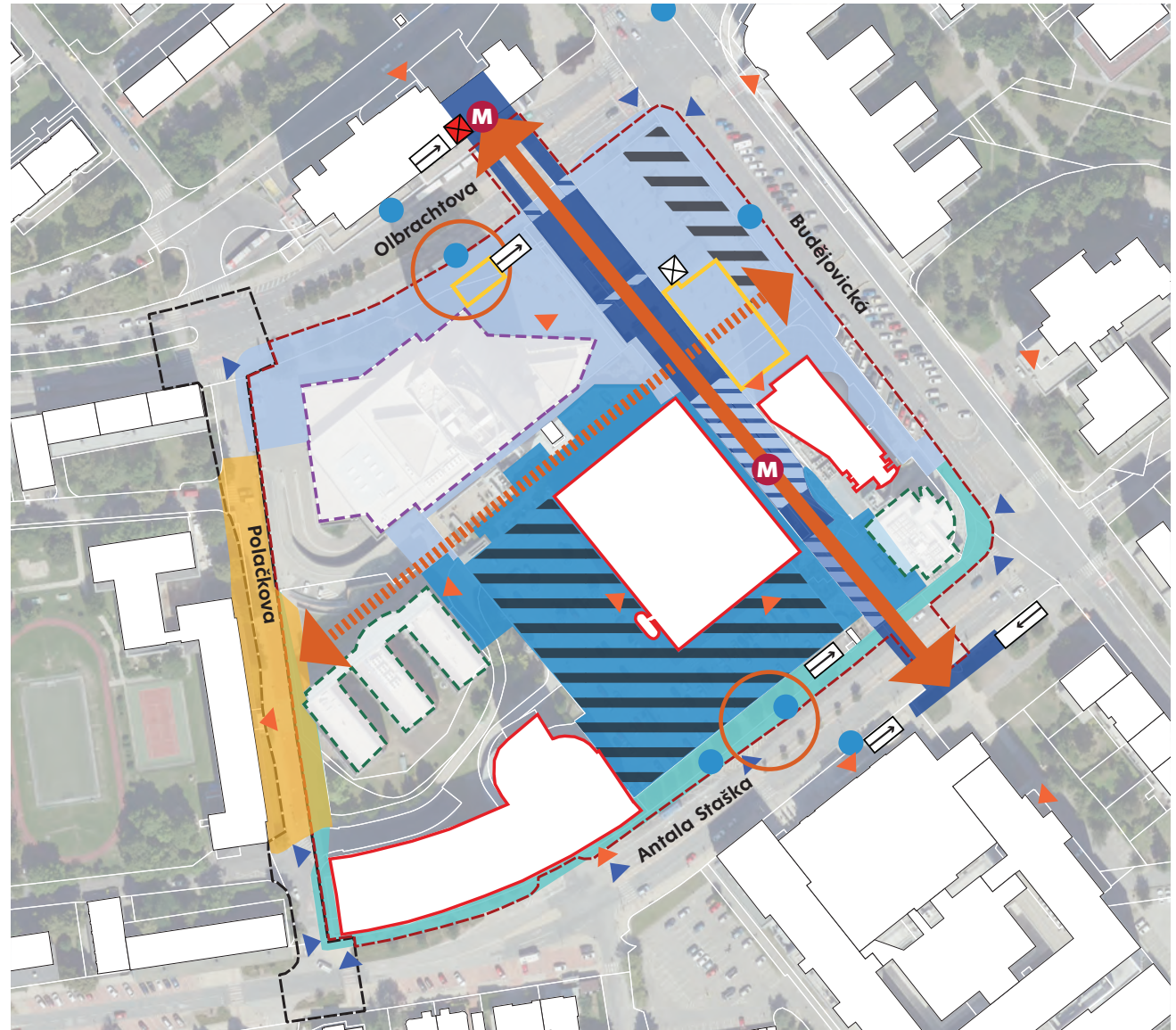


Obrázek 42 Přístupová rampa z ulice Antala Staška do obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží, autor: ONplan, 2026



Obrázek 44 Pěší zóna před základní školou v ulici Poláčkova, autor: ONplan, 2026

Schéma 5 Veřejná prostranství, Zdroj: ONplan



5.4 Modrozelená infrastruktura

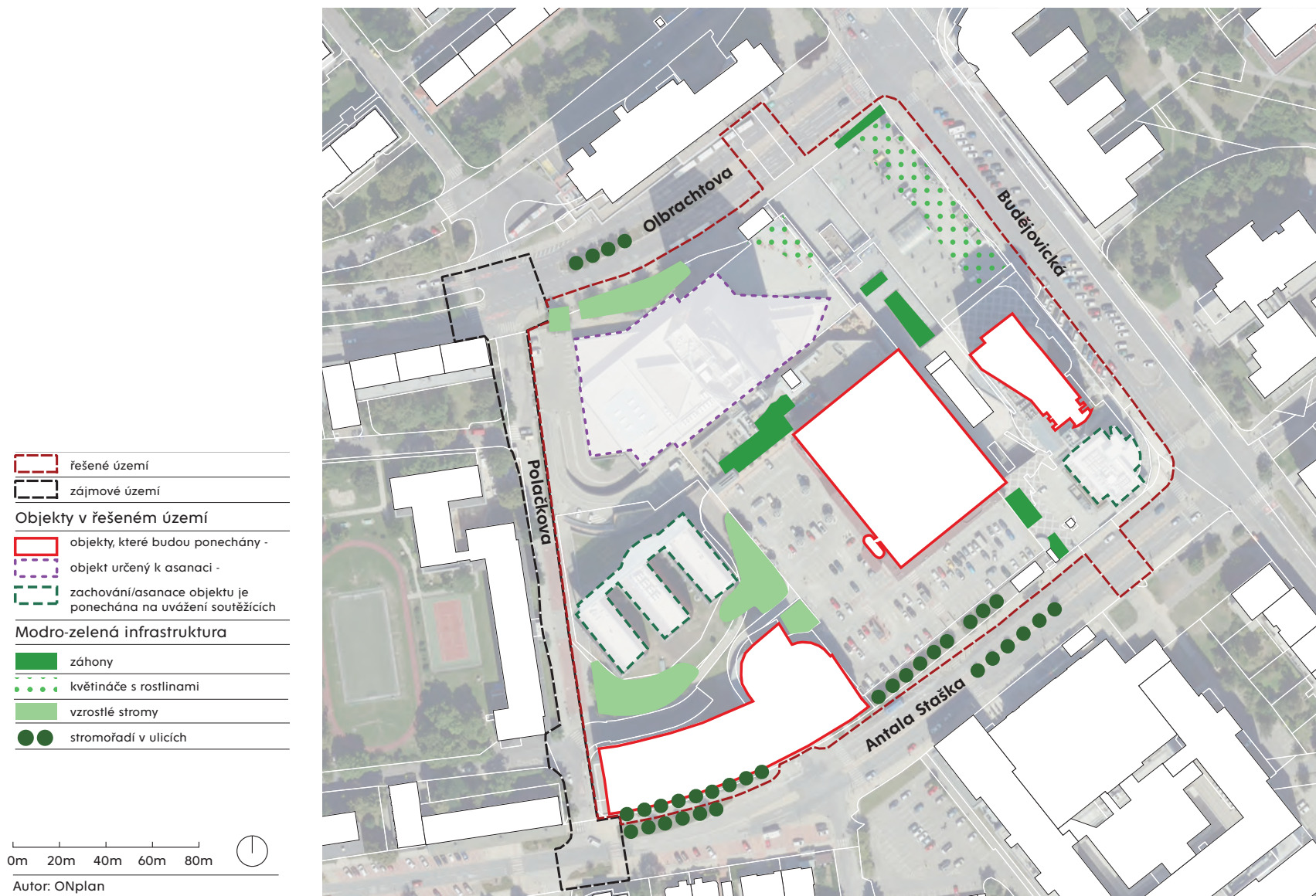
V samotném řešeném území se v současné době nachází minimum prvků modro-zelené infrastruktury. V území je minimum stromů, které by poskytovaly stín a zlepšovaly mikroklima. Tato situace se projevuje nejvíce na místech s větší koncentrací osob, například na autobusových zastávkách.

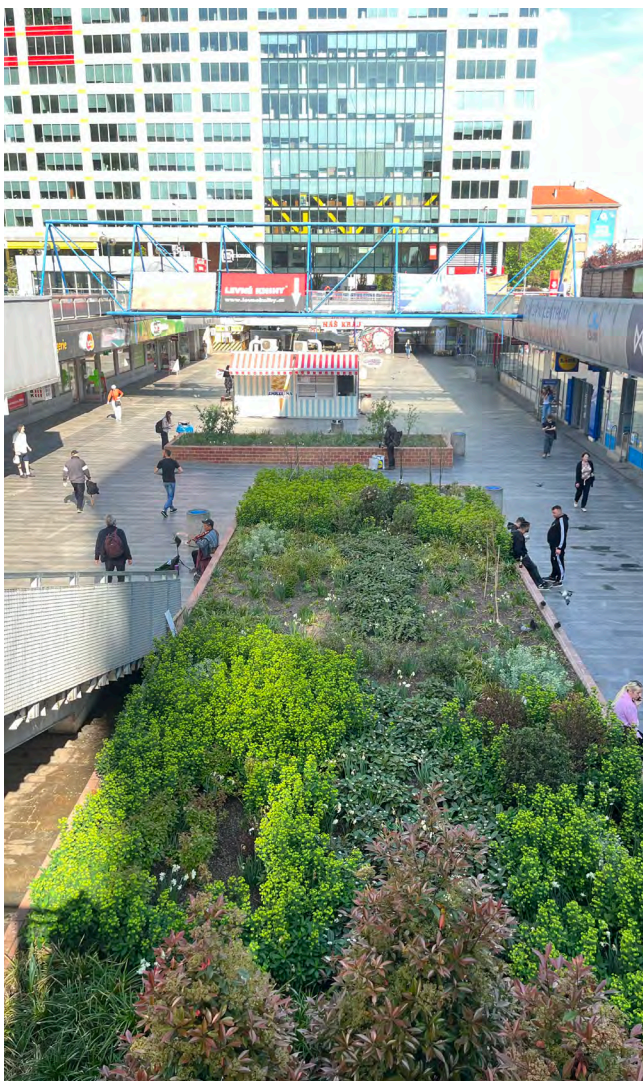
Stromy se nachází pouze při ulici Antala Staška (obrázek 50) a částečně ulici Olbrachtova a několik stromů a zatravněných ploch v jihovýchodní části území. V otevřené pasáži se nachází vyvýšené záhony a květináče (obrázek 45).

V území chybí koncepční řešení hospodaření se srážkovými vodami.

Z hlediska zakládání zeleně je problémem to, že na naprosté většině území není rostlý terén.

Schéma 6 Schéma zelené infrastruktury v řešeném území





Obrázek 45 Vyvýšené záhony v otevřené obchodní pasáži nad tělesem metra jsou jedním z mála příkladů zeleně v severovýchodní a východní části řešeného území, autor: ONplan, 2026



Obrázek 46 Vyvýšené záhony s keři vedle parkoviště u obchodního centra DBK, autor: ONplan, 2026



Obrázek 47 Dřevěné květináče s borovicemi a menší betonové květináče před budovou centrály České spořitelny v ulici Olbrachtova vypadají nevhledně a nejsou dostatečně udržované, autor: ONplan, 2026



Obrázek 48 Podél budovy České spořitelny v ulici Olbrachtova se nachází nepřilíhající udržovaná zelen – převážně listnaté stromy (více druhů) a borovice. Ve středovém pásu ulice se nachází druhé stromořadí, autor: ONplan, 2026





Obrázek 49 Vzrostlé stromy a trávniky mezi budovou České spořitelny v ulici Poláčkova a Budějovickou alejí, respektive parkovištěm DBK jsou jedinými většími zelenými plochami v řešeném území, autor: ONplan, 2026



Obrázek 50 Ulice Antala Staška je lemována stromořadí v úseku podél parkoviště DBK, druhé stromořadí je ve středovém pásu vozovky. Před budovou Budějovická alej pak navazují dvě stromořadí, jedno z nich s keřovým patrem, autor: ONplan, 2026

5.5 Kvalita životního prostředí

Kvalita ovzduší

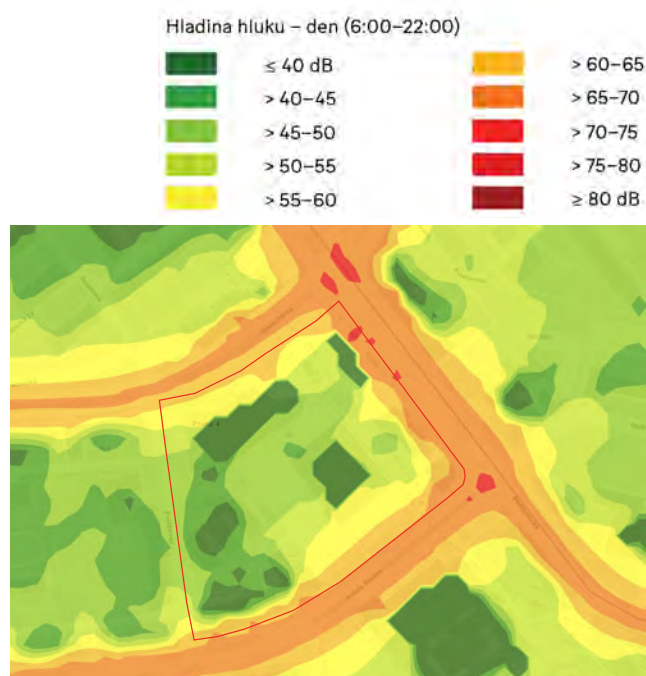
Pro řešené území byl za rok 2025 propočten rozsah imisní zátěže v rozmezí 0,35–0,45. Jedná se o hodnotu naměřenou i v jiných částech širšího centra Prahy. Evropské limity kvality ovzduší jsou v ročním průměru splněny. Stejně jako v jiných částech Prahy i na území Budějovické je největším zdrojem znečištění ovzduší automobilová doprava, přičemž největší intenzitu dopravy přináší do širšího území Budějovické severo-jihní magistrála (ulice 5. května).



Obrázek 51 Kvalita ovzduší, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas, upraveno: ONplan

Hluková zátěž

Území bezprostředně náležící k ulici Budějovická je zatíženo hlukem z automobilové dopravy, jak je patrné na obrázku 52. Hladina hluku zde dosahuje až 75 db. V centrální části řešeného území se hladina hluku pohybuje okolo 50 db.

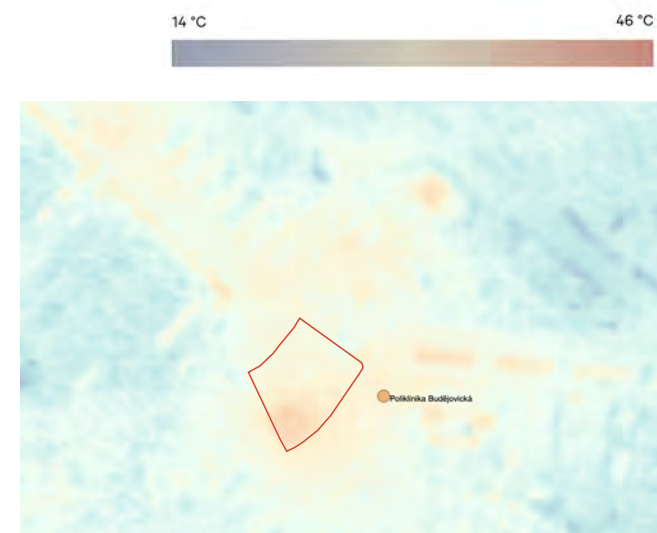


Obrázek 52 Hluková zátěž, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas, upraveno: ONplan

Tepelný ostrov

Centrum Budějovické nepatří k oblastem Prahy s výrazným zasažením tepelného ostrova. I přesto dochází na řadě míst v řešeném území k fenoménu tepelného ostrova. Nejvýznamnější faktory, které tento jev způsobují jsou nedostatky v zeleno-modré infrastruktuře, vysoká zastavěnost a rozsáhlé zpevněné plochy.

V Praze se očekávají výrazné dopady klimatické změny, které mohou dále zesílit negativní projevy efektu městského tepelného ostrova. Patří mezi ně zejména růst průměrných ročních teplot, častější vlny horka či období sucha. Je proto žádoucí tyto dopady co nejvíce zmírňovat.



Obrázek 53 Tepelný ostrov, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas, upraveno: ONplan

5.6 Občanská vybavenost

Charakter řešeného území je výrazně formován dopravní funkcí – soustředěním stanice metra, autobusových zastávek a plánované tramvajové tratě. Občanská vybavenost je zde z důvodu výše uvedeného uzlu veřejné dopravy všech modů silně orientována na vysokou obrátkovost a cyklicky se měnící intenzitu pěšího pohybu a krátkodobý pobyt. Převládají provozy každodenní potřeby, cenově dostupné služby a rychlé občerstvení. Území postrádá reprezentativní městský parter, kvalitní veřejná prostranství pobytového charakteru v návaznosti na spektrum kulturních či společenských funkcí odpovídajících potenciálu významného městského uzlu, sociálního a komunitního jádra městské části v bezprostřední blízkosti Úřadu městské části Praha 4.

Veřejná správa

V objektu při ulici Antala Staška, v pronajatých prostorech, sídlí **Úřad městské části Praha 4**. Městská část Praha 4 dlouhodobě zvažuje vybudování nového, vlastního objektu.

Zdravotnictví a sociální služby

V přímém sousedství řešeného území se nachází Poliklinika Budějovická, která je největším nestátním ambulantním zařízením v Praze. Nabízí cca 40 specializovaných ordinací, od praktických lékařů pro dospělé i děti, stomatologii, gynekologii, internu, ORL, rehabilitaci a mnoho dalších. Ve stejném objektu jako Poliklinika Budějovická sídlí i Oční klinika Lexum, která má nadregionální působnost.

Školství

V těsné blízkosti řešeného území se nachází Základní škola Poláčkova (kapacitou okolo 350 žáků), v nejbližším okolí leží Mateřská škola Fillova (kapacita okolo 110 žáků) a Gymnázium Budějovická (víceleté gymnázium s kapacitou okolo 500 studentů). V blízkosti řešeného území se nachází také základní školou Bitovská (s kapacitou okolo 500 žáků). Významným prvkem nadlokálního charakteru je Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví, který sídlí v hotelu ILF.



Obrázek 54 Úřad MČ Praha 4 a poliklinika Budějovická, autor: ONplan, 2026



Obrázek 55 Gymnázium Budějovická, zdroj: Google Maps, maps.google.com



Obrázek 56 ZŠ Poláčkova, zdroj: LOXIA, 2004

Kultura a sport

V řešeném území je kulturní a volnočasová infrastruktura minimální. Nedostatek kvalitních veřejných prostranství s pobytovou funkcí zároveň omezuje spontánní společenské aktivity. Nejbližší komunitní centrum se nachází v usedlosti Habrovka, která slouží jako zázemí pro komunitní, kulturní a vzdělávací akce (např. workshopy, setkávání či menší kulturní program). Přímo v řešeném území se nachází soukromý kulturní prostor Story B pořádající přednášky a další kulturní program. Prostor slouží také jako místo na pořádání eventů.

V území chybí také významnější sportovní zázemí. Fitness centrum je k dispozici v obchodním centru DBK, u kterého se nachází i malé dětské hřiště (obrázek 57). Další hřiště pro menší děti jsou v blízkém okolí Budějovické. Sportovní zázemí pro fotbal, tenis, atletiku a další aktivity je dostupné v areálech ZŠ Poláčkova, ZŠ Bítovská a Gymnázia Budějovická.



Obrázek 57 Dětské hřiště u OC DBK, autor: ONplan, 2026

Komerční vybavenost

Obchodní centrum DBK představuje hlavní obchodní centrum lokality. Zahrnuje široké spektrum služeb a obchodů jako je supermarket, drogerii, lékárnu, menší módní a textilní obchody, papírnictví a knihkupectví, elektro a drobné spotřební zboží, kavárny a rychlé občerstvení, bankovní pobočky a bankomaty atd.

V přízemních částech objektů a v pasážích v řešeném území se nachází **velké množství obchodů různého zaměření a služeb**. V podzemních podlažích na nároží ulic Budějovická a Antala Staška je supermarket Lidl. Charakter služeb odpovídá prostředí silně frekventované stanice metra – převažují cenově dostupné, utilitární provozy s rychlou obrátkou zákazníků. Estetická úroveň parteru je nevyrovnaná, vizuálně zahlcená reklamou. Prostory pro obchod a služby se nachází i v části parteru u objektu Budějovická alej orientovaného do ulice Antala Staška.

V bezprostřední návaznosti se nachází **Hotel ILF**, který nabízí ubytovací kapacity, konferenční a kongresové sály, restauraci a doplňkové služby pro krátkodobé i pracovní pobyty.



