

linie / Otakarova

Hana Václavková

diplomní projekt
ateliér ZKN
FA ČVUT

Otakarova ulice leží na rozhraní pražských Vinohrad, Vršovic a Nuslí. Je místem, kde se protíná několik linií, železnice, potok Botič, tramvajové linky a budoucí metro D. Jde o místo s dobrou dopravní dostupností, v blízkosti velkých parků, v širším centru Prahy. Jeho současná podoba ale těmto skutečnostem neodpovídá. Otakarova je zanedbaným tranzitním prostorem bez jasné identity, jehož podoba je důsledkem asanace v 70. letech.

Diplomní projekt hmotově doplňuje stávající strukturu a zkoumá možnosti vzájemného propojování linií a zlepšení pěší prostupnosti místa.

Projekt se detailněji věnuje návrhu vestibulu plánovaného metra, propojuje vestibul s tržnicí a domem se studentským bydlením a komunitním centrem.

Diplomní projekt vznikl v akademickém roce 2024/25 na FA ČVUT v ateliéru ZKN. Analytická část byla zpracována v rámci diplomního semináře v zimním semestru, návrhová část v navazujícím letním semestru.

vedoucí diplomové práce:

Ing. arch. Tomáš Zmek
MgA. Jonáš Krýzl
Ing. arch. MgA. Jan Novotný

konzultace:

Ing. arch. Tomáš Pozdech - krajina
doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D. - doprava

06	_____	analytická část
78	_____	návrhová část
154	_____	dokladová část

/ obsah analytické části

08 _____ úvod

10 _____ linie ve městech

12 _____ vymezení širšího území

14 _____ historický vývoj území

18 _____ historie regulací území

22 _____ sledované linie:

22 _____ železnice

24 _____ Botič

28 _____ tramvaj

30 _____ Nuselský most

32 _____ hradby

34 _____ analýzy:

34 _____ morfologie

36 _____ zastavěné území

38 _____ vodstvo

40 _____ zeleň

42 _____ cestní síť

44 _____ veřejná doprava

46 _____ občanská vybavenost

50 _____ platný územní plán

52 _____ hodnoty území, ÚAP 2020

54 _____ limity využití území, ÚAP 2020

56 _____ problémy k řešení, ÚAP 2020

58 _____ obraz místa

64 _____ Otakarova:

64 _____ zadání

66 _____ schwarzplan, průběh linií

68 _____ nolliplan, prostupnost

70 _____ metro D

74 _____ obraz místa

76 _____ autorský text, vize

/ analytická část

/ úvod

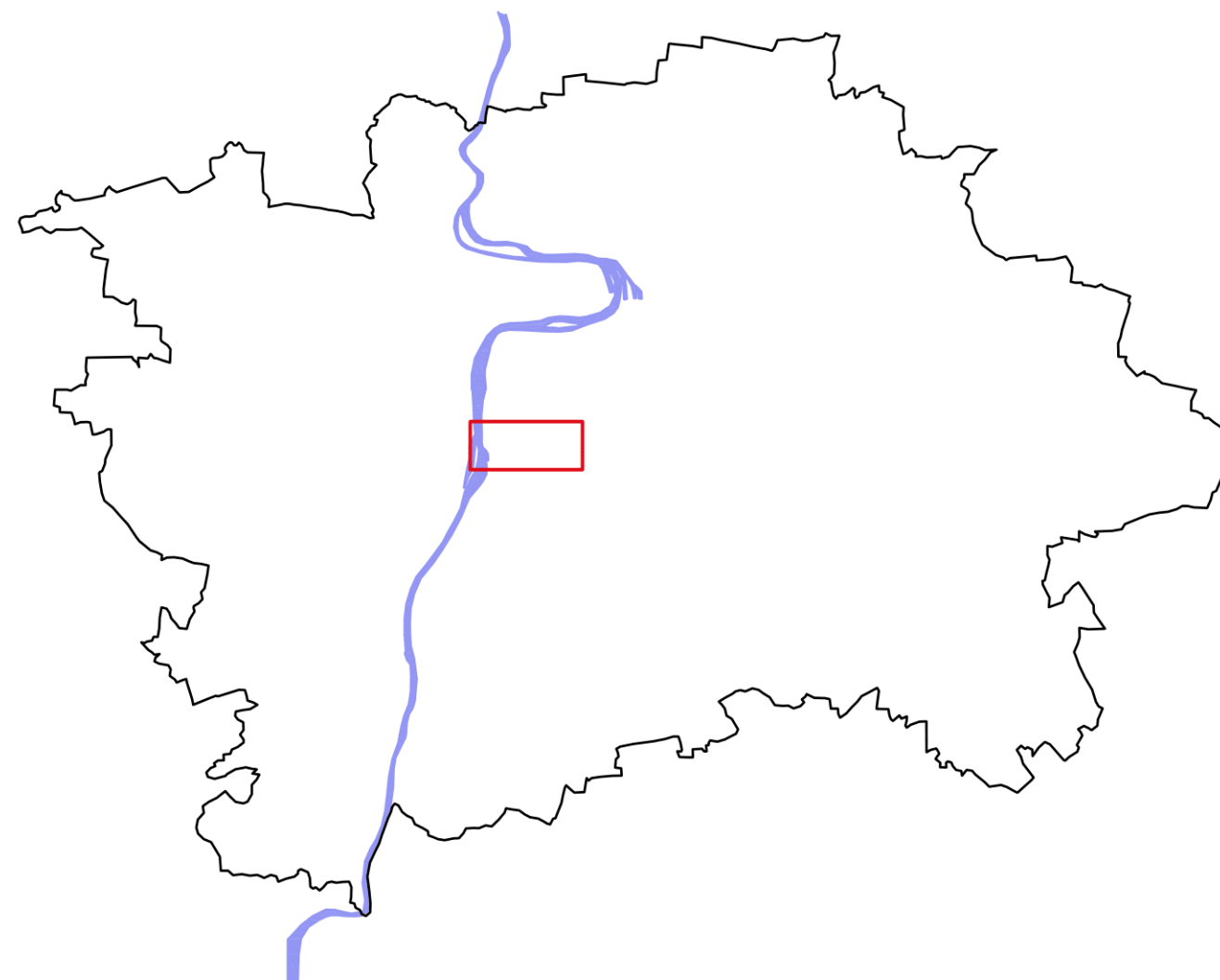
Tématem práce jsou linie, jejich vzájemné vztahy a situace, které jejich křížení a proplétání generuje ve městě.

Součástí práce bylo od začátku hledání a přesnější vymezování území, kterým se budu zabývat. Moje práce se totiž neomezuje na jednu konkrétní městskou část nebo čtvrť. Největší část území zájmu leží v pražských Nuslích a Vršovicích, zasahuje ale i do katastru Vyšehradu, Nového Města a Vinohrad.

Hlavním důvodem výběru území byl právě fenomén linií, které jsem zde chtěla sledovat, tedy hlavně železnice, potoku Botič, tramvajových tras, Nuselského mostu (severojižní magistrály) a historických hradeb.

Za linii, která své okolí nejvíc ovlivňuje považuji železnici, proto jsem vymezení území zájmu provedla hlavně s ohledem na ni. Území začíná na Rašínově nábřeží, kde železnice přechází z viaduktu na Vyšehradský železniční most a směřuje dál na Smíchov a zároveň se zde Botič vlévá do Vltavy. Končí před depem kolejových vozidel na Bohdalci, před kterým se železnice rozbíhá do dvou různých směrů.

Cílem práce v rámci diplomního semináře bylo definovat téma diplomové práce, vymezit území a to detailněji prozkoumat. Jednak přímo v terénu a jednak pomocí analýz. Objevit potenciály nebo problémové jevy v území, případně místa, kde se problémové jevy koncentrují, a kterým by bylo možné se detailněji věnovat v návrhové části diplomové práce.



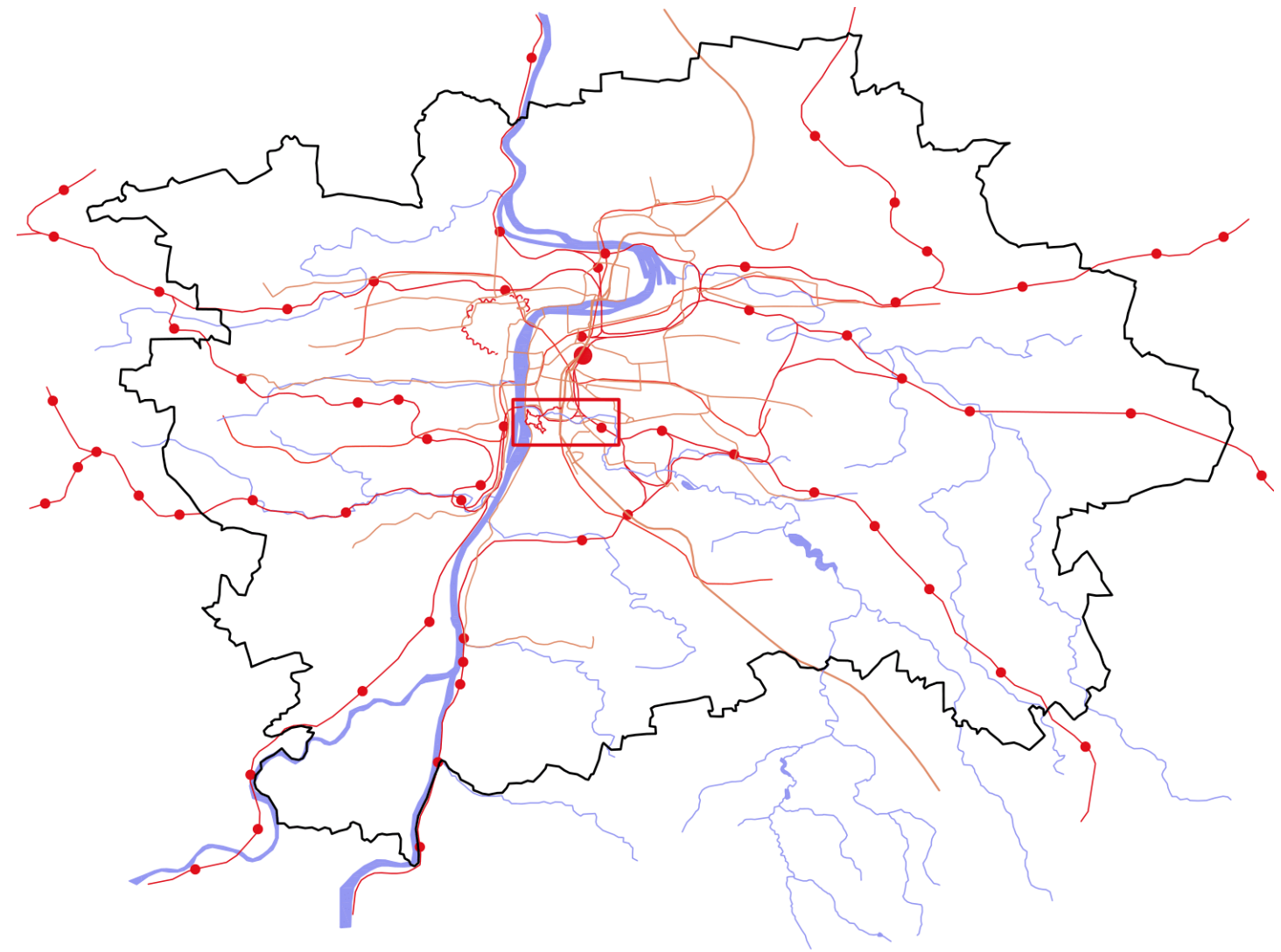
/ linie ve městech

Linie jsou hranice, cesty, ulice, pěšiny, silnice, koleje, řeky, potoky, hradby, ploty, zdi, aleje.

Linie formovaly a formují města. Ve starověku a středověku města vznikala u řek, které zajišťovaly dostatek vody pro lidi, zvěř i pěstované rostliny, vznikala u brodů a mostů, které umožňovaly řeku překročit, kde se shromažďovali lidé. Města vznikala i podél obchodních cest, které vedly napříč Evropou, podél solné a jantarové stezky. Morfologie řek a cest, jejich směry a křížení určovaly tvary měst.

Linie můžou limitovat a ovlivňovat vývoj města po dlouhou dobu. Často městům trvalo dlouho, než expandovala na druhý břeh řeky, nebo než překonala prostor, který jim vymezilo postavení hradeb po obvodu. Za hradby město napřed vytlačovalo funkce, které nebyly "hodné" prostoru uvnitř, jako například hřbitovy. V 19. století začaly městské hradby prolamovat továrny, průmysl a železnice. Později se k železničním tratím přidaly silnice a dálnice.

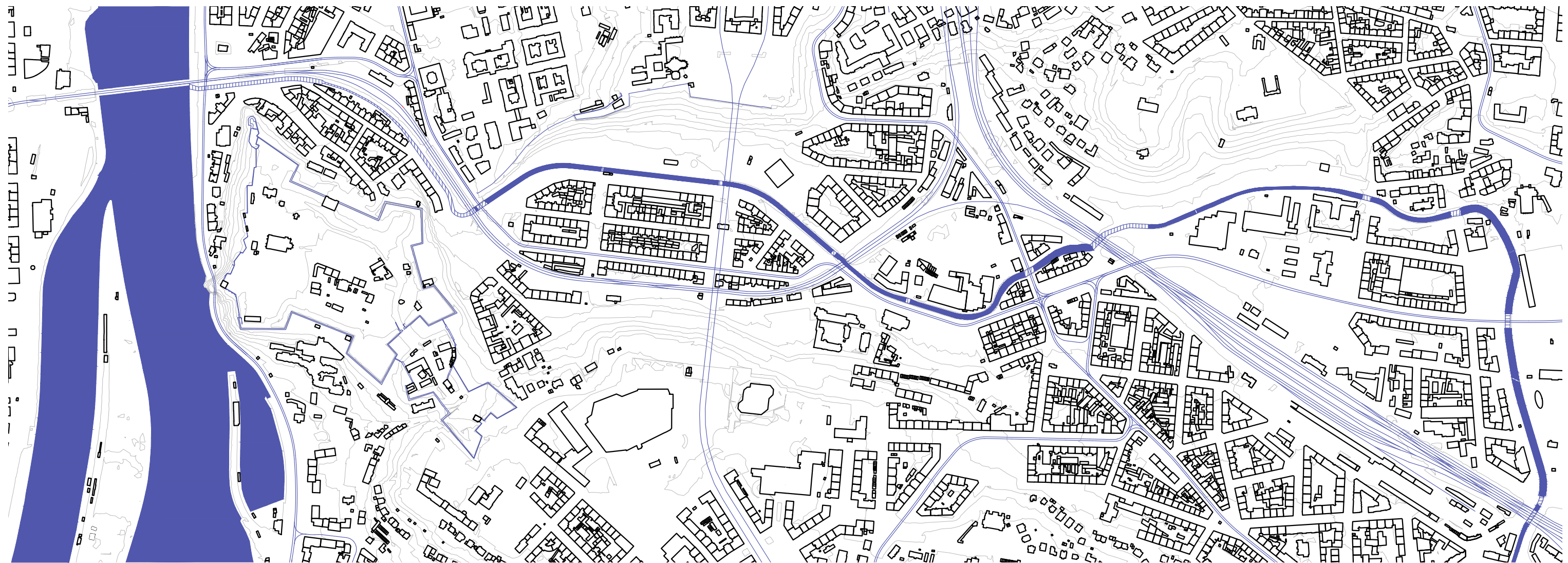
Linie jsou jedním z nejtrvalejších prvků města; jednotlivé domy vznikají a zanikají a funkce v nich se mění, ale stopa ulic je často neměnná po několik set let. Dnes se tedy ve městech střetávají a proplétají linie různého stáří, z různých historických epoch. Propojují a zároveň oddělují, vedou a zároveň tvoří bariéru.



/ vymezení širšího území

Vymezení širšího území zájmu jsem provedla pro účely analýz.

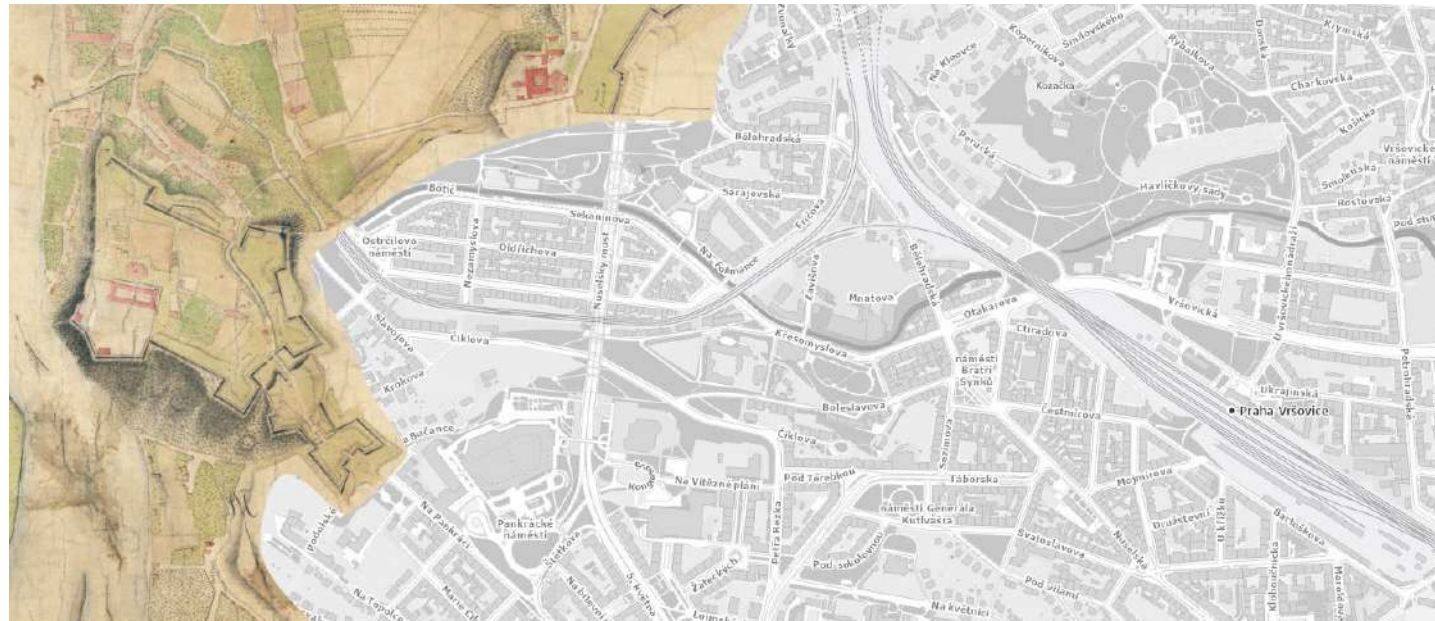
Výkres se znázorněním zkoumaných linií procházejících územím (železnice, Botič, tramvajové trasy, Nuselský most, historické hradby).



