

**Urbanisticko-
architektonická
soutěž**

**Nová
Budějárna**

**Rámcové
zadání
soutěže**

Tento dokument shrnuje základní parametry a požadavky na řešení celého území, které byly projednány s klíčovými aktéry v území, zejména se soukromými vlastníky pozemků v řešené lokalitě, hlavním městem Prahou, městskou částí Praha 4 a Dopravním podnikem hl. m. Prahy.

Rámcové zadání bylo schváleno Radou hlavního města Prahy dne 8. 6. 2026.

Na přípravě Rámcového zadání se podílely členky a členové pracovní skupiny pro přípravu soutěže, a to za hlavní město Praha Marek Bělor, Eliška Kokinová, Hana Prokopová Nesrstová, Zdeněk Vöfl; za městskou část Praha 4 Zdeněk Hovorka, Martin Syrový, Jaroslav Vodák, Iva Vomelová, David Záruba; za Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy 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, Petra Kubantová, Esra Akgün Kulin, Martin Ptáček a Gabriela Šimůnková.

Obsah

1 Úvodní slova	4
2 Předmět a cíl soutěže	5
3 Území řešené v soutěži	6
4 Východiska pro návrh	
4.1 Historie území	10
4.2 Širší vztahy	12
4.3 Majetkoprávní vztahy	14
4.4 Záměry v území	15
4.5 Limity	18
5 Témata a úkoly k řešení	
5.1 Strategie rozvoje území	22
5.2 Urbanismus a architektura	24
5.3 Využití území	26
5.4 Veřejná prostranství a modrozelená infrastruktura	28
5.5 Doprava a mobilita	30
5.6 Technická infrastruktura a energetická koncepce budov	32

1

Úvodní slova

Penta Real Estate a DBK

Budějovická je jedním z nejvýznamnějších rozvojových území současné Prahy. Je to místo s mimořádným potenciálem, který dnes zůstává z velké části nevyužitý. Přestože se nachází na jednom z nejlépe dostupných dopravních uzlů ve městě, dosud nedokázala naplnit svůj význam a roli, kterou by v rámci Prahy mohla sehrávat.

Budějovickou vnímáme jako skrytý poklad a neobjevenou perlu Prahy – místo, které má všechny předpoklady stát se novým centrem městského života pro Prahu 4 a jedním z nejvýznamnějších městských center mimo historické jádro metropole. Naší ambicí je tento potenciál společně objevit, rozvinout a proměnit území v kvalitní a živou městskou čtvrť.

Jako vlastníci významné části řešeného území si uvědomujeme odpovědnost, kterou s sebou rozvoj tohoto místa nese. Naším cílem není pouze výstavba nových budov, ale dlouhodobá transformace území v kvalitní městské prostředí s vysokou architektonickou úrovní, bohatým veřejným prostorem a pestrou skladbou funkcí. Současně si uvědomujeme, že proměna Budějovické bude významně ovlivňovat i každodenní život stávajících obyvatel v okolí. Právě proto chceme nalézt takové řešení, které bude pro lokalitu dlouhodobým přínosem – nejen z hlediska nové architektury a investic, ale také z pohledu kvality veřejného prostoru, služeb, dobré dostupnosti území, udržitelné mobility a celkového fungování místa pro každodenní život místních obyvatel.

Velmi důležitá je pro nás spolupráce s hlavním městem Prahou, městskou částí Praha 4 i dalšími partnery. Jsme přesvědčeni, a mnohokrát se nám v minulosti osvědčilo, že právě otevřená mezinárodní soutěž je nejlepším nástrojem pro hledání kvalitního řešení pro takto významné území. Do soutěže vstoupí významné české i zahraniční týmy, od nichž očekáváme silné urbanistické vize, kvalitní architekturu a odvážné návrhy, které pomohou definovat podobu Budějovické na desítky let dopředu.

Těšíme se na dialog se soutěžními týmy i na nové pohledy na budoucnost tohoto významného místa.

David Musil

Chief Executive Officer, Penta Real Estate

Jan Tlačbaba

předseda dozorčí rady DBK

Hlavní město Praha

Budějovická je významné místní centrum jižní části Prahy budované od 60. let. Odchodem významného uživatele lokality toto řešení postupně přestává plnit potřeby dnešních obyvatel. Je to ukázka toho, že nemáme jen průmyslové brownfieldy z 19. století, ale i novodobé brownfieldy z 20. století.

Jsem rád, že se můžeme na lokalitu nyní dívat dnešními očima a hledat jí nový život. Cílem soutěže není pouze návrh nových budov, ale především hledání nové podoby Budějovické jako živého, přehledného a kvalitního městského centra odpovídajícího významu této lokality v rámci celé Prahy. Velmi si vážím toho, že se podařilo vytvořit spolupráci mezi hlavním městem, městskou částí Praha 4 a soukromými investory. Je velmi cenné, že se na území díváme jako na jeden celek. Jsem přesvědčen, že právě otevřený dialog veřejného a soukromého sektoru je základním předpokladem pro vznik kvalitního města.

Jsem také rád, že součástí budoucí proměny zůstává obchodní dům DBK, významná stavba Věry Machoninové, která dlouhodobě spoluvytváří identitu Budějovické a představuje důležitou dominantu tohoto území. Zachování kvalitních hodnot moderní architektury považujeme za důležitou součást budoucího rozvoje místa.

Budějovická je zároveň jedním z mála míst v Praze, kde je možné uvažovat o výškových budovách jako o přirozené součásti nové městské struktury. O to větší důraz však bude kladen na citlivé dotvoření panoramatu Prahy a práci s dálkovými pohledy. Právě vztah nové zástavby k panoramatu města budeme v soutěži velmi pečlivě posuzovat.

Velmi se těším na návrhy soutěžních týmů, na společnou diskusi během soutěžních workshopů i na práci poroty při hledání nejlepší budoucí podoby Budějovické.

Petr Hlaváček

náměstek primátora hl. m. Prahy
pro oblast územního a strategického rozvoje

Městská část Praha 4

Budějovická je místem, které obyvatelé Prahy 4 velmi dobře znají. Denně tudy procházejí tisíce lidí cestou do práce, do škol, za službami nebo domů. Přesto zde dnes často převládá pocit nepřehlednosti, dopravního zatížení a nedostatku kvalitních veřejných prostranství. Právě proto vnímáme tuto soutěž jako mimořádně významnou příležitost proměnit Budějovickou v místo, které bude lépe fungovat pro každodenní život obyvatel městské části.

Praha 4 se aktivně zapojila do přípravy zadání soutěže, protože budoucí podoba tohoto území bude mít zásadní vliv na charakter celé lokality. Důležité je pro nás zejména posílení kvality veřejného prostoru, bezpečnosti a prostupnosti území, zlepšení podmínek pro pěší pohyb, dostatek zeleně a řešení, která pomohou zlepšit mikroklima v území.

Jsme si zároveň vědomi, že rozvoj Budějovické přinese do území nové obyvatele i nové nároky na občanskou vybavenost. Proto vedeme jednání s hlavním městem Prahou i soukromými investory o tom, jak zajistit další rozvoj školství, služeb a veřejné infrastruktury tak, aby rozvoj území byl přínosem nejen pro nové, ale i pro současné obyvatele Prahy 4. Budějovická by se měla stát skutečným městským centrem s kvalitním veřejným prostorem odpovídajícím současným potřebám města.

Jsem rád, že se podařilo nastavit spolupráci mezi veřejným a soukromým sektorem a že budoucí řešení vzniká prostřednictvím mezinárodní urbanisticko-architektonické soutěže. Věřím, že soutěž přinese kvalitní a inspirativní návrhy, které pomohou Budějovické využít její mimořádný potenciál.

Ondřej Kubín

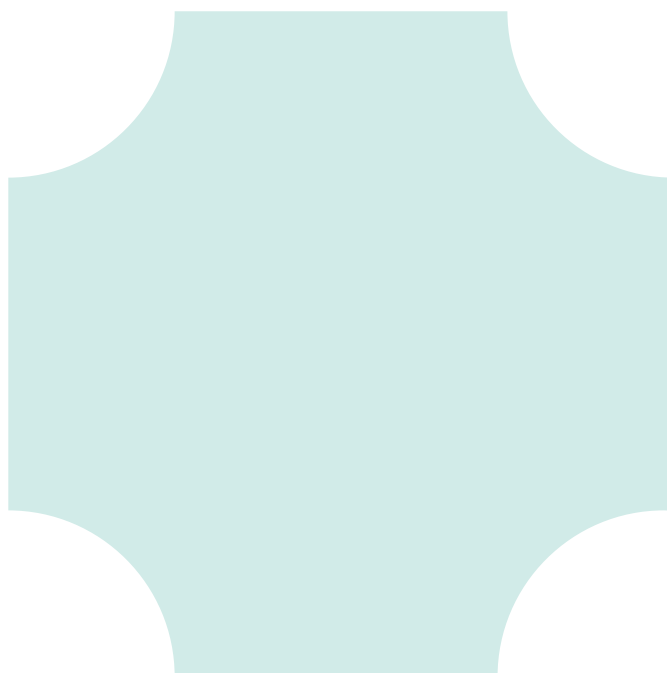
starosta Městské části Praha 4

2

Předmět a cíl soutěže

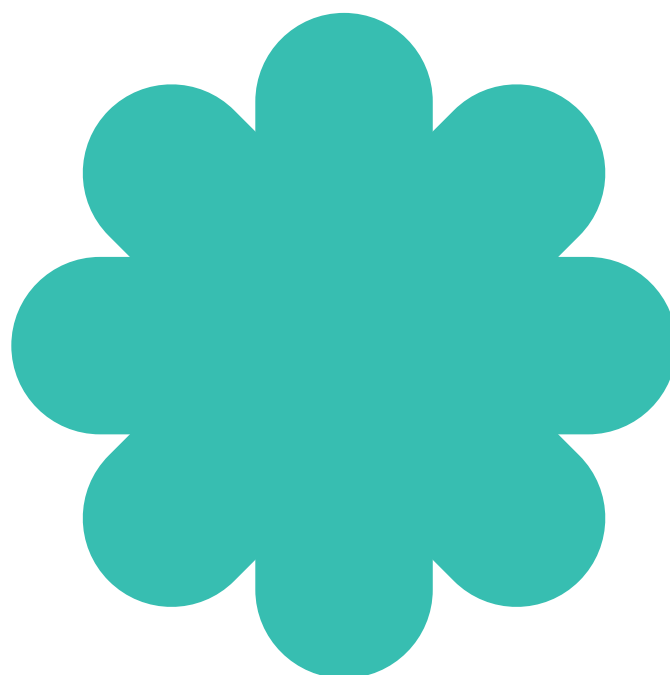
Předmětem soutěže je zpracování komplexní urbanisticko-architektonické koncepce rozvoje území v okolí Stanice metra Budějovická, která stanoví optimální prostorové, funkční a kompoziční uspořádání řešeného území. Koncepce musí reflektovat a vyváženě integrovat záměry zadavatele, hlavního města Praha a Městské části Praha 4.