Obrázek 58 Obchody a služby v pasáži, autor: ONplan, 2026

Prostorová analýza řešeného území



Obrázek 59 Obchody a služby v pasáži, autor ONplan, 2026



Obrázek 61 Vstup do prodejny LIDL z pasáže, zdroj: Wikimedia Commons, commons.wikimedia.org



Obrázek 60 Obchody a služby v pasáži, autor: ONplan, 2026



Obrázek 62 Interiér obchodního centra DBK, zdroj: Blesk, blesk.cz

Administrativa

V území se nachází centrála České spořitelny situovaná ve čtyřech hlavních objektech u ulic Budějovická, Poláčkova a Olbrachtova. Banka v současné době realizuje výstavbu nové centrály na pražském Smíchově, konkrétně v rámci projektu Smíchov City, s plánovaným dokončením v letech 2027–2028. Administrativní funkce zůstane zachována v objektu Alej Budějovická a objektu při Budějovické ulici.

Administrativní funkce jsou v území dále zastoupeny budovami The Square (sídlo Státního fondu životního prostředí ČR) a Budějovická alej, jež pronajímají kancelářské plochy.

Dopady rozvoje území na občanskou vybavenost

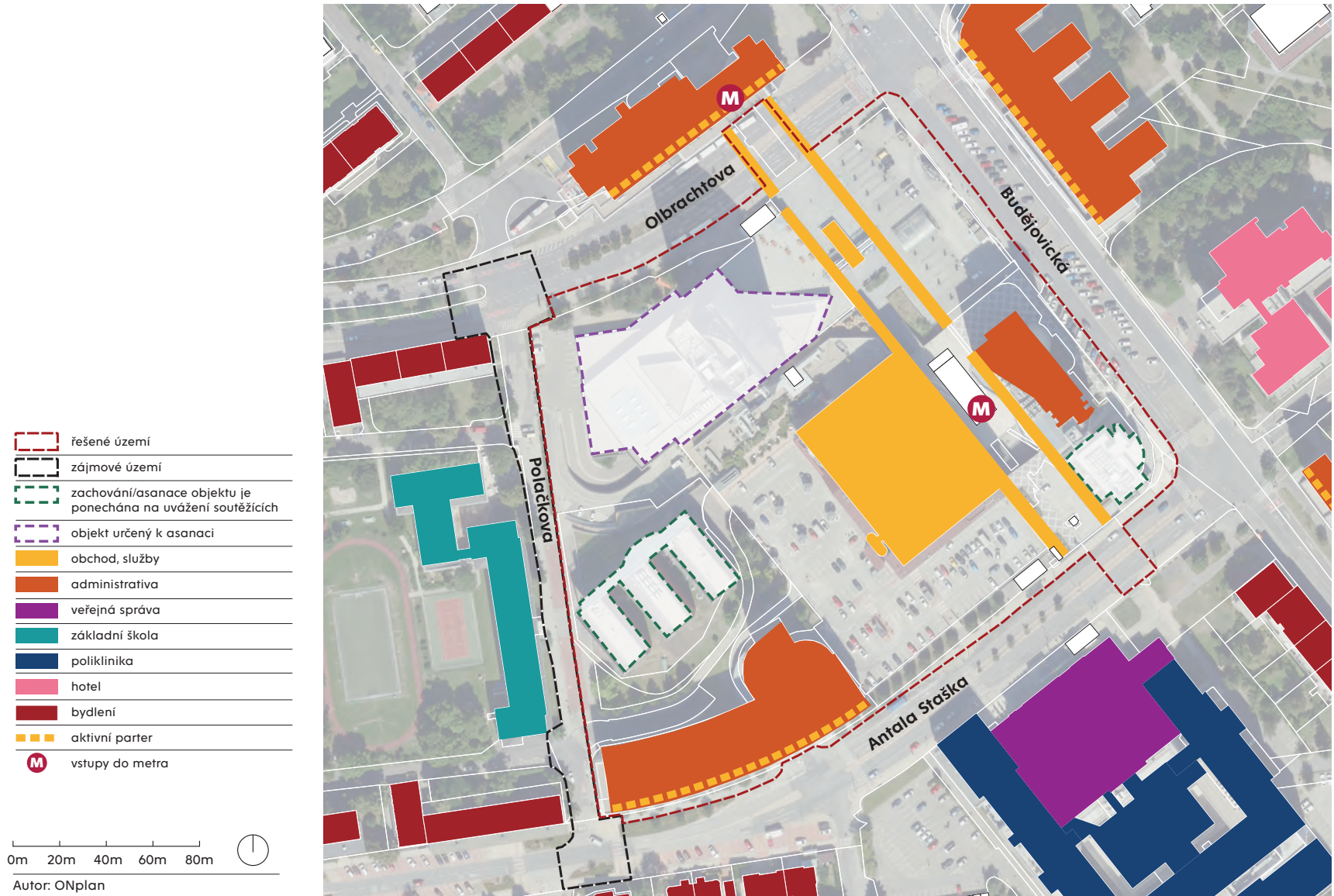
Soutěž prověří celkovou kapacitu území a možnosti jeho rozvoje. Výsledná kapacita bude následně dále projednávána s hlavním městem Prahou a městskou částí. Po jejím upřesnění budou podrobně řešeny nároky na občanskou vybavenost, zejména školy, školky, zdravotnická zařízení a kulturní či komunitní funkce.



Obrázek 63 Administrativní budovy České spořitelny, vpravo na fotce kancelářská budova The Square, zdroj: Penta Real Estate

Prostorová analýza řešeného území

Schéma 7 Schéma občanské vybavenosti



5.7 Doprava a mobilita

Městská hromadná doprava

Dostupnost řešeného území městskou hromadnou dopravou lze považovat za velmi dobrou, a to díky přímé vazbě na stanici metra trasy C „Budějovická“ a na navazující stejnojmenné zastávky městských i příměstských autobusových linek systému Pražské integrované dopravy (PID) v ulicích Olbrachtova a Antala Staška. Stanice metra Budějovická má ve všední dny obrát okolo 75 tisíc cestujících. Autobusové zastávky Budějovická a Poliklinika Budějovická mají dohromady ve všední dny obrát okolo 50 tisíc cestujících.

Metro

Pražské metro, které provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy je páteřním systémem veřejné dopravy. Současnou síť tvoří tři linky A, B a C o celkové délce 65,4 km se 61 stanicemi. Síť obsluhuje centrum města i významné obytné a pracovní oblasti ve všech světových stranách a denně přepraví přes milion cestujících.

V současné době je připravována linka metra D, která má obsloužit jižní část města a odlehčit současnému dopravnímu zatížení v tomto směru. Plánované zprovoznění úseku Pankrác – Nové dvory je v roce 2032. Přestupní stanice na linku C je situována přibližně 900 metrů od řešeného území, ve stanici Pankrác. Pro samotnou ulici Budějovickou může lepší pokrytí jižní části města metrem znamenat přesun části objemu autobusových spojů na metro. Přesnější dopad případné redukce autobusových spojů v řešeném území bude znám až s blížícím se termínem spuštění linky D metra.

Ve všední dny se obrát cestujících ve stanici metra Budějovická, tedy počet lidí, kteří zde do metra vstoupí nebo z něj vystoupí, pohybuje okolo 75 tisíc osob. O víkendech je to přibližně 20 tisíc osob. Průměr pak činí necelých 50 tisíc osob. Graf 2 ukazuje vývoj průměrného denního počtu cestujících během roku i v posledních letech.

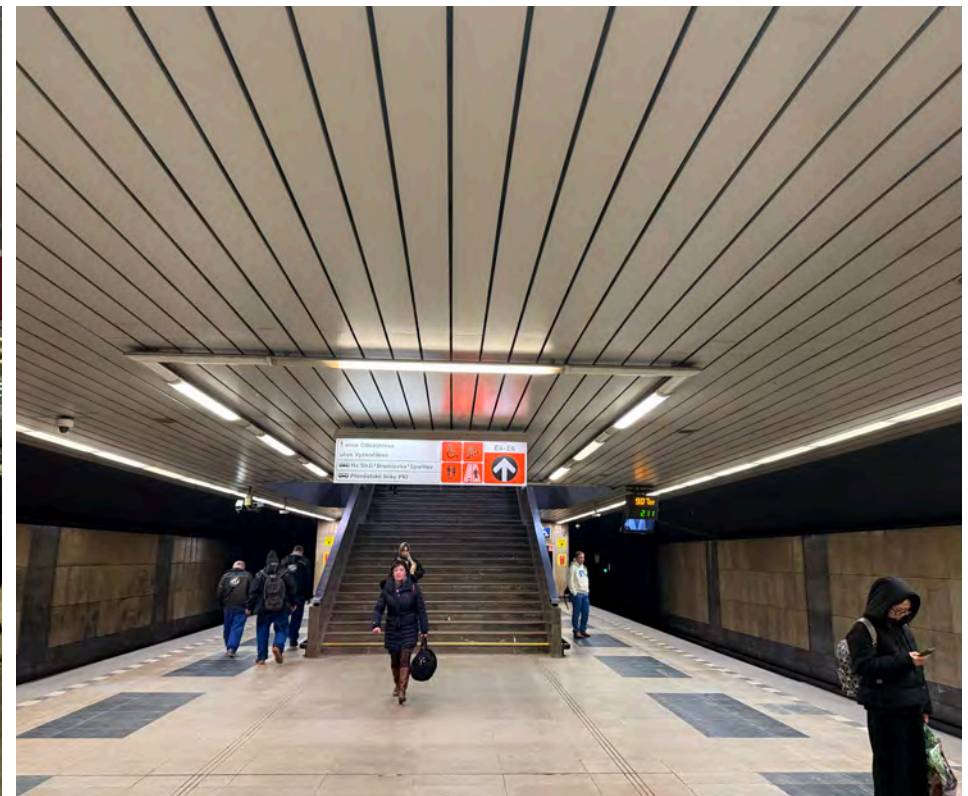
Graf 2 Průměrný denní počet cestujících metra ve stanici Budějovická v jednotlivých měsících let 2022 – 2026, zdroj: <https://data.praha.eu/dashboardy/automaticke-scitace-cestujících-MHD>, upraveno ONplan



Výstupy ze stanice metra Budějovická jsou přímou součástí obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží. Z ní je pak možné se na úroveň navazujících veřejných prostranství využít několik výstupů (viz schéma 8).



Obrázek 64 Vstup do metra z obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží, autor: ONplan, 2026



Obrázek 65 Výstup ze stanice metra směrem k ulici Olbrachtova, autor: ONplan, 2026

Autobusy a tramvaje

V řešeném území se nacházejí významné autobusové zastávky Budějovická a Poliklinika Budějovická. Dohromady mají ve všední dny obrát téměř 50 tisíc cestujících a obsluhuje je celkem třináct linek veřejných i soukromých dopravců. Více vytížené jsou zastávky Budějovická, které tvoří tři pětiny celkového denního obrátu cestujících.

Mezi ulicí Olbrachtova a Pacovská, vedle okružní křižovatky, se nachází obřiště pro autobusy. V současné době je využíváno pro příměstské linky Pražské integrované dopravy a pro smluvní dopravu. Stav bude upraven viz obrázek 97 Schéma umístění manipulační tramvajové smyčky.

V Olbrachtově ulici se předpokládá vybudování tramvajové trati, s umístěním společných zastávek tramvají a autobusů na tramvajovém tělese a vložení manipulační smyčky pro otáčení tramvají, více viz kapitola 5.9 Záměry.



Obrázek 66 Výstup z obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží na zastávku Poliklinika Budějovická, autor: ONplan, 2026



Obrázek 68 Zastávka autobusů Budějovická, v ulici Olbrachtova, v řešeném území, autor: ONplan, 2026



Obrázek 67 Přístřešek výstupu z obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží na zastávku Poliklinika Budějovická, v ulici Antala Staška, autor: ONplan, 2026



Obrázek 69 Zastávka autobusů Budějovická, v prostoru před objektem Square v ulici Olbrachtova, autor: ONplan, 2026

Pěší doprava

Přístup pro pěší do řešeného území přes komunikace, které ho vymezují, je umožněn přes přechody v křižovatkách Olbrachtova × Poláčkova, Olbrachtova × Budějovická, Budějovická × Antala Staška a Antala Staška × Poláčkova a dvěma přechody přes ulici Antala Staška (viz schéma 7). Přístup je dnes výrazně determinován zastávkami Pražské integrované dopravy.

Nejvýznamnější pěší vazbu zajišťuje obchodní pasáž v 1. podzemním podlaží, která propojuje výstupy z metra a autobusové zastávky v ulicích Olbrachtova a Antala Staška. Propojení ve východo–západním směru v podstatě chybí, případně je možné pouze v dílčích úsecích prostupy mezi budovami, či přes budovy.



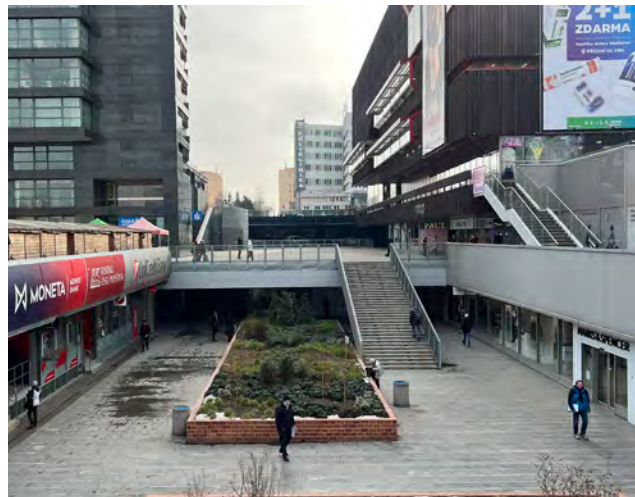
Obrázek 71 Přechod pro chodce u objektu Budějovická alej, autor: ONplan, 2026



Obrázek 73 Průchod objektem na nároží ulic Budějovická a Antala Staška, autor: ONplan, 2026



Obrázek 70 Zastávka autobusů Budějovická, v prostoru před objektem Square v ulici Olbrachtova, autor: ONplan, 2026



Obrázek 72 Pohled do obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží, která je hlavním pěším tahem v území. Uprostřed je centrální schodiště vedoucí na úroveň administrativního objektu při ulici Budějovická, vpravo schodiště na úroveň parkoviště a zadního vstupu do DBK, autor: ONplan, 2026



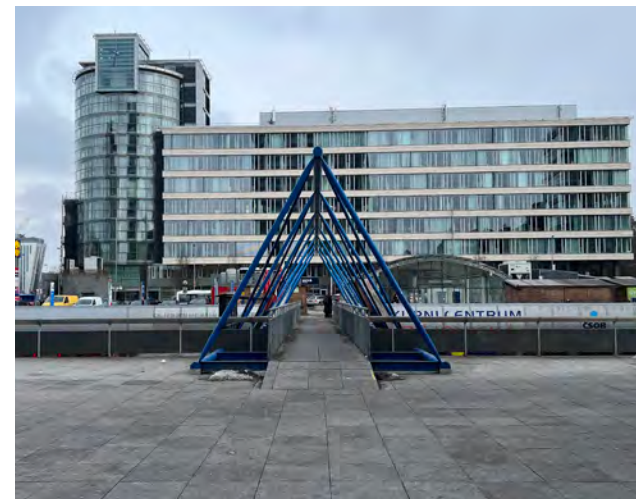
Obrázek 74 Pěší prostup mezi objekty Poláčkova a Budějovická alej, autor: ONplan, 2026

Propojení mezi jednotlivými úrovněmi veřejných prostranství (viz schéma 8) je řešeno systémem schodišť, eskalátorů, ramp a lávek. Stávající uspořádání je nepřehledné a výrazně bariérové.

Bezbariérový přístup z úrovně ulice Budějovická do obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží je zajištěn pomocí výtahu u prodejny Lidl, nebo rampou od křižovatky ulic Antala Staška a Budějovická. Bezbariérový přístup z pasáže do metra zajišťuje výtah, který je součástí severního výstupu z metra (viz schéma 8).



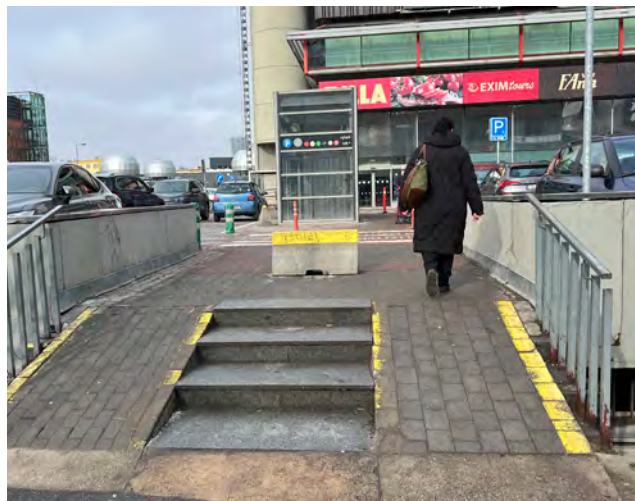
Obrázek 76 Schodiště propojující prostranství v okolí objektu Poláčkova s prostranstvím v okolí objektu České spořitelny při ulici Olbrachtova, autor: ONplan, 2026



Obrázek 78 Lávka přes obchodní pasáž v 1. podzemním podlaží, autor: ONplan, 2026



Obrázek 75 Výstup z obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží skrz objekt Square do ulice Pacovská, autor: ONplan, 2026



Obrázek 77 Přístup od zastávky Poliklinika Budějovická na parkoviště a k zadnímu vstupu do objektu DBK, autor: ONplan, 2026



Obrázek 79 Fotografie vstupu do objektu Lidl s výtahem z parkoviště na nároží ulic Budějovická a Olbrachtova, který zajišťujících bezbariérové propojení mezi obchodní pasáží v 1. podzemním podlažím a uličním prostranstvím na povrchu, autor: ONplan, 2026

Převážná část ulice Poláčkova, v části před základní školou, slouží pouze jako prostor pro pěší a cyklisty.



Obrázek 80 Přechod pro chodce přes zásobovací komunikaci napojující administrativní objekt Poláčkova k prostoru před ZŠ Poláčkova s dopravním režimem stezka pro pěší s povoleným vjezdem cyklistů, autor: ONplan, 2026



Obrázek 81 Předprostor hlavního vstupu ZŠ Poláčkova s dopravním režimem stezka pro pěší s povoleným vjezdem cyklistů, autor: ONplan, 2026

Cyklistická doprava

Infrastruktura vyhrazená pro cyklisty je v ulici Olbrachtova řešena formou vyhrazeného pruhu pro cyklisty, který ve směru ke křižovatce s ulicí Budějovická přechází do společného pruhu pro BUS a cyklisty. V křižovatce Olbrachtova × Budějovická jsou rovněž předsazené vyčkávací prostory pro cyklisty na všech ramenech křižovatky. Ulicemi Poláčkova, Antala Staška a Budějovická jsou vedeny cyklotrasy. Návrh infrastruktury pro cyklisty by měl vycházet z dokumentu Standardy aktivní mobility v Praze.