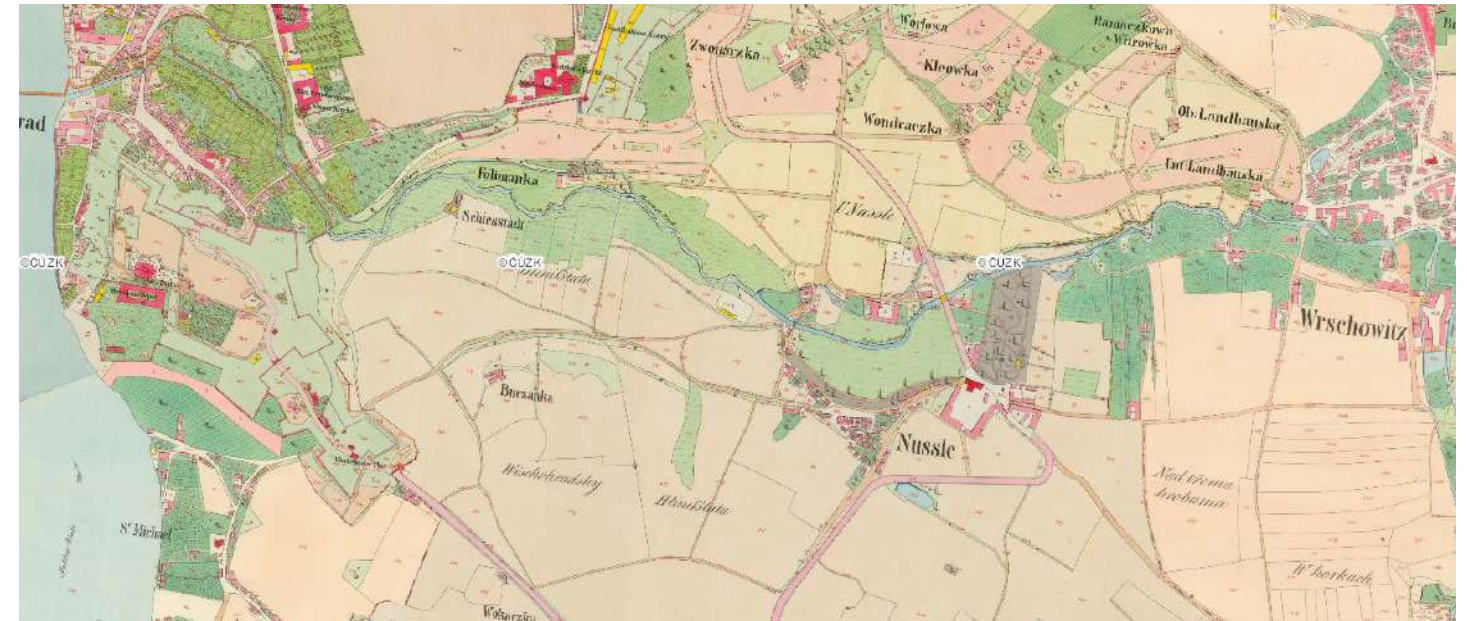
/ historický vývoj území

zdroj historických map:

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/prahavcera/>



1791, Hergetův plán Prahy, ukončení města hradbami



1842, mapy stabilního katastru, historické vesnice Nusle a Vršovice, historické usedlosti (Landhauska, Kleovka, Zvonařka, Folimanka)



1816, Jüttnerův plán Prahy, historická vesnice Nusle



1869, polohopisný plán královského města Prahy, vedení železnice



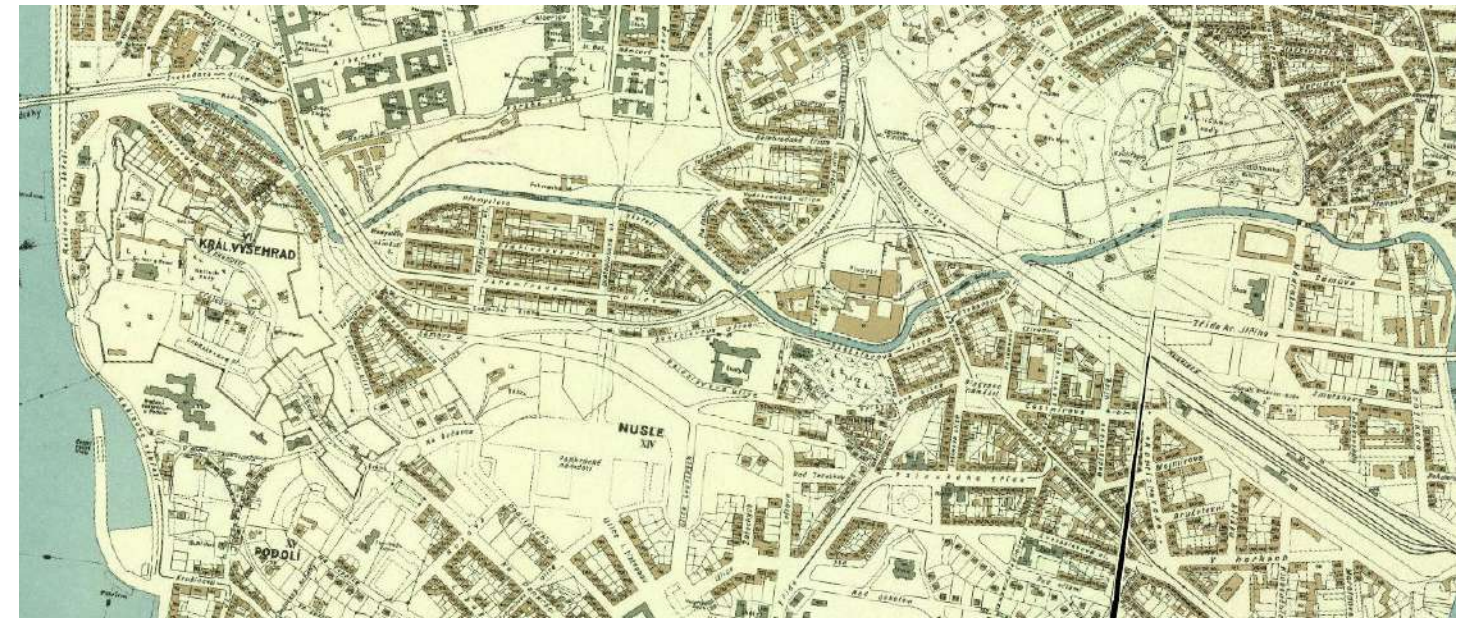
1889, Plán polohy a výšek královského hlavního města Prahy, regulace pro blokovou zástavbu dolních Vršovic a Nuslí, regulace koryta Botiče



1920-1924, Výškopisný plán hlavního města Prahy s okolím



1909-1914, Orientační plán královského hlavního města Prahy a obcí sousedních, bloková zástavba Vršovic a Nuslí

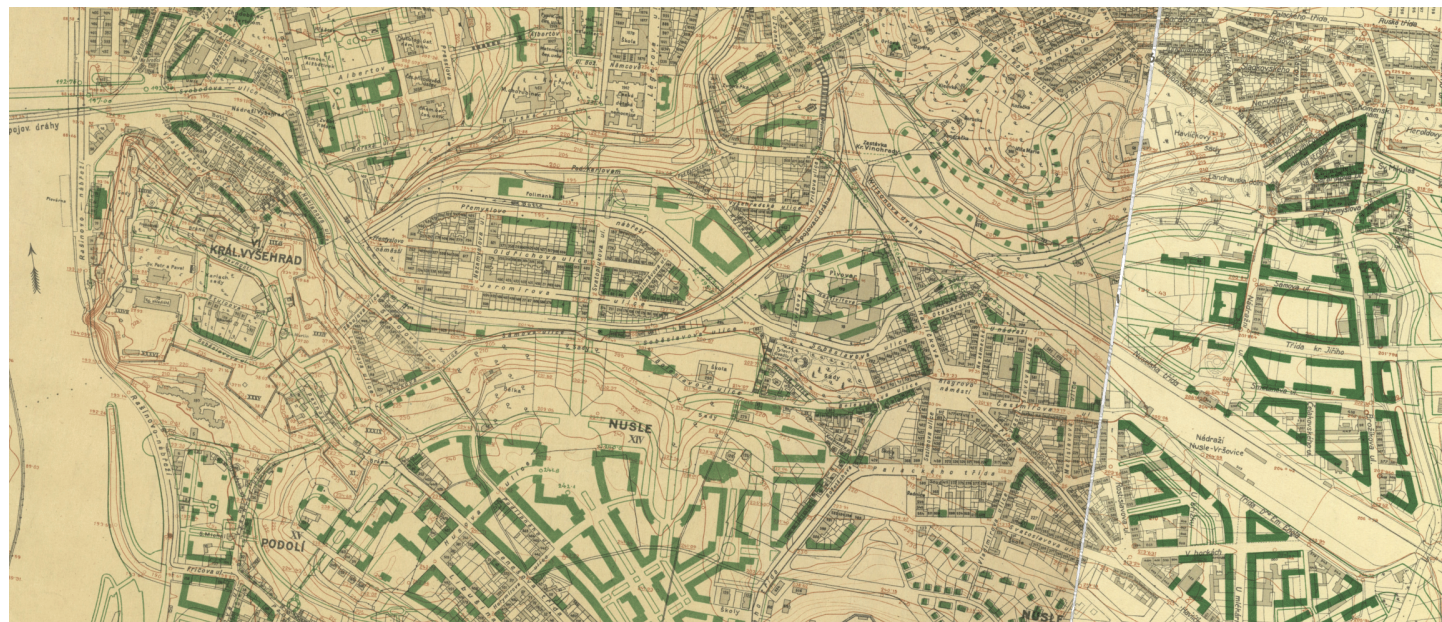


1938, Orientační plán hlavního města Prahy s okolím, vedení tramvaje dnešní Jaromírovou, Otakarovou a Vršovickou ulicí

zdroj historických plánů:

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/srk/>

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/archivup/>



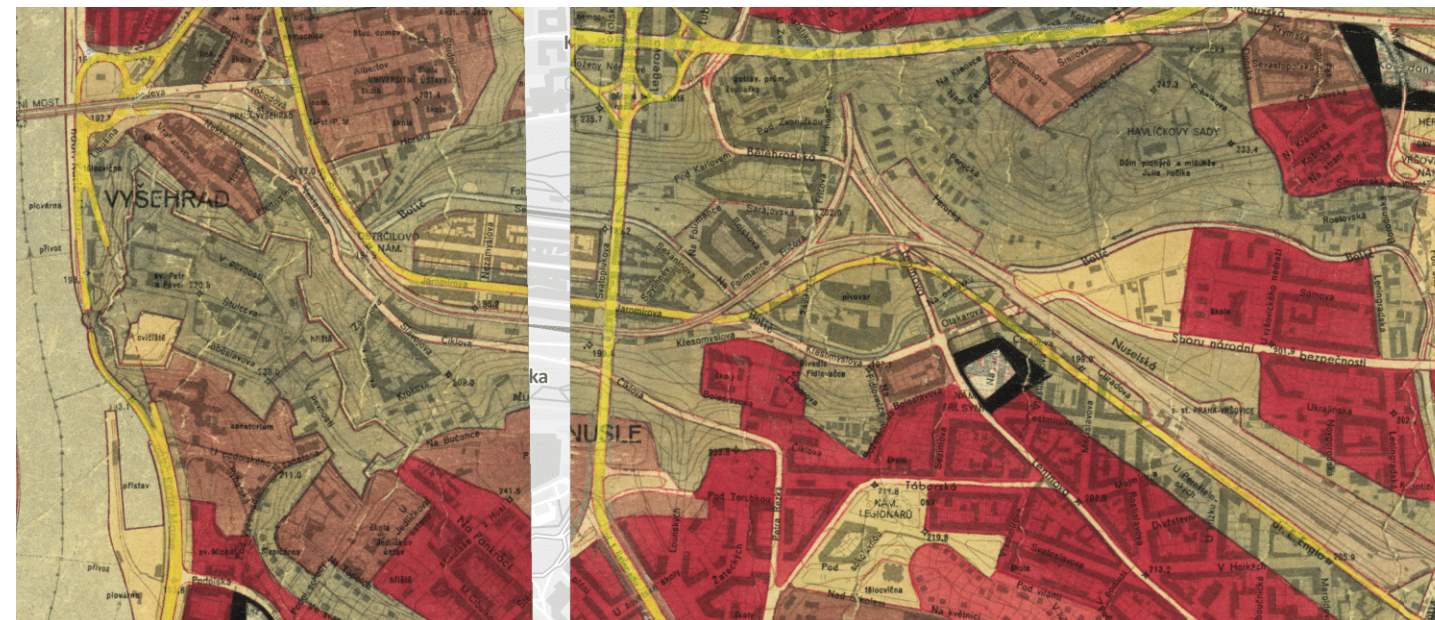
1924, regulační plán Státní regulační komise, regulace pro zástavbu dolních Vršovic, Nuslí, Pankráce a svahu Na Kleovce, plán výstavby Nuselského mostu



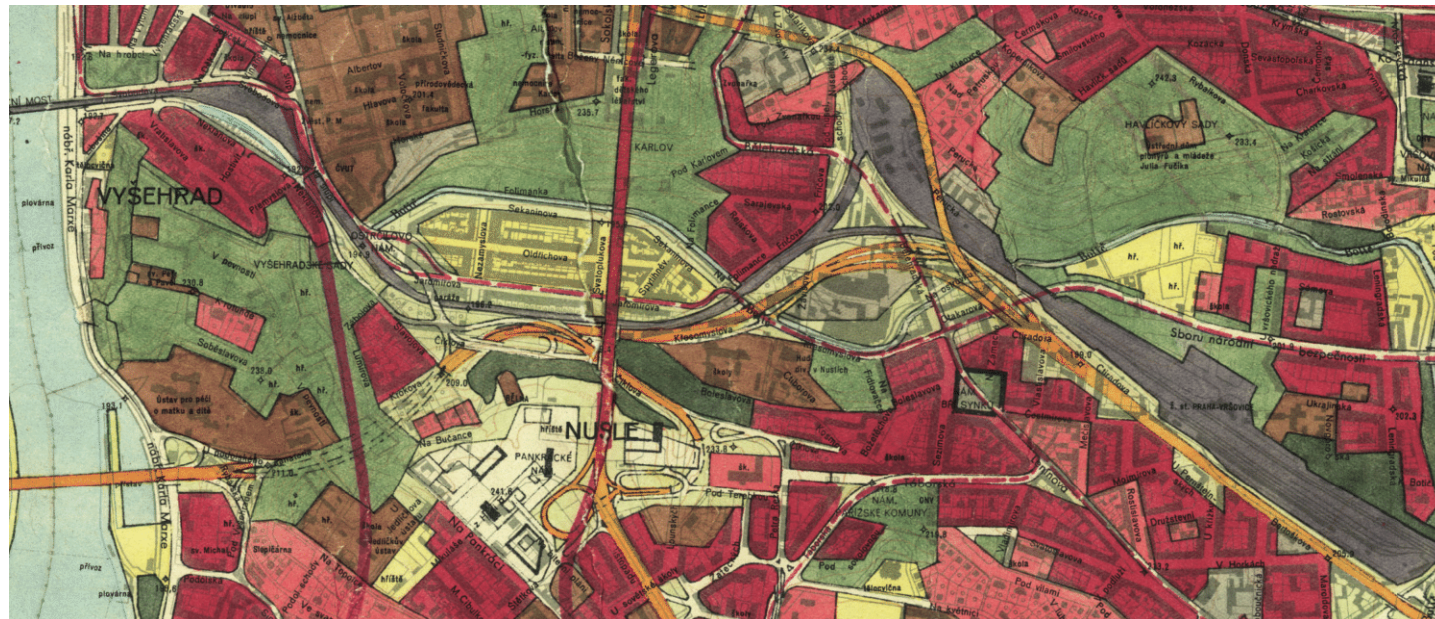
1947-1958, vymezení stavebních obvodů



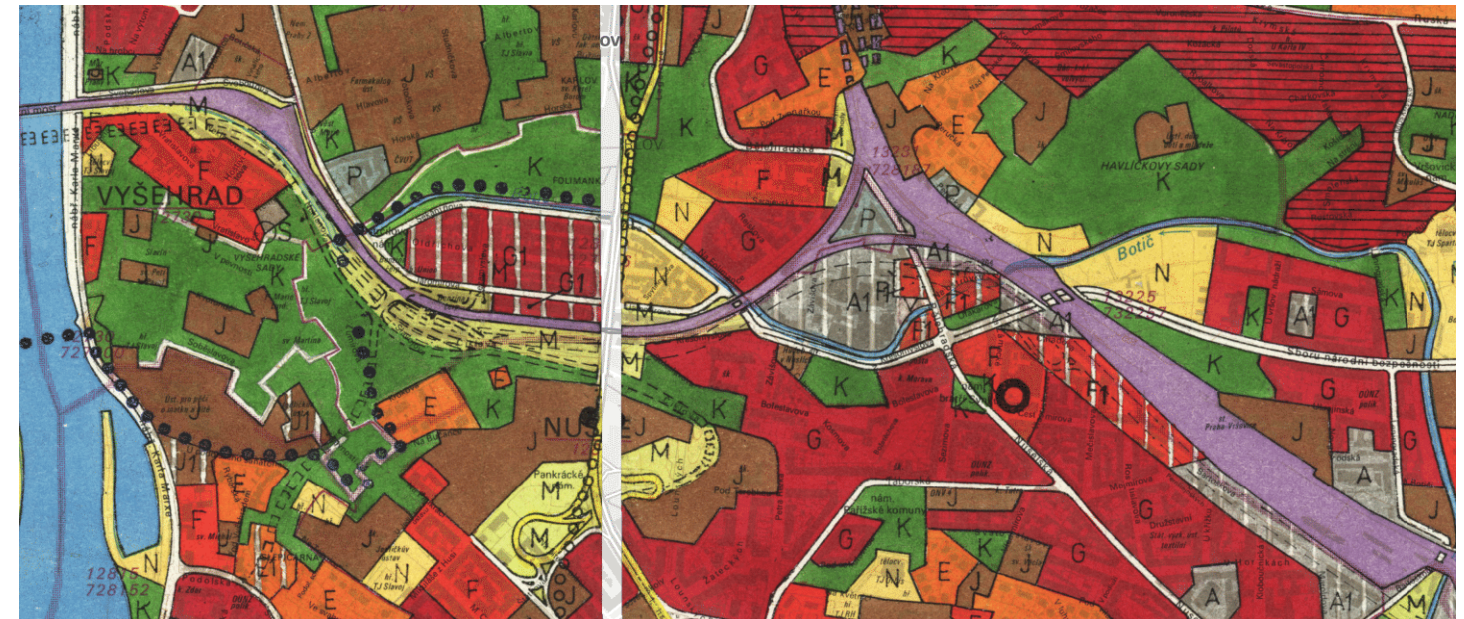
1930, přehledný regulační a zastavovací plán Státní regulační komise



1964, územní plán, se žlutě zakreslenými uvažovanými automobilovými komunikacemi první třídy, s plánovaným Nuselským mostem



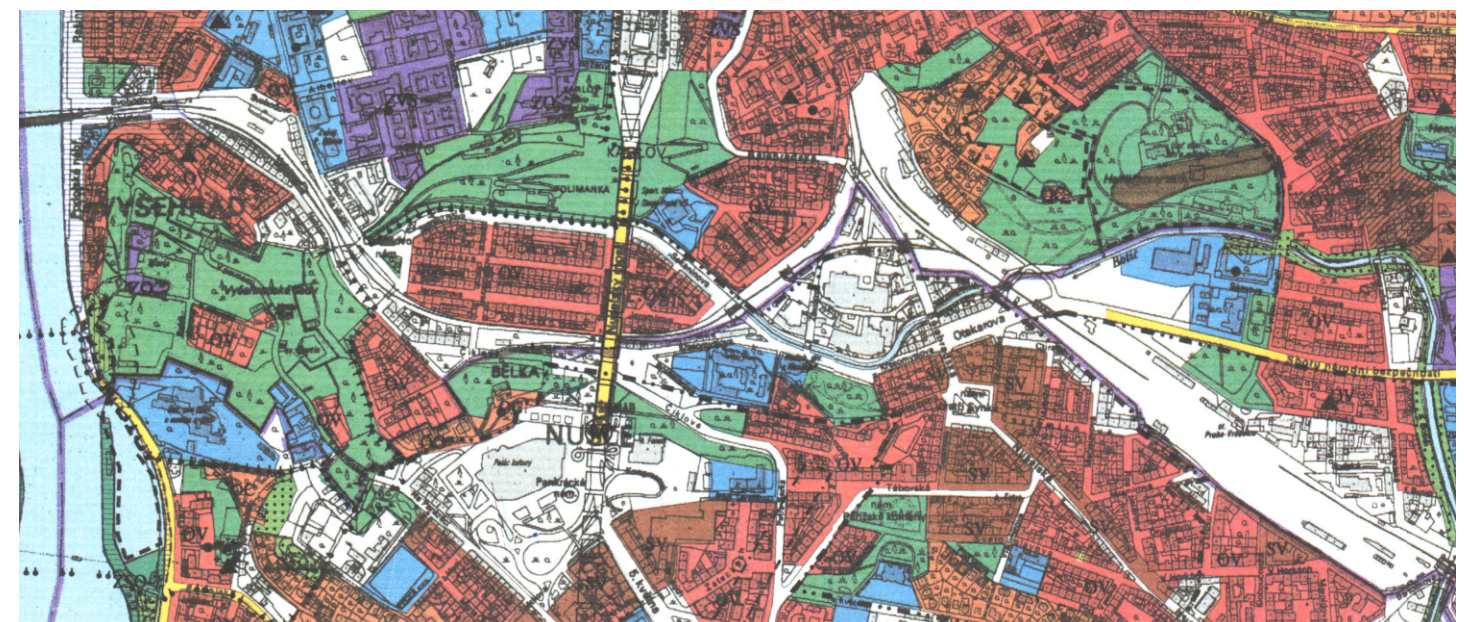
1971, územní plán, s oranžově zakreslenými uvažovanými automobilovými komunikacemi první třídy (plánovaný tunel pod Vyšehradem), uvažovaným vedením metra do Podolí



1986, územní plán, upuštění od plánu přestavby Nuslí, upuštění od konceptu vedení metra do Vršovic



1976, územní plán, dokončený Nuselský most, upuštění od konceptu silnic první třídy, vedení metra do Podolí a do Vršovic, vymezení starých Vršovic a části Nuslí jako plochy pro přestavbu



1994, územní plán, upuštění od všech plánů na přestavbu území, zpřesňování územního plánu

/ železnice

Nejstarší kolejovou dráhou v Praze byla v roce 1830 koněspřežka vedoucí z Brusky (Dejvice) směrem do Kladna. V roce 1845 bylo uvedeno do provozu nejstarší nádraží v Praze, Masarykovo nádraží (tehdy Nádraží státní dráhy), přijížděly na něj vlaky z Olomouce po Severní státní dráze. V roce 1862 bylo otevřeno Smíchovské nádraží (tehdy Praha, Česká západní dráha), kam přijížděly vlaky z Bavorska. V roce 1871 bylo zprovozněno Hlavní nádraží (nádraží Františka Josefa) a v souvislosti s ním i Vinohradské železniční tunely a trať směrem na Benešov, tedy trať procházející řešeným územím a dnešním nádražím Praha-Vršovice (vzniklo až r. 1882).