Cílem soutěže je výběr partnera schopného předložit architektonicky a urbanisticky kvalitní, ekonomicky realizovatelnou a sociálně i environmentálně udržitelnou koncepci, která přinese nové hodnoty do území pro všechny zainteresované subjekty. Cílem soutěže je zároveň najít partnera, který zajistí efektivní komunikaci s investorem, samosprávou, orgány veřejné správy i veřejností.



3

Území řešené v soutěži



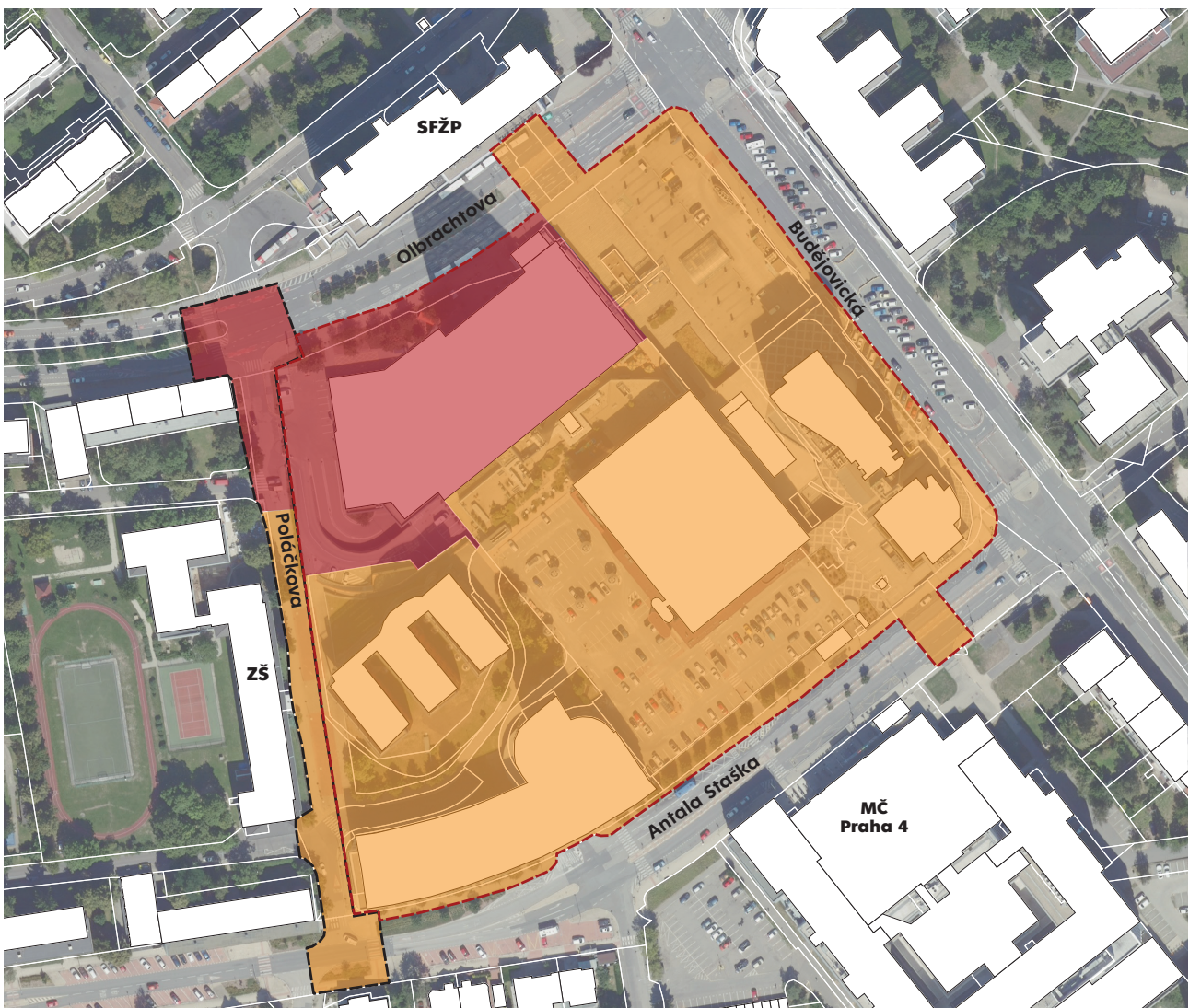
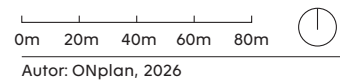
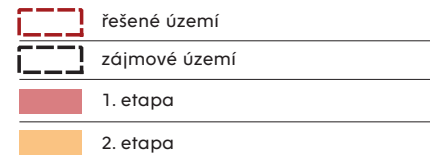
Řešené území o rozsahu cca 40 000 m² je vymezeno ulicemi Budějovická, Olbrachtova, Poláčkova a Antala Staška. Jde o rozsáhlý blok komerčních a administrativních budov v okolí obchodního centra DBK. V navazujících veřejných prostranstvích, která budou částečně ovlivněna rozvojem řešeného území, je vymezeno **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 jsou uvedeny ve schématu 1 a tabulce 1.

Schéma 1
Vymezení území řešeného v soutěži



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 demolici 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. zelené infrastruktury – Návrh dopravního řešení zahrnující všechny módy dopravy 	<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, vč. navazujících obchodních prostor.		<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.	– Návrh dopravního napojení řešeného území na navazující uliční síť	– 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.

4

Východiska pro návrh



4.1 Historie území

19. století

Území dnešní Budějovické bylo až do 19. století zemědělskou krajinou mezi osadami Michle, Dolní Krč a Horní Krč. Pole protínaly cesty, z nichž hlavní, víceméně ve stopě dnešní ulice Budějovická, vedla ven z Prahy směrem na jihovýchod. V roce 1922 byly dosavadní samosprávné obce Krč, Nusle a Michle připojeny k velké Praze.



Obrázek 1 Mapy stabilního katastru z 1. poloviny 19. století, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz

počátek 20. století

Na počátku 20. století se v Orientačním plánu královského hlavního města Prahy a obcí sousedních, v prostoru mezi Krčí a Michlí objevuje urbanistický koncept blokové zástavby, který ale nebyl nikdy realizován.



Obrázek 2 Orientační plán královského hlavního města Prahy a obcí sousedních 1909 – 1914, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz

po roce 1990

Po roce 1990 území dále proměnila výstavba administrativních budov, hotelů a komerčních objektů. Lokalita se postupně etablovala jako významný dopravní a kancelářský uzel Prahy, avšak s roztržitou strukturou veřejných prostorů.



Obrázek 3 Současný stav území – pohled ze střechy DBK směrem k ulici Olbrachtova, zdroj: Penta Real Estate

1981

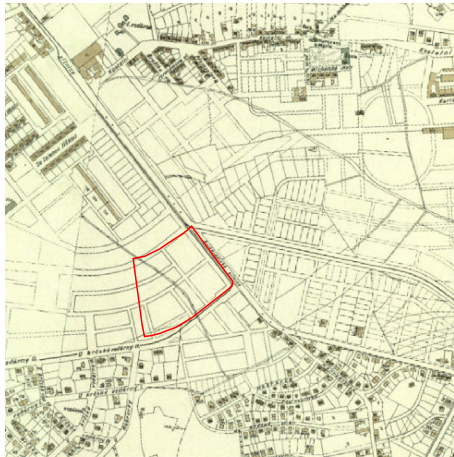
Lokalita v okolí stanice metra Budějovická byla doplněna o administrativní objekty pozdního modernismu. Klíčovým milníkem bylo otevření obchodního domu DBK (autorka Věra Machoninová) v roce 1981, který se stal přirozeným centrem oblasti.



Obrázek 4 DBK v roce 1983, zdroj: Retro DBK, retro.dbkpraha.cz

30. léta 20. století

V 30. letech 20. století bylo severně od řešeného území vystavěno sídliště Zelená liška, jižně od řešeného území se rozrůstala vilová čtvrť. Zároveň zde byly v 30. letech vybudovány nové tramvajové linky.



Obrázek 5 Plán města Prahy z roku 1938 znázorňující plánování nové čtvrti a první výstavbu sídlišť, konkrétně Zelená Liška, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz

70. léta 20. století

Zásadní proměna řešeného území v 70. letech 20. století je spojena s výstavbou trasy metra C a koncepcí transformace Pankrácké pláně na moderní administrativní centrum.



Obrázek 6 Stavba linky metra C, pohled směrem k ulici Olbrachtova, 197, zdroj: 40 let DBK, 40let.dbkpraha.cz

50. a 60. léta 20. století

V 50. letech byla v okolí Budějovické zahájena masivní bytová výstavba. Vyrosla zde vůbec první panelová sídliště v Praze – rozšíření sídliště Zelená liška a sídliště Antala Staška. Vybudovány byly také nové bytové domy v ulici Budějovická, Jihlavská a Sedlčanská.



Obrázek 7 Letecký snímek z roku 1966, který ukazuje výstavbu sídlišť Antala Staška, Zelená liška a bytových domů východně od Budějovické, zdroj: Dvě Prahy, www.dveprahy.cz

4.2 Širší vztahy

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 potlačen díky výškovým budovám na Pankráci.

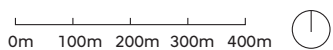
Území je součástí jižního rozvojového sektoru města navázaného na severojižní osu metra C, která propojuje historické centrum s Pankrácí a dále s jižními obytnými soubory. Tato vazba zajišťuje velmi dobrou dostupnost v celoměstském měřítku a posiluje strategický význam lokality.

Budějovickou 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. Území je tak velmi dobře napojeno na páteřní systém dopravní infrastruktury města.

Z urbanistického hlediska se lokalita, která má hybridní strukturu, nachází na styku odlišných městských struktur, na severu modernistických sídlištních souborů a na jihu vilové zástavby zahradního města. Tato poloha na rozhraní různých typologií zástavby vytváří specifický kontext, který je nutné při návrhu zohlednit.