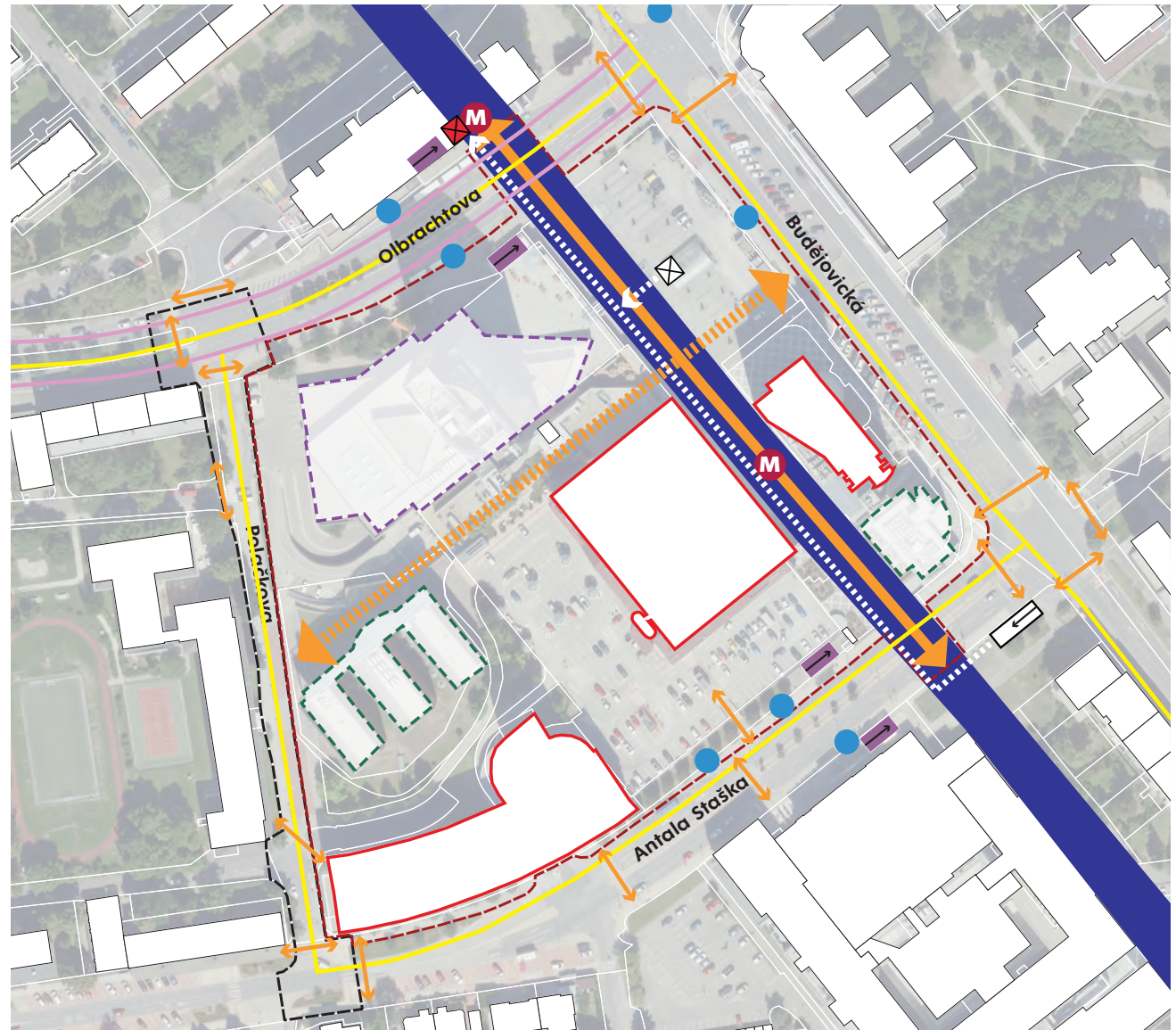
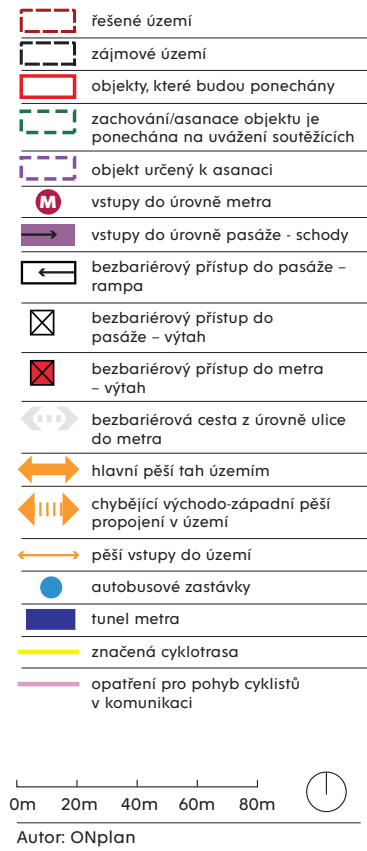
Obrázek 83 Cyklistická infrastruktura v křižovatce Olbrachtova x Poláčkova, autor: ONplan, 2026



Obrázek 82 Cyklistická infrastruktura v ulici Olbrachtova, autor: ONplan, 2026

Prostorová analýza řešeného území

Schéma 8 Městská hromadná doprava, pěší a cyklopraha



Individuální automobilová doprava

Z hlediska širších komunikačních vazeb se řešená lokalita nachází v atraktivní dopravní poloze s přímou vazbou na ulici Olbrachtova. Ta v jednom směru prostřednictvím ulice Vyskočilova zajišťuje napojení na páteřní sběrnou komunikaci 5. května a centrum města a ve druhém směru prostřednictvím ulice Na Strži napojení na Jižní spojku a Městský okruh.

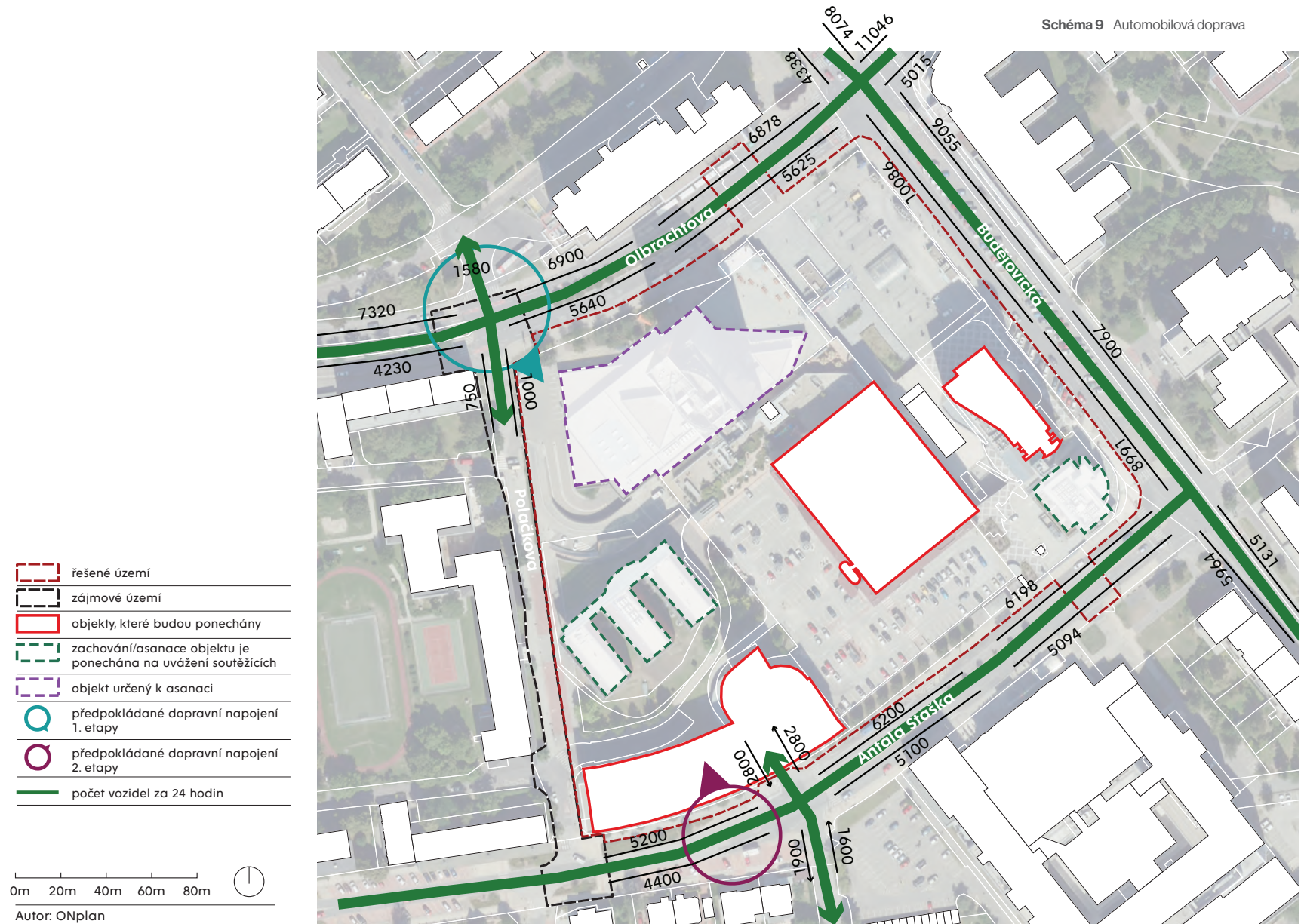
Samotné řešené území je napojeno z ulic Olbrachtova a Antala Staška. Křižovatka Olbrachtova × Poláčkova zajišťuje přístup k parkovacím plochám pod objektem České spořitelny o kapacitě 65 míst a k parkovacím plochám pod administrativním objektem Poláčkova o kapacitě 350 míst. Zároveň slouží pro výjezd vozidel z přílehlého sídliště Antala Staška.

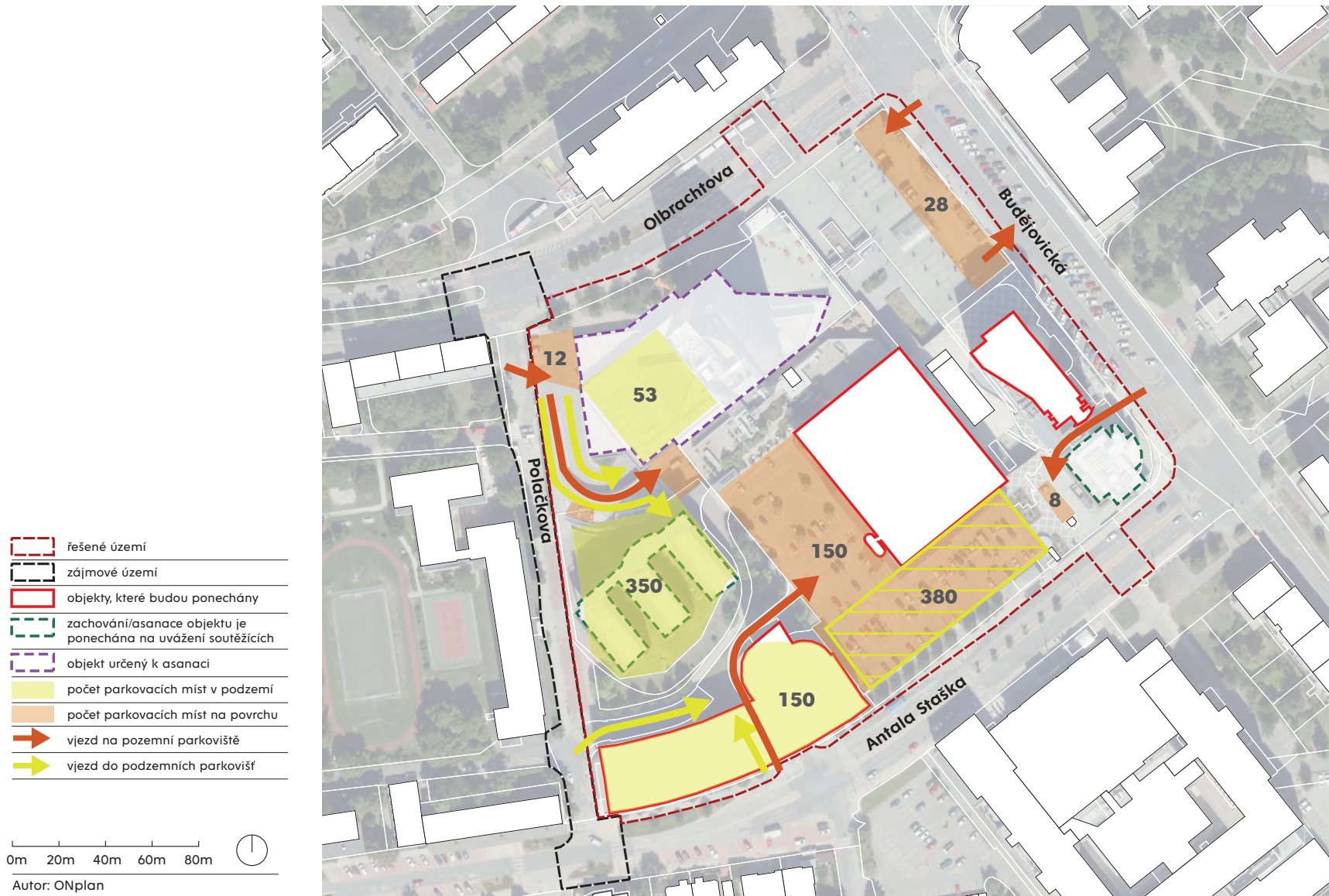
Křižovatka Antala Staška × Poláčkova slouží pro vjezd do sídliště Antala Staška a přivádí automobily do podzemní části parkoviště DBK. Povrchová část parkoviště DBK je napojena průjezdem přes objekt Budějovická alej, kde je v pracovních dnech registrováno přibližně 2 800 vjezdů osobních vozidel denně. Na povrchovém parkovišti Lidl je stání s kapacitou 28 míst.

Celkem se v řešeném území nachází téměř tisíc parkovacích míst. Většina z nich, téměř 800, je umístěna pod zemí, zbývající parkovací místa se nacházejí v úrovni terénu.

Prostorová analýza řešeného území

Schéma 9 Automobilová doprava





Prostorová analýza řešeného území



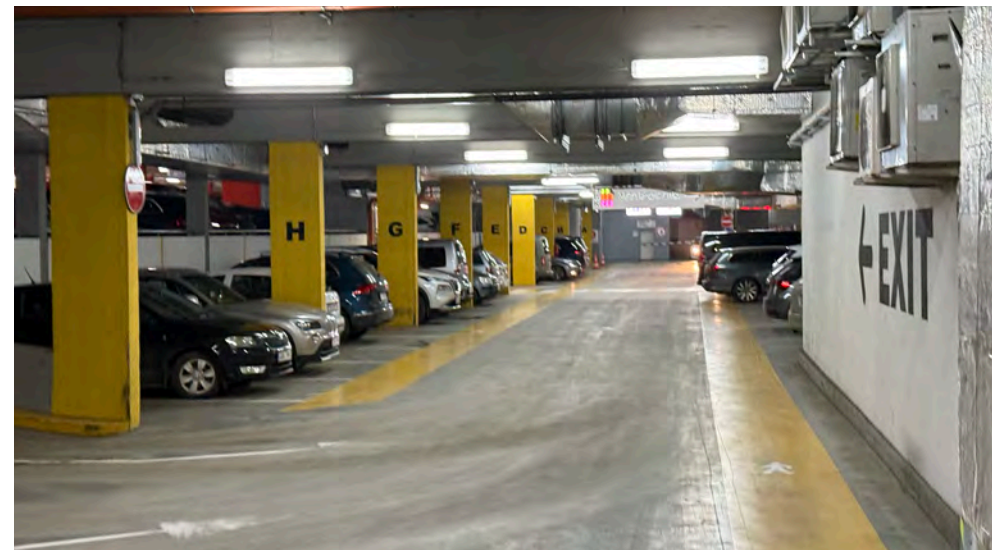
Obrázek 84 Vjezd do objektu Budějovická alej, a přes něj na vnitřní povrchové parkoviště u DBK, autor: ONplan, 2026



Obrázek 86 Pohled přes povrchové parkoviště DBK směrem k sídlu Úřadu městské části Praha 4, autor: ONplan, 2026

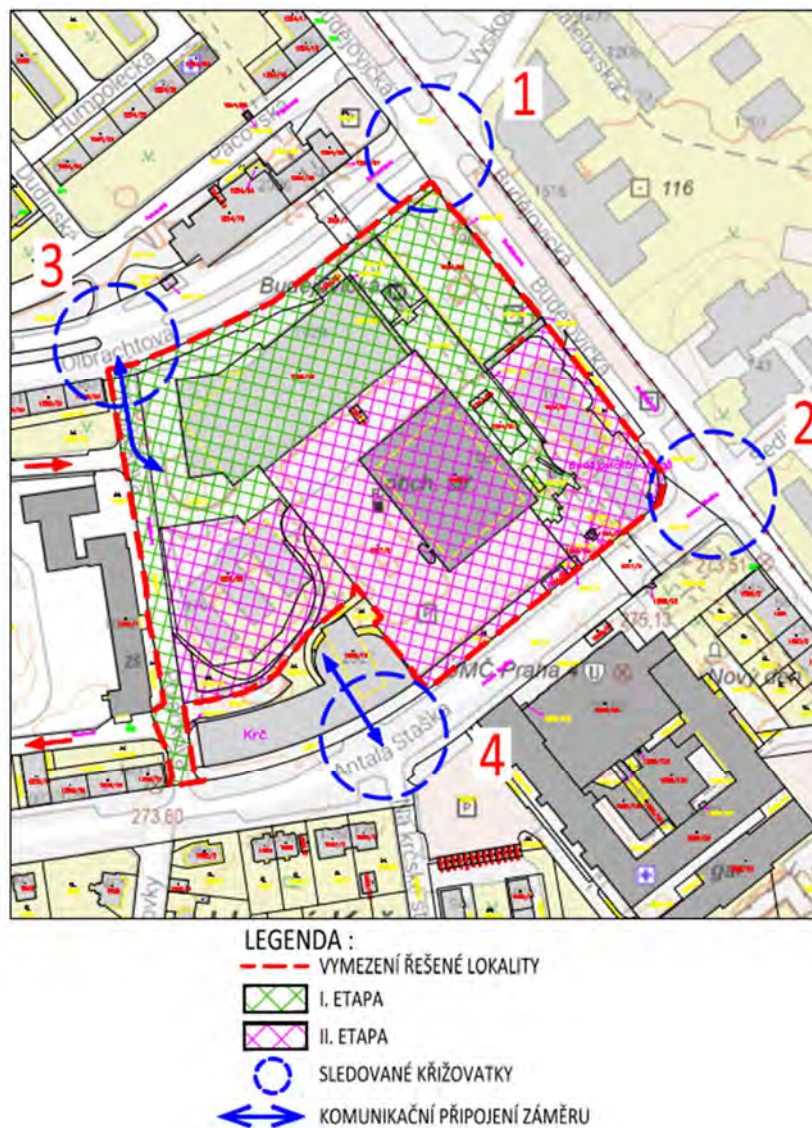


Obrázek 85 Vjezd do objektu Budějovická alej, a přes něj na vnitřní povrchové parkoviště u DBK, autor: ONplan, 2026



Obrázek 87 Podzemní parkoviště DBK, autor: ONplan, 2026

Pro potřeby soutěže byla zpracována Dopravně inženýrská studie, Ateliér PROMIKA s.r.o., 2026 (dokument je přílohou P2 zadání). Studie se, na základě v současnosti dostupných informací, zaměřuje na výkonnost bezprostředně dotčených křižovatek a prověřuje dvě varianty komunikačního připojení území: přes křižovatky Olbrachtova x Poláčkova a kombinovaně přes Olbrachtova x Poláčkova a Antala Staška x Na Krčské stráni. Studie pracuje se dvěma etapami zástavby a s kapacitami parkování a bydlení, které vychází z vize území obsažené v zadání soutěže. Doprava vyvolaná záměrem je dopočtena z počtu parkovacích stání a promítnuta do grafikonů křižovatkových pohybů. Studie uzavírá, že všechny posuzované křižovatky v obou variantách a ve všech stavech kapacitně vyhovují s rezervou. Zároveň upozorňuje, že posouzení je orientační a musí být aktualizováno podle skutečných kapacit návrhu, tedy po ukončení soutěže. Dopravní řešení musí být zároveň koordinováno se záměrem na vybudování tramvajové trati.



Obrázek 88 Schéma posuzovaného vývoje z dopravní studie, zdroj: Ateliér PROMIKA s.r.o

Bezpečnost

Vzhledem k poměrně vysoké intenzitě motorové dopravy dochází v dotčeném území k dopravním nehodám. Jejich největší koncentrace je v křižovatce Budějovická × Olbrachtova, v ulici Antala Staška u vjezdu do objektu Budějovická Alej a v okolí parkovacích míst uprostřed ulice Budějovická. Významné jsou rovněž srážky s chodci na přechodech mezi zastávkami Poliklinika Budějovická a v křižovatkách Budějovická × Olbrachtova a Budějovická × Antala Staška.



Obrázek 89 Zaznamenané dopravní nehody 2021-2026, zdroj: Dopravní nehody v ČR, nehody.cdv.cz

5.8 Technická infrastruktura

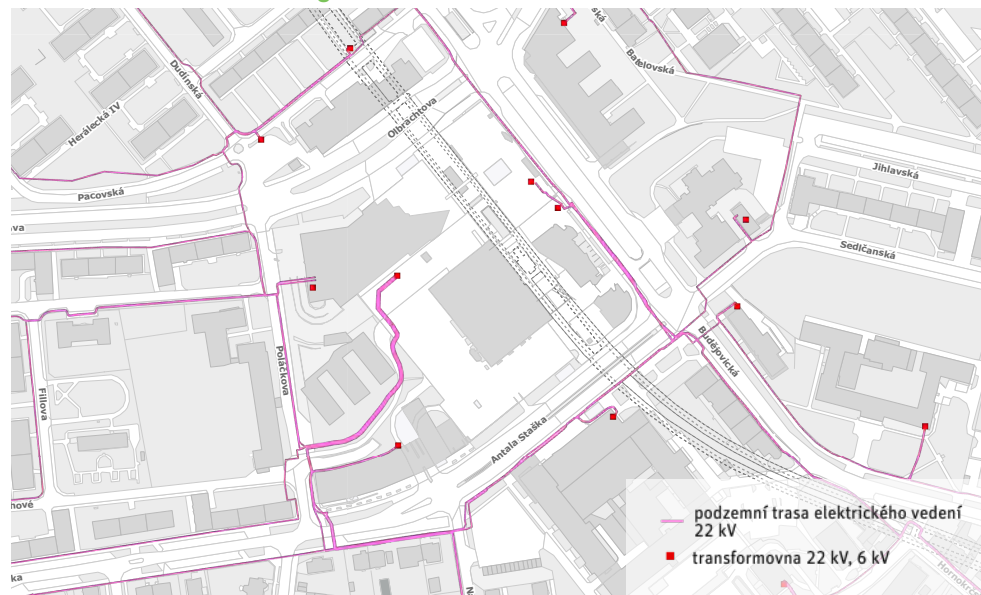
Území je plně napojeno na distribuční síť elektriny, vodovod, kanalizaci, plynovod, elektronické komunikace a teplovod. Páteřní sítě jsou vedeny po obvodu lokality. Případné limity z toho vyplývající jsou popsány v kapitole 5.10. Vedení jednotlivých sítí technické infrastruktury je znázorněno na obrázcích 90 až 95 a zároveň je soutěžícím poskytnuty ve formátu dwg., jako příloha M4 zadání.