V roce 1872 se otevřela Pražská spojovací dráha, procházející skrz Nusle a spojující Smíchovské a Hlavní nádraží. Vlakový trojúhelník uzavřel v roce 1882 spojovací oblouk.

Součástí spojovací dráhy byly dvě dnes již zrušené zastávky, Vyšehrad (1888 až 1960) a Královské Vinohrady (1913 až 1944). První z budov chátrá, druhou využívají České dráhy jako ústřednu.

Dnes je v Praze v provozu celkem 7 hlavních železničních tratí ve směrech Česká Třebová, Děčín, Plzeň, Vrané nad Vltavou, České Budějovice, Kolín a Turnov. Na území Prahy je celkem 48 nádraží, stanic a zastávek. Nejvytíženějšími z nich jsou Hlavní, Masarykovo a Smíchovské nádraží. Zázemí pro železniční dopravu tvoří depo kolejových vozidel ve Vršovicích a odstavné nádraží Praha jih v Michli.

Pro obsluhu hlavního města a přilehlých obcí slouží primárně linky S1 až S9. Hlavním problémem využití železnice pro pohyb po městě je radiální umístění tratí a nutnost přestupovat na Hlavním nádraží v případě cesty napříč městem.

zdroje:

<https://encyklopedie.praha2.cz/stavba/697-nadrazi-vysehrad>

<https://encyklopedie.praha2.cz/stavba/699-nadrazi-kralovske-vinohrady>

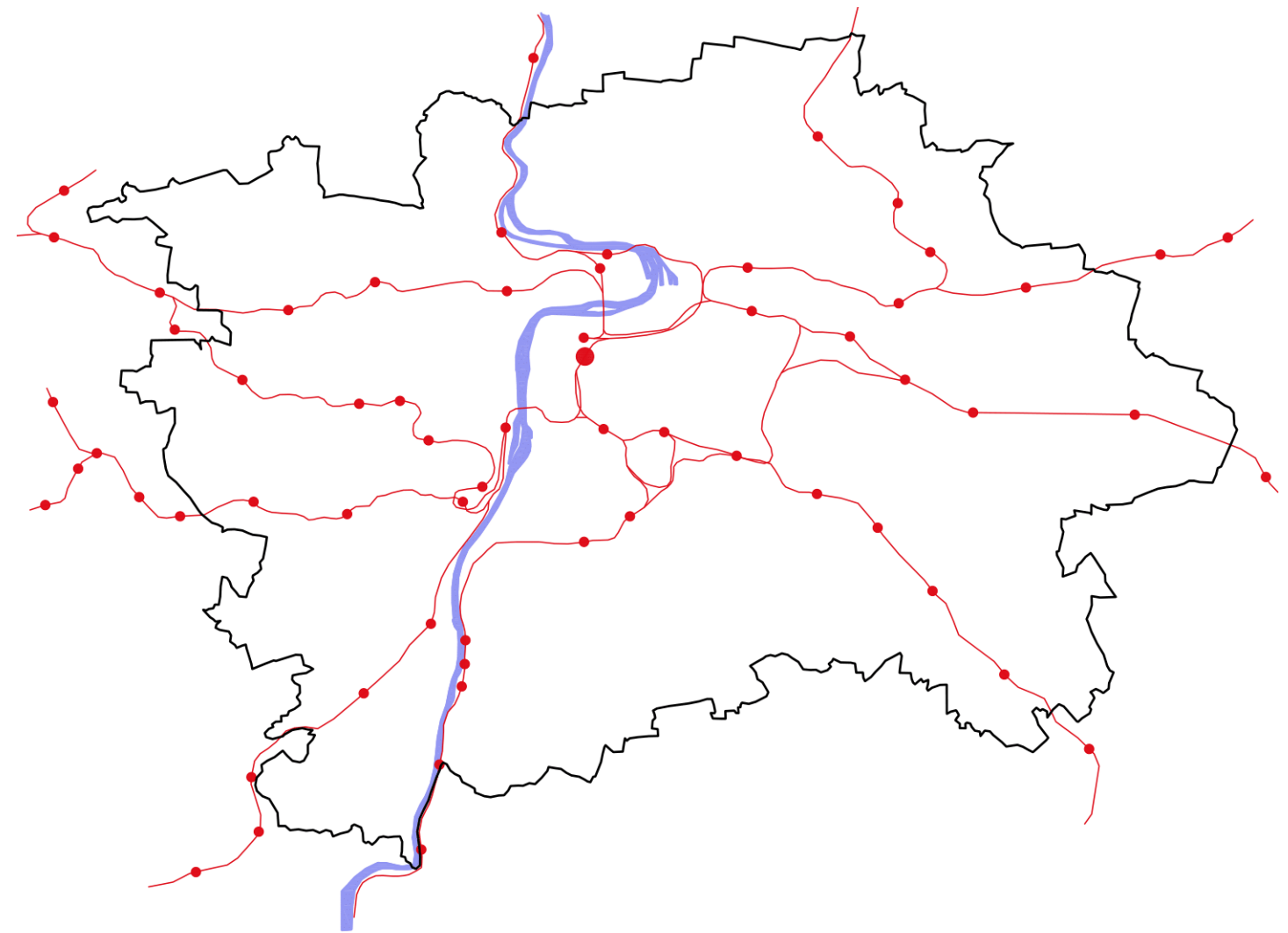
<https://iprpaha.cz/uploads/assets/dokumenty/panel%201.pdf>



[1] nádraží Praha Vyšehrad, před 1960



[2] zastávka Královské Vinohrady, před 1944



[3] zobrazení nádraží Vyšehrad, zastávky Královské Vinohrady a nádraží Nusle-Vršovice v regulačním plánu z roku 1930

/ Botič

Botič je druhý nejdelší potok protékající Prahou, délka jeho toku je 34,5 km, z toho 21,8 km je na území Prahy. Pramení jihovýchodně od Prahy, v lese Okrouhlík. Protéká územím Průhonic, Hostivaře, Záběhlic, Michle, Vršovic, Nuslí a Vyšehradu. Na Výtoni ústí do Vltavy.

Až do roku 1889 Botič tekł přirozeně, na území dnešních Nuslí a Vyšehradu tvořil meandry. Podél jeho toku vznikalo mnoho staveb, důležitých pro chod města, mlýny, hamry, pivovary nebo jatka. Mlýnů bylo podél Botiče až třicet. Zachoval se například Práčský mlýn v Záběhlicích nebo Dolejší mlýn v Hostivaři. Naopak jeden z nejstarších mlýnů z 12. století, Podskalský mlýn, zanikl. Stejně tak areál Vršovického mlýna, pivovaru a tvrze, který se nacházel na místě dnešního parkoviště vedle stadionu Bohemians. Na historických mapách jsou patrné dva náhony, které stavby zásobovaly vodou.

Na plánu královského hlavního města Prahy z roku 1889 je patrná regulace pro zamýšlenou blokovou zástavbu vedle dnešní Folimanky a s tím související záměr regulace koryta Botiče. Záměr byl dokončen před rokem 1914, zároveň bylo napřed regulováno a pak i zatrubněno ústí Botiče do Vltavy. Další regulace byly prováděny během celého 20. století. V roce 1977 byl zatrubněn úsek Botiče v dnešní, do té doby neexistující, Vnislavově ulici. Domy, které se dnes podivně otáčejí k ulici svými zadními trakty, se tak dřív otáčely k Botiči.

Dnes je celý dolní tok Botiče od Záběhlic až k ústí do Vltavy omezen a regulován. Horní a střední tok si ale zachovaly přírodní ráz. Botič protéká i Průhonickým zámeckým parkem a Hostivařskou přehradou, díky které se jeho tok dá regulovat v případě povodní. Těsně za přehradou Botič tvoří přírodní památku Meandr Botiče s tůněmi a mokřadní faunou a flórou.

zdroje:

<https://www.praha-priroda.cz/vodni-plochy-a-potoky/vodni-toky/botic/>

<https://encyklopedie.praha2.cz/park/1539-potok-botic>

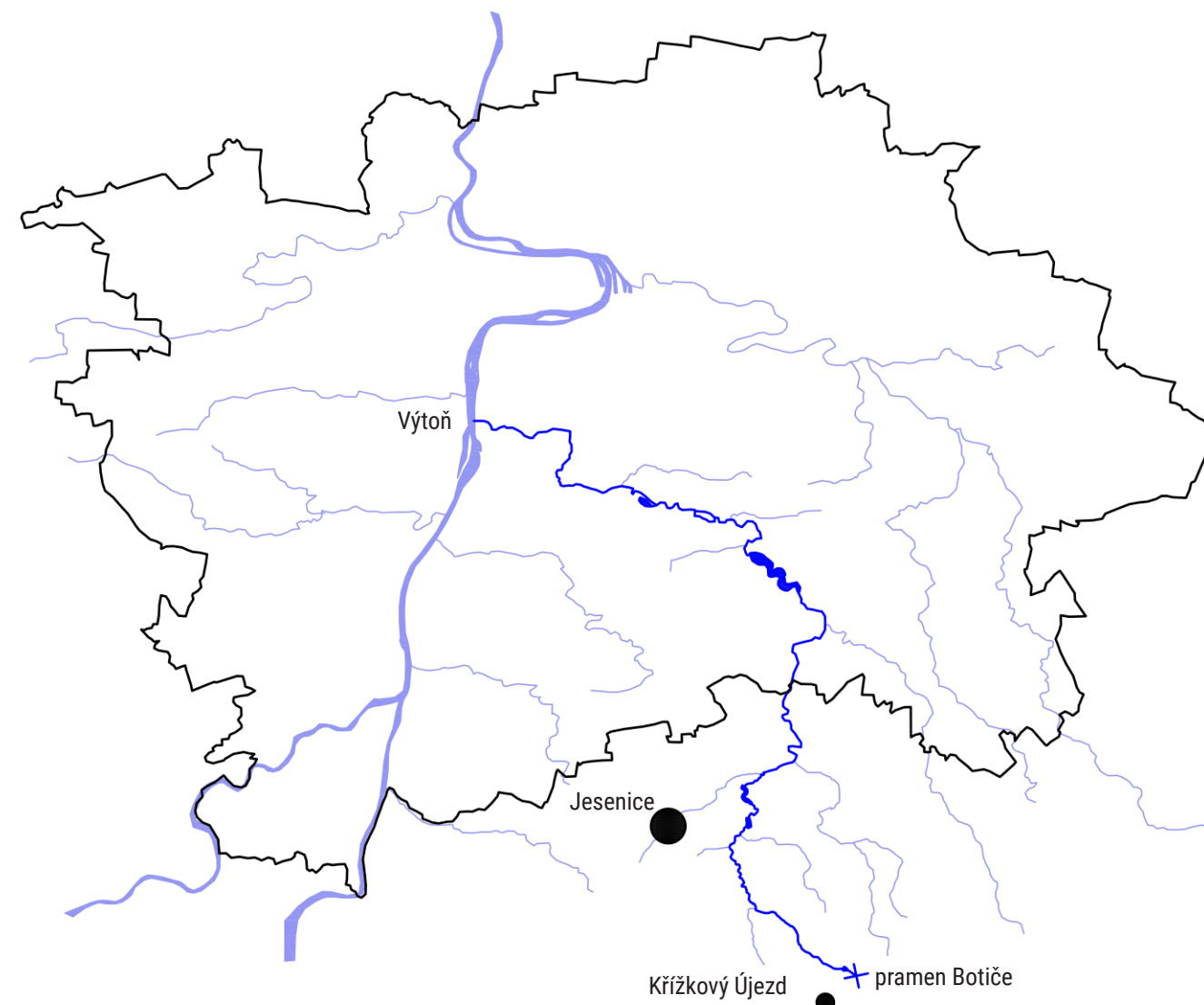
MIKULÁŠ, Radek, ŠTURMA, Jan Albert. Divoká příroda Prahy a blízkého okolí. Praha: Academia, 2015. ISBN 978-80-200-2396-4. s. 26-33



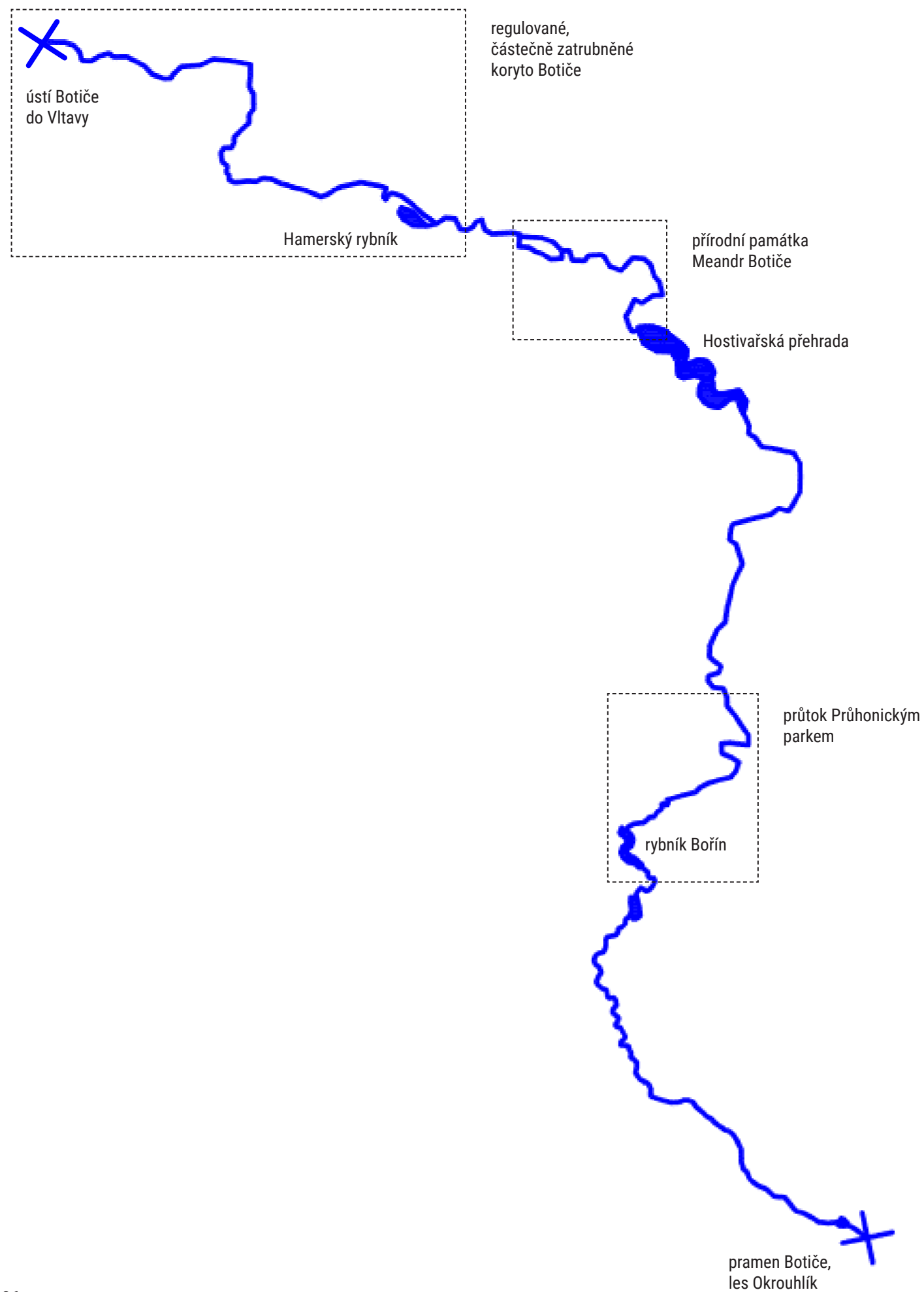
[4] ústí Botiče do Vltavy, před 1904



[5] zaniklý Vršovický pivovar, 1942



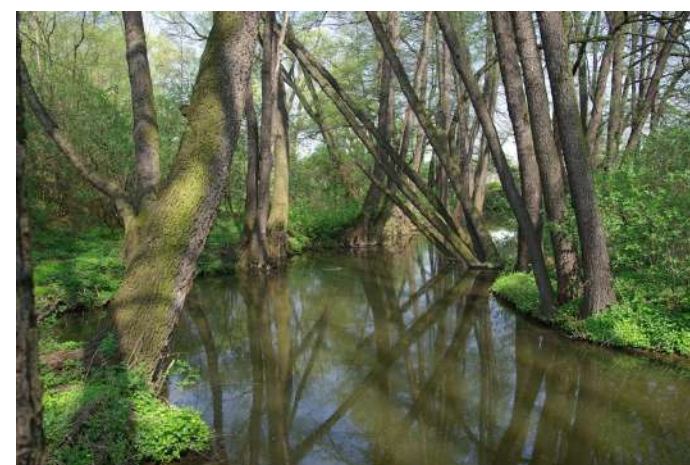
[6] zatrubňování ústí Botiče, 1904



[7] pramen Botiče, les Okrouhlík



tok Botiče pod Grébovkou, Vršovice



[8] meandry Botiče, Hostivař



tok Botiče u Nuselského pivovaru, Nusle



křížení Botiče a železniční trati, Vršovice



[9] ústí Botiče do Vltavy, Výtoň

/ tramvaj

První koněspřežná tramvaj v Praze zahájila provoz v roce 1875 mezi Invalidovnou v Karlíně a mostem císaře Františka (dnešní Štefánikův most).

První elektrická tramvaj zahájila provoz v roce 1891 na Letné, provozoval ji František Křížík. Postupem času vznikaly další tramvajové dráhy, zpočátku byly financované soukromými společnostmi nebo konkrétními městskými částmi a jednotlivé úseky nebyly vzájemně propojené. Tak vznikla v roce 1896 tramvajová dráha v Libni a Vysočanech, v roce 1897 na Smíchově a v roce 1897 na Královských Vinohradech.

V roce 1897 vznikly na popud městské rady Elektrické podniky Královského hlavního města Prahy (předchůdce dnešního Dopravního podniku). Do roku 1907 Elektrické podniky odkoupily a sjednotily všechny stávající tramvajové dráhy a poté pokračovaly s jejich rozšiřováním.