Schéma 2
Širší vztahy

	řešené a zájmové území
	budovy
Doprava	
	metro
M	stanice metra
	železnice
	nádraží
	hlavní silnice
	silnice
	ulice
Urbanismus	
	panelové sídliště
	vilová zástavba
Funkce	
	obchod / administrativa
	vzdělávání
	občanská vybavenost



Autor: ONplan, 2026



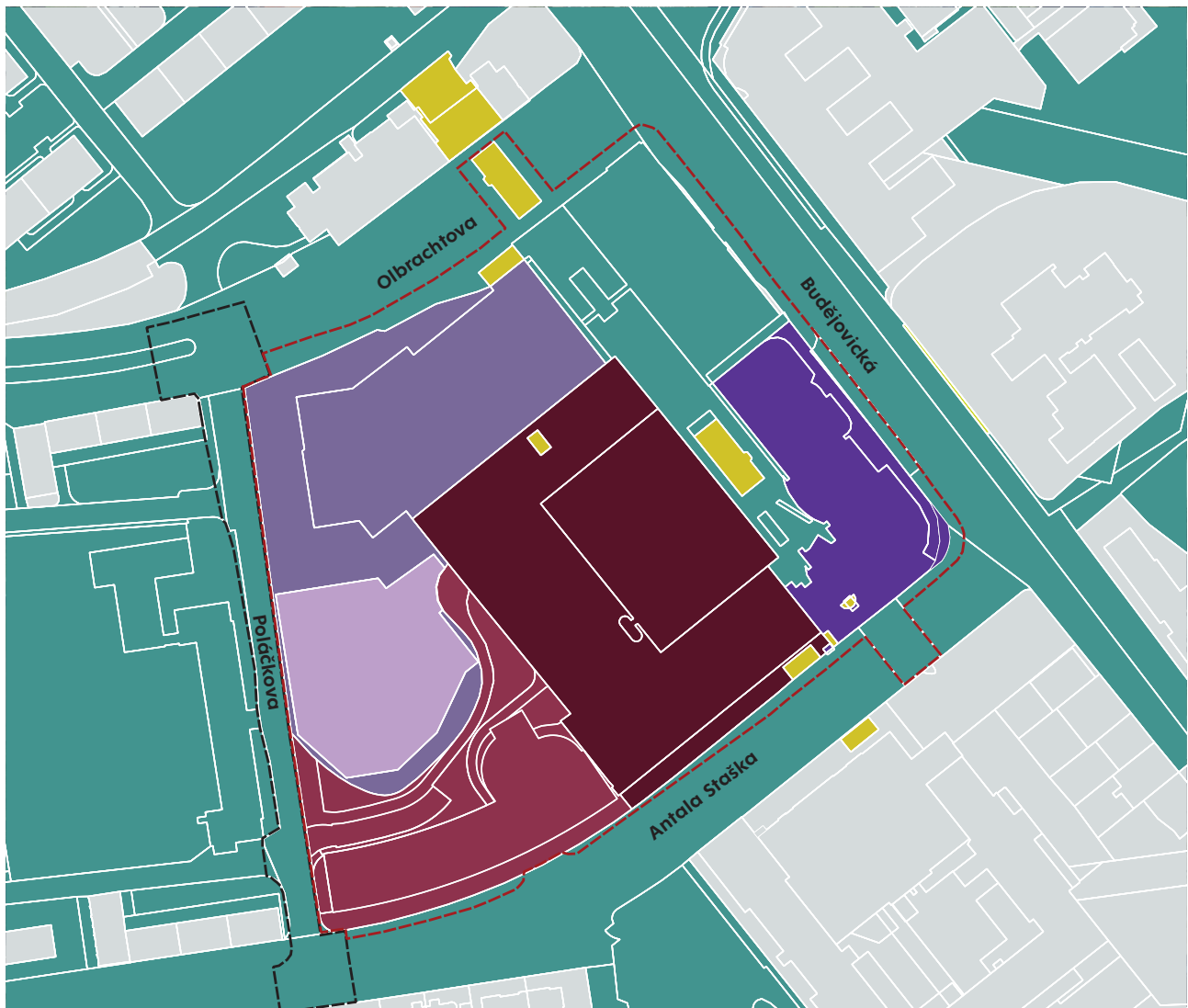
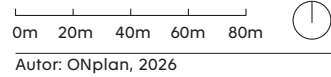
4.3 Majetkoprávní vztahy

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

Navazující veřejná prostranství jsou ve vlastnictví hlavního města Prahy.

Schéma 3
Vlastnické vztahy v území

	řešené území
	zájmové území
Penta Real Estate + DBK	
	BP Poláčkova s.r.o.
	BP Budějovická s.r.o.
	BP Olbrachtova s.r.o.
DBK	
	DBK PRAHA a.s.
	Budějovická Alej s.r.o.
hlavní město Praha	
	hlavní město Praha
	Dopravní podnik hl. m. Prahy
	ostatní



4.4 Záměry v území

Záměry v řešeném území

Pro rozvoj řešeného území jsou zásadní záměry klíčových aktérů v území:

Penta Real Estate + DBK

Společnosti Penta Real Estate a DBK mají zájem v řešeném území v 1. etapě asanovat stávající výškovou budovu v ulici Olbrachtova a vybudovat zde nový výškový rezidenční objekt/objekty s obchodními prostory a službami umístěnými v návaznosti na veřejný prostor.

V rámci 2. etapy mají tyto společnosti zájem prověřit možnosti transformace území do nové městské struktury založené na kompozici několika výškových objektů rezidenčního charakteru, se zachováním objektu DBK a administrativních objektů Budějovická Alej a objektu při Budějovické ulici. Společnost DBK plánuje rekonstrukci objektu DBK a zároveň rozšíření podzemních komerčních ploch. Částečně uvolněné prostory v nadzemní části objektu DBK by měly být zapojeny do kulturní a veřejné vybavenosti území.

Nedílnou součástí záměru společnosti Penta Real Estate je i revitalizace navazujících veřejných prostranství.

Hlavní město Praha

Hlavní město Praha má zájem urbanisticky prověřit v soutěži zástavbu pozemků na nároží ulic Budějovická a Olbrachtova, které jsou ve vlastnictví města, a definovat jejich optimální zapojení do celkové urbanistické koncepce lokality Budějovická. Navržená zástavba by měla mít převážně rezidenční, případně administrativní charakter. V nejnižších podlažích jsou předpokládány retailové prostory s aktivním parterem orientovaným do veřejných prostranství. Retailové prostory by měly umožňovat v případě vzniklé potřeby přeřešení na kulturní využití v podobě komunitního centra / studovny.

Objekty by měly být integrovány do navrženého řešení nad stanicí metra. Prostory nad stanicí metra je možné přeřešit z hlediska veřejného prostoru, případně podzemního retailu. Nad stanicí metra však není možné zakládat nové stavby většího měřítka a musí být respektována potřeba cyklických obnov stanice. Prostory nad stanicí metra musí zůstat v majetku města. Zlepšení vazeb mezi vstupy do metra a celkovou prostupností území je žádoucí.

S ohledem na to, že je studie v daném místě prověřovací, nemusí návrh respektovat limity nově schváleného územního plánu, je žádoucí prověřit ideální urbanistické řešení. Neměla by však být překročena výška 100 m. Je třeba prověřit, aby navržené řešení na pozemcích města urbanisticky vhodně fungovalo s výstavbou investora.

Z hlediska návrhu parkování je preferováno jejich umístění ideálně v rámci navrhovaných objektů, nejedná se však o nezbytnou podmínku. Město umí parkovací potřeby pro svoje objekty vyřešit mimo řešené území.

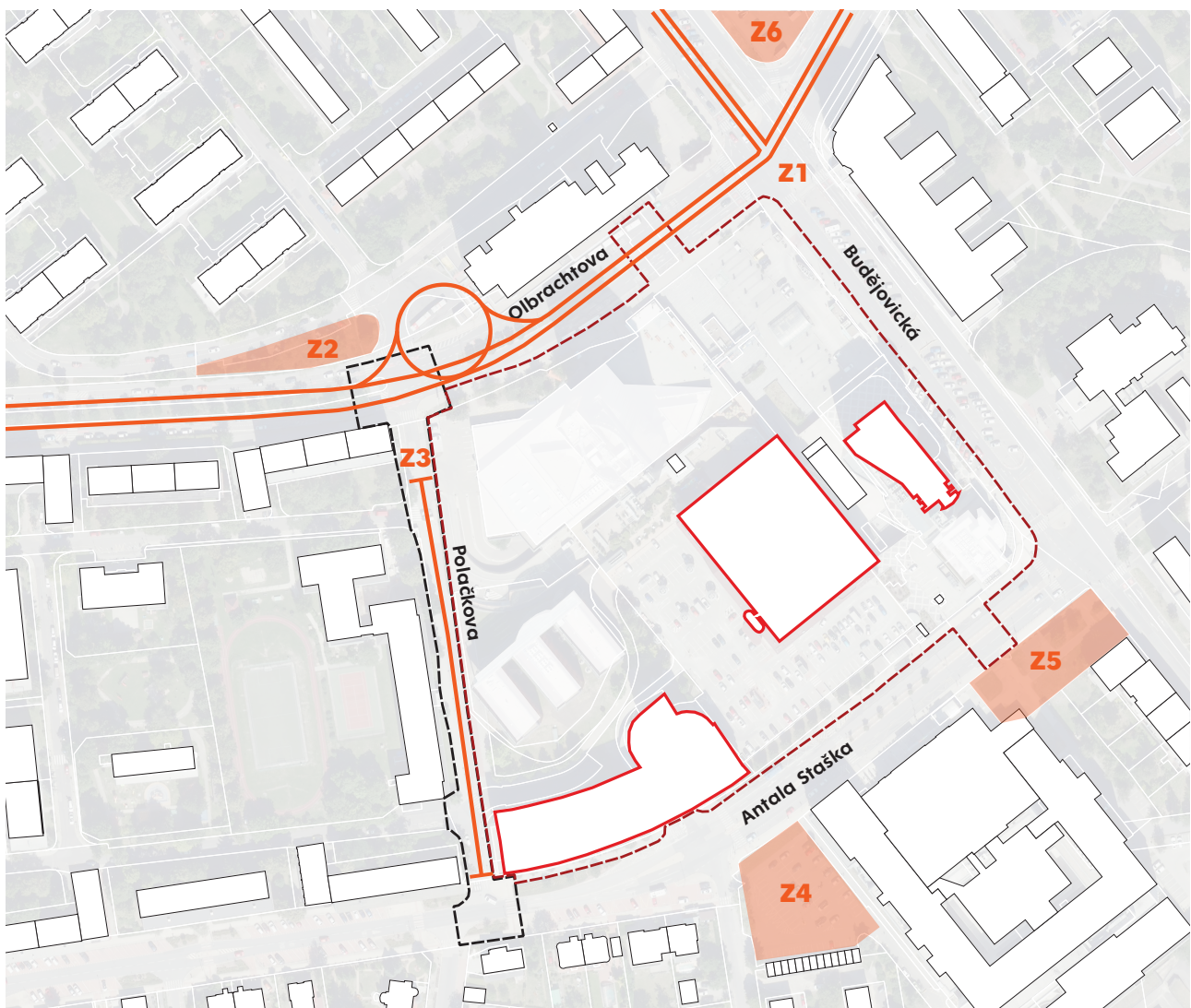
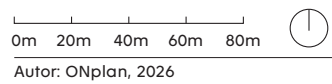
Záměry v okolí řešeného území

V této kapitole jsou shrnuty záměry v navazujícím území, které je nutné v návrhu zohlednit, případně záměry, které mohou mít vliv na formování okolí řešeného území. Podrobnější informace, případně podklady budou předány účastníkům soutěže v rámci publikace Informace o území.