Zásobování vodou



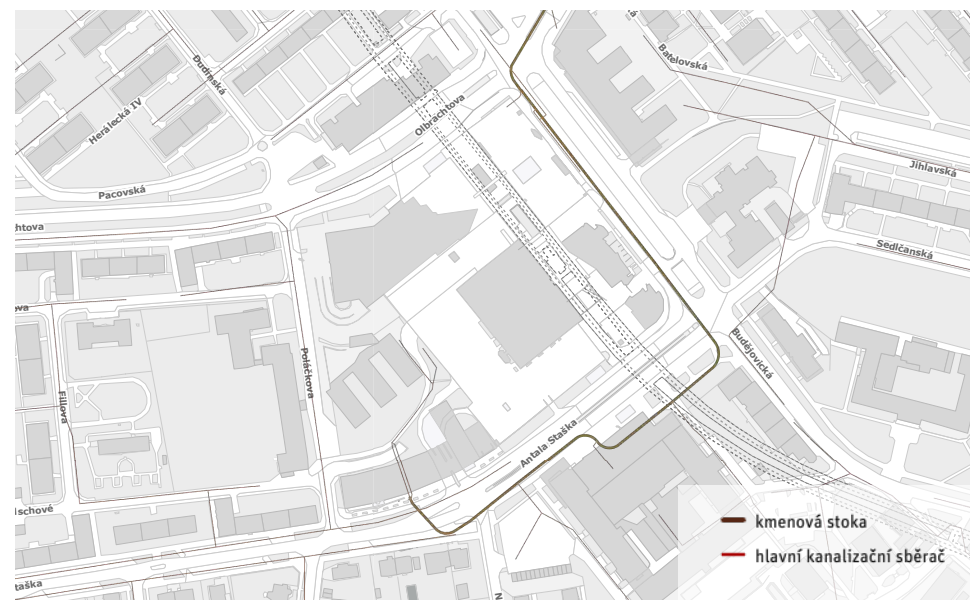
Obrázek 91 Zásobování vodou, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas

Zásobování elektrickou energií



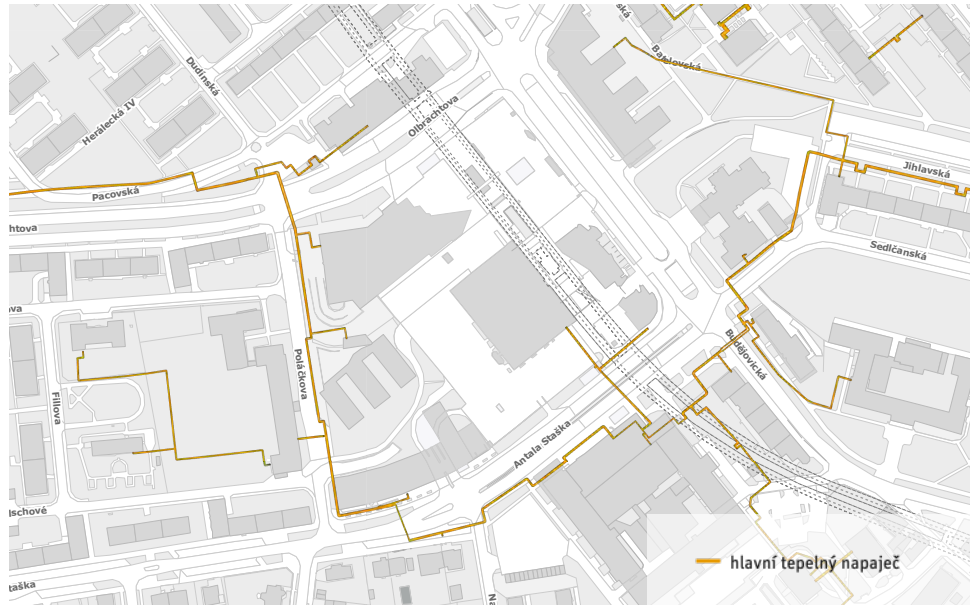
Obrázek 90 Zásobování elektrickou energií, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas

Kanalizace



Obrázek 92 Kanalizace, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas

Centralizované zásobování teplem



Obrázek 93 Centralizované zásobování teplem, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas

Zásobování plynem



Obrázek 94 Zásobování plynem, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas

Elektronické komunikace

Na objektu DBK se nachází výchozí bod paprsku radioreléových spojů sítě elektronických komunikací ve správě Českých Radiokomunikací. Paprsek je veden ve výšce 20–27 metrů nad terénem. Obecně platí, že koridory radioreléových spojů nesmí být ani částečně, ani krátkodobě narušeny konstrukcí stavebních objektů, konstrukcí použité stavební techniky nebo tělesy přenášených stavebních břemen. V rámci řešení bude v případě umístění objektu do trasy paprsku nutné toto vedení přeložit.

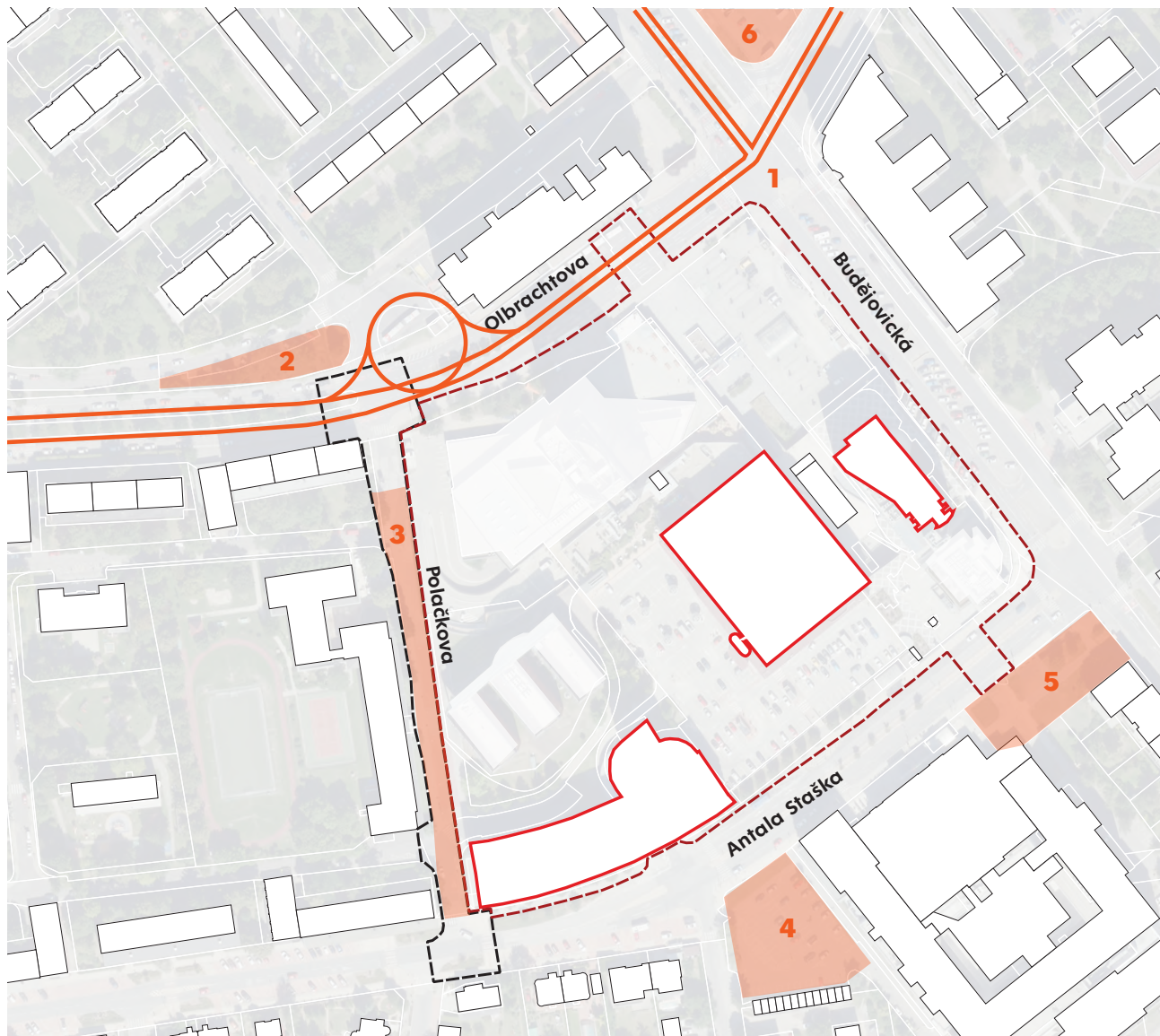
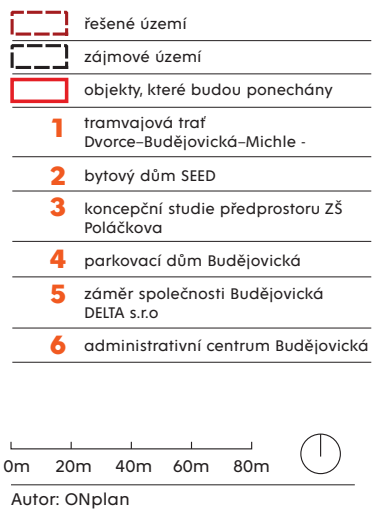


Obrázek 95 Elektronické komunikace, zdroj: Atlas ÚAP IPR Praha, uap.iprpraha.cz/mapy/atlas

5.9 Záměry

V této kapitole jsou shrnuty záměry v navazujícím území, které je nutné v návrhu zohlednit. Dále také záměry, které mohou mít vliv na formování okolí řešeného území.

Schéma 11 Plánované záměry



Z1 – Tramvajová trať Dvorce – Budějovická – Michle

Plánování tramvajové tratě s označením 622/-/2 Tramvajová trať Budějovická – Dvorce, 622/-/3 Tramvajová trať Budějovická – Vyskočilova – Michle (U Plynárny) a 622/-/9 Tramvajová trať Pankrác – Budějovická budou v kontaktu s řešeným územím v ulici Olbrachtova a v křižovatce Olbrachtova × Budějovická. Jedná se o záměr s výhledem realizace po roce 2035. V současnosti je pro záměr připravována technická studie ke zjišťovacímu řízení EIA. Zároveň byl na podkladu této studie rámcově prověřen i záměr na vybudování manipulační smyčky na otočení tramvajové soupravy v ulici Olbrachtova. Tato studie, vč. prověření tramvajové smyčky se bude dále upravovat a nepředstavuje finální návrh řešení.

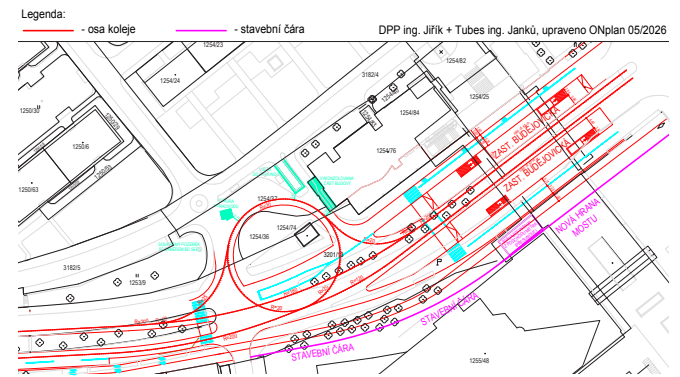
Na obrázku 96 je zobrazen výkres tramvajové trati Dvorce–Budějovická–Michle, konkrétně situační výkres úseku km 2,5–3,0 v oblasti křižovatky Budějovická. V prostoru Olbrachtovy ulice, se předpokládá umístění zastávek s přístupem z podchodu metra. Jak je uvedeno výše jde o návrh, který se bude dále zpřesňovat.

V prostoru Olbrachtovy ulice, se dle výše zmíněné studie předpokládá umístění zastávek s přístupem z podchodu metra. Úprava uličního profilu ulice Olbrachtova vyvolá potřebu přesunutí stávajícího výstupu z obchodní pasáže na úroveň terénu – jedním z úkolů soutěže je proto i nové řešení výstupu z obchodní pasáže na úroveň terénu, na jižní hraně ulice Olbrachtova, směrem k sídlišti Antala Staška.

V návaznosti na realizaci tramvajové trati se dle studie předpokládá, že v Budějovické ulici zůstane pravděpodobně jedna jednosměrná zastávka městských linek ve stávajícím rozsahu. V ulici Antala Staška se předpokládá ponechání zastávek Poliklinika Budějovická beze změny.

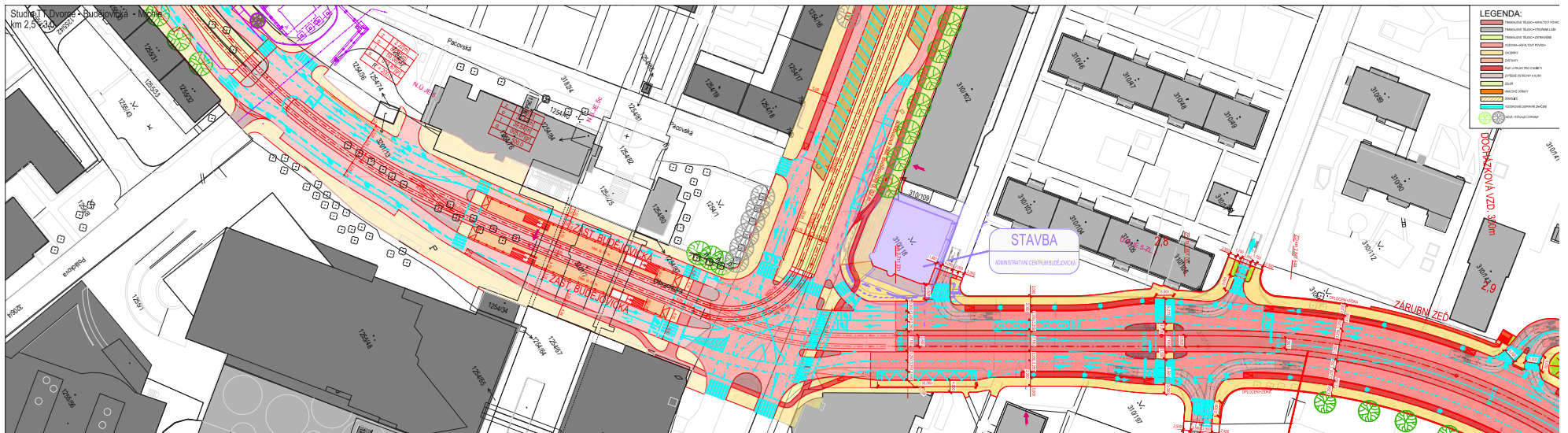
Pro potřeby soutěže byla na základě studie tramvajové trati a souvisejícího prověření umístění tramvajové smyčky vygenerována stavební čára v ulici Olbrachtova – viz obrázek 97. Navržená křivka stavební čáry není v tuto chvíli stanovena jako regulativ a v budoucnu bude upřesněna – viz kapitola 5. 10 Limity.

RÁMCOVÉ PROVĚŘENÍ MANIPULAČNÍ SMYČKY TRAMVAJE "BUDĚJOVICKÁ" A NUTNÉHO ROZŠÍŘENÍ MOSTU V UL. OLBRACHTOVA PRO UMÍSTĚNÍ KAPACITNÍCH ZASTÁVEK A VÝSTUPŮ Z PODCHODU.
KONCEPT PRO STANOVENÍ LIMITŮ ZADÁNÍ SOUTĚŽE NOVÁ BUDĚJÁRNA - NEJEDNÁ SE O PROJEKT.



Obrázek 97 Schéma umístění manipulační tramvajové smyčky – pracovní verze, zdroj: Ing. Filip Jiřík, Dopravní podnik hl. m. Prahy, upraveno ONplan, 5/2026

Studie tramvajové trati a souvisejících opatření je přílohou Z1.

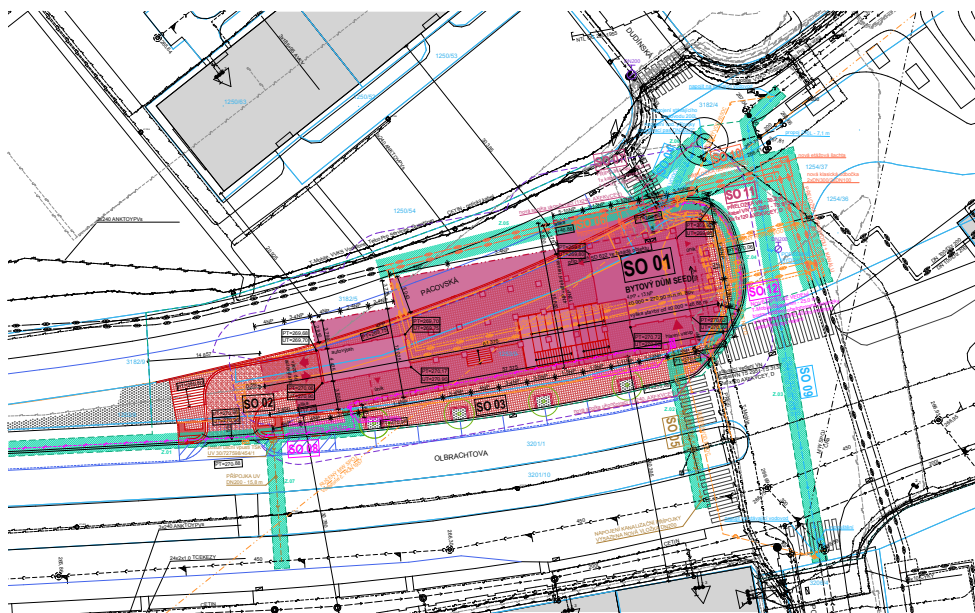


Obrázek 96 Situační výkres úseku km 2,5–3,0 v oblasti křižovatky Budějovická – var. 3A, zdroj: Dopravní podnik hl. m. Prahy, autor: Valbek, spol. s.r.o., 3/2026

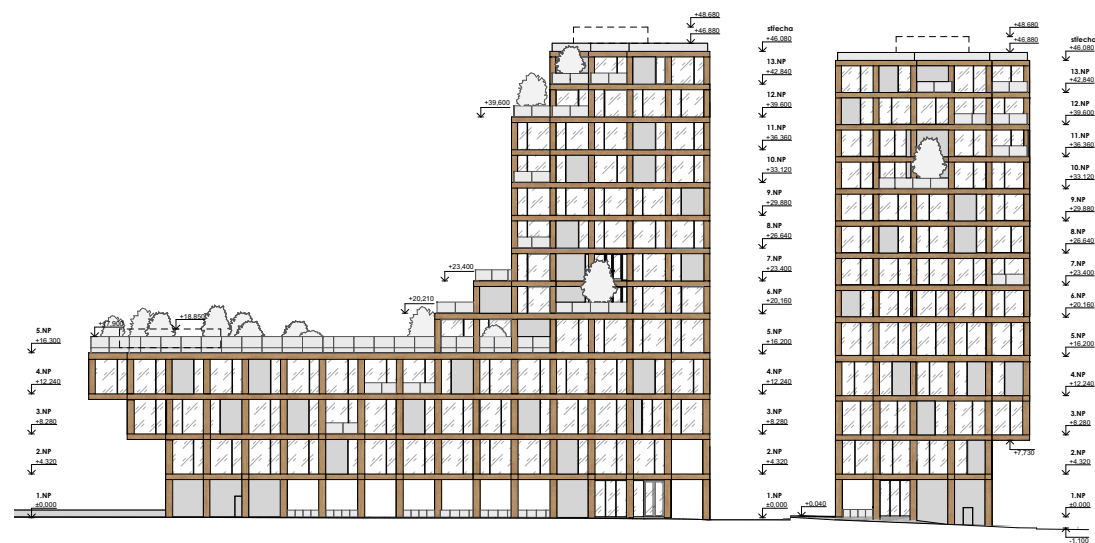
Z2 – Bytový dům SEED

Jedná se o objekt s celkem 13 nadzemními a čtyřmi podzemními podlažími s celkovou výškou objektu téměř 47 metrů a hrubou podlažní plochou přes 5 000 m². Objekt se skládá z několika funkčních vrstev. Ve 2–4PP jsou navrženy podzemní garáže, v 1PP prostor vhodný např. pro menší gastroprovoz. Parter je navržen jako otevřený a průchozí trh. V 2–4NP jsou navrženy administrativní prostory. V 5NP je navržena farma, která bude demonstrovat technické možnosti a způsob, jak ve městě efektivně pěstovat kvalitní potraviny. V 3–13NP je navrženo bydlení.