K rozšíření tramvajové sítě do řešeného území Nuslí došlo okolo let 1912 a 1913, kdy byl u železniční zastávky Praha-Královské Vinohrady zřízen železniční most a mimoúrovňové křížení železnice s cestou, což umožnilo podjezd tramvají. Do té doby tramvaje končily u Nuselských schodů. Tehdejší vedení tramvajových tratí územím přibližně odpovídá dnešnímu, pouze u dnešní zastávky Otakarova došlo kvůli záměru napřímit ulici, a s ní i tramvajové vedení, k částečné asanaci dvou bloků.

Dnes má pražská tramvajová doprava 26 denních a 9 nočních linek a v území Nuslí a Vršovic tvoří primární způsob dopravy.

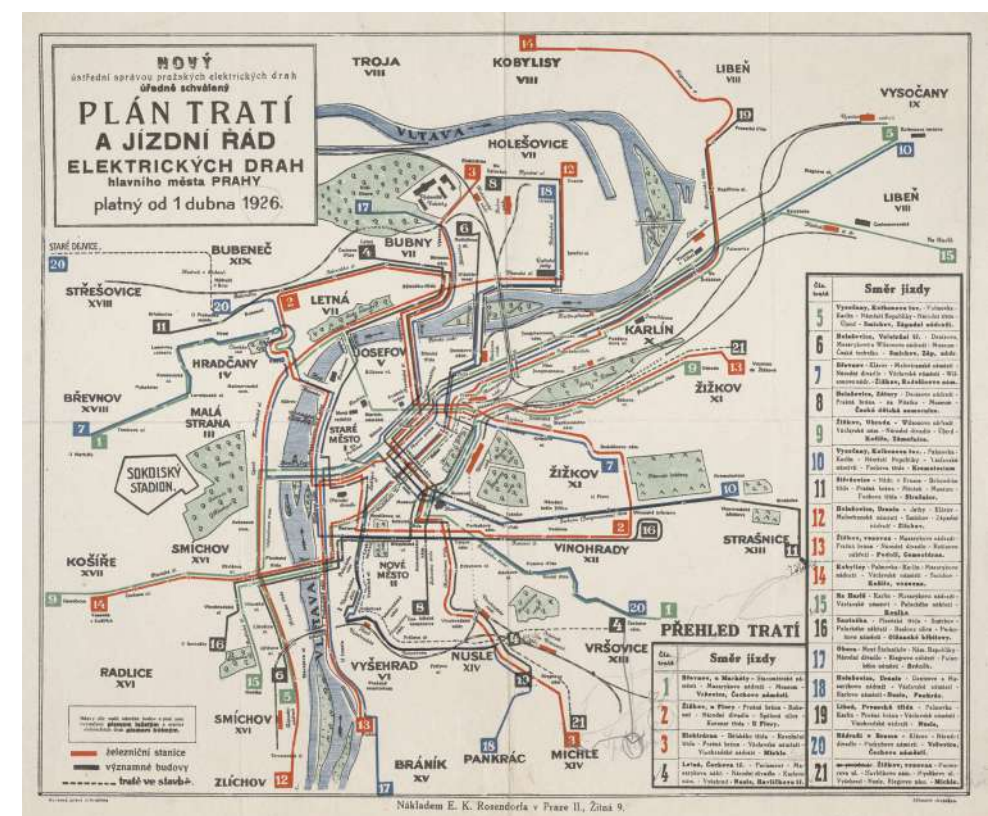
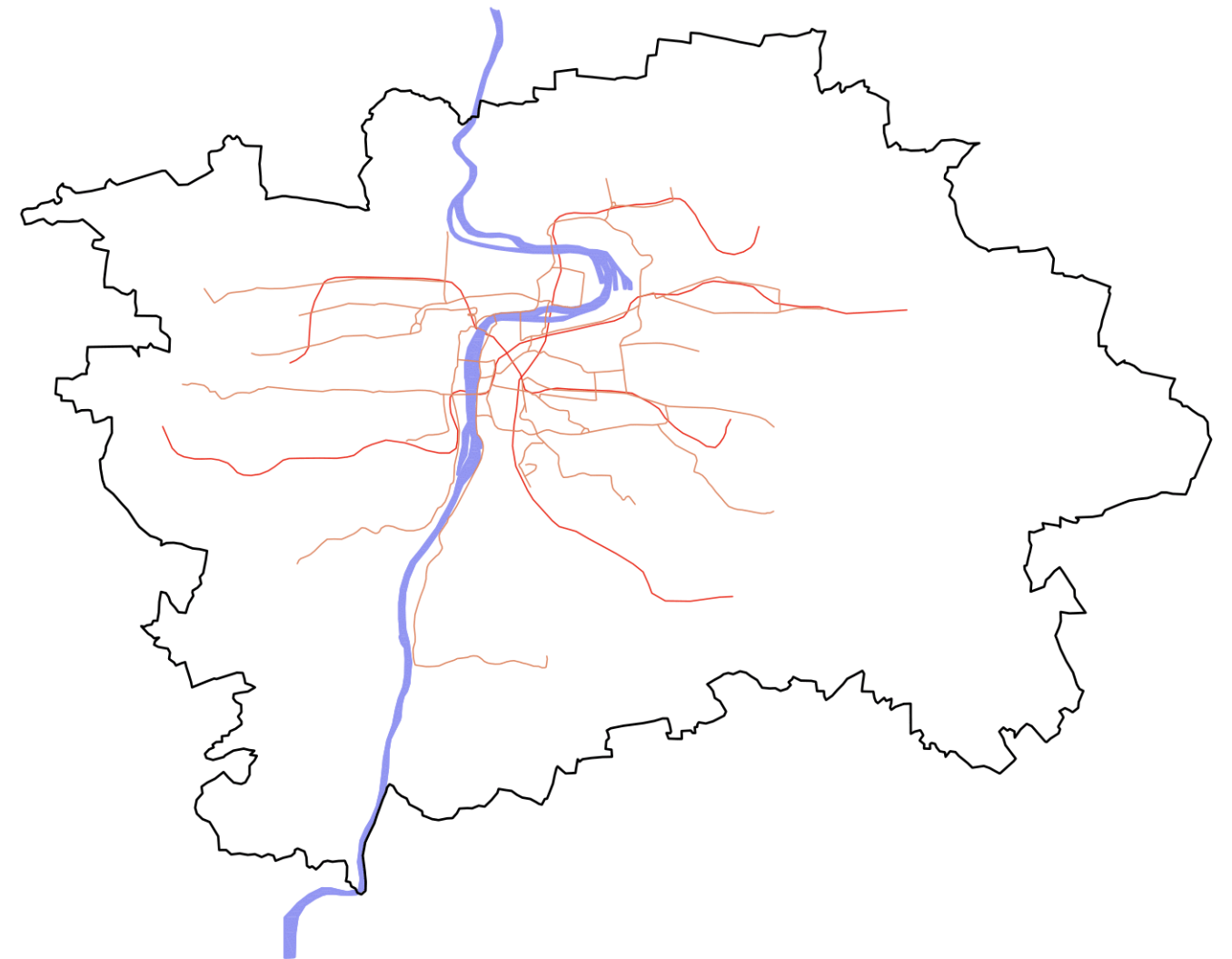
zdroje:
<https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/historie-mestske-hromadne-dopravy-v-praze>



[10] Jaromírova ulice, 1930



[11] Havlíčkově třída (dnešní Bělehradská), 1922



[12] plán tramvajových tratí, 1926

/ Nuselský most

O výstavbě mostu přes Nuselské údolí se uvažovalo už na začátku 20. století. V regulačním plánu Státní regulační komise z roku 1924 a ve všech dalších regulačních a územních plánech je zakreslený záměr vedení mostu včetně plánu na zbourání části bloků pod ním.

Výstavba mostu byla nakonec zahájena až v souvislosti s výstavbou metra C, stavět se začalo v roce 1967 a most byl dokončen v roce 1973. Provoz metra, a zároveň i severojižní magistrály, která vytvořila jízvu v pražském centru, byl zahájen v roce 1974.

Proces výstavby se neobešel bez komplikací způsobených přítomností metra v konstrukci mostu. Ještě v začátcích projektování trasy C se počítalo s výstavbou trasy pro podzemní tramvaj. Ta byla nahrazena vozy metra, které měly být původně české výroby, nakonec byly ale nakoupeny vozy Ečs ze SSSR. Kvůli mnohem větší hmotnosti vozů musel být do konstrukce mostu přidán ocelový rošt a zátěžové zkoušky mostu pak provedlo 66 tanků.

Autory mostu jsou inženýři z Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb, především Ing. arch. Stanislav Hubička. Opěrné zdi na Vyšehradské straně mostu umělecky ztvárnil sochař Stanislav Kolíbal.

Most je 485 metrů dlouhý a jeho pilíře jsou 42 metrů vysoké, tvoří tedy významnou dominantu při pohledu z Nuselského údolí, pomyslnou vstupní bránu a symbol Nuslí.

zdroje:

<https://www.pamatkovykatalog.cz/nuselsky-most-18357133>

<https://www.dpp.cz/metro50/historie-prazskeho-metra-v-datech#1970>

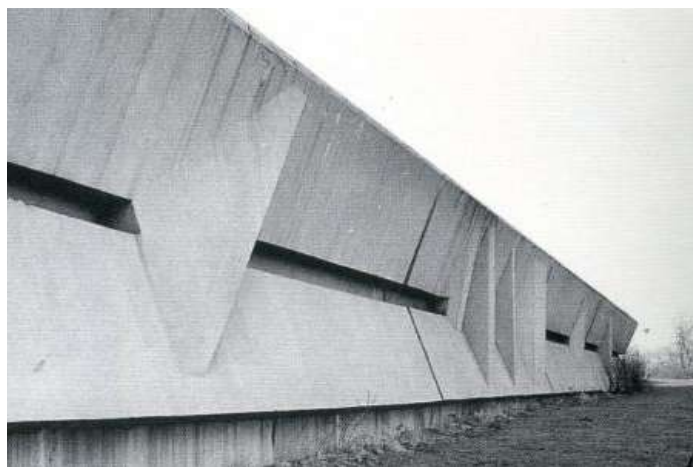
<https://praha.camp/magazin/detail/nuselsky-most-slavi-pulstoleti-jak-se-splnil-davny-sen-prazanu>



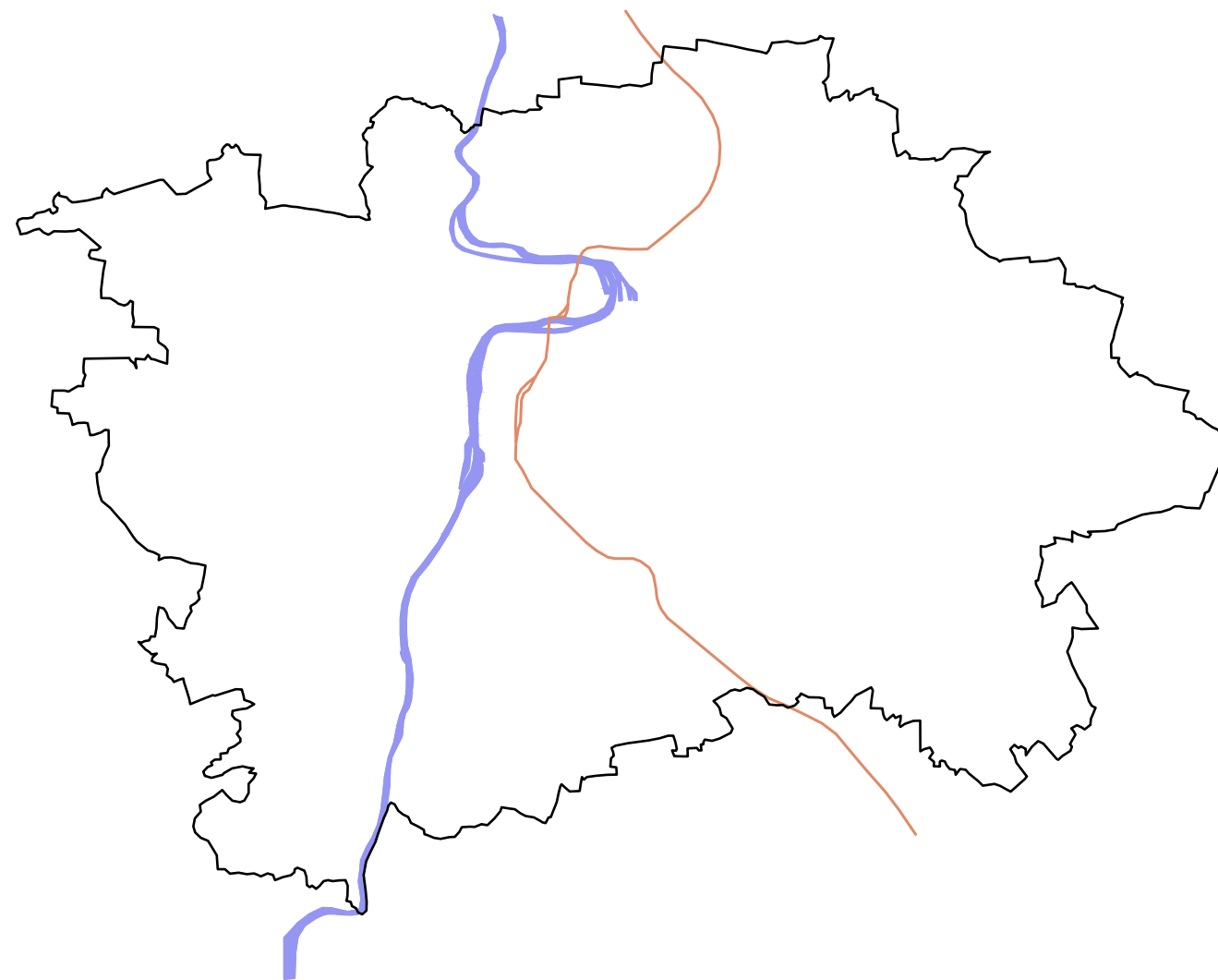
[13] rozestavěný Nuselský most, 1965



[14] rozestavěný Nuselský most, 1970



[15] stěna Stanislava Kolíbala, 1970



/ hradby

Opevnění bylo během historie jedním z hlavních znaků významných měst a sídel.

Praha byla opevňována už v raném středověku, není ale známý přesný průběh tehdejšího opevnění. Ve 13. století za vlády Přemyslovců byla opevněna část Malé Strany, Pražský hrad a Staré město. Za vlády Karla IV. bylo opevnění přestavěno a rozšířeno, především na území nově založeného Nového města. Barokní opevnění vznikalo v 17. a 18. století.

Do dnešní doby se částečně dochovalo barokní opevnění okolo Pražského hradu a na Malé Straně (Petrín, Strahov, Letenské sady) včetně Písecké brány, barokní opevnění Vyšehradu a část gotické hradební zdi nad parkem Folimanka.

Nejdůležitější pro řešené území je právě opevnění nad Folimankou. Praha za jeho hranice začala expandovat až na přelomu 19. a 20. století.

Ve stopě někdejšího barokního opevnění na východní straně města (navazující na opevnění nad Folimankou) dnes probíhá severojižní magistrála - ulice Sokolská, Legerova, Meziborská a Wilsonova.

zdroje:

<https://praha.aiscr.cz/p/367?tgo=82>

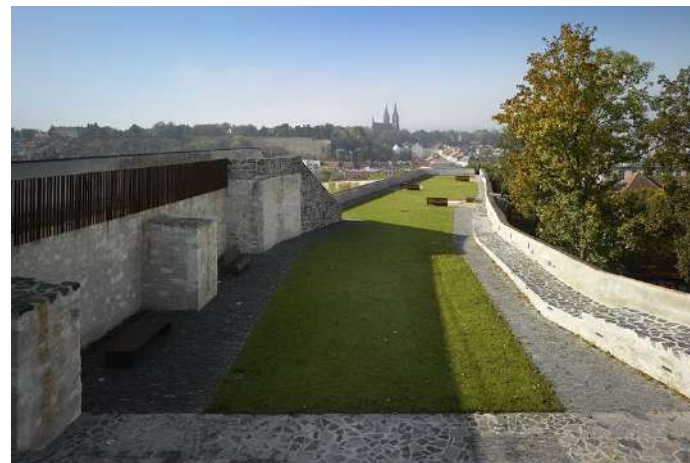
SEMOTAMOVÁ, Eva a kol. Ottův historický atlas Praha. Praha: Ottovo nakladatelství, 2015. ISBN 978-80-7451-442-5. s. 140-159, 180-183, 212-217



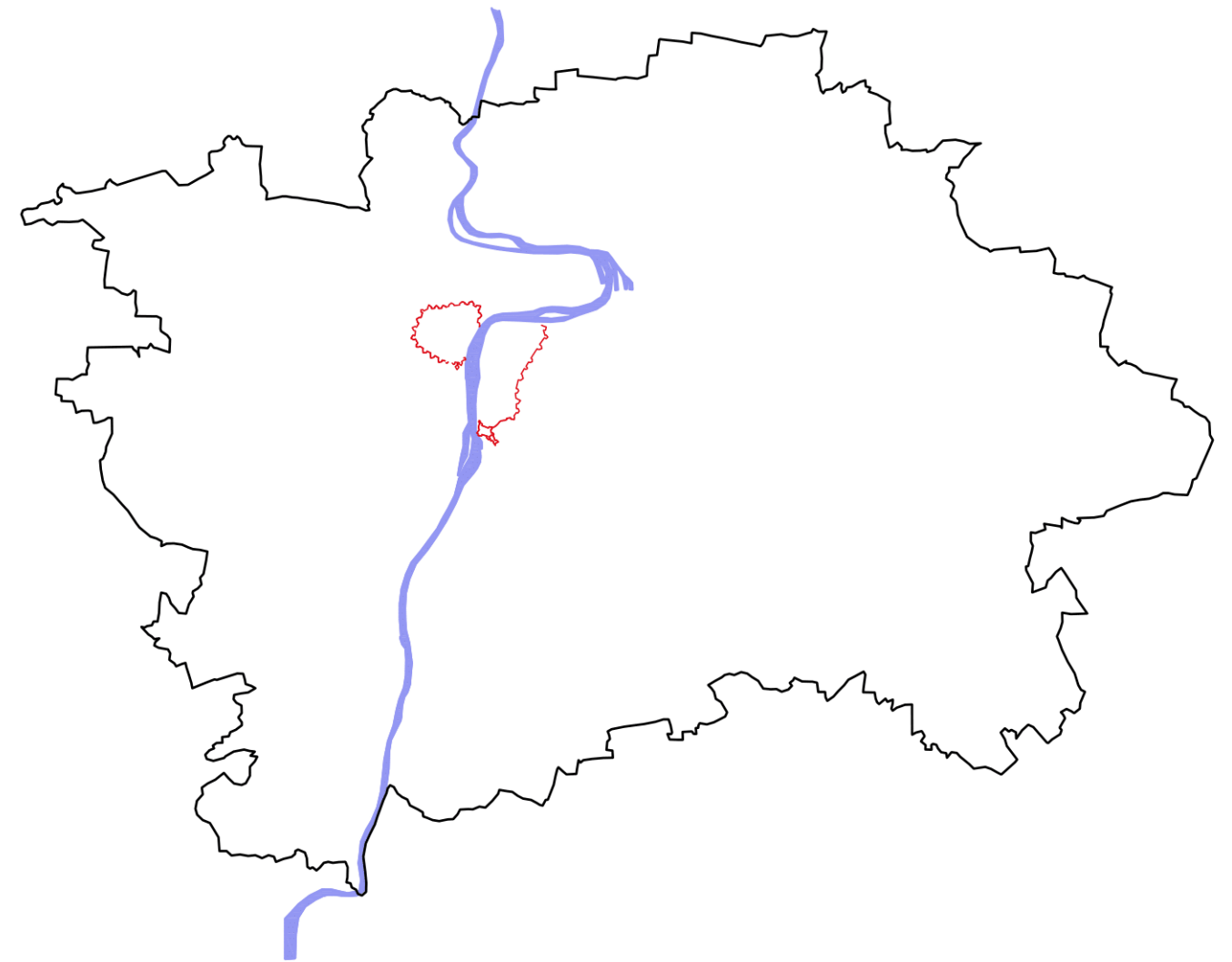
[16] hradby (křížení ulice Na Slupi a Botiče), před 1926



[17] hradby (křížení ulice Neklanova a Botiče), před 1926



[18] hradby nad Folimankou, Bastion XXXI



/ morfologie

Většinu území tvoří Nuselské údolí (údolí potoka Botiče) a okolní svahy, které stoupají na sever směrem k Vinohradům a na jih směrem k Pankráci a Vyšehradu.