číslo ve schématu/název záměru	nositel záměru	stav záměru
Z1 Tramvajová trať Dvorce – Budějovická – Michle Jedná se o záměr vybudování tří tramvajových tratí, které budou v kontaktu s řešeným územím v ulici Olbrachtova a v křižovatce Olbrachtova × Budějovická. V rámci tohoto projektu je prověřován i záměr na vybudování tramvajové manipulační smyčky.	DPP	příprava technické studie ke zjišťovacímu řízení EIA
Z2 Bytový dům SEED Režidenční objekt mezi ulicemi Pacovská a Olbrachtova	soukromý investor	podána žádost o povolení záměru
Z3 Koncepční studie předprostoru ZŠ Poláčkova Studie není podkladem soutěže, avšak základní principy studie, tedy zvýšení bezpečnosti v předprostoru školy a nejbližším okolí musí být nedílnou součástí řešení veřejných prostranství a dopravního řešení.	MČP4	studie
Z4 Parkovací dům – Objekt Zeta Parkovací dům na nároží ulic Na Krčské stráni a Antala Staška	soukromý investor	vydané územní rozhodnutí, probíhá odvolací řízení
Z5 Rozšíření polikliniky – Objekt Delta Nový pavilon polikliniky, objekt na nároží Antala Staška a Budějovická	soukromý investor	podána žádost o územní rozhodnutí
Z6 Administrativní centrum Budějovická Výšková administrativní budova na nároží ulic Budějovická a Vyskočilova	soukromý investor	probíhá stavební řízení, současně podána žaloba proti územnímu rozhodnutí

Schéma 4
Záměry v území

	řešené území
	zájmové území
	objekty, které budou ponechány
Z1	tramvajová trať Dvorce–Budějovická–Michle
Z2	bytový dům SEED
Z3	koncepční studie předprostoru ZŠ
Z4	parkovací dům Budějovická
Z5	záměr společnosti Budějovická
Z6	administrativní centrum Budějovická



4.5 Limity

V této kapitole jsou shrnuty hlavní limity, které se uplatňují v řešeném území a jeho okolí. Podrobnější popis limitů bude součástí publikace „Informace o území“.

Regulace vyplývající z územně plánovací dokumentace

V nově schváleném Metropolitním plánu je řešené území součástí lokality O60 Budějovická. Vymezena je jako lokalita s hybridní strukturou. Cílem navržených regulativů je zachování prostorového uspořádání, napojení lokality na síť tramvajové dopravy, ve vymezených transformačních plochách doplnění zástavby s ohledem na potenciál místa, rozvíjení různorodosti a posílení kulturní funkce, respektování výškové kompozice lokality. Využití lokality je stanoveno jako obytné, součástí lokality jsou budovy administrativy a komerční vybavenosti.

Jako součást lokality O60 Budějovická je v okolí stanice metra Budějovická vymezena transformační plocha 411/O60/2262 doplňující stávající struktury o rozloze 32 605 m². Součástí této plochy není objekt DBK a objekt Budějovická Alej. Pro tuto transformační plochu je stanoven typ struktury hybridní, způsob využití obytná a Z_{max} (koeficient maximálního zastavění budovami) = 70 %.

Výšková regulace je v Metropolitním plánu upravena v čl. 97-105 a podrobněji bude popsána v publikaci „Informace o území“.

Návrh 1. etapy rozvoje řešeného území musí splňovat podmínky předepsané nově schváleným Metropolitním plánem. Jako maximální možná výška zástavby v 1. etapě je stanovena stávající výška objektu České spořitelny při ulici Olbrachtova.

Návrh 2. etapy bude podkladem pro jednání hlavního města Praha, Městské části Praha 4 a vlastníků v území o společném koordinovaném ideálním urbanistickém rozvoji Budějovické a případné změně Metropolitního plánu. Návrh 2. etapy tak nemusí respektovat kapacitní a výškové limity nově schváleného Metropolitního plánu. Neměla by však být překročena výška 100 m.

Pražské stavební předpisy

Pražské stavební předpisy jsou neopominutelným podkladem soutěže. Jedná se o prováděcí předpisy ke stavebnímu zákonu vydávané ve formě nařízení a stanovující pro hlavní město Prahu obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby.

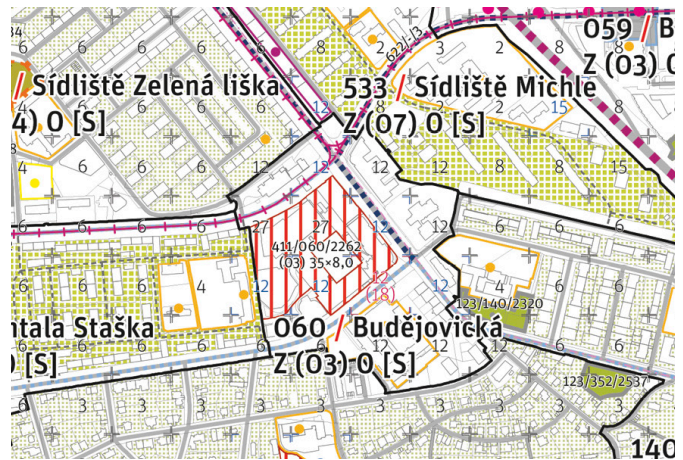
Ochrana kulturního dědictví

Řešené území je součástí Ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, které tvoří zároveň nárazníkovou zónu statku světového dědictví Historické centrum Prahy. V rámci soutěže bude řešen především vliv návrhu na celkovou kompozici Prahy.

Metro

Návrh musí respektovat objekt metra, vybrané související technologie a ochranné pásmo metra.

Zakládání staveb nad tělesem metra je nepřipustné.



Zastavitelná obytná transformační plocha

Obrázek 8 Výřez z výkresu Z02 Hlavní výkres struktury, Metropolitní plán, upravený návrh k projednání dle §52 stavebního zákona, říjen 2025, zdroj: ipraha.cz/metropolitniplan

Zachovány musí zůstat stávající výstupy z metra do úrovně částečně otevřené pěší obchodní promenády v 1. podzemním podlaží a výdech z metra na pozemku p. č. 1257/4.

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.

Tramvajová trať








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.

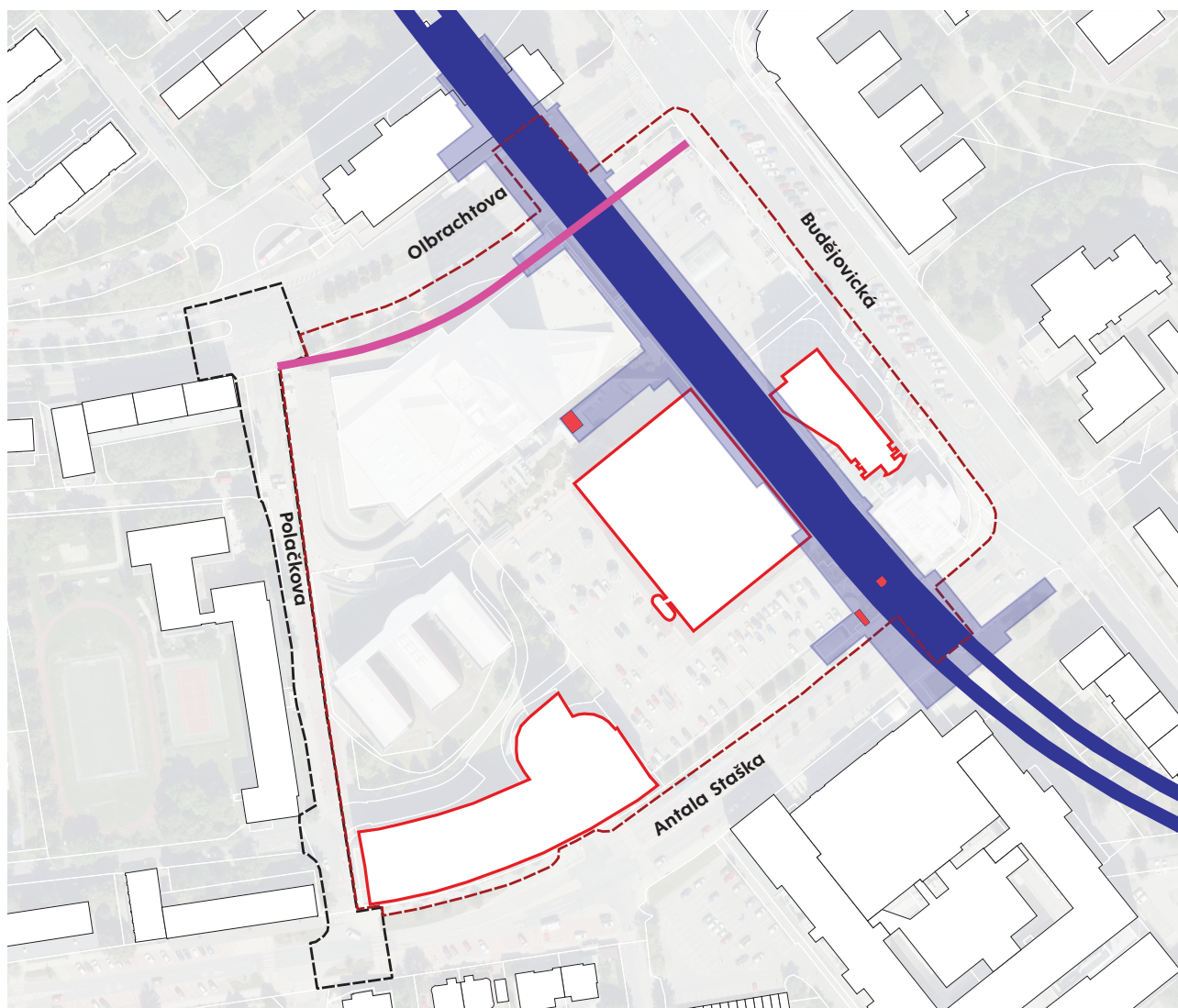
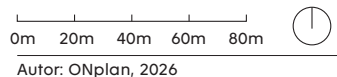
Navržená křivka stavební čáry není v tuto chvíli stanovena jako regulativ a v budoucnu bude upřesněna.

Technická infrastruktura

Návrh musí brát v úvahu významné sítě technické infrastruktury a jejich ochranné pásma. Informace o technické infrastruktuře a ochranných pásmech budou předány vyzvaným soutěžním týmům v podobě mapových podkladů.