Záměr bytového objektu je podán na stavebním úřadě se žádostí o povolení záměru. Vlastníkem pozemku je Right Invest, a.s.



Obrázek 98 Zaznamenané dopravní nehody 2021-2026, zdroj: Dopravní nehody v ČR, nehody.cdv.cz

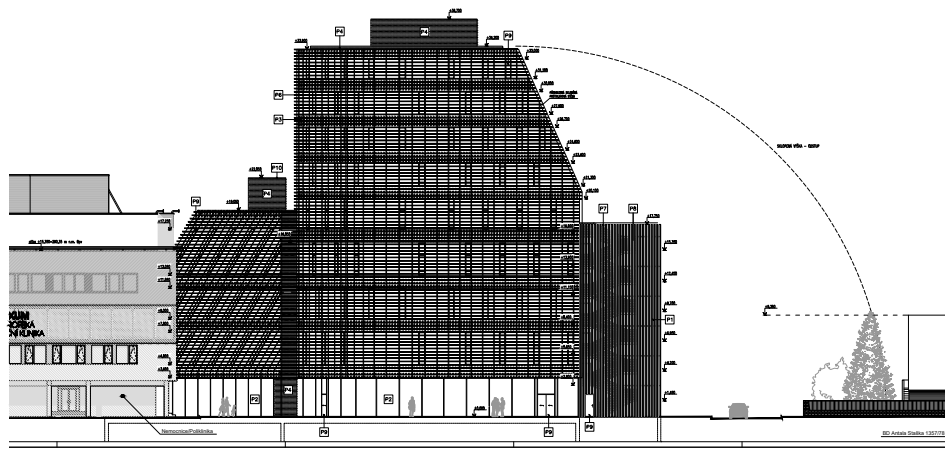


Obrázek 99 Pohled jihovýchodní a jihozápadní, Zdroj: projektová dokumentace Bytový dům SEED, Autor: Ing arch. David Buroň, 2025

Z4 – Parkovací dům – Objekt Zeta

Jedná se o dlouhodobý záměr společnosti Budějovická investiční na vybudování parkovacího domu na městském pozemku. Projekt počítá s kapacitou 472 parkovacích stání. Objekt má mít výšku necelých 35 metrů, devět nadzemních a pět podzemních podlaží.

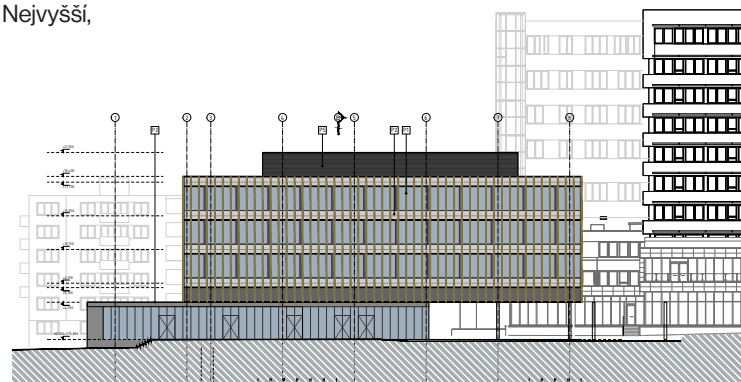
Rozhodnutí o umístění stavby bylo vydáno již v roce 2012. Od té doby bylo územní rozhodnutí třikrát potvrzeno nadřízeným orgánem, přičemž tato rozhodnutí byla třikrát zrušena rozsudkem Městského soudu v Praze, naposledy v listopadu 2025. V současnosti je odvolací řízení vedené na Ministerstvu pro místní rozvoj přerušeno do 30. dubna a probíhá doplnění spisu. Budoucnost záměru tak zůstává nejistá. Vlastníkem pozemku je hlavní město Praha, správa pozemku je svěřena městské části.



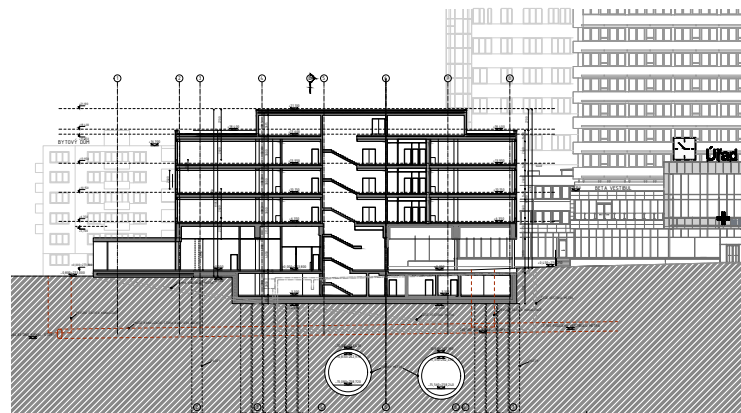
Obrázek 102 Pohled severní od ulice Antala Staška, projektová dokumentace pro stavební povolení Poliklinika Budějovická, Objekt Zeta, autor: H.A.N.S. stavby, a.s., 6/2020

Z5 – Objekt Delta

Jedná se o zdravotně-administrativní budovu s jedním podzemním a pěti nadzemními podlažími, která bude součástí komplexu Polikliniky Budějovická. V 1. PP se nachází technické zázemí objektu a skladové prostory. Přízemí má převážně veřejný a obchodní charakter. Jsou zde umístěny samostatné obchodní plochy, gastro provoz a hlavní recepce pro administrativní část budovy. Druhé nadzemní podlaží je využito především jako velkoplošná obchodní jednotka. Ve 3. a 4. NP jsou navrženy administrativní prostory související se zdravotnictvím. Nejvyšší, 5. NP tvoří střešní nástavba technického charakteru.



Obrázek 103 Pohled severozápadní od ulice Antala Staška, projektová dokumentace pro územní řízení Poliklinika Budějovická Objekt Delta, autor: H.A.N.S. stavby, a.s., 7/2020



Obrázek 104 Řez podélný, projektová dokumentace pro územní řízení Poliklinika Budějovická Objekt Delta, autor: H.A.N.S. stavby, a.s., 7/2020

Z6 – Administrativní centrum Budějovická

Jedná se o objekt s pěti podzemními a devatenácti nadzemními podlažími a výškou 72 m. Projekt má pravomocné územní rozhodnutí, proti kterému byla v lednu 2026 podána správní žaloba k Městskému soudu v Praze. K dnešnímu dni ve věci není rozhodnuto. Vlastníkem pozemku je OPAL REAL spol. s r.o.



Obrázek 105 Vizualizace administrativního centra, zdroj: Administrativní centrum Budějovická II., www.studioam.cz/project/administrativni-centrum-budejovicka-ii/

5.10 Limity

Metropolitní plán

Pro návrh 1. etapy rozvoje řešeného území je metropolitní plán závazným podkladem. Pro návrh jsou tedy závazné tyto limity:

Koeficient maximálního zastavění budovami – $Z_{max} = 70\%$

Maximální možná výška zástavby je odvozena od stávající výšky budovy České spořitelny při ulici Olbrachtova.

Celková HPP pro 1. etapu je maximálně 50 000 m².

Návrh 2. etapy bude podkladem pro jednání HMP, MČ PHA 4 a vlastníků v území o společném koordinovaném ideálním rozvoji Budějovické a případné změně Metropolitního plánu.

Pražské stavební předpisy

Pražské stavební předpisy (PSP) jsou speciálně pro HMP upravené obecně technické požadavky na výstavbu, které jsou celostátně vydané Vyhláškou č. 146/2024 Sb. (Vyhláška o požadavcích na výstavbu) ke stavebnímu zákonu. Vydávané jsou formou nařízení a pro hlavní město Prahu stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby.

Požadavky na výstavbu v hlavním městě Praze (PSP) byly aktualizovány dne 24. 6. 2024 usnesením Rady hlavního města Prahy (o vydání nařízení podle § 44 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění zákona č. 320/2002 Sb., a § 152 odst. 2 ve spojení s § 333 odst. 3 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění zákona č. 152/2023 Sb. (dále jen „stavební zákon“)).

Nová právní úprava cílí k městu urbánnímu, kompaktnímu a zelenému. Těžiště předpisu se přesunulo k řešení soudobých problémů města, spojených zejména s rozpadem městské struktury a s tím souvisejících ekonomických, environmentálních a sociálních dopadů. Proto je cílem město, které má obecně městský charakter a nabízí adekvátní množství služeb a vybavenosti, město kompaktní, které dobře využívá své pozemky a zbytečně nezastavuje volnou krajinu, a město zelené, které nabízí svým obyvatelům dostatek veřejných zahrad a parků, a které chrání a rozvíjí svou volnou krajinu.

K naplnění cílů se předpisem prolínají následující zásady:

- stavba jako součást města,
- kvalita veřejných prostranství,
- obecná regulace umožňující zohlednění místních podmínek,
- adekvátní provázanost s územně plánovací dokumentací,
- hospodárné využívání území se zachováním kvality prostředí,
- stanovení zákonných požadavků v míře odpovídající veřejnému zájmu,
- předpis jako podklad pro kvalitní rozhodování.

Ochranné pásmo památkové rezervace v hlavním městě Praze

Řešené území je součástí Ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. To bylo vyhlášeno v roce 1981 a tvoří zároveň nárazníkovou zónu statku světového dědictví „Historické centrum Prahy – části 001“. Na území ochranného pásma je třeba dodržovat tyto podmínky:

1. V ochranném pásmu není dovoleno provádět takové stavební a jiné zásahy, které by narušily nebo ohrozily hodnoty statku.
2. Při pořizování územně plánovací, přípravné a projektové dokumentace, při provádění staveb a stavebních úprav, zásazích do terénních útvarů a městské zeleně je nutno dbát na to, aby nebyla změnami půdorysné, hmotové a výškové konfigurace zástavby a přírodních prvků v území ochranného pásma oslabena nebo porušena urbanistická kompozice, měřítko a silueta statku.
3. V ochranném pásmu nelze umísťovat zařízení a stavby, které by svými důsledky narušovaly životní prostředí a stavební fondy statku (zejména znečišťováním ovzduší a vod, únikem škodlivých látek, hlukem, vibracemi, veškerými druhy záření, hromaděním odpadů apod.).
4. Při veškeré nové výstavbě a přestavbě je třeba zvláště sledovat působení stavebních souborů a výškových objektů na terénních horizontech města, které se pohledově uplatňují ve vztahu k pražské památkové rezervaci (Národní výbor hlavního města Prahy, 1981).

Dopravní a technická infrastruktura

Metro

Návrh musí respektovat objekt metra, vybrané související technologie a ochranné pásmo metra. Ve stávající stopě musí být zachovány výstupy z metra do úrovně pěší obchodní promenády v 1. podzemním podlaží.

Podmínky ochranného pásma metra jsou stanoveny v dokumentu Obecné podmínky pro přípravu a realizaci staveb v ochranném pásmu metra, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.

Zásahy do ochranného pásma metra jsou obecně nevhodné. Pokud se soutěžící přes to rozhodne do ochranného pásma metra zasáhnout – například zakládáním objektu nebo přesunem drobnějších objektů (schodiště z 1. podzemního podlaží do 1 nadzemního podlaží, nebo výdechy), je nezbytné, aby byl takový návrh přesvědčivě obhajitelný především z hlediska technického a s důrazem na zachování bezpečnosti a plynulého provozu metra a přestupní vazby. Klíčové je prokázat, že navržené řešení nijak neomezí ani neohrozí technickou infrastrukturu metra, a že bude možná cyklická obnova stanice. Prostory nad stanicí metra zároveň musí zůstat v majetku města.

V rámci ochranného pásma metra, v části pod ulicí Antala Staška pod stropem podchodu prochází napájecí kabel 22kV. V rámci ochranného pásma pak prochází rovněž teplovod a kanalizace, která částečně vystupuje i mimo OP metra

Omezení vyplývající z plánované tramvajové trati

Návrh musí zohlednit záměr budoucí tramvajové trati vč. rezervy pro umístění tramvajové smyčky a z něj vyplývající návrh na posunutí jižní hrany uličního profilu ulice Olbrachtova, resp. návrh stavební čáry. Jižní hrana uličního profilu je zároveň považována za vnější limit pro uliční čáru, která však může být v odůvodněných případech překročena.

Navržená křivka stavební čáry není v tuto chvíli stanovena jako regulativ a v budoucnu bude upřesněna.

Schéma 12 Limity dopravní a technické infrastruktury

Technická infrastruktura

V návrhu by měly být respektována především ochranná pásma páteřních sítí, která jsou vedena po obvodu řešeného území (viz podklad M4). Níže jsou citovány zákonné limity stanovující velikost ochranných pásem a pravidla pro nakládání s nimi.

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok – Zákon č. 274/2001 Sb. Zákon o vodovodech a kanalizacích, § 23 Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok.

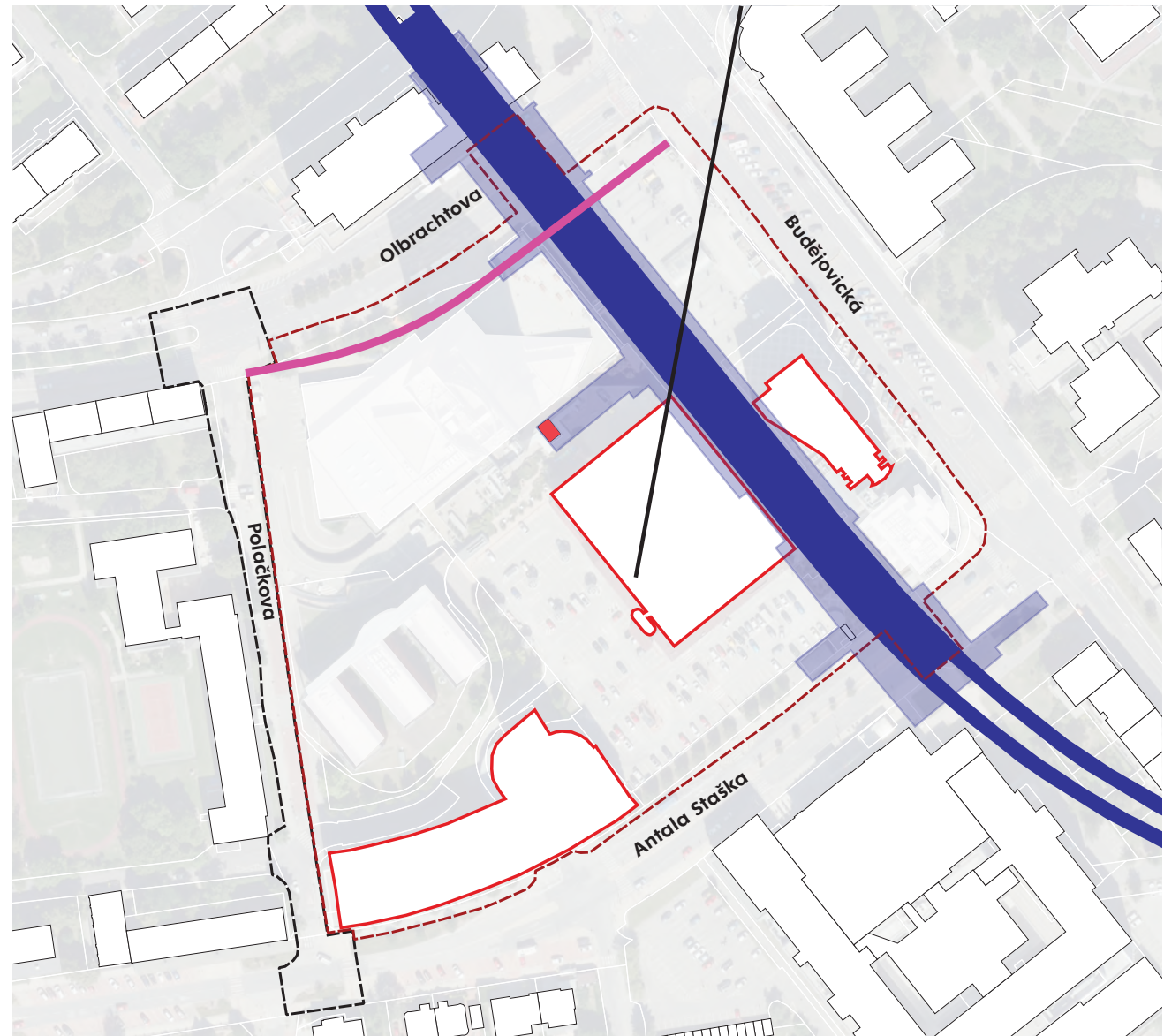
Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy – Zákon č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), § 46 Ochranná pásma.

Ochranná pásma plynárenského zařízení – Zákon č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), § 68 Ochranná pásma.

Ochranná pásma komunikačních vedení (optických a metalických kabelů a kabelovodů), rádiových zařízení a rádiových směrových spojů — Zákon č. 127/2005 Sb. Zákon o elektronických komunikacích, § 102 Ochranné pásmo komunikačního vedení a § 103 Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

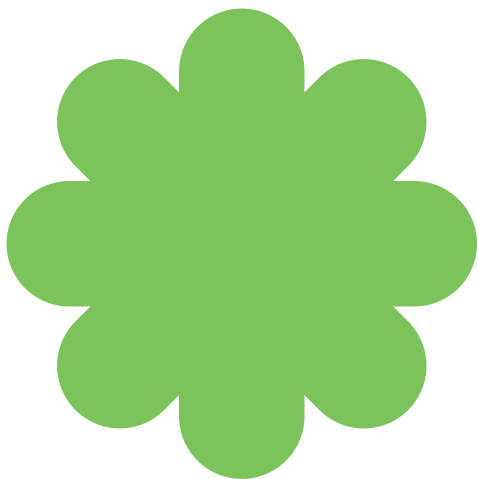


Autor: ONplan



6

Výstupy ze zapojení veřejnosti a hlavních aktérů



6.1 Úvod

Podněty uvedené v této kapitole dokumentu jsou výstupem ze setkání s veřejností nad mapou a on-line dotazníku k přípravě zadání urbanisticko-architektonické soutěže.

Setkání nad mapou

Setkání nad mapou proběhlo ve čtvrtek 21. května 2026 od 18:00 v jídelně základní školy Poláčkova. Setkání se zúčastnilo přibližně 25 obyvatel z blízkého okolí. Pozvánka na setkání byla umístěna na výstavních panelech v obchodní pasáži nad metrem Budějovická a to od 4. června 2026. Pozvánka byla také publikována na webové stránce městské části Praha 4 a webu projektu novabudejarna.cz a komunikována na sociálních sítích městské části.

Přítomní byli rozděleni do 2 skupin. Na úvod setkání byli přítomní seznámeni se záměrem zadavatele. Dále byl představen proces přípravy urbanisticko-architektonické soutěže a to, jak se do ní mohou obyvatelé zapojit. Každá z těchto skupin, pod vedením facilitátora ze společnosti ONplan, diskutovala nad mapou:

- současný stav řešeného území – jeho hodnoty, problémy,
- budoucnost řešeného území – potřeby, které by měly být v rámci soutěže řešeny a obavy z přestavby území a demolice stávající budovy České spořitelny.

Cílem diskuse bylo shromáždit názory, zkušenosti, podněty a připomínky všech účastníků setkání. Smyslem nebylo dosáhnout konsenzu, ale zachytit co nejširší spektrum pohledů na řešené téma. V průběhu diskuse se ukázalo, že některé podněty byly částí účastníků vnímány jako přínosné, zatímco jiní je považovali za problematické.

Zpráva není doslovným přepisem diskuse. Jednotlivé podněty byly tematicky uspořádány do logických celků tak, aby přehledně zachycovaly hlavní témata a rozmanitost názorů, které během setkání zazněly.

Výstupy ze zapojení veřejnosti a hlavních aktérů

Hodnocení území pomocí online dotazníku

V online dotazníku s mapou bylo možné od 4. května do 31. května 2026 komentovat současný stav řešeného území a jeho okolí – hodnoty, problémy, ale i potřeby, které by mohly být v řešeném území naplněny. Odkaz na dotazník byl uveden na webové stránce soutěže novabudejarna.cz.

Využití výstupů ze zapojení veřejnosti

Zpráva ze zapojení byla předána městské části Praha 4 a vybrané komentáře byly konzultovány s jejími zástupci.

Na základě vyhodnocení podnětů byly identifikovány nejčastěji se opakující požadavky, které byly promítnuty do zpřesněného Rámcového zadání pro vybrané soutěžní týmy zpracovávající návrhy v 1. fázi soutěže.