Území je ovlivněno i tokem Vltavy a svahy okolo. Díky své poloze na kopci u soutoku Vltavy s Botičem je Vyšehrad hlavní výškovou dominantou území a jedním z vrcholů "základního trojúhelníku" Prahy (Vyšehrad-Hradčany-Vítkov).

zdroj:
<https://geoportalpraha.cz/>



/ zastavěné území

Zástavba odpovídá morfologii terénu, hlavní svahy zůstávají většinou nezastavěné a větší hustota zástavby je v údolí. Zástavba je většinou bloková (Nusle, Vršovice, Vinohrady), případně vilová (Podolí v okolí Vyšehradu, část Vinohrad nad Grébovkou).

Významnými areály jsou kampus Univerzity Karlovy na Albertově, nemocniční areál na Karlově, Vyšehrad, Kongresové centrum.

zdroj:
<https://geoportalpraha.cz/>

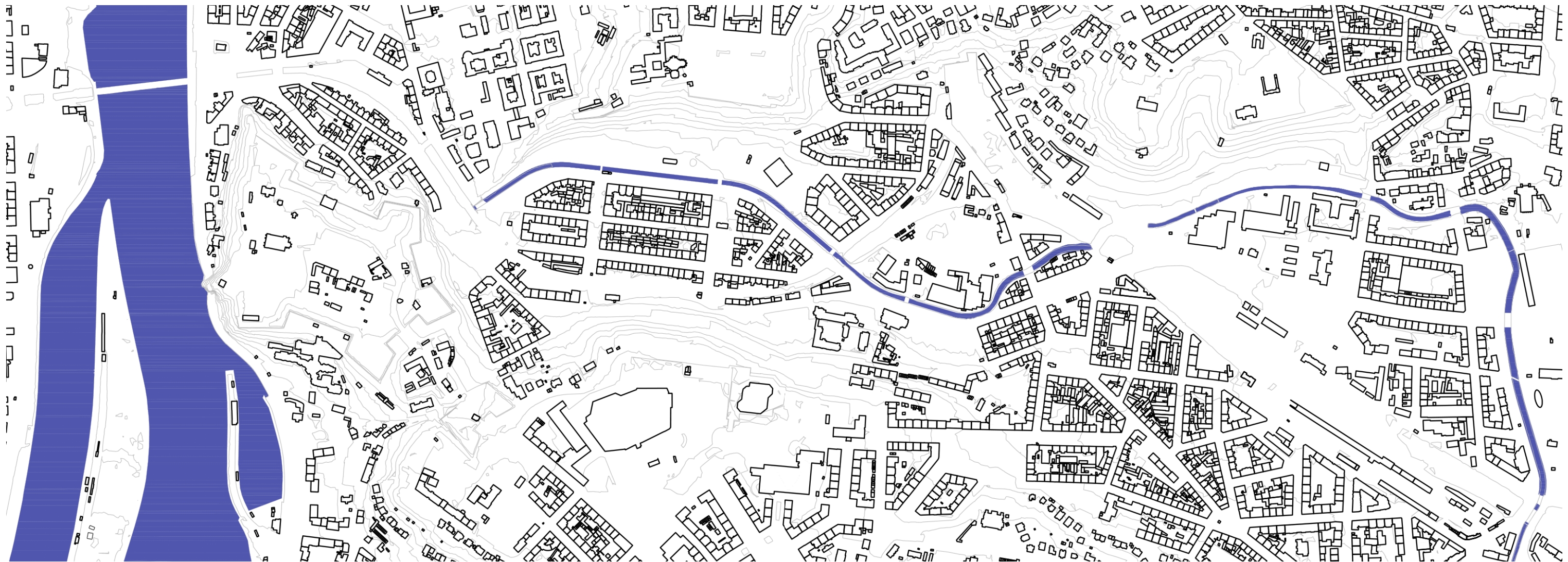


/ vodstvo

Vodními toky v území jsou Vltava a její přítok Botič. Ten je v celém průtoku územím regulovaný, teče betonovým korytem. V místě křížení se železnicí u Otakarovy ulice je zatrubněný, pod zemí teče taky v celé délce od Ostrčilova náměstí až k soutoku s Vltavou. Podzemní koryto vede pod Vnislavovou ulicí, podél železnice.

Oba vodní toky výrazně formovaly morfologii terénu celého území.

zdroj:
<https://geoportalpraha.cz/>



/ zeleň

Koncentrace zeleně odpovídá morfologii území. Největší zelené plochy se nachází na svazích Nuselského údolí, je to Vyšehrad, park Folimanka a Havlíčkovy sady (Grébovka).

Na samotný areál Vyšehradu navazuje několik parků pod hradbami, areál Ústavu pro péči o matku a dítě, a vilová zástavba s velkým podílem soukromé zeleně. Folimanka kopíruje tvar gotického opevnění Prahy. Na druhé straně opevnění se nachází vysokoškolský areál Univerzity Karlovy, nemocniční areál na Karlově, zahrada Ztracenka, Albertovské svahy a genetická a botanická zahrada UK.

Na Grébovku těsně navazuje Perucká stráň, která volně přechází do vilové zástavby s velkými zahradami. Zde se nachází i vjezd do Vinohradských železničních tunelů a velké množství zbytkové nepřístupné zeleně podél kolejí.

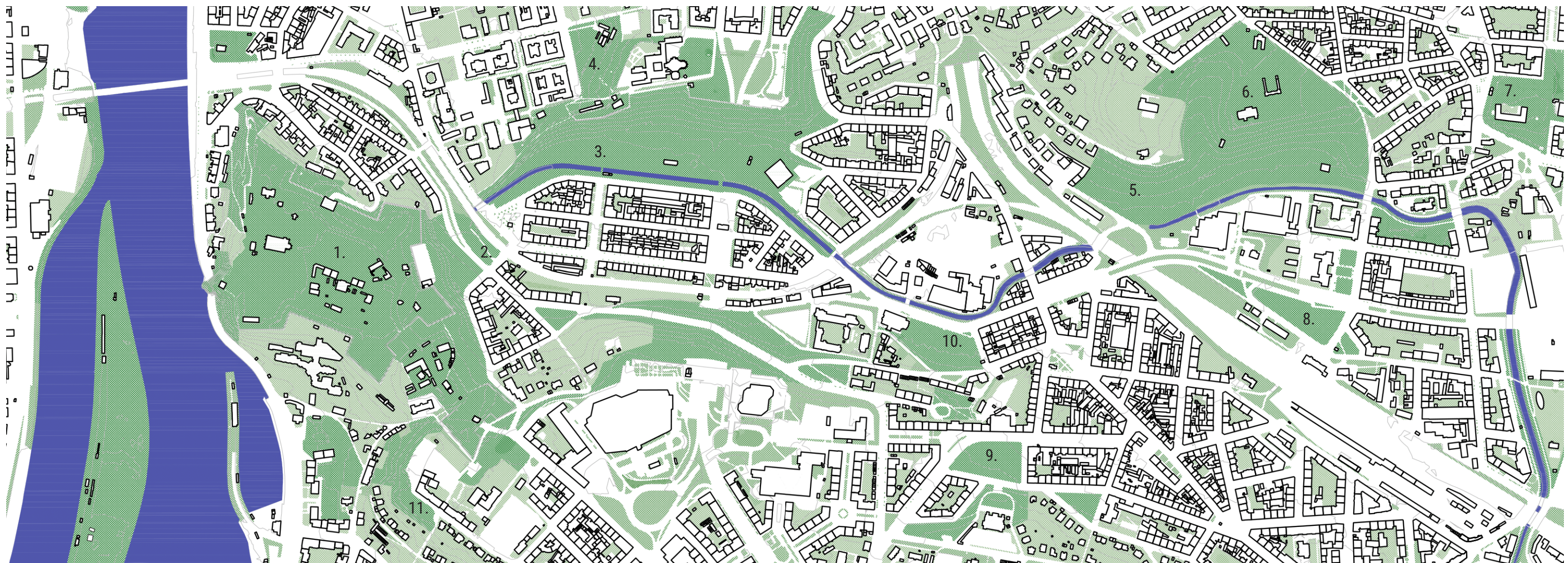
Zatímco Folimanka i Grébovka mají čistě parkový charakter a nabízí hodně možností rekreace, vodní prvky,

veřejná sportoviště a dětská hřiště, zeleň na svahu pod Kongresovým centrem je méně uspořádaná, částečně tvořena travnatými plochami a soukromou zelení.

Okolo samotného Kongresového centra jsou jedinou zelení zatravněné plochy, zbytková zeleň těsně vedle velkých silnic. Úbytek zeleně je vidět i v blokové zástavbě Nuslí a dolních Vršovic v blízkosti vlakových kolejí, což odráží průmyslovou minulost oblasti.

zdroj:
<https://geoportalpraha.cz/>

1. Vyšehrad
2. Lumírový sady
3. Folimanka
4. Ztracenka
5. Perucká stráň
6. Grébovka
7. Heroldovy sady
8. park Jiřiny Haukové a Jindřicha Chalupeckého
9. Jiráskovy sady
10. park Na Fidlovačce
11. park Na Topolce



/ cestní síť

Nejvytíženější komunikací v území je severojižní magistrála, která na jihu města navazuje na ulici Brněnská a dálnici D1, kříží se s Jižní spojkou a potom jako ulice 5. května pokračuje Michlí a Nuslemi a po Nuselském mostě překonává Nuselské údolí. Těsně za mostem se rozděluje a jako ulice Sokolovská a Legerova pokračuje dál skrz Vinohrady, okolo Národního muzea, opery, Hlavního nádraží, Florence a směrem do Holešovic.

Magistrála negativně ovlivňuje své okolí, jednak hlukem a zplodinami, jednak je i velkou bariérou v území. Od Nuselského mostu ve směru na jih se už na magistrále nenachází žádný přechod a překonat ji je tak možné pouze díky lávkám nebo podchodům.

Dalšími důležitými komunikacemi jsou ulice, kterými zároveň vedou i tramvajové tratě.

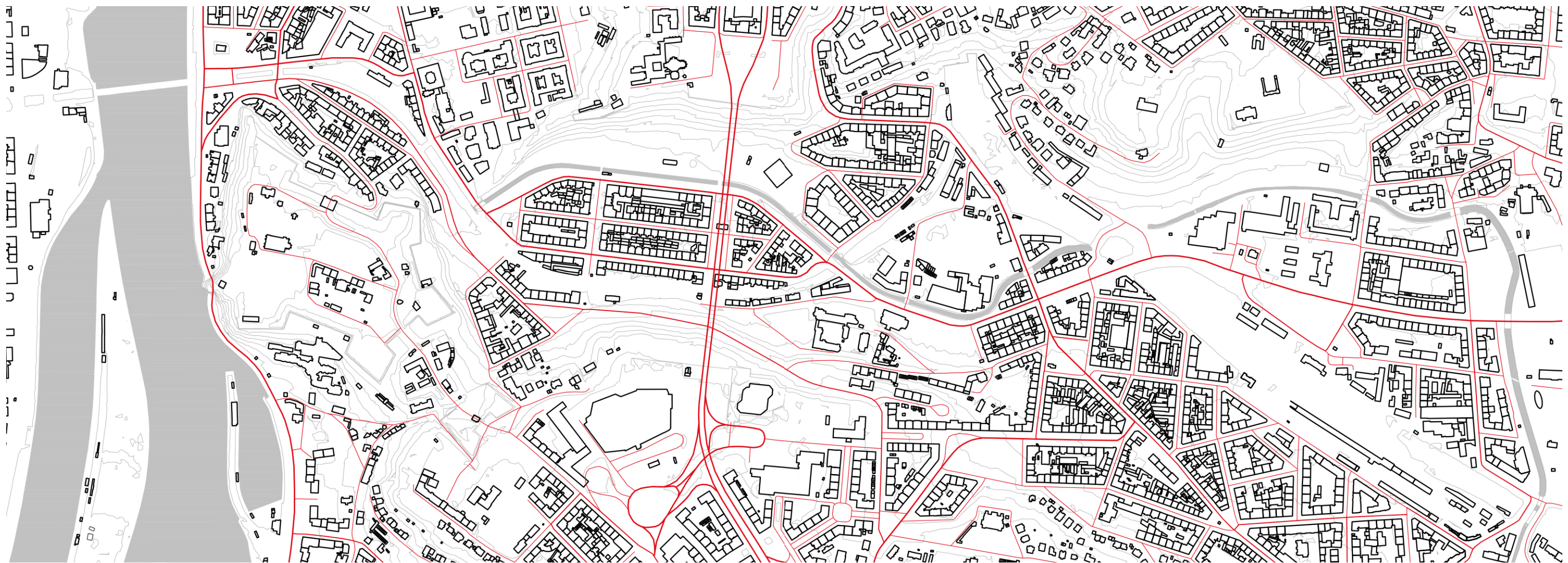
Ve směru z východu na západ jsou to na sebe postupně navazující ulice Vršovická, Otakarova, Křesomyslova, Jaromírova, Sekaninova, Na Slupi a Svobodova. Ve směru ze severu na jih potom ulice Bělehradská, Nuselská a Tábořská. Největší dopravní křižovatkou je tak křížení Otakarovy a Bělehradské. Dopravně vytížené je i nábřeží Vltavy a ulice Vnislavova, Čiklova a Petrohradská.

Nejvytíženějšími komunikacemi jsou tedy většinou ulice, které vedou buď podél Vltavy nebo podél železnice-bariéry. Naopak ulice v blokové zástavbě dolní části Nuslí, těsně u nádraží, jsou klidné.

zdroje:

<https://geoportalpraha.cz/>

<https://uap.iprpraha.cz/atlas/>



/ veřejná doprava

Většina území je obsloužena tramvajovými linkami. Hlavní tramvajové trasy odpovídají hlavním silničním komunikacím. Nejvytíženějšími zastávkami jsou Náměstí Bratří Synků a Otakarova, kde se setkává a kříží několik linek tramvají:

- 6 - Kubánské náměstí až Nádraží Holešovice
- 7 - Lehovec až Radlická
- 11 - Spořilov až Spojovací
- 14 - Spořilov až Nádraží Holešovice
- 18 - Na Veselí až Nádraží Podbaba
- 19 - Pankrác až Depo Hostivař
- 24 - Nám. Bratří Synků až Vozovna Kobylisy

Zbytek Vršovic je dopravně obsloužen linkami 4, 13 a 22, podél nábreží Vltavy jezdí linky 2, 3, 17 a 21.

Autobusy projíždějí vybraným územím okrajově, autobusy č. 124, 139 a 193 spojují Vršovice s jižní částí Prahy. Autobus č. 134 dopravně obsluhuje Podolí.

Ačkoliv je železnice výraznou linií procházející celým územím, nachází se zde jen jedna stanice, Praha-Vršovice. Stanici projíždějí příměstské i meziměstské linky v jižním a východním směru.

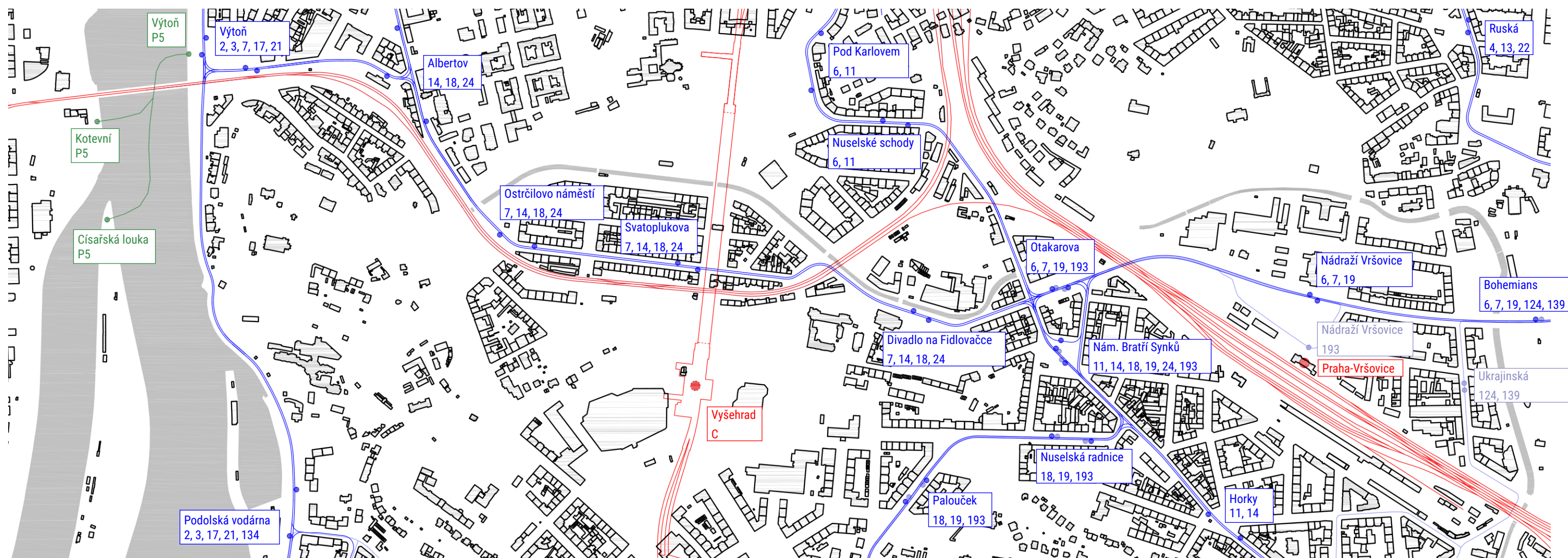
- S9 - Hl. n. až Benešov u Prahy (57 min.), přes Praha-Eden, Praha Zahradní Město, Praha Hostivař, Praha-Horní Měcholupy, Praha Uhřetěves, Praha-Kolovraty
- S8 - Hl. n. až Vrané n. Vltavou (28 min.), přes Praha-Kačerov, Praha-Krč, Praha-Braník, Praha-Modřany, Praha-Komořany, Praha-Zbraslav
- R17 - Praha hl. n. až Tábor/České Velenice
- R18 - Praha hl. n. až Olomouc/Luhačovice
- R19 - Praha hl. n. až Pardubice/Brno
- R49 - Praha hl. n. až Tábor
- R9 - Praha hl. n. až Světlá nad Sázavou/Brno

Pro Vyšehrad, Kongresové centrum a horní část Nuslí je důležitá stanice metra C Vyšehrad. Nelze zde přestoupit na žádný jiný druh hromadné dopravy.

Přívoz spojuje Náplavku na pravém břehu Vltavy s Císařskou loukou a levým břehem Vltavy.

zdroj:

<https://pid.cz/mapy-a-schemata/>



/ občanská vybavenost

Dostupnost vzdělávacích a zdravotnických zařízení a úřadů je vzhledem k poloze území v širším centru hlavního města velmi dobrá. Mírně horší dostupnost může být v oblasti Podolí pod Vyšehradem nebo v dolní části Nuslí u vlakového nádraží.

zdroje:
<https://geoportalpraha.cz/>
<https://uap.iprpraha.cz/atlas/>

- mateřské školy
- základní školy
- střední školy, vyšší odborné školy
- vysoké školy:
- 1. Univerzita Karlova, 3LF
- 2. Archip
- 3. Univerzita Karlova, PŘF
- 4. Univerzita Karlova, kampus Albertov
- 5. Vysoká škola finanční a správní
- základní umělecké školy, DDM
- polikliniky, sdružené ordinace
- nemocnice
- stacionáře, domovy s pečovatelskou službou, zařízení pro seniory a pro lidi s postižením
- azylové domy, noclehárny
- úřady
- pošty



/ občanská vybavenost

Možnosti rekreace a sportu jsou široké. V parcích Folimanka a Grébovka se nachází veřejná sportoviště (basketbal, volejbal, pánatque, workout hřiště, skatepark, ping-pongové stoly) a dětská hřiště. Další hřiště se nachází i v menších parcích v okolní zástavbě. V oblasti je i hodně soukromých sportovišť (tenisové kurty, fotbalová hřiště, sportovní hala Folimanka nebo zimní stadion Hasa).