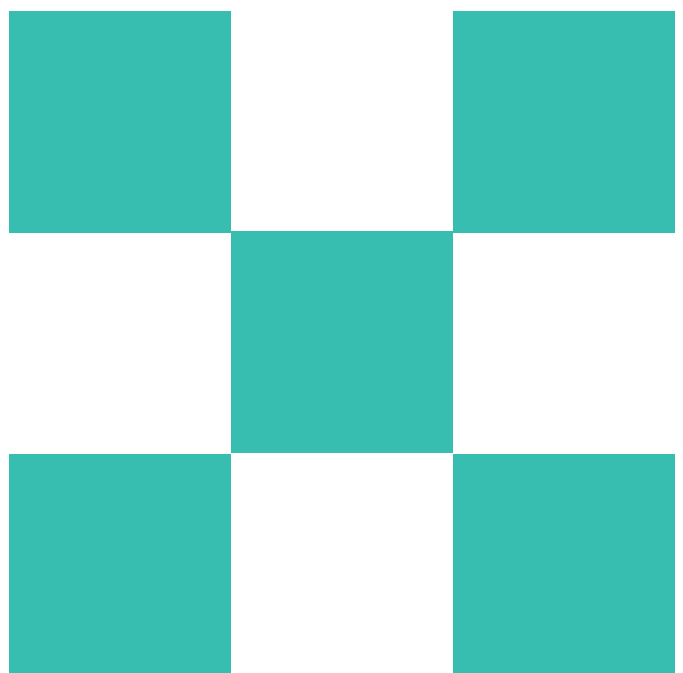
Schéma 5
Limity v území

-  řešené území
-  zájmové území
-  objekty, které budou ponechány
-  ochranné pásmo metra
-  metro
-  související infrastruktura metra
-  stavební čára



5

Témata a úkoly k řešení



5.1 Strategie rozvoje území

Vize




Území bude rozvíjeno ve dvou na sebe navazujících etapách, které společně vytvoří urbanisticky i funkčně soudržný celek. První etapa bude koncipována jako samostatně realizovatelná a provozně plnohodnotná část městské struktury. Vytvoří stabilní a kvalitní základ pro dlouhodobý rozvoj lokality a umožní logické a přirozené doplnění druhé etapy bez nutnosti zásadních zásahů do již realizované části. Druhá etapa by měla využívat dopravní infrastrukturu a může využívat technickou infrastrukturu první etapy.

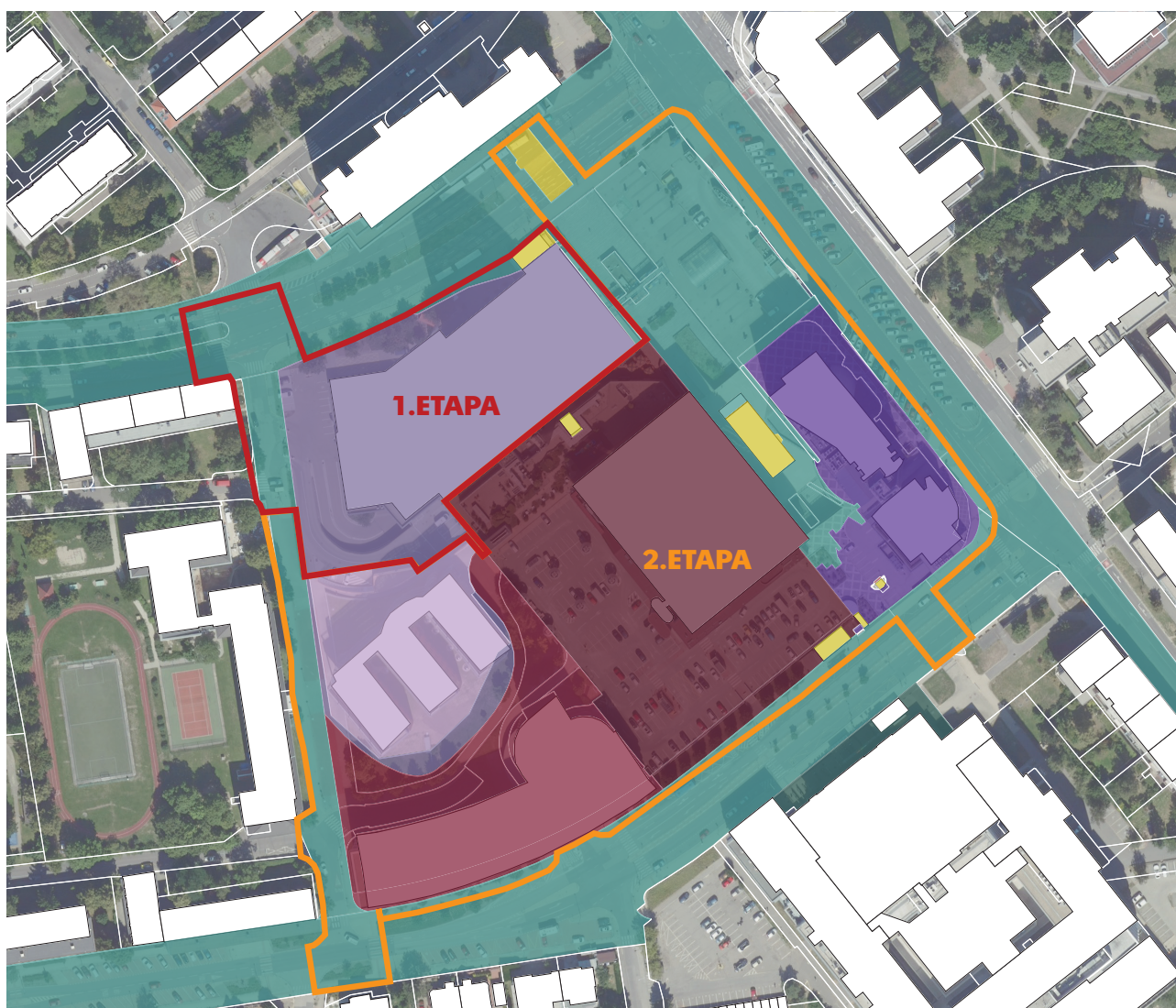
Úkoly k řešení

- Navrhněte koncepci budoucího rozvoje území rozdělenou do dvou jasně vymezených etap, které na sebe budou urbanisticky i funkčně navazovat.
- První etapu řešte jako samostatně realizovatelný celek. Půdorysy budov první etapy nesmí přesahovat hranici etap. Půdorysy budov druhé etapy mohou zasahovat do první etapy.
- První etapu navrhněte tak, aby byla schopna plnohodnotného provozu i bez realizace druhé etapy. První etapa však zároveň musí umožnit budoucí rozvoj a napojení druhé etapy.
- Druhou etapu navrhněte tak, aby logicky doplňovala první etapu a společně s ní tvořila ucelený a funkční urbanistický celek.
- Suterény pod budoucími objekty musí být samostatně oddělené dilatační celky ve vlastnictví jednotlivých SVJ. Mohou však být vzájemně propojeny pro společné užívání a průjezdy.
- Pozemky ve vlastnictví soukromých investorů mohou být pro záměr využívány bez ohledu na vzájemné vlastnické hranice. V návrhu je však nutné zohlednit hranice mezi pozemky investora a pozemky HMP a DPP. Zde platí, že budovy, jejichž investorem bude Penta Real Estate a DBK by neměly zasahovat na pozemek 1254/66 a sousední pozemky ve vlastnictví hlavního města Prahy a naopak. Infrastrukturní prvky, schodiště, rampy, přestřešení apod. je možné navrhovat bez ohledu na vlastnické vztahy.

Schéma 6

Etapizace rozvoje území s průmětem vlastnických vztahů

	1. etapa
	2. etapa
Penta Real Estate + DBK	
	BP Poláčkova s.r.o.
	BP Budějovická s.r.o.
	BP Olbrachtova s.r.o.
DBK	
	DBK PRAHA a.s.
	Budějovická Alej s.r.o.
	hlavní město Praha
	Dopravní podnik hl. m. Prahy



5.2 Urbanismus a architektura

Současný stav

Urbanistická struktura řešeného území je heterogenní a formována je především zástavbou 70. a 80. let 20. století. Zástavbu tvoří převážně solitérní objekty různé výšky a objemu, zasazené do rozsáhlých veřejných prostranství, která jsou z velké části využita pro dopravní infrastrukturu a parkování. Převládá střední výšková hladina s výrazným akcentem 22podlažní administrativní budovy při ulici Olbrachtova. Dominantní postavení má objekt DBK, představitel brutalistní architektury, který bude zachován. 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 uspořádání, spolu s přirozenými výškovými rozdíly v navazujícím území snižuje prostupnost a čitelnost území.

Vize

Území bude transformováno do nové městské struktury založené na kompozici několika výškových objektů převážně rezidenčního charakteru. Nová zástavba bude reagovat na širší urbanistické vztahy a integrovat zachované objekty – DBK, Budějovická Alej a administrativní objekt při Budějovické ulici, jako plnohodnotné součásti nové kompozice.

Architektonické řešení bude pracovat s průhledy, výhledy a prostorovou orientací tak, aby podpořilo čitelnost území i jeho zapojení do širší městské krajiny. Zvláštní pozornost bude věnována hodnotným výhledům ze severozápadního nároží řešeného bloku.

Úkoly k řešení pro celé území

- Navrhněte novou městskou strukturu založenou na kompozici několika městských věží.
- Doložte vliv návrhu na panorama Prahy.
- Ve svém návrhu vhodně navažte na okolní zástavbu.
- V návrhu zohledněte návrh na posunutí jižní hrany uličního profilu ulice Olbrachtova, resp. stavební čáru, která je stanovena s ohledem na záměr vybudování tramvajové trati a manipulační tramvajové smyčky v této ulici. Jižní hrana uličního profilu je zároveň považována za uliční čáru. Případné překročení uliční čáry odůvodněte.
- Respektujte objekt a vybrané související technologie metra, a jeho ochranné pásmo (viz kapitola 4.5).
- Mezi obchodním domem DBK a ulicí Olbrachtova prověřte možnost vzniku nového retailového podlaží navazující na koridor se vstupy do metra.
- Navrhněte bezbariérovou prostupnost celým územím.

Úkoly k řešení pro 1. etapu

- Respektujte návrh nově schváleného Metropolitního plánu.
- Jako maximální možná výška zástavby v 1. etapě je stanovena stávající výška objektu České spořitelny při ulici Olbrachtova.
- Konceptně prověřte i urbanistické řešení, v kterém můžete pracovat s maximální výškou 100 m.
- V rámci 1. etapy navrhněte novou zástavbu o maximálním objemu HPP 50 000 m².

- Počítejte s asanací výškové administrativní budovy při ulici Olbrachtova (nadzemní i podzemní částí).
- V 1. fázi soutěže předložte urbanisticko-architektonický návrh s koncepčním řešením dispozic a fasád objektu/objektů.
- Ve 2. fázi soutěže předložte detailní architektonický návrh objektu/objektů včetně řešení fasád a dispozičního uspořádání dopracovaný na základě připomínek poroty z 1. fáze soutěže.

Úkoly k řešení pro 2. etapu

- Prověřte ideální urbanistické řešení, v kterém by neměla být překročena výška objektů 100 m.
- V rámci 2. etapy navrhněte na pozemcích soukromých investorů novou zástavbu o maximálním objemu HPP 70 000 m².
- Prověřte možnosti zástavby pozemků na nároží ulic Budějovická a Olbrachtova ve vlastnictví Hlavního města Prahy. Cílem je, aby navržené řešení na pozemcích města umožnilo realizaci multifunkčního objektu, který se stane integrální součástí stanice metra Budějovická a bude urbanisticky vhodně integrován s výstavbou na pozemcích soukromých investorů.
- Objekty na pozemcích města by měly být integrovány do navrženého řešení nad stanicí metra, přičemž prostory nad stanicí metra je možné přeřešit z hlediska veřejného prostoru, případně podzemního retailu.
- Zástavbu na pozemcích města koncipujte tak, aby celé řešené území bylo plně funkční i v případě, že se výstavba na těchto pozemcích opozdí.
- Do návrhu integrujte objekty, které budou zachovány – obchodní dům DBK, administrativní objekt Budějovická Alej a administrativní objekt při ulici Budějovická. S objektem DBK pracujte jako s dominantou území, která výrazně spoluvytváří identitu místa.
- Práce s administrativními objekty v ulici Poláčkova a nárožního objektu na křižovatce ulic Antala Staška a Budějovická je na vašem uvážení.
- Prověřte možnost dotvoření uliční čáry podél ulice Antala Staška.
- Ve 2. fázi soutěže předložte řešení objektů včetně konceptu řešení fasád, avšak bez detailních dispozic.