Obrázky 106–111 Fotodokumentace ze setkání nad mapou, 21. května 2026 od 18:00 v jídelně základní školy Poláčkova, zdroj: ONplan, autor: Simona Velechovská

6.2 Vyhodnocení setkání nad mapou

Následující text je shrnutím výstupů z obou skupin. Jednotlivé podněty byly shrnuty do logických celků.

HODNOTY

URBANISMUS A ARCHITEKTURA

1 architektura OC DBK

Architektura DBK je výrazným a dobře rozpoznatelným prvkem lokality Budějovické. Místní oceňují zejména její vzhled a měřítko.

2 výduchy na parkovišti u OC DBK

Technické prvky v území, například výduchy na parkovišti u DBK, spoluvytvářejí charakter a vizuální identitu místa. Jejich řešení je součástí specifické atmosféry lokality.

- administrativní hub

V území je po pracovní době klid, což zvyšuje kvalitu bydlení. Administrativní charakter území přispívá k nízké hlučnosti ve večerních hodinách.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

3 graffiti a umění ve veřejném prostoru

Obchodní pasáž doplňují prvky street artu a umění ve veřejném prostoru, včetně malby Václava Havla. Tyto prvky posilují specifický charakter místa.

4 zeleň a krajinná vazby

V okolí řešeného území se nachází kvalitní veřejná zeleň, zejména v okolních sídlištích.

OBČANSKÁ VYBAVENOST

5 OC DBK

Obchodní centrum DBK nabízí širokou škálu obchodů, služeb, restaurací i každodenní občanské vybavenosti. Objekt je důležitým lokálním centrem pro obyvatele i návštěvníky území.

6 obchodní pasáž

Obchodní pasáž nabízí pestrou skladbu obchodů a služeb každodenní potřeby. Důležitou kvalitou je také její lokální charakter a různorodost provozů. Obchodní pasáž je důležitým propojením mezi jednotlivými nástupišti městské hromadné dopravy.

7 občanská vybavenost a veřejné služby

V docházkové vzdálenosti se nachází radnice městské části Praha 4 i Poliklinika Budějovická. Území tak nabízí dobrou dostupnost veřejných a zdravotnických služeb.

8 venkovní trhy

Venkovní trhy fungující v území po většinu roku. Nabízejí sezonní potraviny, květiny i lokální produkty a přispívají k živému charakteru místa.

9 dětské hřiště u OC DBK

V řešeném území se nachází jedno dětské hřiště určené pro menší děti. Představuje důležitý prvek každodenního využití veřejného prostoru.

DOPRAVA, MOBILITA

10 dopravní dostupnost a přestupní vazby

Lokalita má velmi dobrou dopravní dostupnost různými druhy dopravy a představuje významný přestupní uzel městské hromadné dopravy.

11 dostatek parkovacích míst

Území dnes nabízí dostatečné množství parkovacích míst nejen pro návštěvníky DBK a místní obyvatele.

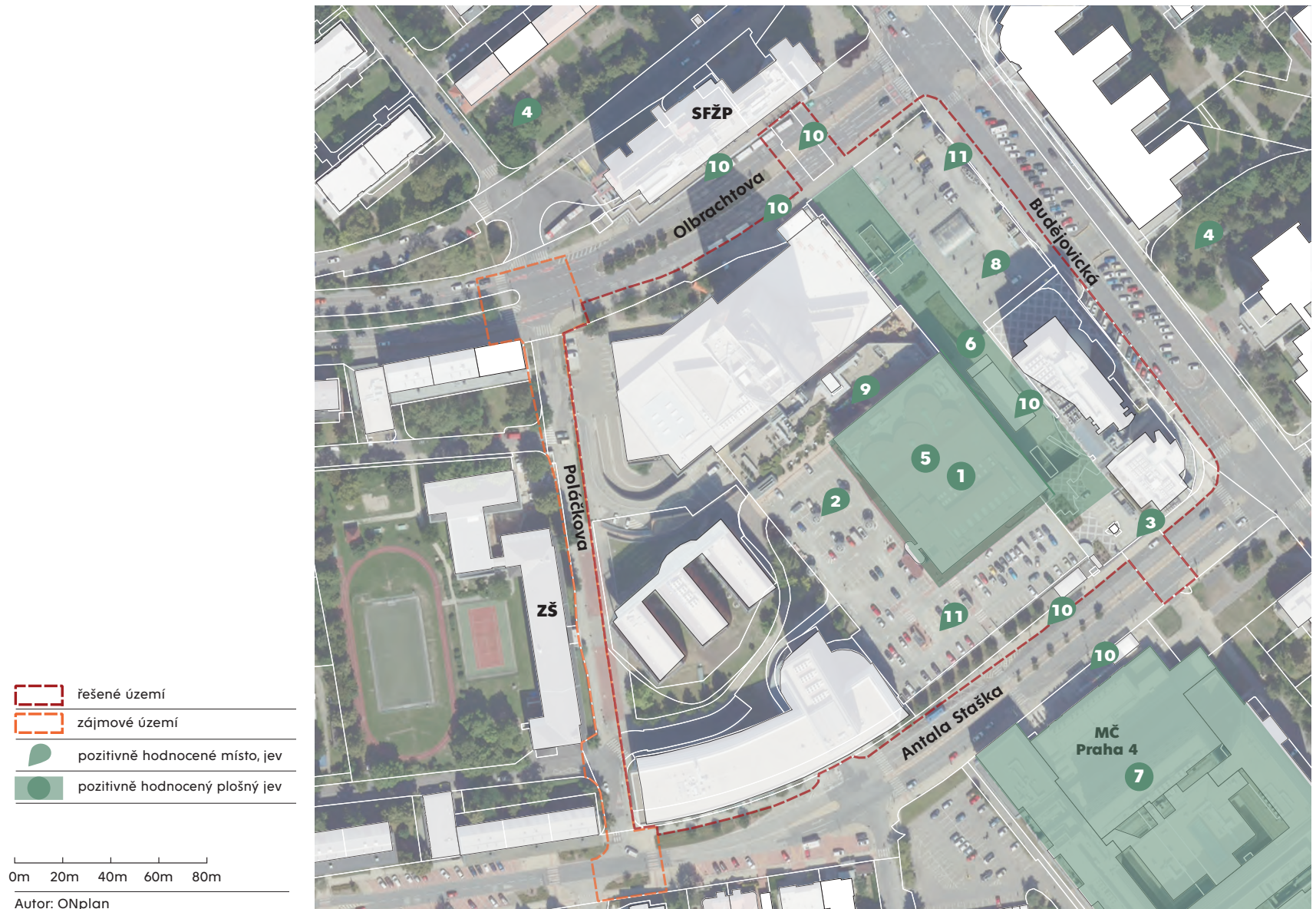
OBECNÉ

- celkový charakter a stav území

Lokalita je výborně dostupná všemi druhy dopravy a nabízí široké spektrum služeb i obchodů. Území jako celkem v současnosti funguje dobře a není potřeba nic měnit.

Výstupy ze zapojení veřejnosti a hlavních aktérů

Schéma 13 Hodnoty v území zaznamenané na setkání nad mapou



PROBLÉMY

URBANISMUS A ARCHITEKTURA

1 vizuální kvalita obchodní pasáže

Obchodní pasáž působí vizuálně nejednotně vlivem nadměrného množství reklam, značení a dílčích úprav.

2 stav pěší lávky nad obchodní pasáží

Pěší lávka nad obchodní pasáží vykazuje nízkou technickou i vizuální kvalitu. Její současná podoba negativně ovlivňuje celkový obraz veřejného prostoru.

3 objekty tvořící bariéry v pohybu územím

Budova na nároží ulic Budějovická a Antala Staška vytváří bariéru v pěším a cyklistickém propojení území. Omezuje prostupnost i přirozené vazby mezi jednotlivými částmi lokality.

4 nekvalitní architektura objektů v území

Objekt na rohu ulic Budějovická a Antala Staška a severní části DBK nejsou architektonicky kvalitní budovy.

- nesourodost architektury v území

Jednotlivé objekty v řešeném území i jeho okolí mají rozdílný architektonický charakter a měřítko. Území tak působí urbanisticky i vizuálně nesourodě.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A MODRO-ZELENÁ INFRASTRUKTURA

5 zanedbané veřejné prostranství

Rozsáhlé zanedbané prostory, nedostatečná a neudržovaná zeleň přispívají k zhoršené pobytové kvalitě veřejných prostranství.

6 pocit nebezpečí v nočních hodinách

Zejména obchodní pasáž působí v nočních hodinách nepříjemně a snižuje komfort pohybu územím.

- špatné značení a orientace v území

Orientace v území je komplikovaná kvůli nepřehlednému uspořádání a nedostatečnému značení. Problematické jsou zejména vazby mezi pasážemi a navazující úrovní ulic a chodníků.

- nedostatek zelených ploch v území

Veřejně přístupných a udržovaných zelených ploch je v území nedostatek. Nedostatek pobytové zeleně omezuje využití lokality pro volnočasové aktivity i sousedský život.

- absence kvalitního pobytového veřejného prostoru

V území chybí větší klidný a kvalitně řešený veřejný prostor pro setkávání a každodenní pobyt. Rovněž v území chybí dostatek kvalitního mobiliáře. Veřejná prostranství v území jsou rozdělena do mnoha oddělených ploch a úrovní s omezenou vzájemnou návazností.

- přehřívání území

Rozsáhlé zpevněné plochy, zanedbané prostory, nedostatečná a neudržovaná zeleň přispívají k přehřívání území a snižují pobytovou kvalitu veřejných prostranství. Rovněž v území chybí dostatek kvalitního mobiliáře.

- nedostatečná údržba území

V území se ve zvýšené míře vyskytují holubi, což přispívá k hluku, znečištění a nižší kvalitě veřejného prostoru. Rovněž je nedostatečná péče o zeleň.

OBČANSKÁ VYBAVENOST

- omezený víkendový provoz služeb

Lokalita je živá především během pracovního týdne. O víkendech je část obchodů, kaváren a služeb uzavřena, což snižuje intenzitu života ve veřejném prostoru.

DOPRAVA, MOBILITA

7 dopravní zatížení okolních ulic

Především ulice Budějovická a Antala Staška jsou v dopravních špičkách výrazně zatížené. Území je rovněž zatíženo autobusovými linkami mířící za Prahu.

8 množství nadzemních parkovacích ploch

Rozsáhlé povrchové parkovací plochy snižují kvalitu veřejného prostoru a přispívají k přehřívání území. Zároveň omezují potenciál pro vznik kvalitních pobytových prostor a přispívají ke zhoršené prostupnosti.

9 bariérovost a prostupnost území

Současné uspořádání území komplikuje pohyb osobám s omezenou mobilitou, seniorům i rodičům s kočárky. Významně chybí některé pěší a cyklistické vazby územím.

10 zásobování obchodní pasáže z ulice Pacovská a Olbrachtova

Zásobování provozoven v obchodní pasáži je provozně i logisticky komplikované. Pohyb zásobování zároveň místy omezuje komfort pěších a cyklistů při průchodu územím.

11 nedostatečná kapacita chodníků a nástupišť

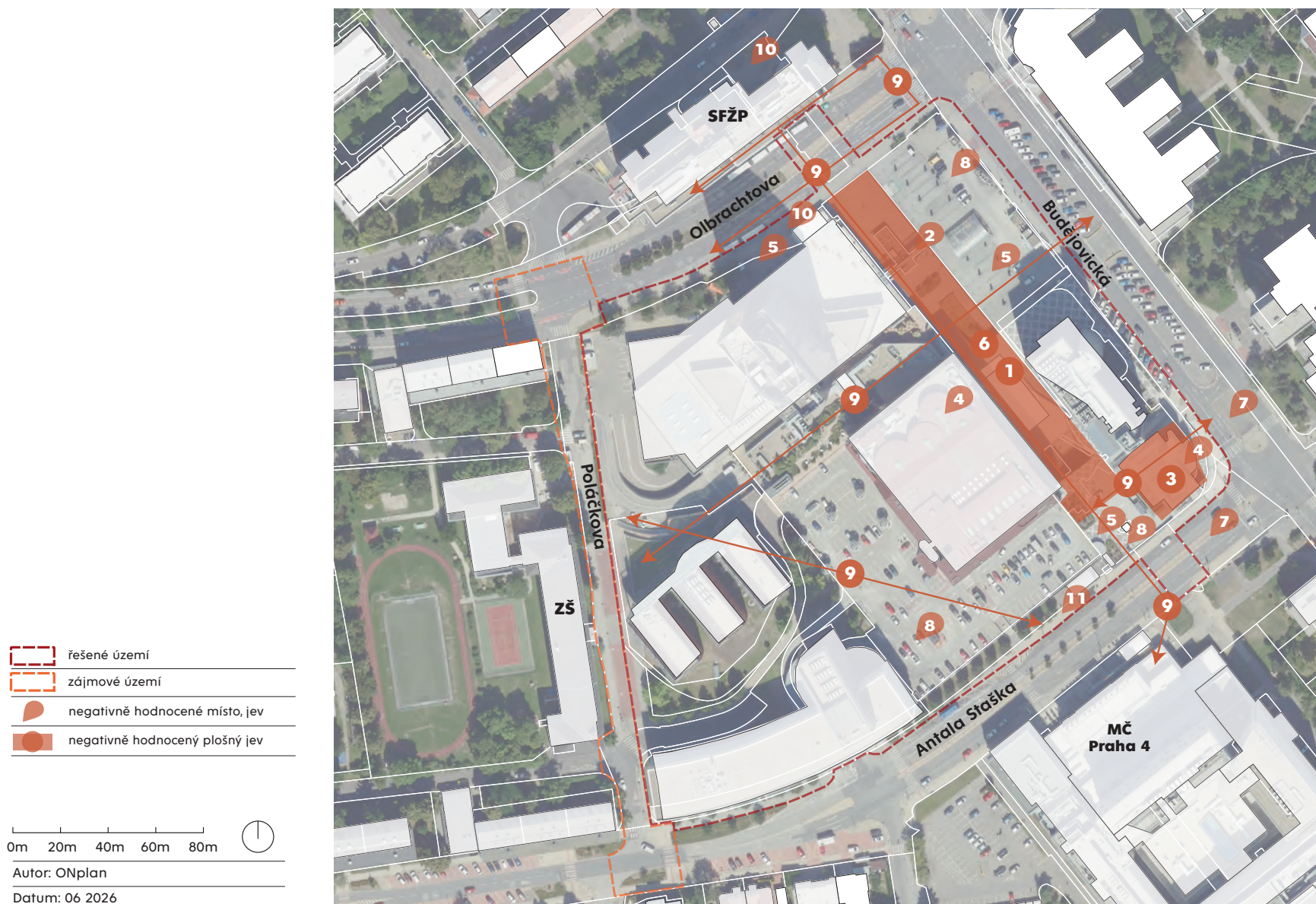
V dopravních špičkách je šířka chodníků a nástupišť pro autobusy místy nedostatečná. Prostory musí současně sloužit pro čekání cestujících i průchod pěších, což vede ke konfliktům v pohybu.

- chybějící cyklistická infrastruktura

V nejbližším okolí chybí cyklistická infrastruktura, což nevytváří vhodné podmínky pro tento mód dopravy. Chybí i stojany na kola.

Výstupy ze zapojení veřejnosti a hlavních aktérů

Schéma 14 Problémy v území zaznamenané na setkání nad mapou,



POTŘEBY

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A MODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

- **zlepšit vzhled obchodní pasáže**
Obchodní pasáž se může stát kvalitnějším a atraktivnějším veřejným prostorem. Důležitá je zejména lepší údržba, zmírnění reklamního smogu a celkové zkvalitnění prostoru. Ke zvážení je i úplné zastřešení pasáže.

- **zajistit veřejný prostor mezi OC DBK a úřadem MČ Praha 4**
Prostor mezi dvěma klíčovými objekty lokality, DBK a úřadem městské části, má potenciál pro vznik významného veřejného prostranství a nového centra každodenního života v území.

- **vytvořit prostor s funkcí a charakterem náměstí pro celou lokalitu**
Vytvořit hlavní/centrální veřejný prostor v území, na kterém by se mohly odehrávat kulturní a komunitní aktivity.

- **posílit zeleň v území**
Řešené území má dostatek kapacity pro doplnění stromů a zelených ploch, zejména doplnit zeleň v obchodní pasáži. Uvažovat o umístění parku v území. Posílení zeleně může významně zlepšit mikroklima i celkovou kvalitu prostředí.

- **umístit vodní prvky do území**
Území má potenciál pro doplnění vodních prvků a dalších opatření modrozelené infrastruktury podporujících zadržování vody a zlepšení mikroklimatu.

- **umístit umělecké prvky ve veřejném prostoru**
Při návrhu veřejných prostorů uvažovat o doplnění uměleckých a výtvarných prvků, které mohou posílit identitu místa a kvalitu prostředí.

- **zajistit dětskou a volnočasovou infrastrukturu**
Území nabízí potenciál pro doplnění hřišť a volnočasových prvků pro různé věkové skupiny. Vhodné je rozšíření nabídky o sportovní a pohybové aktivity pro děti i mládež, např. work out hřiště, basketbalový koš, atd.

OBČANSKÁ VYBAVENOST

- **doplnit veřejné služby a kulturní sál**
V rámci rozvoje občanské vybavenosti uvažovat o zřízení pobočky pošty a o umístění víceúčelového sálu pro kulturní, komunitní a společenské akce.

DOPRAVA, MOBILITA

- **vhodně umístit vjezdy do podzemních garáží**
Při návrhu vjezdů a výjezdů do podzemních garáží je důležité minimalizovat konflikty s pěším pohybem, zejména v okolí školy a obytných ulic. Vhodné je omezit dopravní zatížení ulice Poláčkova a dalších klidových částí území.

- **zajistit bezbariérové propojení celého území**
Celé území by mělo být řešeno jako plně bezbariérové, včetně návazností mezi metrem, pasáží a úrovní ulic. Důležitá je zejména přímá a přehledná vertikální propojení na úroveň chodníků.

- **vhodně umístit a nadimenzovat parkovací plochy**
V území uvažovat o efektivnějším využití parkovacích kapacit formou sdíleného parkování. Parkovací místa mohou v různých časech sloužit návštěvníkům, zaměstnancům i rezidentům lokality. Umístit parkovací plochy do podzemí.

- **zajistit cyklistickou infrastrukturu**
V území zlepšit propojení cyklistických tras a doplnění kvalitní infrastruktury pro cyklisty, včetně cyklostanů u OC DBK a bezpečných průjezdů.

OBAVY

URBANISMUS A ARCHITEKTURA

- **nadměrná výška navrhovaných budov**
Obava, že v rámci nové zástavby dojde k výstavbě objektů výrazně převyšujících stávající objekty v území, zejména u hlavní budovy České spořitelny při ulici Olbrachtova.
- **veřejná prostranství s nízkou pobytovou kvalitou**
Obava ze vzniku větrných a klimaticky nekomfortních veřejných prostranství bez dostatečné pobytové kvality a každodenního využití (jako je tomu např. na Pankrácké pláni).

OBČANSKÁ VYBAVENOST A SOCIÁLNÍ VAZBY

- **nedostatečná kapacita veřejné vybavenosti**
Obava, že s nárůstem počtu rezidentů nebude zajištěna dostatečná kapacita mateřských a základních škol ani zdravotní péče, zejména dostupnost praktických lékařů pro místní obyvatele.
- **gentrifikace a ztráta lokálního charakteru území**
Obava směřující k možné změně sociálního složení lokality a oslabení jejího současného charakteru. Rizikem je také vznik prostředí s převahou investičního bydlení a omezeným každodenním životem. (pozn. Někteří přítomní přímo zmínili, že nechtějí nové obyvatele.)

DOPRAVA, MOBILITA

- **zvýšená dopravní zátěž**
Obava, že nová výstavba přivede do území větší počet obyvatel a tím zvýší dopravní zátěž, hluk i možné zhoršení ovzduší.
-

6.3 Vyhodnocení online dotazníku

Podněty uvedené v této kapitole vycházejí z online dotazníkového šetření realizovaného prostřednictvím aplikace Maptionnaire.

Dotazník probíhal od 4. do 31. května 2026 a zaměřoval se na hodnocení současného stavu území, jeho hodnot, problémů a potřeb z pohledu jeho uživatelů. Součástí šetření bylo také mapování způsobů využívání území a pohybu v něm. Respondenti zakreslovali do mapy trasy pěšího a cyklistického pohybu, místa spojená s automobilovou dopravou, využívání veřejné dopravy a chybějící či problematická propojení.

Skladba respondentů

K 31. květnu 2026 se dotazníkového šetření zúčastnilo celkem 65 respondentů. Ženy tvořily 50 % respondentů, muži 48,5 % a jeden respondent uvedl jinou genderovou identitu.