Naopak nabídka kulturních zařízení tak široká není. V území převažují malé soukromé galerie a výstavní síně nebo specificky zaměřená malá muzea (muzeum policie, muzeum mineralogie nebo Podskalská celnice na Výtoni s expozicí o vorařství). Výraznější kulturní institucí jsou jen divadlo Na Fidlovačce, Petrohradská kolektiv a případně Kongresové centrum, kde se ale konají převážně kongresy, maturitní plesy a výuka tanečních a potom žánrově omezená představení.

Úplně chybí kina, koncertní sály a kluby, větší a flexibilnější galerijní prostory nebo kulturně-komunitní centra.

zdroje:
<https://geoportalpraha.cz/>
<https://uap.iprpraha.cz/atlas/>

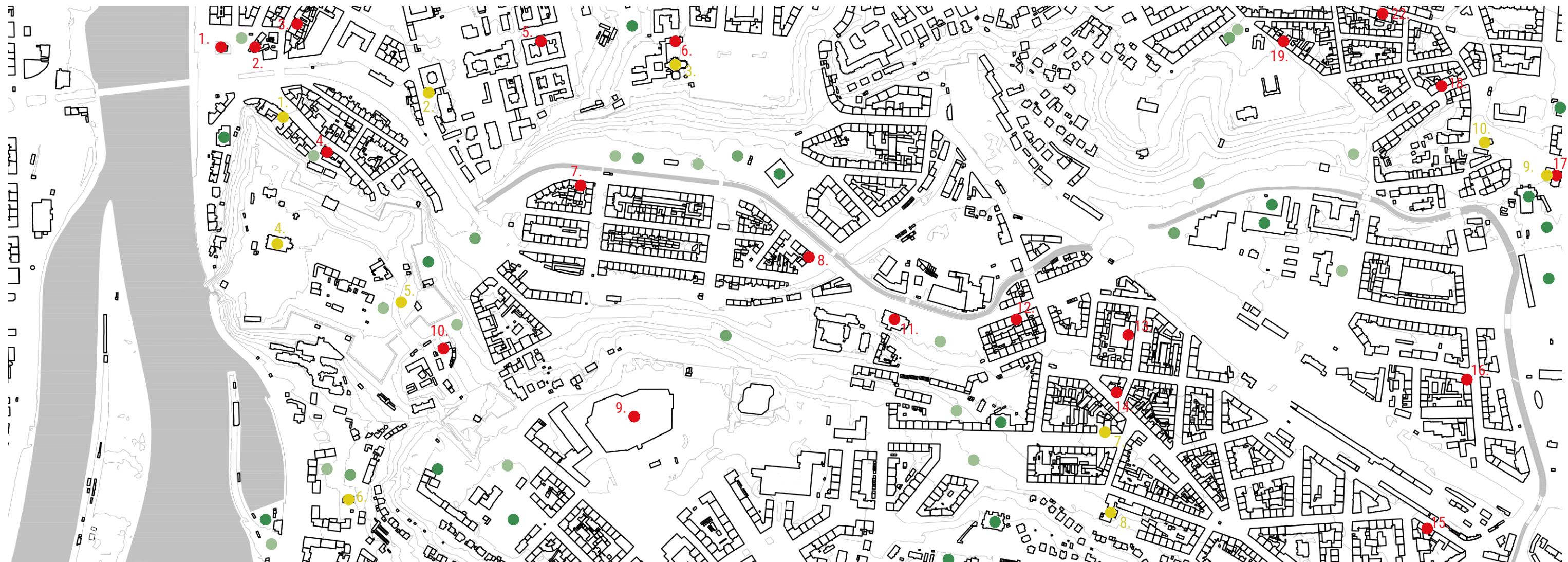
● kulturní stavby

● církevní stavby

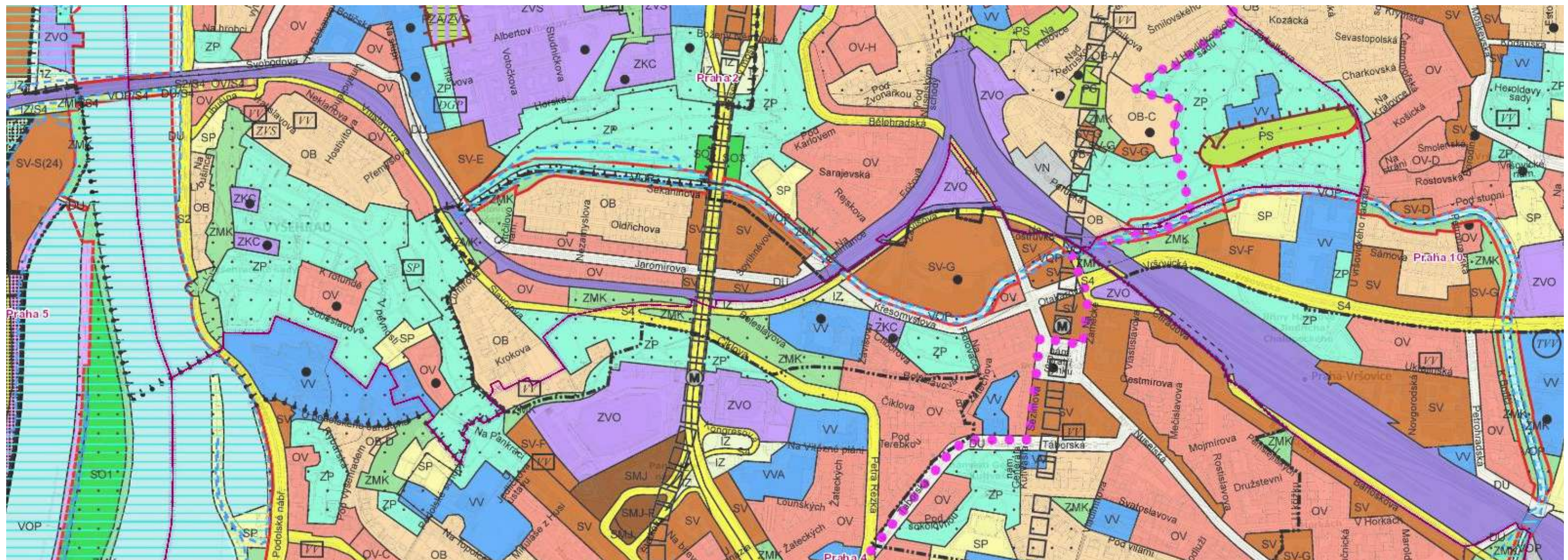
1. Podskalská celnice
2. Galerie Výtoň
3. Art Centrum Botič
4. Galerie Pecka
5. Mineralogické muzeum
6. Muzeum policie
7. Studio Prototyp
8. Etc. galerie
9. Kongresové centrum
10. galerie Vyšehrad
11. Divadlo Na Fidlovačce
12. Divadlo bez hranice
13. CIRQUEON
14. Galerie eS
15. Pražská galerie českého skla
16. Petrohradská kolektiv
17. Vršovické divadlo MANA
18. OldStars divadlo
19. Komunitní centrum Protěž II
20. Kino Pilotů

1. Husův sbor
2. Kostel Zvěstování Panny Marie
3. Kostel Nanebevzetí Panny Marie
4. Bazilika Svatého Petra a Pavla
5. Rotunda Svatého Martina
6. Kostel sv. Michaela Archanděla
7. Husův sbor
8. Kostel Svatého Václava
9. Husův sbor
10. Kostel Svatého Mikuláše

- sportovní haly, areály
- venkovní veřejná sportoviště
- dětská hřiště



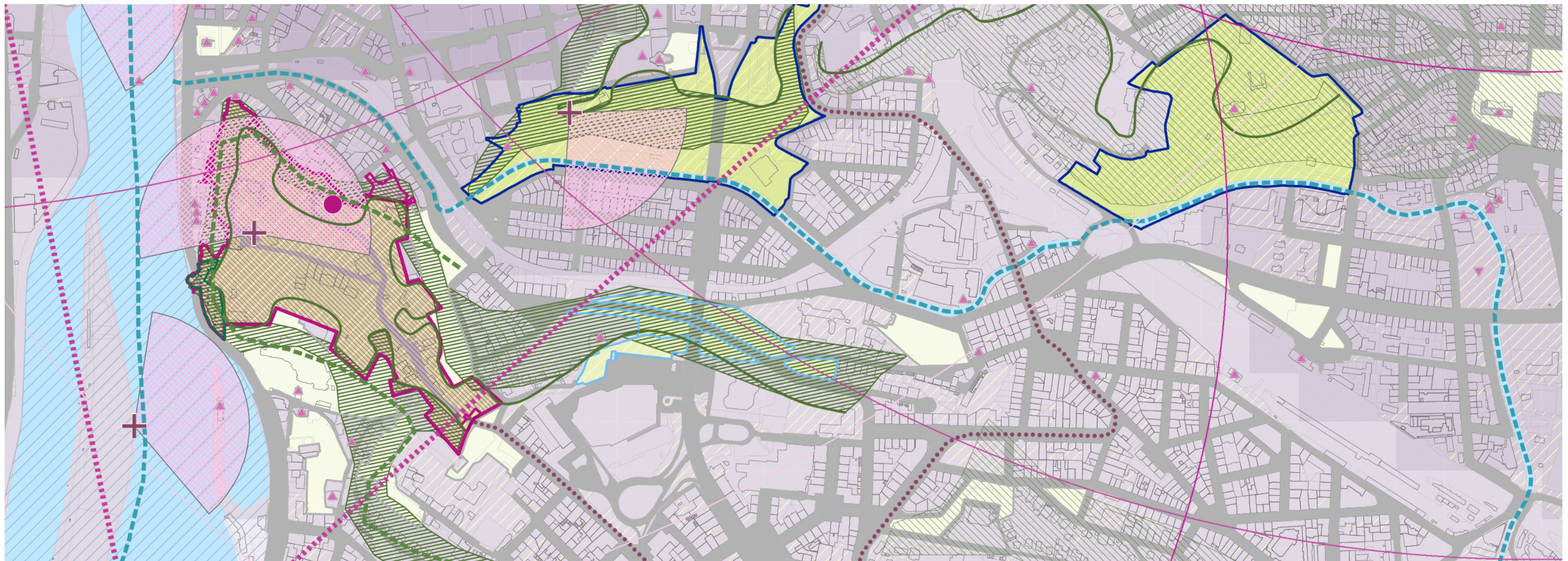
zdroj:
<https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>



/ hodnoty území, ÚAP 2020

hodnotami v území jsou dle ÚAP především:

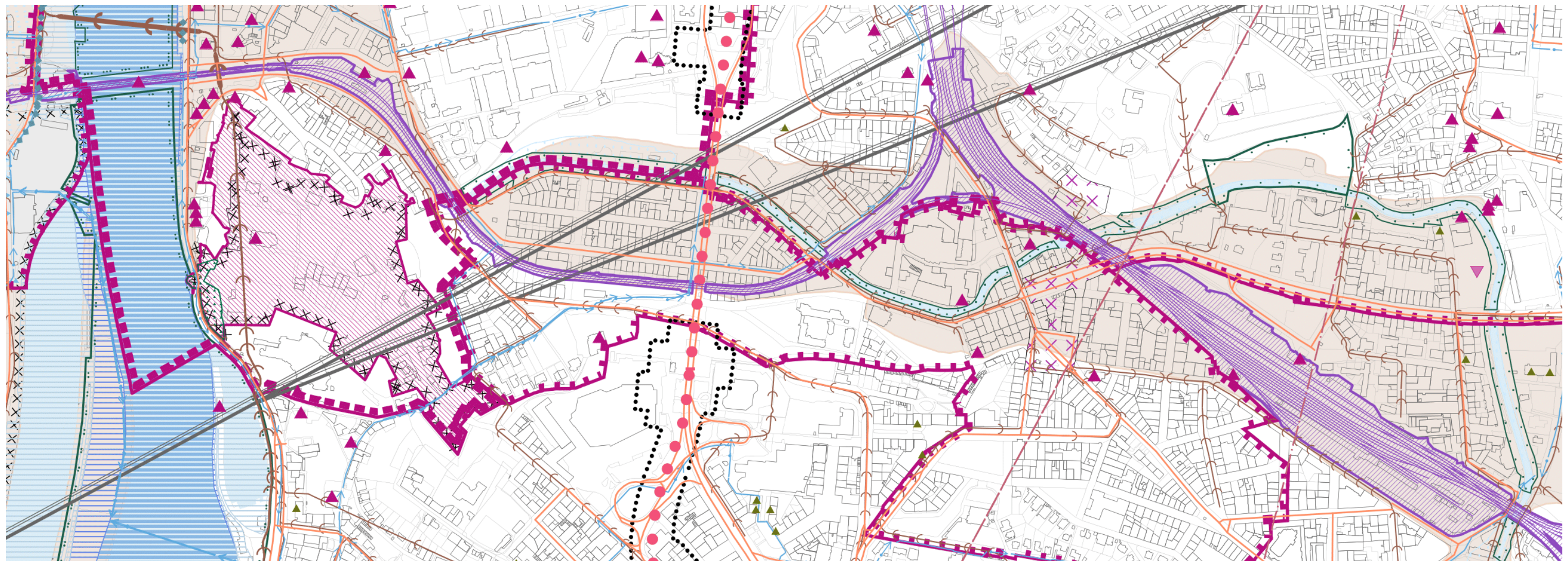
kvalitně založená síť veřejných prostranství;
vyšší koncentrace architektonických
a stavebních dominant;
vodní tok Botiče a Vltavy;
parky na Vyšehradě (metropolitní význam);
parky Folimanka, Grébovka (čtvrťové);
lokalitní a místní parky;
soulad kompozice zástavby s hlavními svahy
Nuselského údolí, samotné Nuselské údolí;
vyhlídkové body (z Vyšehradu na historické
centrum, z Folimanky do Nuslí);
nemovitě národní kulturní památky (Vyšehrad);
nemovitě kulturní památky



/ limity využití území, ÚAP 2020

limity využití území jsou dle ÚAP především:

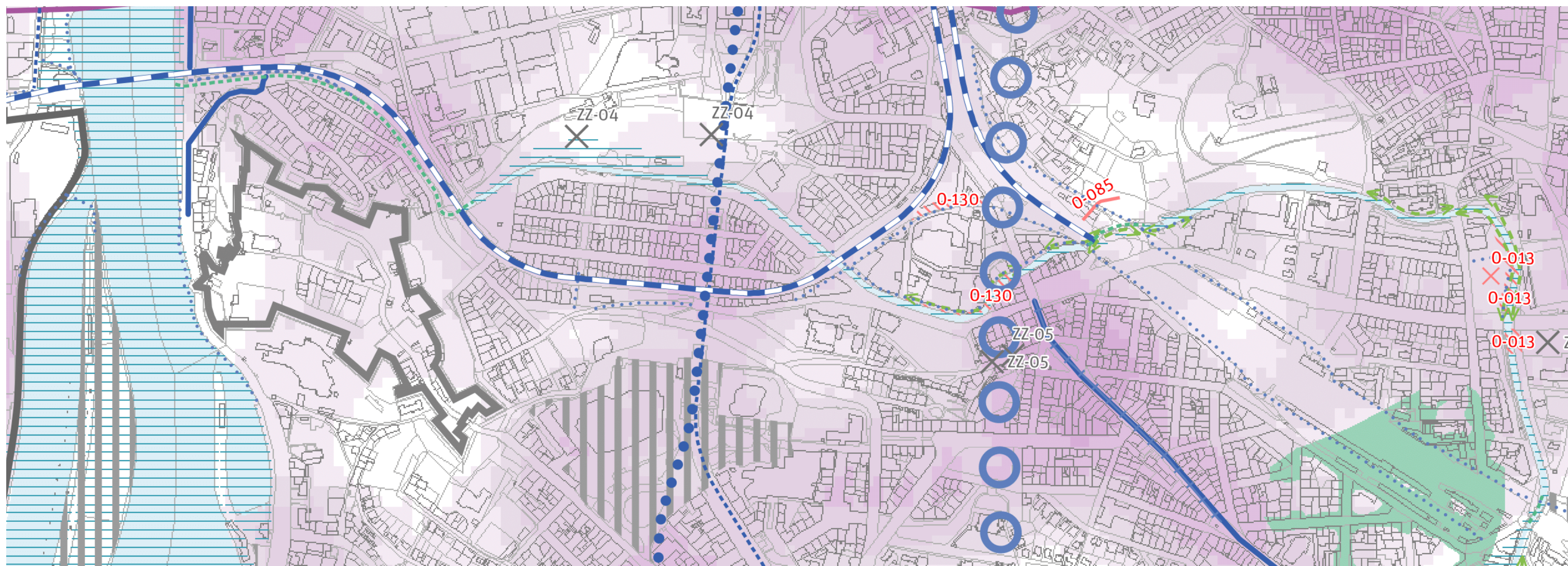
vodní tok Botiče a Vltavy;
záplavové území Botiče (část Folimanky);
lokální biokoridor (Botič);
elektrokomunikační zařízení a ochranná pásma
(Žižkovský vysílač);
metro a ochranná pásma (Vyšehrad);
železniční dráhy;
místní komunikace I. a II. třídy;
nemovitě národní kulturní památky (Vyšehrad);
nemovitě kulturní památky;
památková rezervace hl. m. Prahy;
ochranné pásmo památkové rezervace hl. m.
Prahy;
stavební uzávěra pro výstavbu trasy metra D (Otaka-
rova, náměstí Bratří Synků)



/ problémy k řešení, ÚAP 2020

problémy k řešení jsou dle ÚAP především:

- zatrubněné úseky toku Botiče;
- nedostatečná prostupnost podél toku Botiče u stadionu Bohemians, Otakarovy ulice;
- záplavové území Botiče;
- kumulace překročení hygienických limitů ;
(nadlimitní imise a hluková zátěž) v dolní části Nuslí a Vršovic u železnice;
- stavební uzávěra areálu Vyšehradu;
- transformační území (Kongresové centrum);
- chybějící cyklopropojení (podél železnice);
- přetížené úseky metra C, chybějící metro D;
- přetížené úseky tramvaje (Nuselská ulice);
- přetížené úseky silnic (Nuselská ulice);





nádraží Praha-Vršovice



podchod Vršovice-Nusle



nástupiště



ukončení nástupišť



Vršovická



prostor před nádražím



vlakoviště vedle nádraží



Vršovická, podchod pod železnicí



návrší mezi železničními mosty, Otakarova



trať na železničním mostu



podchod pod železnici



prostor nad Vinohradskými tunely



prostor nad Vinohradskými tunely



sběrný dvůr, Perucká



sběrný dvůr, Perucká



Nuselské schody



Nuselské schody, kaple sv. Rodiny



depo Grébovka, Perucká



pěší cesta



bývalé nádraží Královské Vinohrady



železniční most, Bělehradská



železniční most, Bělehradská



autoservis, Bělehradská



koleje, Závišova



garáže, Závišova



prodejna, Bělehradská



benzínka, Bělehradská



parkoviště, Na Ostrůvku



průhled na projekt Nuselský pivovar, Závišova



železniční most, Botič, Sekaninova

/ zadání

V rámci návrhu se chci detailně zaměřit na bezprostřední okolí Otakarovy ulice. Jde o místo, kde se setkává několik linií; železnice, Botič, linky tramvají, plánované metro. Zároveň jde o místo na rozhraní tří čtvrtí, Vinohrad, Vršovic a Nuslí, místo, které je vstupní branou a uzlem.

Otakarova se roky nemění. Poslední velkou změnou byla částečná asanace dvou bloků na přelomu 70. a 80. let minulého století. Asanace napřímila ulici i tramvajovou trať a nechala místo rozbité a nedokončené. Otakarova má potenciál být centrem, příjemnou ulicí nebo náměstím, je odtud blízko do velkých parků, k Botiči i do centra Prahy. Ani jedna z těchto blízkostí se ale do jeho podoby nepromítá. Je jen přestupním uzlem tramvají, místem, kterým se všichni snaží co nejrychleji projít, kličkují mezi auty a popelnicemi na chodníku, temnými podchody.