Schéma 7 Práce s objekty v řešeném území

- řešené území

- zájmové území

- objekty, které budou ponechány
1 - objekt DBK
2 - administrativní objekt
Budějovická Alej
3 - administrativní objekt při
Budějovické ulici

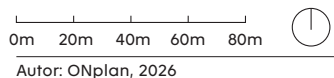
- objekt určený k asanaci
4 - výškový administrativní objekt
Olbrachtova

- zachování/asanace objektu je
ponechána na uvážení soutěžících
5 - administrativní objekt Poláčkova
6 - objekt na nároží ulic Budějovická
a Antala Staška
7 - obchodní prostory v podzemních
podlažích

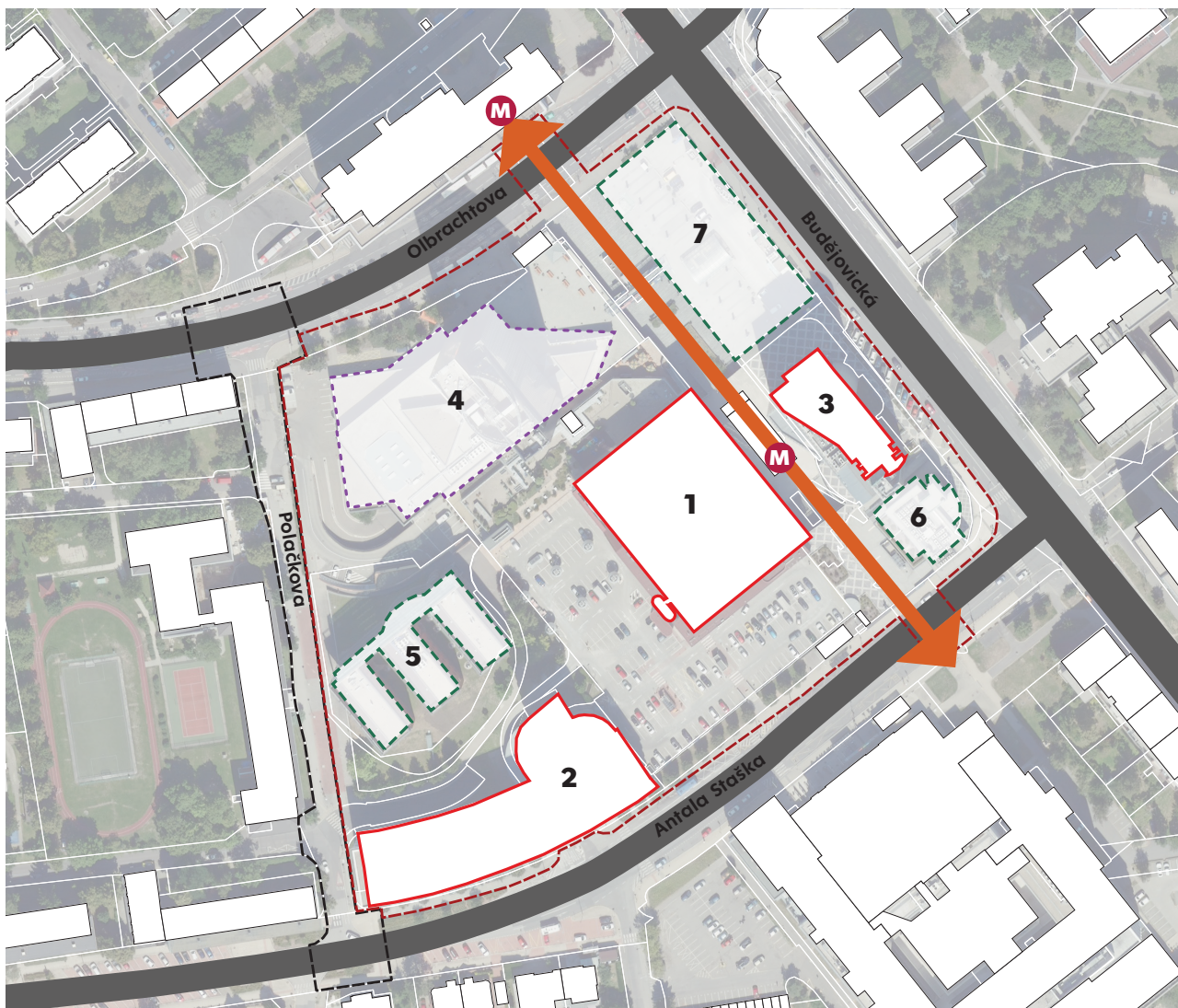
- ↔ obchodní promenáda v 1PP

- M vstupy do metra

- hlavní komunikace



Autor: ONplan, 2026



5.3 Využití území

Současný stav

V území dnes převažují administrativní budovy doplněné maloobchodem soustředěným zejména v obchodním domě DBK a podél promenády navazující na stanici metra. Lokalita plní funkci významného lokálního, částečně nadlokálního centra s výrazným dopravním charakterem.

Občanská vybavenost je orientována především na krátkodobý pobyt a každodenní potřeby. Chybí kulturní a komunitní zařízení, kvalitní gastronomie a reprezentativní veřejný prostor odpovídající významu centra městské části Praha 4. Bydlení je soustředěno převážně mimo jádro lokality, což vede k výraznému rozdílu mezi denním a večerním režimem území.

Vize










Území bude transformováno v živé městské centrum s významným podílem rezidenční funkce, které nabídne pestrou škálu typologií bydlení a vytvoří předpoklady pro celodenní a celotýdenní využití lokality. Partery budov podél hlavních pěších tras budou aktivovány obchodem, službami a občanskou vybaveností tak, aby podpořily městský život a zvýšily atraktivitu veřejných prostranství. Zachována bude část administrativních objektů, a především obchodní dům DBK, kde se uvažuje o rozšíření obchodních prostor mimo půdorysnou stopu objektu v podzemní části a rekonstrukci samotného objektu.

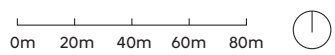
Úkoly k řešení pro celé území

- S ohledem na rozdílné výškové úrovně veřejného prostoru a požadavky bezbariérovosti navrhnete funkční strukturu území, která bude reagovat na stávající hlavní pěší tah propojující ulice Olbrachtova a Antala Staška, včetně vazeb na výstupy z metra a autobusové zastávky.
- Zohledněte stávající funkce objektů, které budou v území zachovány (obchodní dům DBK, administrativní objekt Budějovická Alej a administrativní objekt při ulici Budějovická), i návaznosti na okolní veřejné instituce.
- Na pozemcích soukromých investorů navrhnete nové objekty pro bydlení, které nabídnou širokou škálu typů bydlení od bytů určených pro singles/young professionals až po prostorné rodinné a luxusní byty. Orientujte větší byty do klidnějších částí území s kvalitními výhledy. Menší jednotky směřujte k aktivnímu parteru a intenzivně využívaným veřejným prostranstvím.
- V parteru nových budov, zejména v návaznosti na hlavní severo-jihní pěší tah územím a vstupy do metra, umístěte prostory pro obchod, služby a občanskou vybavenost. Vstupy do nich orientujte v maximální možné míře do veřejného prostoru s největší intenzitou pohybu.
- Zástavba na pozemcích města by měla mít převážně rezidenční, případně administrativní charakter. V nejnižších podlažích město předpokládá retailové prostory s aktivním parterem orientovaným do veřejných prostranství. Retailové prostory by měly umožňovat v případě vzniklé potřeby přeřešení na kulturní využití v podobě komunitního centra / studovny.

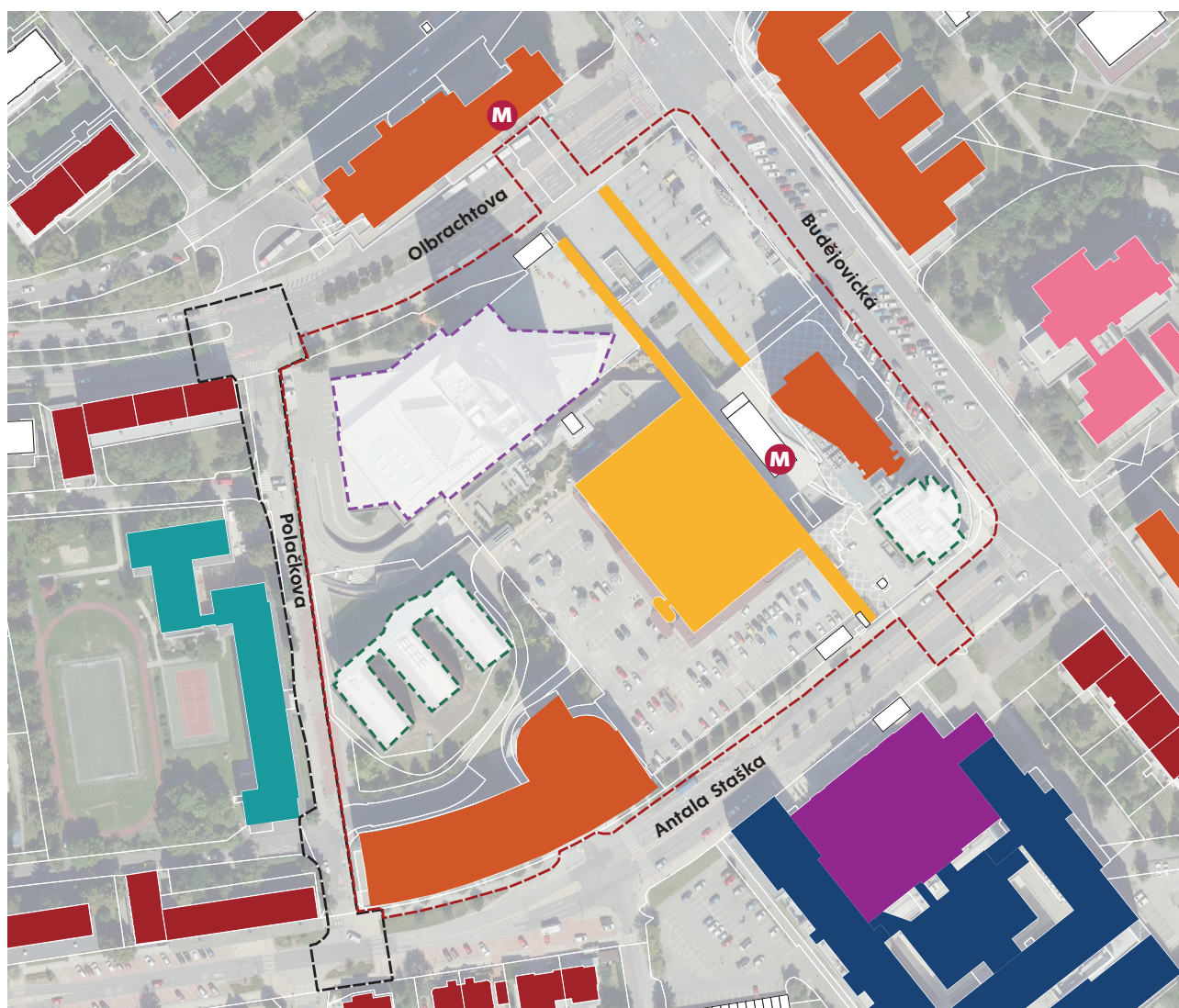
Schéma 7

Funkční využití objektů v řešeném území a jeho okolí

	řešené území
	zájmové území
	zachování/asanace objektu je ponechána na uvážení soutěžících
	objekt určený k asanaci
	obchod, služby
	administrativa
	veřejná správa
	základní škola
	poliklinika
	hotel
	bydlení
	vstupy do metra



Autor: ONplan, 2026



5.4 Veřejná prostranství a modro-zelená infrastruktura

Současný stav

Hlavní pěší osou území je jednoznačně částečně otevřená obchodní pasáž v 1. podzemním podlaží spojující ulice Olbrachtova a Antala Staška a vstupy do stanice metra. Ostatní veřejná prostranství jsou roztržštěná, bez jasné hierarchie, s komplikovanými výškovými vazbami, nízkou pobytovou kvalitou a nedostatkem zeleně.