Nejvíce zastoupenou věkovou skupinou byli respondenti ve věku 40–49 let (35,4 %), následovaní skupinou 30–39 let (26,2 %). Téměř čtvrtina respondentů (23 %) byla mladší 30 let. Naopak osoby starší 65 let představovaly pouze 4,6 % všech respondentů.

Většina respondentů bydlí na území městské části Praha 4, přičemž přibližně polovina z nich žije ve vzdálenosti do 500 metrů od řešeného území. Výsledky tak odrážejí především názory místních obyvatel, kteří lokalitu pravidelně využívají a mají s ní každodenní zkušenost.



Graf 3 Zastoupení kategorií respondentů dotazníkového šetření, autor: ONplan, 2026



Obrázek 112 Bydliště respondentů dle online dotazníkového šetření, autor: ONplan, 2026

Výstupy ze zapojení veřejnosti a hlavních aktérů

Hodnoty

Dotaz: Jak vnímáte lokalitu v okolí metra Budějovická? Vyznašte do mapy místa, která se Vám v řešeném území a jeho okolí líbí, jsou cenná a je třeba je v novém návrhu zachovat nebo posílit.

Respondenti se k hodnotám vyjádřili celkem 109 krát, 92 bodů zahrnovalo i slovní komentář.

Respondenti vnímají jako hlavní hodnotu Budějovické její roli významného lokálního centra s širokou nabídkou obchodů, služeb, restaurací a zdravotnických zařízení. Oceňují možnost vyřídit každodenní potřeby na jednom místě i živý městský charakter lokality. Pozitivně jsou hodnoceny jak větší obchodní provozy, tak menší lokální obchody a služby.

Významnou předností je také velmi dobrá dopravní dostupnost. Často zmiňována je stanice metra Budějovická, návaznost autobusových linek a celkově dobré spojení s ostatními částmi Prahy.

Respondenti kladně hodnotí veřejná prostranství a potenciál místa pro setkávání a komunitní život. Pozitivně jsou vnímány zejména farmářské trhy, možnost posezení a společenské aktivity ve veřejném prostoru.

Řada odpovědí se vztahuje také k architektuře obchodního domu DBK, který je považován za důležitý orientační bod a součást identity lokality. Mezi hodnotami se objevuje i stávající zeleň a vzrostlé stromy, které přispívají k příjemnějšímu prostředí. Jednotlivě byly zmiňovány dětská hřiště, zachování pobočky České spořitelny z důvodu využívání seniory či architektonické kvality některých veřejných prostorů.

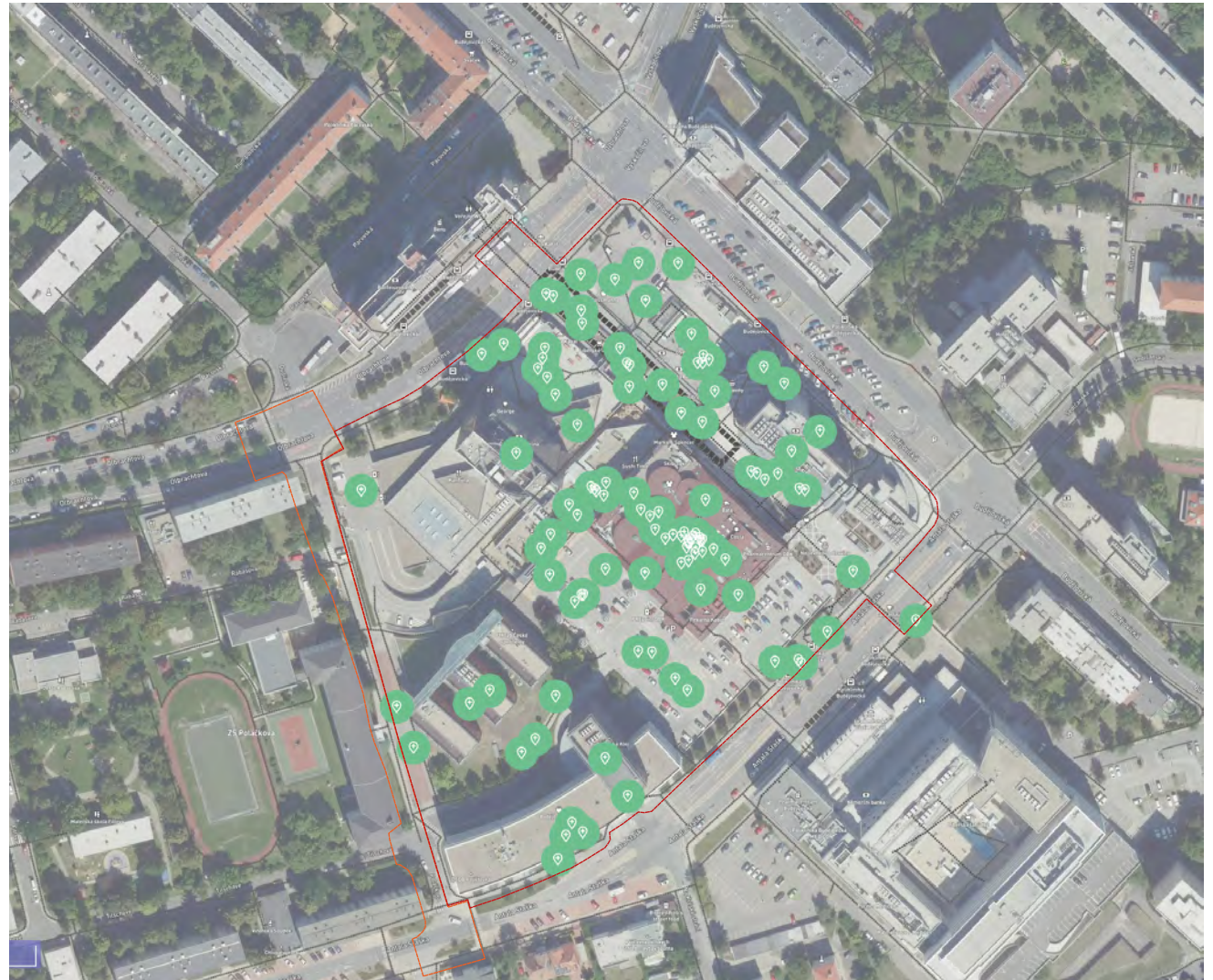


Schéma 15 Bodový záznam hodnot z aplikace Maptionnaire na leteckém snímku, autor: ONplan, 2026

Problémy

Dotaz: Jak vnímáte lokalitu v okolí metra Budějovické? Vyznašte do mapy místa, která se Vám v řešeném území a jeho okolí nelíbí, něco tam nefunguje nebo je potřeba řešit jinak.

Respondenti se k problémům vyjádřili celkem 218 krát, 205 bodů zahrnovalo i slovní komentář.

Respondenti nejčastěji upozorňují na nadměrnou dominanci automobilové dopravy a rozsáhlé parkovací plochy, které zabírají významnou část území a snižují kvalitu veřejného prostoru. Často zmiňují také nepřehlednost lokality, komplikovaný pohyb pěších a bariéry vznikající vlivem dopravní infrastruktury.

Významným tématem je stav veřejných prostranství. Lidé kritizují neudržovanost některých ploch, zastaralý mobiliář, nevzhledné povrchy a celkově nízkou pobytovou kvalitu prostoru. Opakovaně se objevuje požadavek na více zeleně, stromů a stínu, přičemž současné prostředí je často popisováno jako příliš zpevněné a přehřívající se.

Respondenti negativně hodnotí také některé pěší trasy, podchody a schodiště, které vnímají jako nepříjemné, obtížně přístupné nebo málo bezpečné. Část odpovědí upozorňuje na zhoršenou orientaci v území, vizuální zatížení reklamou a nízkou estetickou kvalitu některých míst. Opakovaně se objevují také podněty týkající se pocitu bezpečnosti v okolí stanice metra a autobusového terminálu, zanedbaného stavu některých ploch či výskytu nežádoucích sociálních jevů. Jednotlivě byly zmíněny také problémy s údržbou zeleně, holuby nebo technickým stavem některých povrchů.

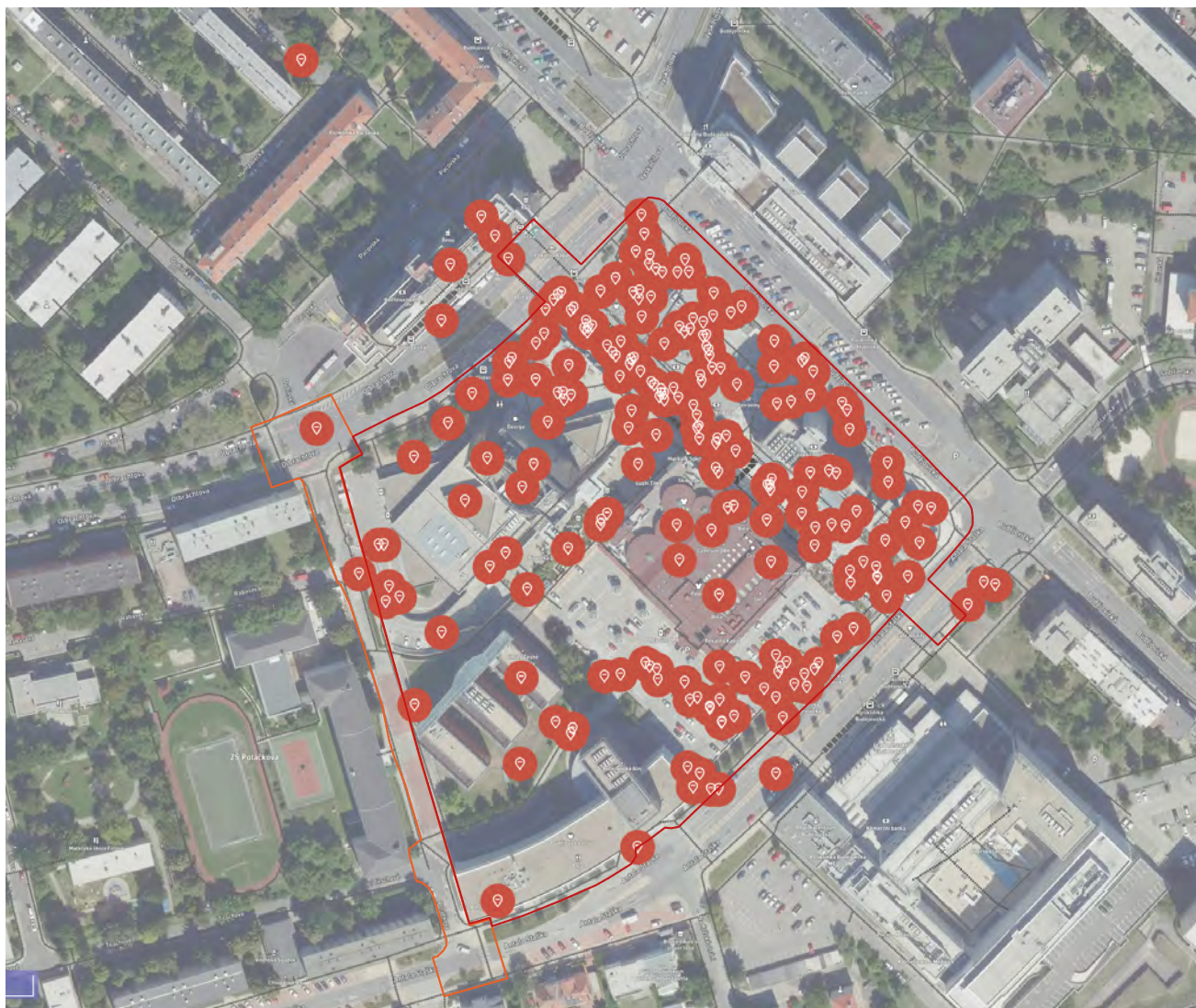


Schéma 16 Bodový záznam problémů z aplikace Maptionnaire na leteckém snímku, autor: ONplan, 2026

Výstupy ze zapojení veřejnosti a hlavních aktérů

Potřeby uživatelů

Dotaz: Co nyní v území postrádáte? Jakou občanskou vybavenost nebo vybavenost veřejného prostoru může návrh naplnit? Pro jaké aktivity by měly vzniknout podmínky?

Respondenti se k potřebám v území mohli vyjádřit formou obecného komentáře (vyjádřilo se 58 respondentů) nebo umístit bod do mapy (celkem bylo umístěno 63 bodů, z toho 48 zahrnovalo slovní komentář).

Respondenti nejčastěji zmiňují potřebu proměnit Budějovickou v kvalitní veřejný prostor určený pro každodenní pobyt. Opakovaně požadují více zeleně, stromů a stinných míst, která by zmírnila současný dojem rozsáhlých zpevněných ploch a dopravní infrastruktury. Často se objevuje také požadavek na vznik parku, pobytových ploch, vodních prvků a míst pro odpočinek a setkávání.

Významným tématem je zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty. Respondenti požadují bezpečnější a přímější pěší trasy, odstranění bariér, lepší prostupnost území a rozvoj cyklistické infrastruktury. Objevují se také návrhy na nová propojení přes frekventované komunikace a lepší návaznost okolních čtvrtí.

Častým požadavkem je přeměna části parkovacích ploch na kvalitní veřejná prostranství a posílení komunitního a společenského života. Lidé navrhují rozvoj kulturních a volnočasových aktivit, zachování a rozšíření farmářských trhů, sportovních prvků i prostor pro neformální setkávání. V některých odpovědích zazněla potřeba vytvoření skutečného náměstí, lepšího propojení s okolními rozvojovými lokalitami a doplnění drobné občanské vybavenosti podporující každodenní život v území.



Schéma 17 Bodový záznam potřeb uživatelů z aplikace Maptionnaire na leteckém snímku, autor: ONplan, 2026

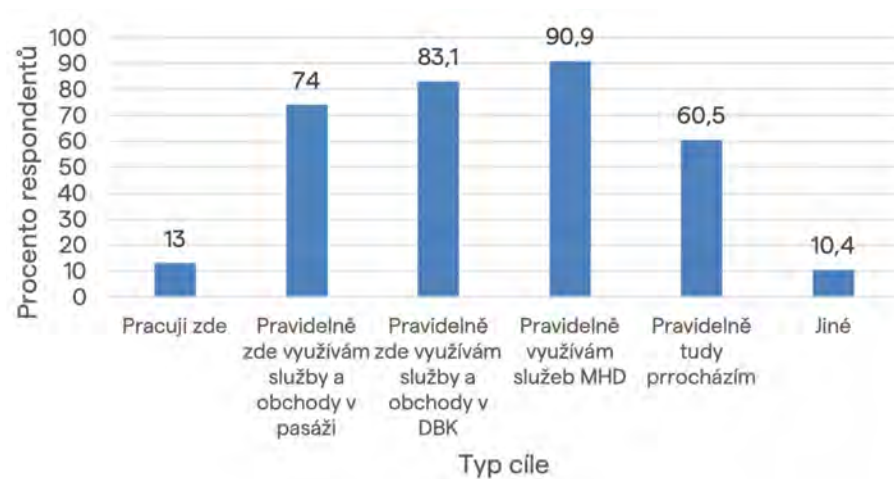
Využívání území

Respondenti mohli v dotazníku označit jednu nebo více možností podle toho, jakým způsobem území využívají.

Celkem bylo v této otázce zaznamenáno 271 odpovědí.

Nejčastěji respondenti uvedli, že území využívají v souvislosti s veřejnou dopravou a návštěvou místních obchodů, služeb a další občanské vybavenosti. Lokalita tak plní významnou roli dopravního uzlu i centra každodenních aktivit.

V kategorii „jiné“, která byla zvolena celkem osmkrát, respondenti nejčastěji uváděli, že bydlí v bezprostředním okolí řešeného území. Jednotlivě se objevily také odpovědi zmiňující příležitostné využívání obchodů a služeb v obchodním domě DBK nebo pravidelný průjezd lokalitou.



Graf 4 Využívání území respondenty dotazníkového šetření, autor: ONplan, 2026

Cesty pěšky

Dotaz: Jaká je vaše obvyklá cesta pěšky lokalitou?

Respondenti do mapy zakreslili celkem 78 tras každodenního pohybu.

Největší koncentrace zaznamenaných cest se nachází v obchodní pasáži, která představuje hlavní pěší spojení napříč řešeným územím a zároveň přístup k metru, obchodům a službám. Významně využívané jsou také trasy vedené ulicemi Antala Staška a Olbrachtova.

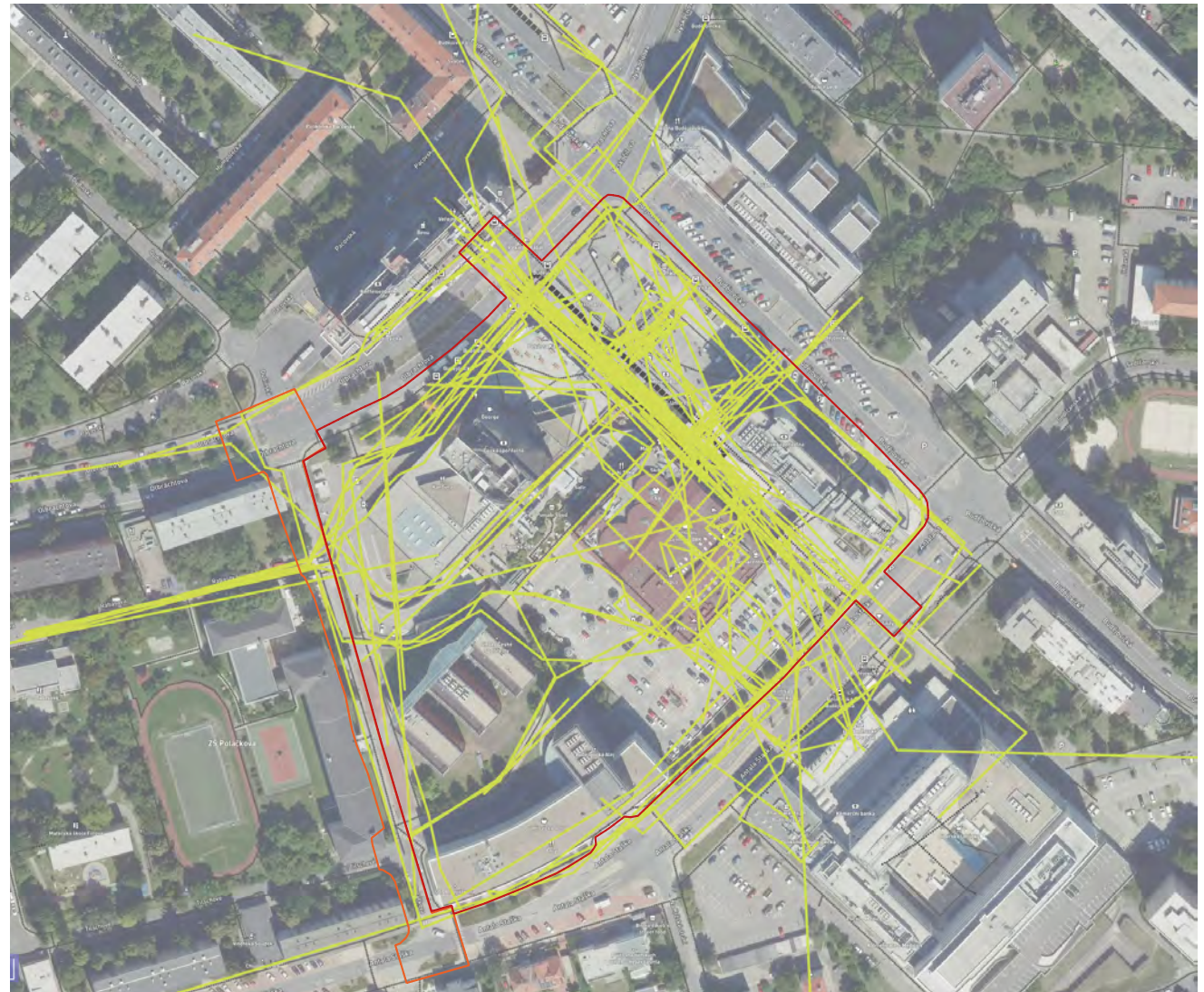


Schéma 18 Pohyb pěšky v okolí řešeného území, autor: ONplan, 2026

6

Cesty na kole

Dotaz: Jaká je vaše obvyklá cesta na kole lokalitou?

Respondenti do mapy zakreslili celkem 25 cyklistických tras.

Nejčastěji se na kole pohybují po ulicích Olbrachtova a Antala Staška, které představují hlavní dopravní osy v území. Zaznamenané trasy naznačují, že cyklisté využívají především komunikace určené primárně automobilové dopravě.



Schéma 19 Cesty na kole v okolí řešeného území, autor: ONplan, 2026

Výstupy ze zapojení veřejnosti a hlavních aktérů

Cesty automobilem

Dotaz: Jaká je vaše obvyklá cesta autem územím?

Respondenti do mapy zakreslili celkem 19 tras automobilové dopravy.