Teoretický potenciál místo změnit by měla mít plánovaná stanice metra Náměstí Bratří Synků a její výstup do Otakarovy. Stávající návrh ale jen potvrzuje neutěšenou dopravní i hmotovou situaci.

Chtěla bych pro podobu Otakarovy zkusit najít alternativu. Zadáním je:

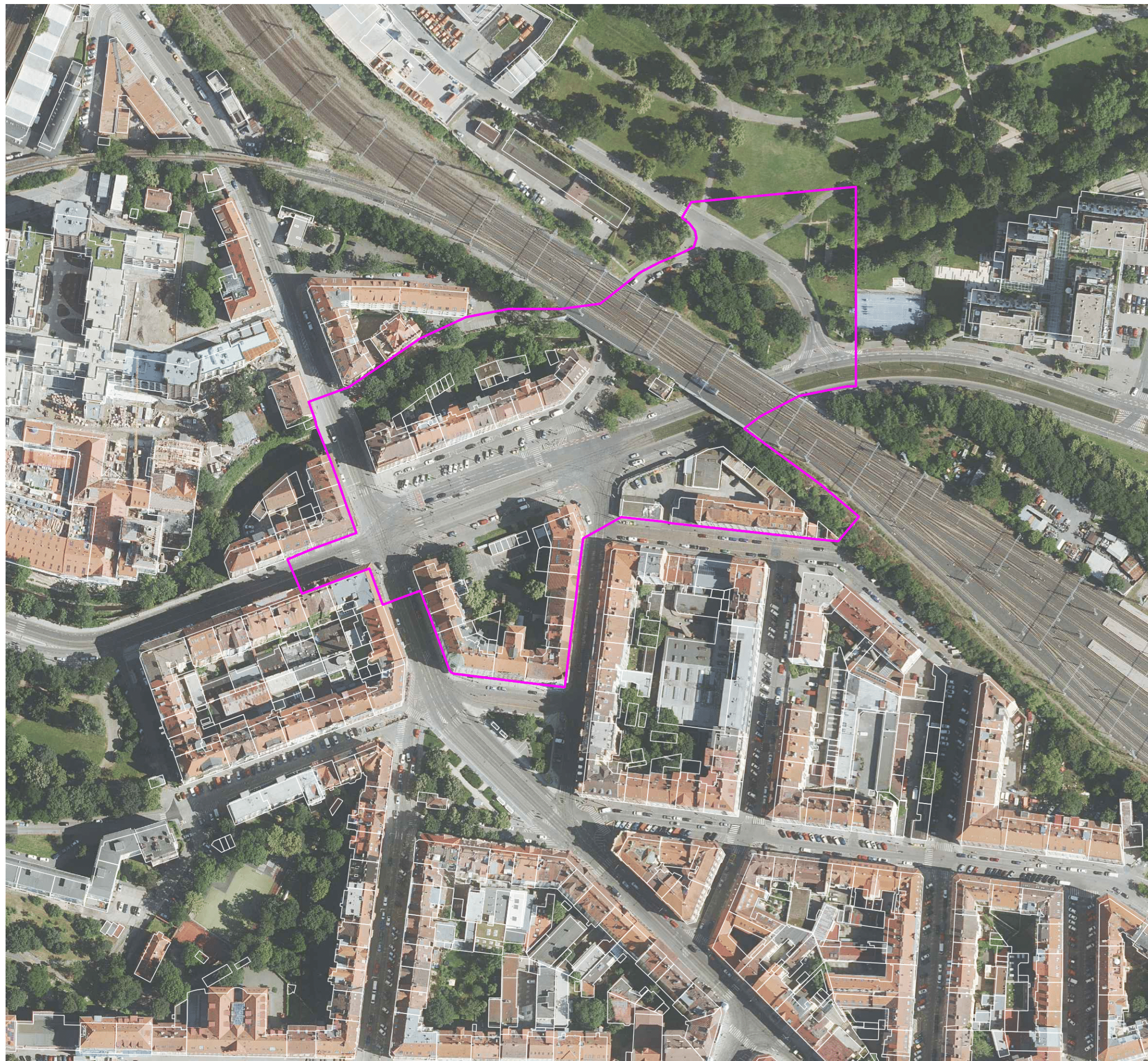
1/ definování vztahu Otakarovy k liniím (vazba na Botič, železnici, tramvaje, budoucí metro, využití blízkosti parků - potenciál vytvoření zelené linie)

2/ úprava veřejného prostranství (doprava, pohyb lidí, parkování, zeleň)

3/ doplnění zástavby, soubor staveb (práce s nedokončenými bloky, bydlení dostupné všem, sociální a komunitní bydlení, prostory pro setkávání a kulturu)

0 20 40 100 m

ortofoto, 1:2000



/ schwarzplan, průběh linií

Železnice, Botič a tramvajové koleje formují podobu okolí Otakarovy.

Železniční násep dělí území na část hustě zastavěnou s blokovou zástavbou na jihu a část se solitérními budovami a parky na severu.

Napřímení tramvajové trati a asanace částí dvou bloků zvětšily uliční profil Otakarovy téměř na trojnásobek oproti ostatním ulicím. Otakarova je tak něčím mezi ulicí a náměstím, prostorem bez jasné identity, který narušuje jinak jasnou kompozici ulic okolo náměstí Bratří Synků.



0 20 40 100 m



schwarzplan, 1:2000

/ nolliplan, prostupnost

Železniční trať na náspu a k ní přiléhající zbytková zeleň, oplocené zbytkové plochy a parkoviště tvoří významnou bariéru v území. Další bariérou jsou některé ploty okolo koryta Botiče, které ztěžují průchod podél něj.



0 20 40 100 m

nolliplan, 1:2000

/ metro D

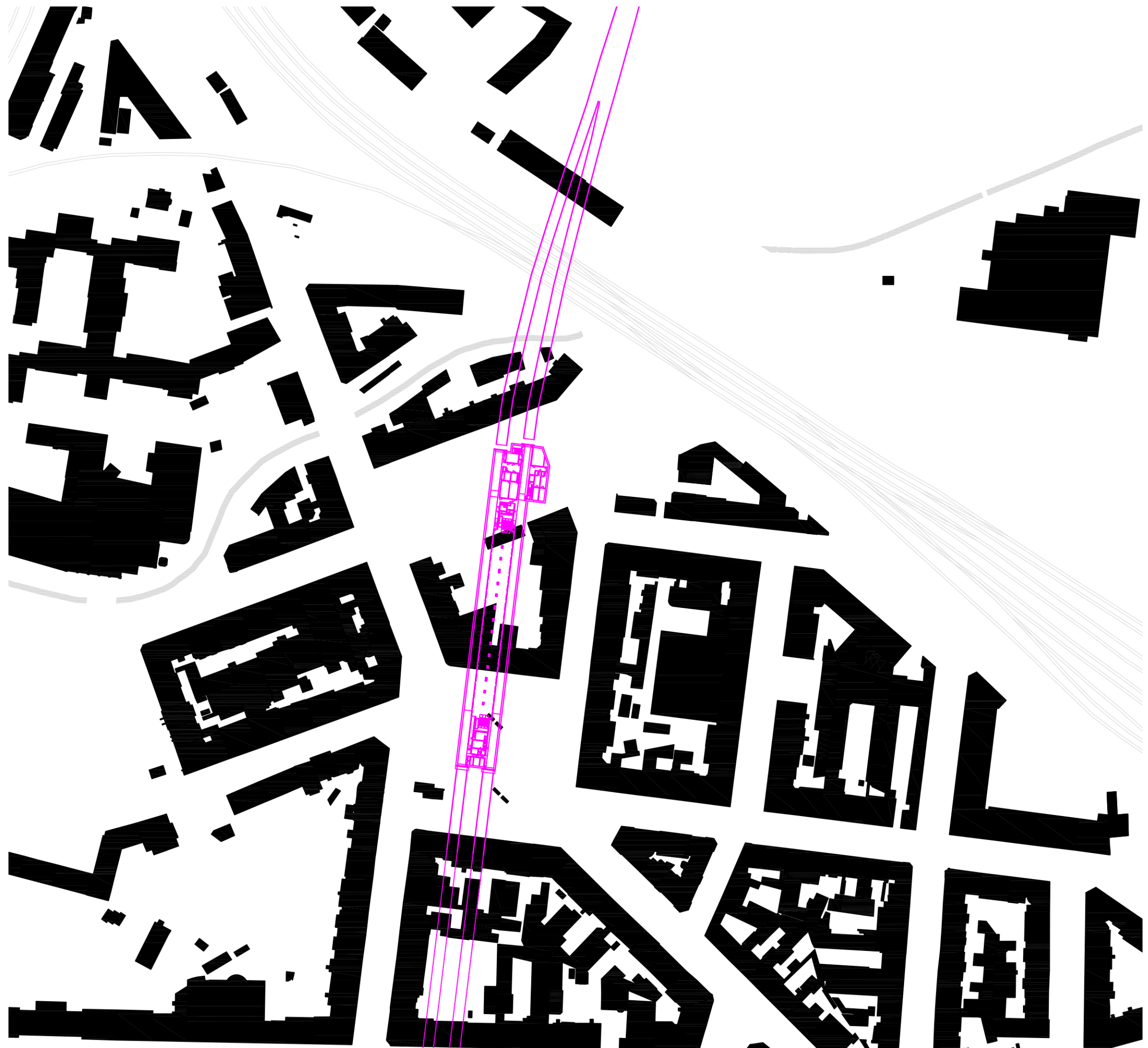
Aktuálně probíhající projekt výstavby metra D byl schválen v roce 2013, stavba byla zahájena v roce 2022. Metro D by mělo zlepšit dopravní spojení jižní části Prahy (Krč, Lhotka, Libuš) s centrem a odlehčit linku C.

Metro D má mít 10,6 km a 10 stanic. Výstavba je rozdělena do čtyř úseků:

- I.D3: Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků
- I.D1a: Pankrác, Olbrachtova
- I.D1b: Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory
- I.D2: Libuš, Písnice, Depo Písnice

V řešeném území se má nacházet jeden z výstupů ze stanice Náměstí Bratří Synků.

Stanice Náměstí Bratří Synků bude hloubená. Její polohu a celkové trasování trati limituje návaznost na ostatní stanice a snaha nebourat žádné domy, výškově pak koryto Botiče a stoupání směrem k Náměstí Míru.



0 20 40 100 m



schéma trasy metra, 1:2000

/ metro D

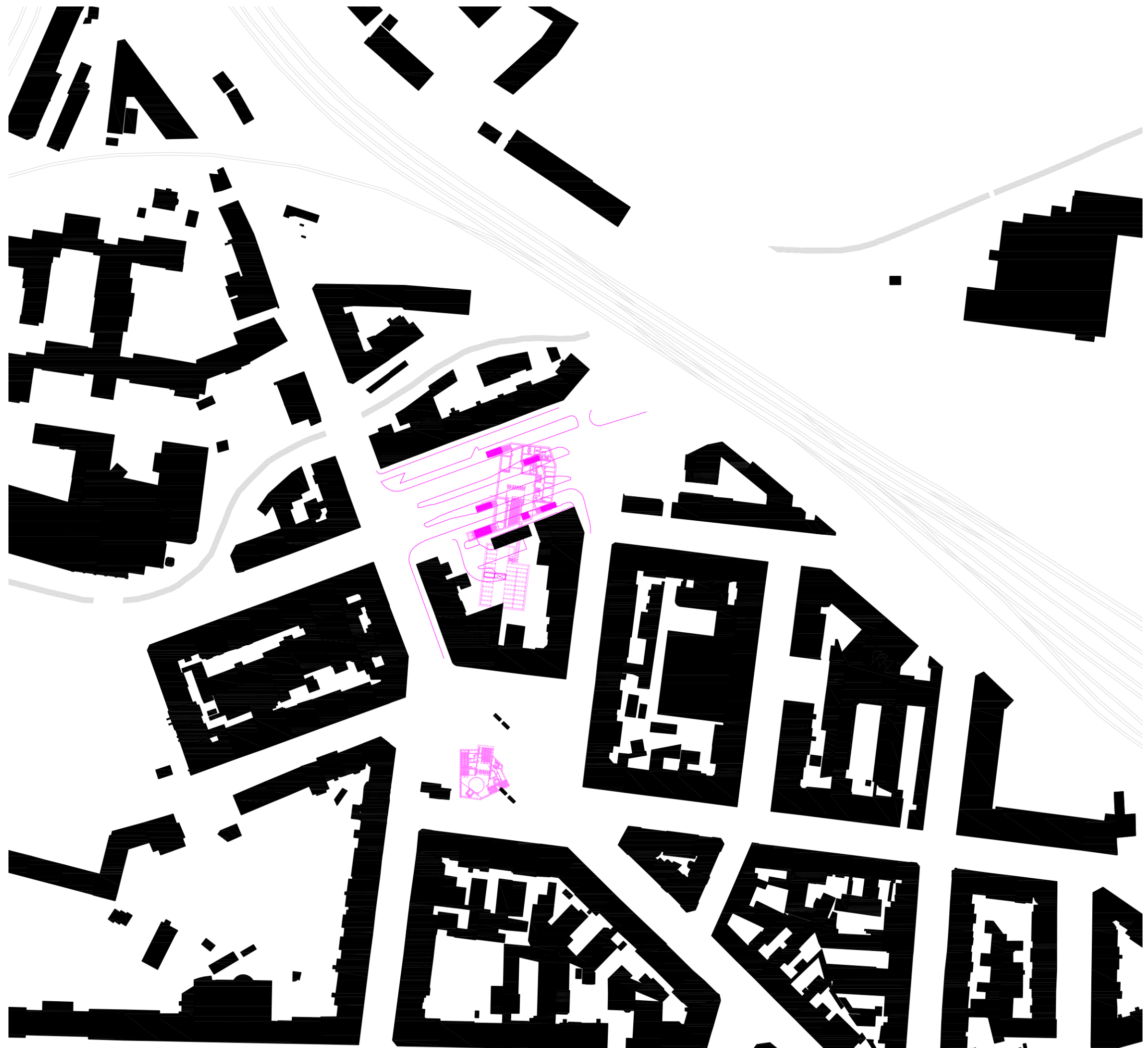
Stanice by měla mít dva výstupy a dva vestibuly, jeden přímo na náměstí Bratří Synků a jeden do Otakarovy ulice.

V koncepci dopravního podniku z roku 2011 je naznačeno dokončení bloku v Otakarově ulici. V úpravě z roku 2015 ale mizí, a solitérní umístění vstupů do metra tak fixuje stávající hmotový stav, zároveň fixuje i současné nevhodné dopravní řešení Otakarovy ulice s několikaproudou komunikací a odbočovacími pruhy.

zdroje:

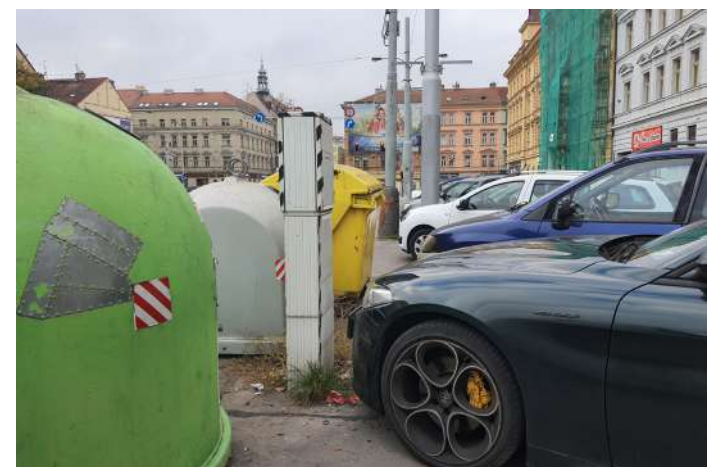
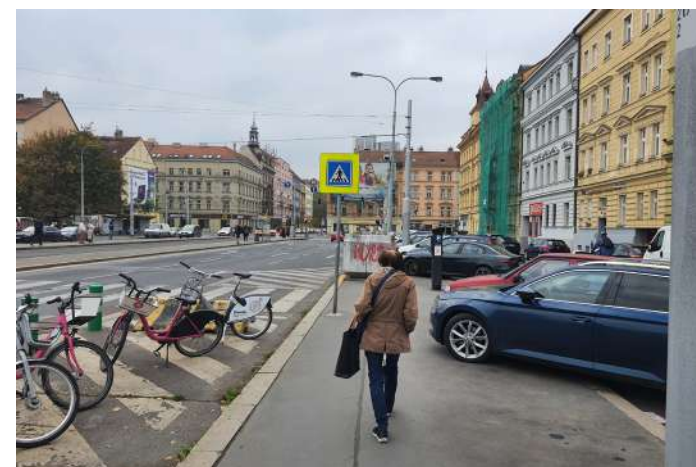
<https://www.dpp.cz/metro-d>

<https://www.dpp.cz/metro-d/stanice/stanice-na-mesti-bratri-synku>



0 20 40 100 m

schéma vestibulů a vstupů, 1:2000



/ autorský text, vize

Ráda ve městech chodím podél linií. Podél řek, vodních kanálů, viaduktů, zbytků Berlínské zdi, hradeb. Mám pocit, že tak dojdou odněkud někam, z periferie do centra nebo z centra na periferii, od místa k místu, mám pocit, že mě linie vede, proplétá se městem za mě a já se můžu jenom dívat. Nemusím přemýšlet nad cestou, cesta už je vymyšlená, stačí jít. V cizím městě nemusím hledat trasu v mapě a bát se, že se ztratím. V Praze, kde bydlím, mě naopak uklidňuje procházet se starými známými trasami pořád dokola, vidět, že někdo přes týden uklidil (nebo neuklidil) odpadky, co se válely u lavičky, zase opadlo trochu víc listů ze stromů a v domě na rohu se svítí.

Nusle a Vršovice jsou na první pohled do mapy propletené liniemi, podél kterých by se dalo procházet. Při skutečné procházce tak ale buď nepůsobí, protože jsou přerušované, nebo to jsou linie, které k procházení vůbec nelákají. Linie sloužící pro pohyb aut nebo vlaků, které k sobě často vážou jenom vágní terén. Benzínky, křoví, popelnice a auta stojící na chodníku, slepé ulice. Auta, auta, auta, křižovatky. Garáže a autoservisy. Botič, který je chvíli sice lemovaný chodníkem, chvíli ale zakopaný pod zemí nebo ohrazený plotem, který se musí přelézat.

Doprava je ale pro fungování města zásadní. Chtěla bych, aby si linie zachovaly svoji tranzitní funkci, pro pohyb vlaků, tramvají, ale aby tvořily kvalitní prostředí i pro lidi, kteří zrovna nikam nejedou. Chtěla bych, aby se podél Botiče nebo silnic a kolejí dalo procházet, běhat, projet tudy na kole. A taky někde zastavit. A něco dělat. Někde už to jde. Ale chtěla bych, aby to šlo všude. Aby lidi nemuseli přelézat ploty a kličkovat mezi auty, aby železnice nikde netvořila bariéru a do podchodů se člověk nebál jít ani v noci. Chtěla bych doplnit proluky a bloky, postavit domy a byty, které budou dostupné všem, místa pro setkávání a pro kulturu, místa, kde lidé budou moct tvořit, diskutovat, učit se.