Navzdory své poloze a významu postrádá Budějovická jasné definované centrum a kvalitní reprezentativní veřejný prostor odpovídající roli městského subcentra. Lokalita tak představuje území s vysokým rozvojovým potenciálem, jehož současný stav neodpovídá významu ani možnostem daným širšími vztahy v rámci města.

Vize

V území bude založen přehledný a hierarchizovaný systém veřejných prostranství, který vytvoří důstojné centrum Prahy 4. Hlavní pěší koridor propojující ulice Olbrachtova a Antala Staška a vstupy do metra bude doplněn veřejným prostranstvím typu náměstí a sítí navazujících prostor různého charakteru, míry intenzity využití a soukromí.

Součástí návrhu bude funkční modrozelená infrastruktura podporující příznivé mikroklima, hospodaření s dešťovou vodou a dlouhodobou environmentální udržitelnost lokality.

Úkoly k řešení pro celé území

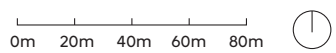
- Navrhněte pro celé území přehledný systém veřejných prostranství s jasnou hierarchií, jehož součástí budou prostory různé typologie od klidnějších poloveřejných prostor v bezprostředním kontaktu s bydlením až po živější, aktivní parter vázaný na hlavní pěší tah územím a vstupy do metra.
- Navrhněte přirozený a srozumitelný způsob řešení různých výškových úrovní veřejných prostranství a jejich vazby na aktivní parter stávajících i nově navržených objektů. V návrhu veřejných prostranství podpořte logické vztahy mezi jednotlivými úrovněmi a zajistěte jejich komfortní propojení.
- Architektonicko-prostorovými prostředky zajistěte vysokou míru čitelnosti území a definujte orientační prvky podporující prostorovou identitu. Zvažte vymezení prostor pro integraci uměleckých děl jako součást identity místa.
- V návrhu systému veřejných prostranství zohledněte význam stávající pěší vazby mezi ulicemi Olbrachtova, Antala Staška a vstupy do stanice metra C. Tuto osu však zásadně kultivujte, prostorově zpřehledněte a kvalitativně posilte tak, aby odpovídala jejímu skutečnému významu a intenzitě využití.
- Prostory nad stanicí metra je možné přerušit, avšak s vědomím, že nad objektem metra není možné zakládat stavby. Případný návrh založení stavby v ochranném pásmu metra musí být technicky obhájen jak s ohledem na požadavek, aby stavba nijak neomezila ani neohrozila technickou infrastrukturu metra, a umožnila cyklickou obnovu stanice, tak i s ohledem na vlastnické vztahy v území a nároky na zakládání ostatních staveb.

- V návaznosti na hlavní pěší osu navrhněte veřejné prostranství typu náměstí jako přirozené centrum širšího území.
- Navrhněte nové východo-západní propojení.
- V návrhu respektujte nový uliční profil, resp. navrženou stavební čáru v ulici Olbrachtova, který souvisí se záměrem rozšíření ulice pro potřeby umístění tramvajové trati.
- V návrhu respektujte stávající profily ulic Budějovická, Antala Staška a Poláčkova. Obecně je v těchto ulicích žádoucí navrhnout aktivní parter.
- V návaznosti na předprostor ZŠ Poláčkova řešte veřejná prostranství s cílem zachování klidového charakteru tohoto prostoru a zvýšení bezpečnosti dětí.
- Navrhněte systém zelené a modrozelené infrastruktury, který přispěje ke zlepšení mikroklimatu lokality, zmírní efekt tepelného ostrova a podpoří hospodaření s dešťovou vodou.
- Pro modrozelenou infrastrukturu navrhněte specifická technická řešení, která zohlední to, že většina území není na rostlém terénu. Ve svém řešení nezvyšujte riziko průsaku vody do tělesa metra.
- V návrhu veřejných prostranství definujte kategorie veřejných prostranství dle jejich užívání (veřejná, poloveřejná, soukromá...) a navrhněte, kdo by měl dané prostranství spravovat.
- V případě, že řešení vyvolá potřebu úprav veřejných prostranství i mimo vyznačené řešené a zájmové území, je možné je navrhnout. Realizace návrhu v řešeném území by však na těchto úpravách neměla být závislá.

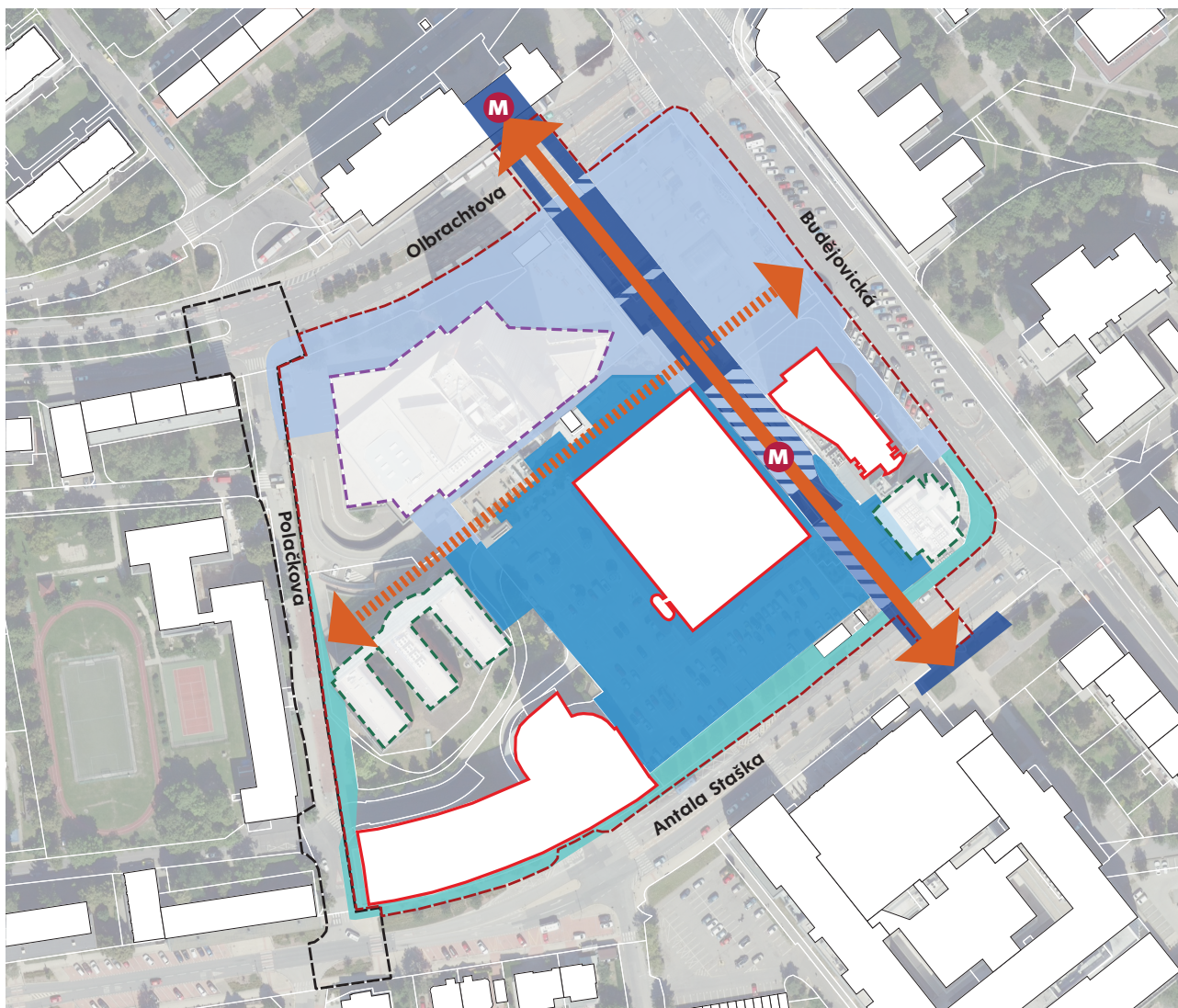
Schéma 8

Hlavní pěší tahy a základní výškové úrovně veřejných prostranství

-  řešené území
-  zájmové území
-  objekty, které budou ponechány
-  zachování/asanace objektu je ponechána na uvážení soutěžících
-  objekt určený k asanaci
-  výšková obchodní pasáž v 1. odzemním podlaží
-  výšková úroveň DBK
-  výšková úroveň ulice Olbrachtova
-  výšková úroveň ulice Antala Staška
-  hlavní pěší osa
-  chybějící spojení východ-západ
-  vstupy do metra



Autor: ONplan, 2026



5.5 Doprava a mobilita

Současný stav

Řešené území představuje významný dopravní uzel městské hromadné dopravy. Územím prochází trasa metra C se stanicí Budějovická, která patří k nejvytíženějším stanicím v Praze. Průměrný obrat cestujících se pohybuje okolo 50 000 osob za den. Ulicemi Budějovická, Olbrachtova a Antala Staška jsou vedeny autobusové linky zajišťující spojení s okolními městskými částmi i obcemi jihovýchodně od Prahy. V ulici Olbrachtova je dlouhodobě uvažováno vedení tramvajové tratě Budějovická – Dvorce / Pankrác / Michle.

Stanice metra i autobusové zastávky jsou prostřednictvím podchodů a výstupů napojeny na obchodní pasáž v úrovni 1. podzemního podlaží, která tvoří hlavní pěší osu území. Mimo tento prostor je pěší prostupnost komplikována výraznými výškovými rozdíly, bariérami v podobě ramp do podzemních garáží, intenzivní automobilovou dopravou na přilehlých komunikacích a rozsáhlými povrchovými parkovišti.