Nejčastěji využívají hlavní dopravní tahy v území, zejména ulice Olbrachtova, Antala Staška a Budějovická, které zajišťují napojení lokality na širší městskou dopravní síť.



Schéma 20 Pohyb automobilovou dopravou v okolí řešeného území, autor: ONplan, 2026

Využití MHD

Dotaz: Kde obvykle vystupujete a nastupujete na městskou hromadnou dopravu?

Respondenti zaznamenali celkem 106 míst, kde obvykle nastupují nebo vystupují z městské hromadné dopravy.

Největší koncentrace podnětů se soustředí v okolí stanice metra Budějovická a navazujících autobusových zastávek, které představují hlavní přestupní uzel v řešeném území.

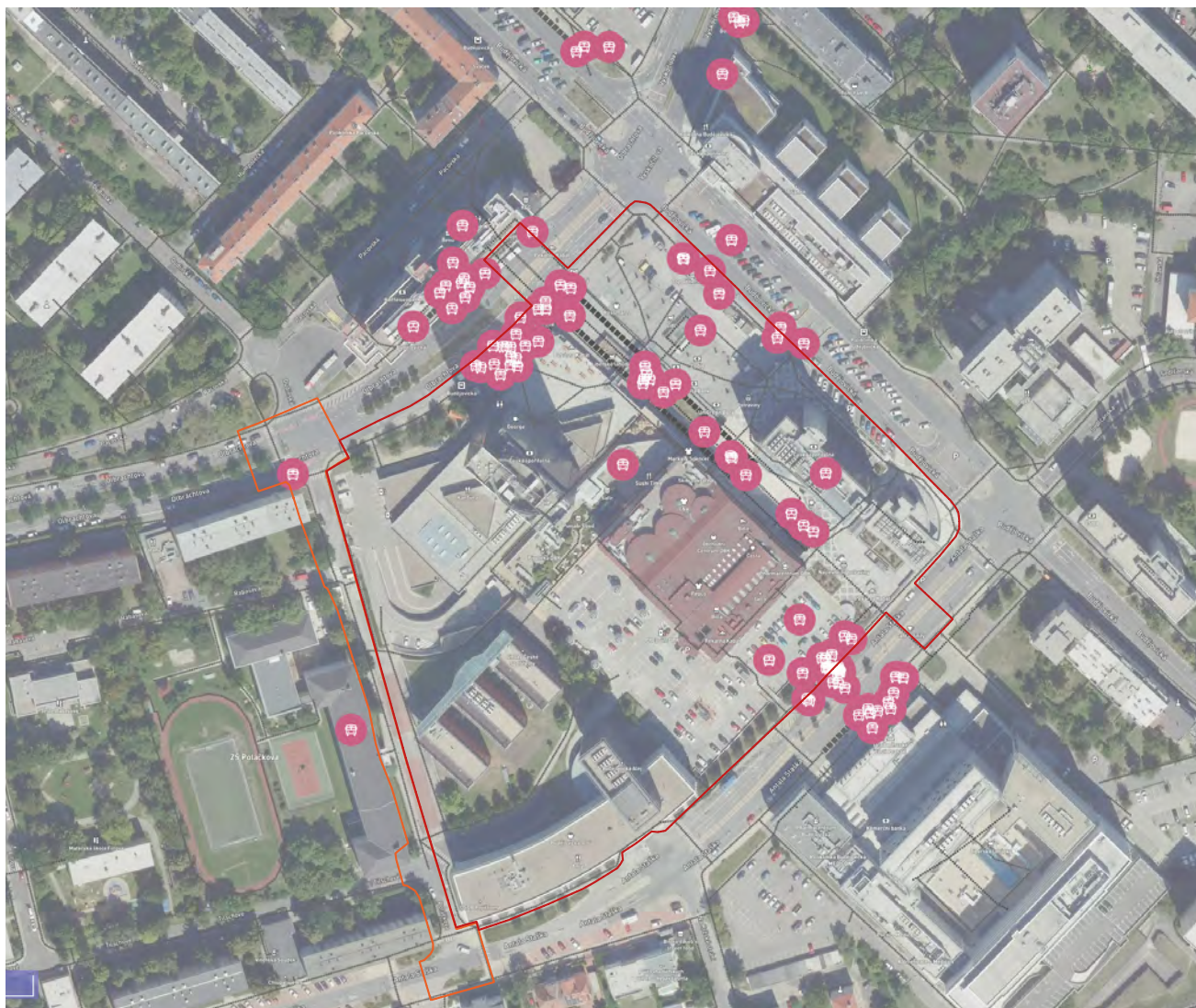


Schéma 21 Bodový záznam míst, kde respondenti využívají zastávky MHD, na leteckém snímku, autor: ONplan, 2026

Chybějící propojení

Dotaz: Chybí vám v území nějaké propojení? Nebo je nějaké propojení špatně funkční??

Respondenti zaznamenali celkem 54 liniových a 25 bodových podnětů týkajících se chybějících nebo problematických propojení.

Nejčastěji upozorňovali na bariéry pro pěší pohyb, nepřehledné trasy a komplikované překonávání frekventovaných komunikací v okolí Budějovické. Opakovaně se objevovaly podněty ke zlepšení propustnosti mezi jednotlivými částmi území, zejména v okolí stanice metra, autobusového terminálu a obchodního domu DBK.

Řada respondentů zmiňovala také nedostatečně komfortní pěší propojení, složitou orientaci v území a chybějící bezbariérové vazby. V komentářích se objevovaly požadavky na přímější a bezpečnější pěší trasy, lepší propojení veřejných prostranství a omezení bariérového působení rozsáhlých dopravních ploch. Výsledky potvrzují, že propustnost území a kvalita pěších vazeb patří mezi klíčová témata budoucí proměny Budějovické.



Schéma 22 Zákres chybějících nebo špatně funkčních propojení v řešeném území a jeho okolí, autor: ONplan, 2026

6.3 Souhrn komentářů konzultační skupiny k rámcovému zadání soutěže Nová Budějárna

Průběh soutěže a navazující projektová příprava a koordinace území

- Do poroty zapojit zástupce místních obyvatel. Členové konzultační skupiny navrhli jako možnou zástupkyni veřejnosti paní Alžbětu Rejchrtovou.
- V dalších fázích přípravy projektu průběžně projednávat návrh rozvoje území, který vzejde ze soutěže, také s Komisí pro rozvoj MČ Praha 4.
- V navazující projektové přípravě věnovat pozornost dopadům demolice stávajících objektů a následné výstavby na okolní území.
- Všichni vlastníci v území by se měli podílet na tvorbě kvalitních veřejných prostranství v poměru podle rozsahu HPP, které v území vlastní nebo budou vlastní.

Občanská vybavenost a dopady rozvoje území

- Provéřit dopady nové zástavby, tak jak vzejde ze soutěže, na kapacity škol, školek, zdravotnických zařízení a další občanské vybavenosti.

Veřejná prostranství a modrozelená infrastruktura

- Do zadání doplnit požadavek na navržení opatření proti přehřívání území. Požadovat práci s modrozelenou infrastrukturou, zejména se stromy, vegetací, vodními prvky, stíněním a hospodařením se srážkovou vodou.
- Zachovat stávající zeleň podél ulice Olbrachtova a v okolí ZŠ Poláčkova.
- Vytvářet dostatek míst pro zastavení a setkávání ve veřejném prostoru.
- Doplnit lavičky, ideálně ve stejném nebo větším rozsahu než dnes.
- Zajistit zastínění pobytových míst zelení nebo zástavbou.

Doprava a mobilita

- Po soutěži vyhodnotit, jaký vliv bude mít navrhovaný rozvoj na vytížení veřejné dopravy.
- Do podkladů pro soutěžící doplnit informaci, že severojižní magistrála (ulice 5. května) patří k nejvíce dopravně zatíženým komunikacím v Praze a přivádí významné dopravní zatížení přímo do zastavěného území města.
- Zohlednit bezpečný příchod dětí do ZŠ Poláčkova ze sídliště Zelená liška.
- Požadovat jasné řešení zásobování obchodních jednotek v přízemí a podzemních podlažích.
- Navrhnout místa pro taxi a city logistiku.
- Minimalizovat konflikty mezi zásobováním, pěším pohybem a pobytovými funkcemi veřejných prostranství.
- Provéřit možnost vytvoření 15 % parkovacích míst pro rezidenty nad rámec povinných parkovacích kapacit, ideálně v podzemních garážích.
- Věnovat pozornost průchodu u severního východu ze stanice metra pod ulicí Budějovická (směr Brumlovka, pod KFC).
- Někteří členové konzultační skupiny se domnívají, že prostupnost území, zejména ve východo-západním směru, je již dnes dobrá.

Urbanismus a zástavba

- Provéřit, zda je nutné využívat maximální výšku 100 m, nebo zda je vhodnější zachovat výškovou hladinu okolní zástavby.
- Posuzovat dopady nové zástavby na zastínění okolních budov.
- Zohlednit viditelnost a čitelnost okolních budov, zejména jejich hlavních vstupů.

6.5 Poznámky k rámcovému zadání vyplývající ze zapojení veřejnosti

Výsledky participace nepředstavují změnu cílů ani podmínek soutěže. Ukázaly však několik oblastí, kterým veřejnost přikládá mimořádný význam. Doporučujeme proto soutěžním týmům, aby vedle požadavků uvedených v rámcovém zadání věnovaly zvýšenou pozornost také následujícím tématům.

Urbanistická koncepce a výškové budovy

Během participace zaznívaly jak obavy z výškové zástavby, tak názory podporující vznik nové dominanty lokality.

Doporučujeme proto, aby soutěžní návrhy srozumitelně vysvětlily urbanistické důvody navrhovaného řešení a vztah případných výškových budov k okolní zástavbě, veřejným prostranstvím a panoramatu města.

Současně doporučujeme věnovat pozornost kvalitě prostředí vytvářeného mezi budovami, zejména z hlediska oslunění, zastínění, proudění vzduchu a pobytového komfortu.

Občanská vybavenost

Veřejnost opakovaně zdůrazňovala potřebu zachování Budějovické jako živého městského centra nabízejícího služby, obchody a další funkce využívané v každodenním životě.

Soutěžní návrhy by měly věnovat pozornost aktivnímu využití přízemí budov, kvalitnímu propojení služeb s veřejným prostorem a vytváření podmínek pro vznik živé a funkčně pestré městské čtvrti.

Obyvatelé očekávají, že soutěžící vyčíslí kapacitu návrhů, včetně očekávaného počtu bytů a nových obyvatel, a že se tyto údaje stanou podkladem pro konstruktivní diskusi o rozvoji občanské vybavenosti v souvislosti s nárůstem počtu obyvatel.

Veřejná prostranství

Veřejnost opakovaně upozorňovala na absenci kvalitního centra lokality, složitou orientaci v území a nízkou pobytovou kvalitu některých veřejných prostranství.

Soutěžní návrhy by proto měly věnovat zvláštní pozornost vytvoření přehledného, bezpečného a bezbariérového systému veřejných prostranství, který nabídne místa pro každodenní pobyt, setkávání, odpočinek i pořádání kulturních, společenských a komunitních akcí.

Zvýšená pozornost by měla být věnována vytvoření veřejného prostranství, které se stane přirozeným centrem lokality.

Modrozelená infrastruktura

Témata zeleně, přehřívání území a hospodaření s dešťovou vodou patřila mezi nejčastěji zmiňované podněty veřejnosti.

Soutěžní návrhy by proto měly věnovat zvýšenou pozornost možnostem posílení zeleně, zlepšení mikroklimatu a zvýšení pobytového komfortu ve veřejných prostranstvích.

Zadání si současně uvědomuje specifické podmínky území, kde je značná část ploch ovlivněna podzemními konstrukcemi a omezenou možností zakládání zeleně v rostlém terénu. O to důležitější je hledání inovativních a realistických řešení, která povedou ke zlepšení kvality prostředí.

Doprava a mobilita

Významným tématem participace byla doprava, bezpečnost pohybu pěších a možné dopady budoucího rozvoje na okolní komunikace.

Soutěžní návrhy by měly srozumitelně vysvětlit princip dopravní obsluhy území, jeho vazby na připravovanou tramvajovou trať Dvorce–Budějovická–Michle a vztah k okolní uliční síti.

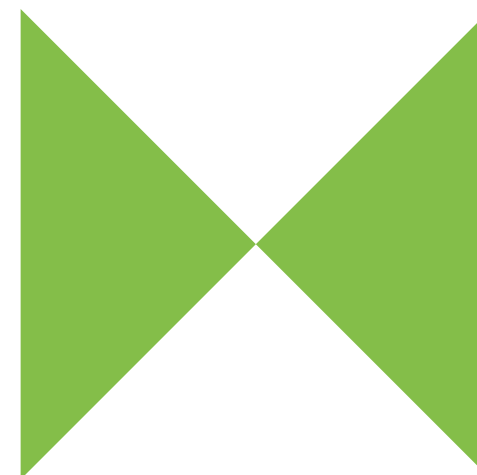
Zvláštní pozornost by měla být věnována kvalitě pěších propojení mezi stanicí metra, DBK, ZŠ Poláčkova a okolními obytnými částmi, včetně bezpečnosti a bezbariérovosti těchto tras. Zvýšená pozornost by měla být věnována bezpečným cestám dětí do ZŠ Poláčkova.

7

Přílohy

Tabulka 3 Seznam záměrů v území a souvisejících podkladů

číslo přílohy	název záměru	autor	složka	formát	poznámka
Z1	Tramvajová trať Dvorce-Budějovická-Michle a schéma umístění manipulační tramvajové smyčky	Valbek, Sudop Brno objednatel: DPP	Z1_tram_line	PDF	Výkres křižovatky Budějovická-Olbrachtova s uspořádáním profilu ulice a schéma umístění manipulační tramvajové smyčky
Z2	Bytový dům SEED	ra15	Z2_SEED_residentialB	PDF	Výkresy (situace, řezy, půdorysy)
Z4	Parkovací dům Budějovická (objekt Zeta)	H.A.N.S.	Z4_parking_house_ZETA	PDF	Výkresy (situace, řezy, pohledy) a vizualizace
Z5	Zdravotně administrativní objekt (objekt Delta)	H.A.N.S.	Z5_healthcare_building_DELTA	PDF	Výkresy (situace, řezy, pohledy)
Z6	Administrativní centrum Budějovická	Studio AM	Z6_administrative_center	PDF, PNG	Výkresy (situace, řezy, pohledy) a vizualizace



Tabulka 4 Podklady ke stávajícím budovám a objektům

číslo přílohy	název budovy/objektu	složka	formát
B1	Obchodní dům DBK	B1_DBK	PDF, DWG
B2	Budějovická Alej	B2_Alej	PDF, DWG
B3	Budova České Spořitelny Budějovická 1912/64b	B3_Budejovicka_building	PDF, DWG
B4	Budova České spořitelny, Olbrachtova 1929/62	B4_Olbrachtova_building	PDF, DWG
B5	Budova České spořitelny, Poláčkova 1976/2	B5_Polackova_building	PDF, DWG
B6	Přístavek k budově Budějovická 1912/64b	B6_Budejovicka_	PDF, DWG
B7	Metro	B7_metro	PDF

Tabulka 5 Další podklady

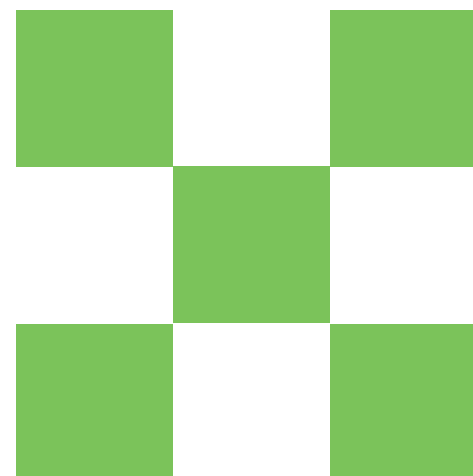
číslo přílohy	název podkladu	složka	formát
P1	Návod k pohledům na řešené území	P1_views_manual	PDF, DOCX
P2	Dopravně inženýrská studie	P2_traffic_study	PDF
P3	Návod k prohlížení digitálního 3D modelu území	P3_3Dmodel_Site_manual	PDF
P4	Fotografie řešeného území z dronu	P4_drone_pictures	PNG

Tabulka 6 Mapové podklady

číslo přílohy	název	popis	složka	formát	zdroj
M1	Katastrální mapa	hranice a čísla parcel, včetně vyznačených budoucích úprav vlastnictví na severní hraně řešeného území	M1_cadastral_map	DXF, DWG	Geoportal Praha
M2	3D model hlavního města Prahy	tři vrstvy: budovy, terén a mosty	M2_3Dmodel_Prague		Geoportal Praha
M3	Geodetické zaměření území	zaměření povrchu řešeného území, plochy a polygony	M3_toposurvey_Site	DWG	Penta Real Estate
M4	Digitální technická mapa (DTM)	inženýrské sítě (průběhy sítí jsou orientační)	M4_DTM	DWG	Penta Real Estate
M5	Ortofoto mapa	georeferencovaná ortofotomapa – jednotlivé listy	M5_orthophoto_map	JPG, JGW	Geoportal Praha

8

Zdroje



Historie

IPR Praha. (nedatováno). Dvě Prahy. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://dveprahy.cz>

OC DBK. (nedatováno). 40 let metra. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://40let.dbkpraha.cz>

Kryštof Vicherek. (2020). Budějovická – diplomová práce. Fakulta architektury ČVUT. Načteno 4. 3. 2026 z: https://www.fa.cvut.cz/galerie/diplomove-prace/2020-0-krystof-budejovicka-82901/f5-dp-2020-vicherek-krystof-priloha-krystof_vicherek_diplom.pdf

Aktuálně.cz. (nedatováno). Retro fotky pražského metra. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://zpravy.aktualne.cz/retro-fotky-prazskeho-metra/r-i:gallery:31362/>

Plánovací historie

IPR Praha. (2026). Metropolitní plán. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://plan.praha.eu>

IPR Praha. (2026). Výkresy územního plán. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

Obecné informace o MČ

App.powerbi.com. (n.d.). Power BI report. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTY4ODNmMGYtZmlyOS00Mjc2LTk4NGltMjFkNWUxMjM0NjIiIiwidCI6IjQwZjQ3ZTVLTmMzZmMjkwYTQ2ZiIsImMiOiI9&pageName=5456857319ea9d16db59>

IPR Praha. (2026). Dynamika obyvatelstva. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/dynamika-obyvatelstva/>

Praha 4. (2023). Demografická studie. <https://praha4.cz/alfresco/file/55a12d65-ce93-4c2d-a12d-65ce93fc2d1e/>

Český statistický úřad. (2026). Statistický atlas. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://geodata.csu.gov.cz/as/atlas/?xmax=1609429.126555218&ymin=6454332.130371886&xmin=1607790.2102545835&ymin=6453197.060533277&wkid=102100>

IPR Praha. (2025). Prognoza obyvatel a veřejné vybavenosti v Praze 2024–2050. Načteno 4. 3. 2026 z: https://iprpraha.cz/assets/files/files/a523af643a0f403fb79df2e6b0954e93.pdf?utm_source=chatgpt.com

Prostorová analýza řešeného území

Česká školní inspekce. (2026). Portál. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://portal.csic.cz/School/600037339>

IPR Praha. (2026). Atlas ÚAP texty. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://uap.iprpraha.cz/texty/800>

Michle Habrovka. (nedatováno). Základní informace. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://www.michlehabrovka.cz/zakladni-informace/>

Adaptace Praha.cz. (2026). Index urbánní tepelné zranitelnosti. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://adaptacepraha.cz/mapy/index.html>

IPR Praha. (2026). Atlas ÚAP. Načteno 4. 3. 2026 z: https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5B%5D=imisni_mapy

Český úřad zeměměřický a katastrální. (2026). Nahlížení do katastru nemovitostí. Načteno 4. 3. 2026 z: https://nahlizeniidokn.cuzk.gov.cz/http403waf.aspx?_event_transid=c242d88377a5176bc70ea5d6cc0adf8f38f49666f20249b568477268dec4f2db

Hlavní město Praha. (nedatováno). Automatické sčítače cestujících MHD. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://data.praha.eu/dashboardy/automaticke-scitace-cestujicich-MHD>

Prahou na kole. (nedatováno). Mapa. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://mapa.prahounakole.cz/>

Centrum dopravního výzkumu. (nedatováno). Dopravní nehody. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://nehody.cdv.cz/>

Záměry

Studio AM. (nedatováno). Administrativní centrum Budějovická II. Načteno 4. 3. 2026 z: <https://www.studioam.cz/project/administrativni-centrum-budejovicka-ii/>

Limity v území

IPR Praha. (2026). Pražské stavební předpisy. Načteno 16. 4. 2026 z: <https://iprpraha.cz/psp>

Národní památkový ústav. (2015). Památkový katalog – pražská památková rezervace. Načteno 16. 4. 2026 z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/praha-84230>

**Urbanisticko-
architektonická
soutěž
Nová
Budějárna**

**Informace
o území**