Území je současně křižovatkou významných městských komunikací s vysokým dopravním zatížením. Převaha individuální automobilové dopravy negativně ovlivňuje kvalitu veřejného prostoru i bezpečnost pohybu chodců a cyklistů.

Vize

Dopravní řešení bude založeno na maximálním využití role veřejné dopravy, zvýšení kvality pěší prostupnosti a systematickým omezením negativních dopadů individuální automobilové dopravy na veřejný prostor.

Povrch území bude primárně určen pro pěší pohyb, pobyt a městské aktivity, zatímco parkování a obsluha objektů budou převážně integrovány do podzemních podlaží.
















Dopravní infrastruktura bude navržena jako přehledný, vzájemně provázaný systém umožňující komfortní přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy a zajišťující bezpečný a intuitivní pohyb všech uživatelů bez ohledu na věk či omezení mobility.

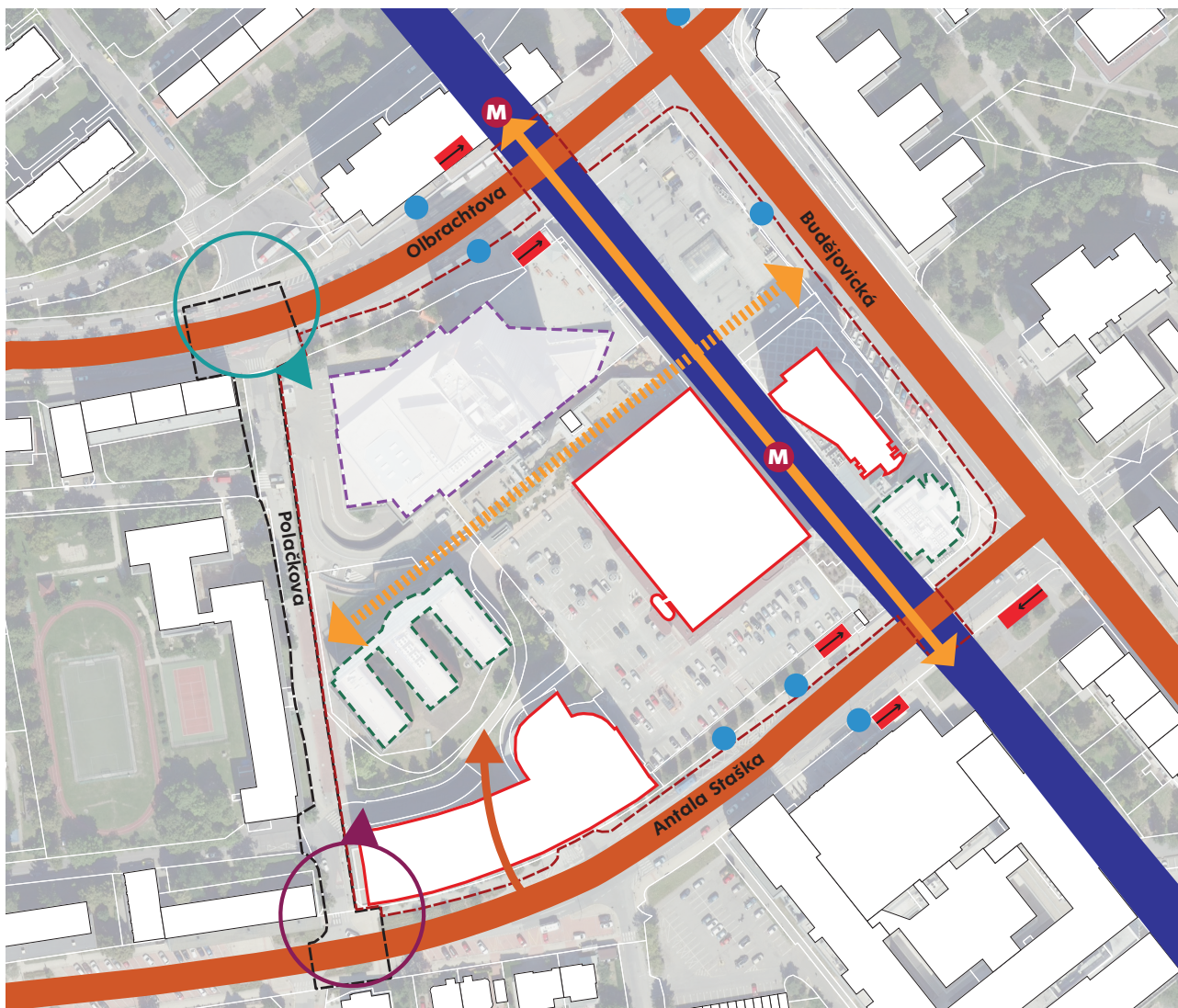
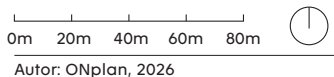
Úkoly k řešení

- Navrhněte funkční a přehledný systém pěší mobility v celém řešeném území, který zajistí jeho vysokou prostupnost, logickou návaznost na cíle v území a okolní městskou strukturu a umožní komfortní a bezbariérový pohyb mezi jednotlivými částmi a výškovými úrovněmi v území.
- V návrhu dopravního řešení se zabývejte opatřeními pro zvýšení bezpečnosti dětí v předprostoru ZŠ Poláčkova a okolí.
- Navrhněte funkční pěší propojení na infrastrukturu MHD, včetně zajištění přímých, bezbariérových, a co nejkratších tras k autobusovým zastávkám a vstupům do stanice metra. Vzhledem k charakteru území může být nejpřímější cesta bariérová (např. po schodech nebo eskalátorem), avšak vždy musí existovat i bezbariérová varianta.
- Navrhované propojovací pěší trasy prověřte z hlediska stávající a předpokládané kapacity pohybu osob.
- V návrhu respektujte těleso metra, ochranné pásmo metra a vybrané technologie (viz kapitola 4.5).

- V návrhu respektujte stávající polohu výstupů z metra do úrovně dnešní otevřené obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží. Řešení výstupů z úrovně otevřené obchodní pasáže v 1. podzemním podlaží do navazujícího území je na vašem uvážení.
- V souvislosti s předpokládaným rozšířením profilu ulice Olbrachtova navrhněte nový veřejně přístupný výstup z vestibulu metra na jižní okraj ulice Olbrachtova, směrem k sídlišti Antala Staška. V návrhu výstupu zohledněte i nutnost skloubit různé režimy provozu a veřejné přístupnosti: denní (veřejně přístupné jsou veřejné prostory, prostory metra, vestibuly i obchodní pasáže a retail), pozdně večerní a ranní (veřejně přístupné jsou veřejný prostor, prostory metra a vestibuly) a noční (veřejně přístupné jsou pouze veřejné prostory zajišťující průchodnost územím a prostory, které jsou využívány zejména pro zastávky nočních tramvají a autobusů). V rámci nočního režimu je nutné zohlednit požadavek na vyšší míru sociální kontroly.
- V návrhu zohledněte záměr na vybudování tramvajové trati v ulici Olbrachtova a Vyskočilova a její ochranné pásmo včetně návrhu manipulační smyčky pro otočení tramvaje (viz kapitola 4.4).
- Ve střednědobém horizontu (do roku 2035) je nutné v návrhu respektovat kapacitu stávajících autobusových zastávek a odstavů autobusů. Uvažovat lze s jejich dílčími posuny.
- V dlouhodobém horizontu (po vybudování tramvajové trati a metra D) předpokládejte v ulici Olbrachtova s umístěním tramvajové trati včetně společných zastávek tramvají a autobusů na tramvajovém tělese.
- Prověřte organizaci automobilové dopravy v území a navrhněte řešení minimalizující její negativní dopady na bezpečnost a kvalitu veřejného prostoru.
- 1. etapu dopravně napojte z křižovatky ulice Poláčkova a Olbrachtova. Toto napojení musí umožnit i napojení 2. etapy.
- Za ideální bod dalšího dopravního napojení 2. etapy považuje zadavatel výjezd přes objekt Budějovická Alej na Antala Staška. Můžete přijít s jiným řešením, avšak je nutné doložit jeho reálnost.
- Navrhněte samostatné dopravní napojení zástavby na pozemcích města.
- Dopravu v klidu pro zástavbu na pozemcích soukromých investorů řešte výhradně v podzemních podlažích navržených objektů. Kapacita parkovacích stání musí pokrýt potřeby nové i stávající zástavby s přiměřenou rezervou. Počet parkovacích stání stanovte v návaznosti na funkční využití objektů a v souladu s platnou legislativou.
- Konceptci podzemních podlaží pro parkování obou etap na pozemcích soukromých investorů navrhněte tak, aby umožnila jejich případné propojení a sdílení kapacit, včetně zajištění parkování a zásobování pro DBK.
- Rampy do podzemních garáží řešte ideálně v rámci objektů.
- Dopravu v klidu pro zástavbu na městských pozemcích řešte ideálně v rámci navrhovaných objektů, nejedná se však o nezbytnou podmínku. Město umí parkovací potřeby pro svoje objekty vyřešit mimo řešené území.
- Navrhněte komplexní řešení cyklistické dopravy včetně napojení na městskou síť a odpovídajícího parkování kol dle funkční náplně objektů.
- V případě, že řešení vyvolá potřebu dopravního 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.

Schéma 9
Klíčové prvky dopravní infrastruktury v území

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | řešené území |  | předpokládané dopravní napojení 1. etapy a související úprava křižovatky |
|  | zájmové území |  | předpokládané dopravní napojení 2. etapy a související úprava křižovatky |
|  | objekty, které budou ponechány |  | stávající dopravní napojení |
|  | zachování/asanace objektu je ponechána na uvážení soutěžících | | |
|  | objekt určený k asanaci | | |
|  | vstupy do metra | | |
|  | schody do podzemí | | |
|  | autobusové zastávky | | |
|  | tunel metra | | |
|  | hlavní pěší tah územím | | |
|  | chybějící východo-západní pěší propojení v území | | |
|  | hlavní komunikace | | |



5.6 Technická infrastruktura a energetická koncepce budov

Současný stav

Řešené území je součástí stabilizovaného území s dostatečně kapacitním vedením jednotlivých sítí technické infrastruktury.

Vize

Technická infrastruktura a energetická koncepce navrhované zástavby by měly klást důraz na udržitelnost, efektivitu a minimální dopad na životní prostředí.

Úkoly k řešení

Úkoly v rámci tohoto tématu budou definovány v zpřesněném investorském zadání.

- Navrhněte napojení na stávající technickou infrastrukturu.

Urbanisticko-architektonická soutěž Nová Budějárna
Rámcové zadání

© ONplan lab, s.r.o., 2026

Editoři: Karolína Koupalová, Martin Ptáček, Gabriela Šimůnková

Grafická úprava: Ondřej Zámis, Esra Akgün Kulin

vydání 6/2026

**Urbanisticko-
architektonická
soutěž
Nová
Budějárna**

**Rámcové
zadání
soutěže**