[29] linie, Karl-Heine-Kanal, Leipzig



[30] linie, Karl-Heine-Kanal, Leipzig



[31] linie, cyklostezka pod Vítkovem, Praha



[32] linie, Gedenkstätte Berliner Mauer, Berlin



[33] linie, Landwehrkanal, Berlin



[34] linie, metro Savignyplatz, Berlin

/ obsah návrhové části

80 _____ autorská zpráva

82 _____ schémata:

82 _____ bourání

84 _____ propojení Botiče

86 _____ navržená zástavba

88 _____ navržené cesty

90 _____ situace 1:2000

92 _____ situace 1:1000

94 _____ celková axonometrie

96 _____ celková axonometrie - zásahy

98 _____ 1/ nad-pod Otakarovou:

98 _____ axonometrie

100 _____ půdorysy

114 _____ skladba bytů

118 _____ pohledy, řezy

136 _____ 2/ bytový dům

138 _____ 3/ galerie

144 _____ 4/ veřejná prostranství

148 _____ vizualizace

/ návrhová část

/ autorská zpráva

Otakarova ulice leží na rozhraní pražských Vinohrad, Vršovic a Nuslí. Je místem, kde se protíná několik linií, železnice, potok Botič, tramvajové linky a budoucí metro D. Jde o místo s dobrou dopravní dostupností, vysokou hustotou obyvatel, v blízkosti velkých parků, v širším centru Prahy. Jeho současná podoba ale těmto skutečnostem neodpovídá, blízkost parků ani vodního toku zde není nijak patrná. Otakarova je zanedbaným tranzitním prostorem bez jasné identity, její podoba je důsledkem asanace v 70. letech. Při asanaci byly z důvodu napřímení tramvajové trati a protažení hlavní silnice zbourány části dvou bloků, které zůstaly nedokončené dodnes.

V počáteční fázi návrhu odstraňuji jednopodlažní přístavby a garáže u nedokončených bloků, bourám zdi a ploty, které brání pohybu podél Botiče.

Upravuji uliční profil Otakarovy, ruším odbočovací pruhy a parkování, doplňuji cyklostezky a širší chodníky.

Navrhuji zrušení jednosměrné silnice, zkratky mezi Peruckou a Otakarovou pod jedním ze železničních mostů. Pod ní se nachází zatrubněné koryto Botiče, které je tak možné odkopat a obnovit tok.

Navrhuji pěší cesty podél Botiče tam, kde chybí, snažím se o vznik zelené pěší linie.

Kromě napojení na linii Botiče řeším i vztah k železnici, a to v místě náspu mezi dvěma železničními mosty. Jeho jižní části se snažím dát městský charakter, odstraňuji zbytkovou zeleň, navrhuji rekonstrukci chátrající bývalé stavědlové věže a její přeměnu na galerii, vytvářím plácek s pobytoвыми schody.

Naopak v severní části zeleň ponechávám, navrhuji pouze pěší cesty a místo pro pingpongové stoly, snažím se místo přičlenit k navazujícím velkým parkům Perucké stráni a Grébovce.

Na Otakarově navrhuji tři nové hmoty. Dva domy, které doplňují nedokončené bloky. Třetí hmotu vkládám paralelně k nim, jde o zastřešení, otevřenou tržnici.

Snažím se Otakarově vrátit linearitu, přiblížit její profil okolním ulicím, ale zároveň ponechat dost prostoru pěším a neomezit stávající zástavbu.

V projektu se dál detailněji věnuji jednomu z domů. Součástí je i práce s vestibulem a podchodem plánované stanice metra Náměstí Bratří Synků. Polemizuji s návrhem zveřejněným dopravním podnikem, maximalizuji využití vestibulu a umisťuji do něj několik pronajímatelnýchobchodních jednotek.

S vestibulem je přímo propojen i navrhovaný dům, ve kterém se v 1PP až 4NP nachází komunitní centrum se zkušebnami, dílnami, sály a studovnou. Nabízím tak alternativu častému čistě komerčnímu využití prostor nad stanicemi metra. Zkušebny jsou umístěny do 1PP, dílny v 1NP navazují na dvorek a pracovat se tak dá uvnitř i venku.

Bydlení v 5NP až 8NP je koncipováno jako studentské a komunitní bydlení. Byty jsou přístupné z pavlače a na každém patře se kromě bytů klasické dispozice 1+1 (pro jednotlivce nebo páry) a 3+kk (pro rodiny nebo spolubydlení) nachází i dva velké komunitní byty 8+kk. Je možné si zaparkovat kolo do kolárny, pronajmout sklepní kóji nebo využívat společnou prádelnu.

Střecha domu je pobytová, v 9NP se nachází společenská místnost.

/ bourání

Navrhuji odstranění jednopodlažních přístaveb,
garáží a zdí u dvou nedokončených bloků.
Navrhuji odstranění zdí a plotů, které tvoří bariéry
ve veřejném prostoru a brání pěšímu pohybu
podél toku Botiče.



0 20 40 100 m

schéma bourání, 1:2000

/ propojení Botiče

Ruším jednosměrnou silnici, pod kterou se dnes nachází zatrubněný tok Botiče. Navrhuji odkrytí toku a rehabilitaci koryta.

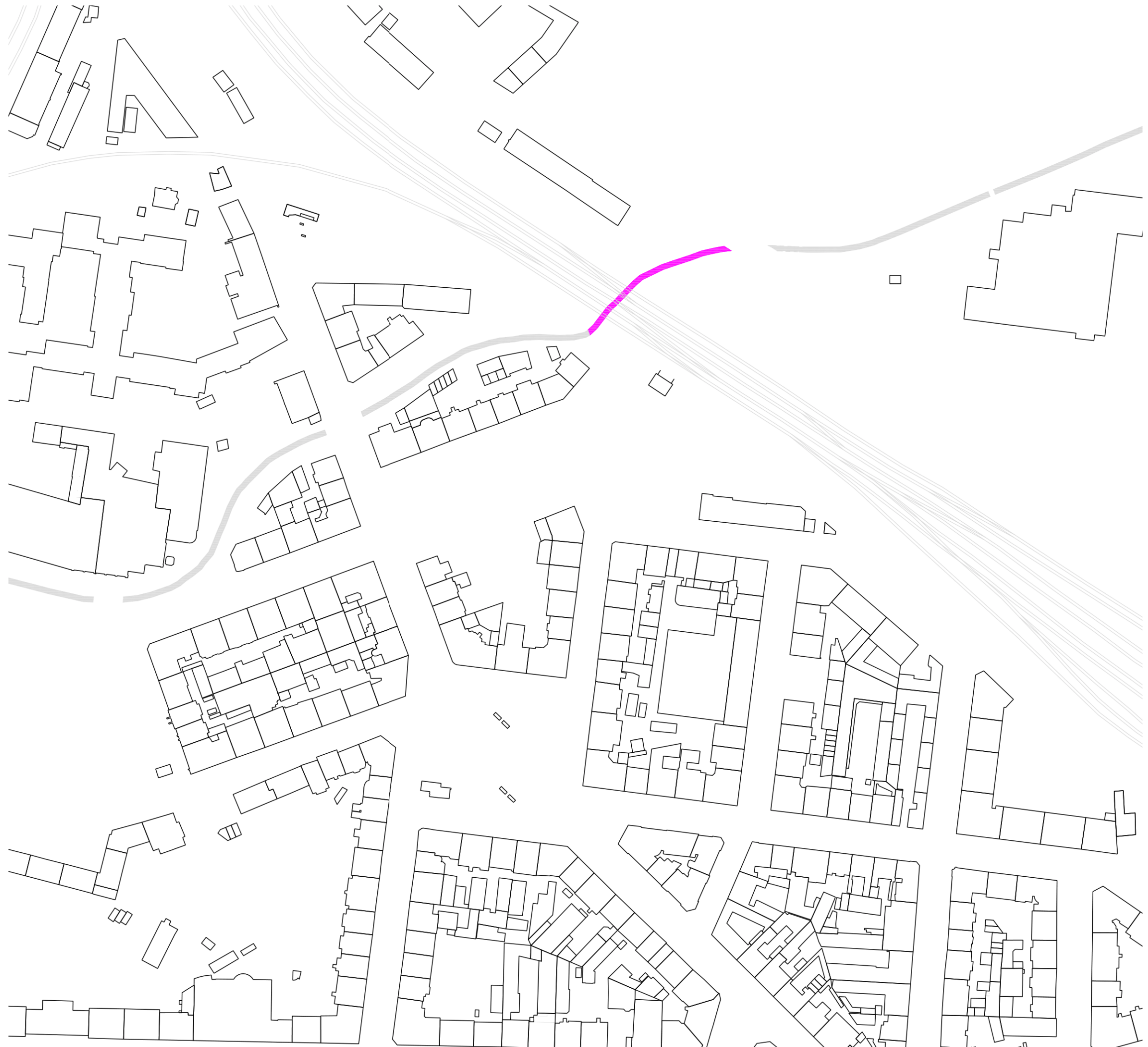
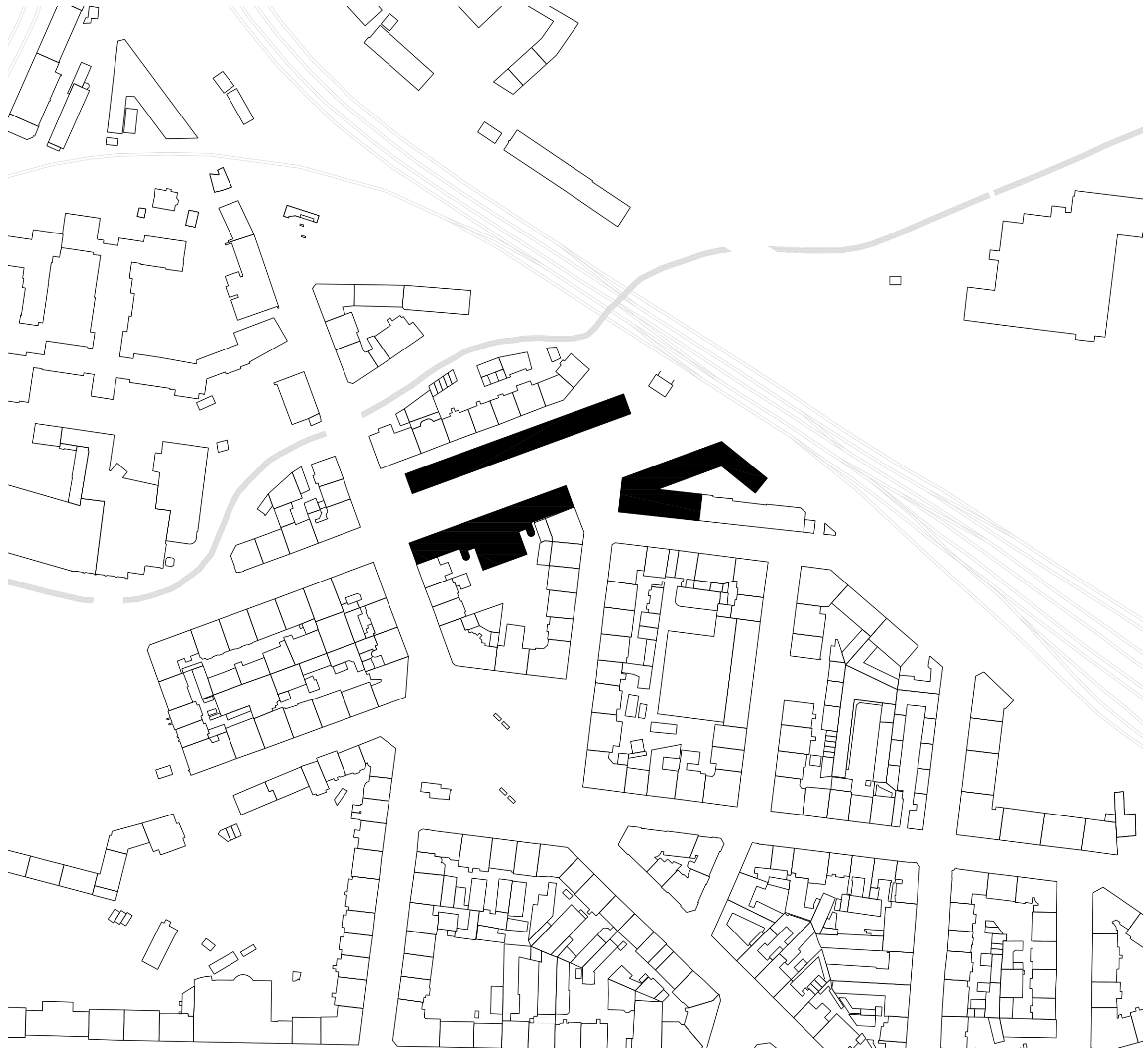


schéma toku Botiče, 1:2000

/ navržená zástavba

Navrhuji zástavbu, která doplňuje nedokončené bloky. Umístěním třetí hmoty, tržnice, zužuji profil Otakarovy a snažím se jí vrátit linearitu.

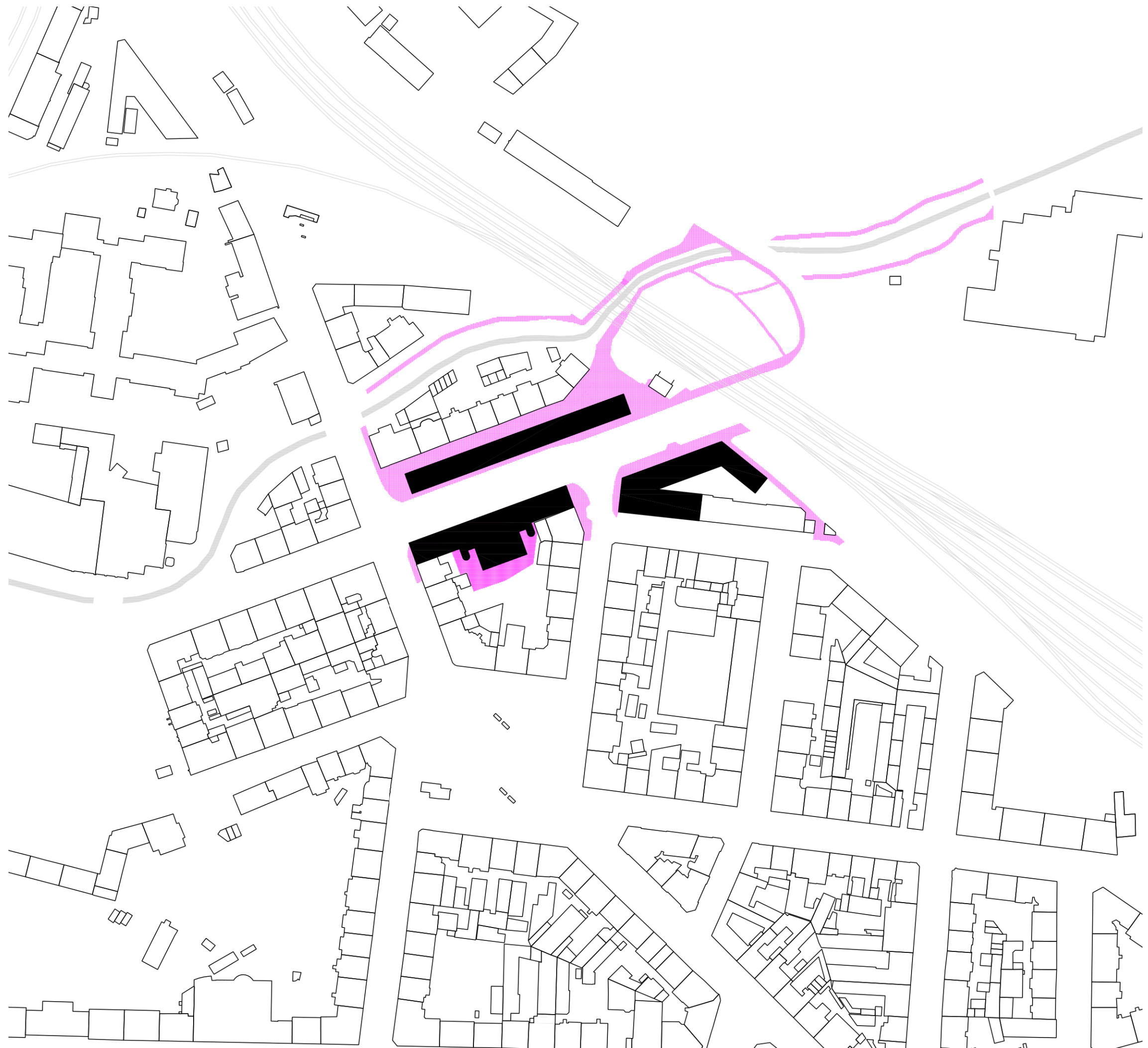


0 20 40 100 m

schwarzplan, 1:2000

/ navržené cesty

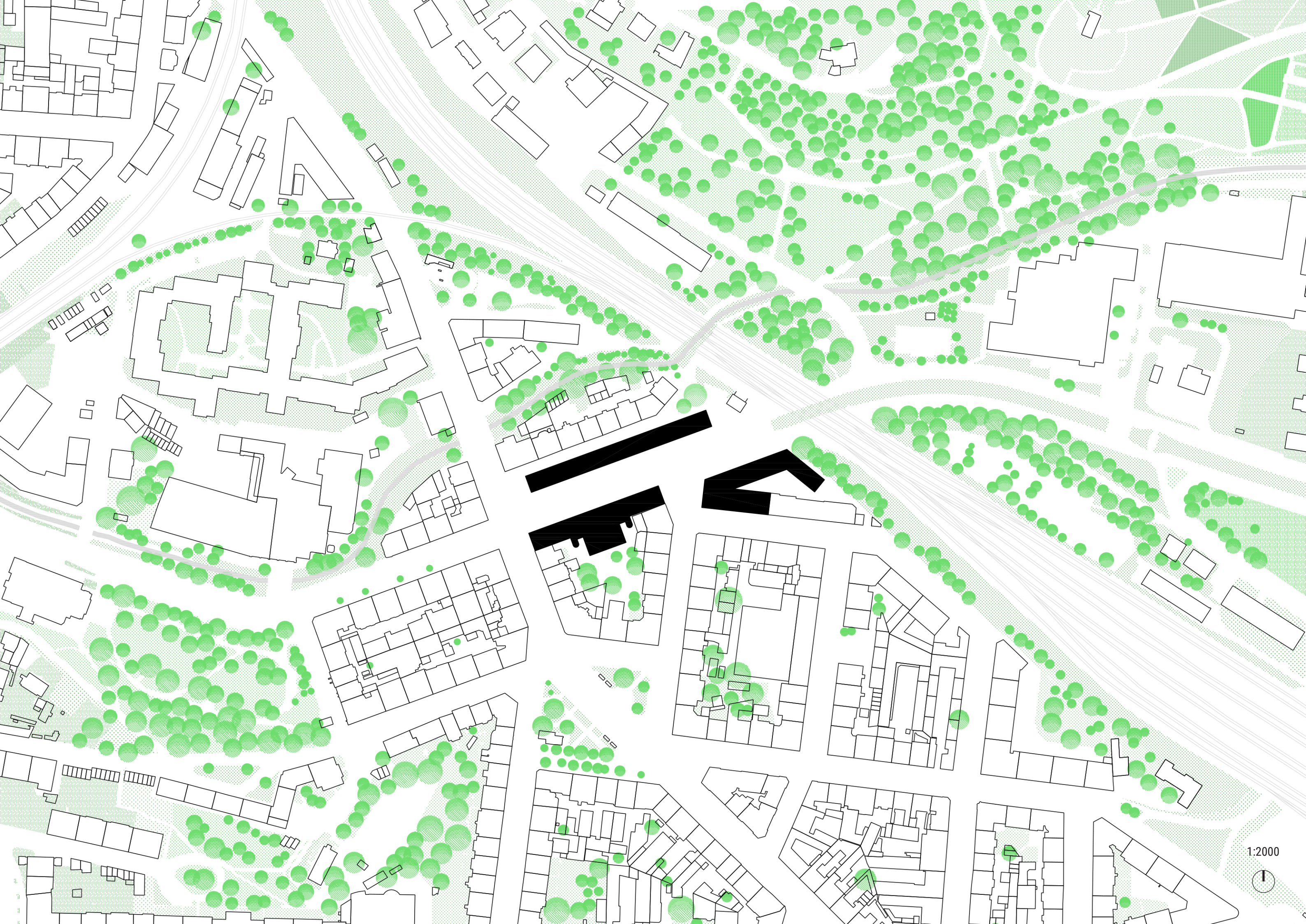
Měním dopravní uspořádání Otakarovy. V okolí nově navržené zástavby navrhuji pěší cesty a pobytové plochy. Nové cesty navrhuji také podél toku Botiče.



0 20 40 100 m

schéma cest, 1:2000





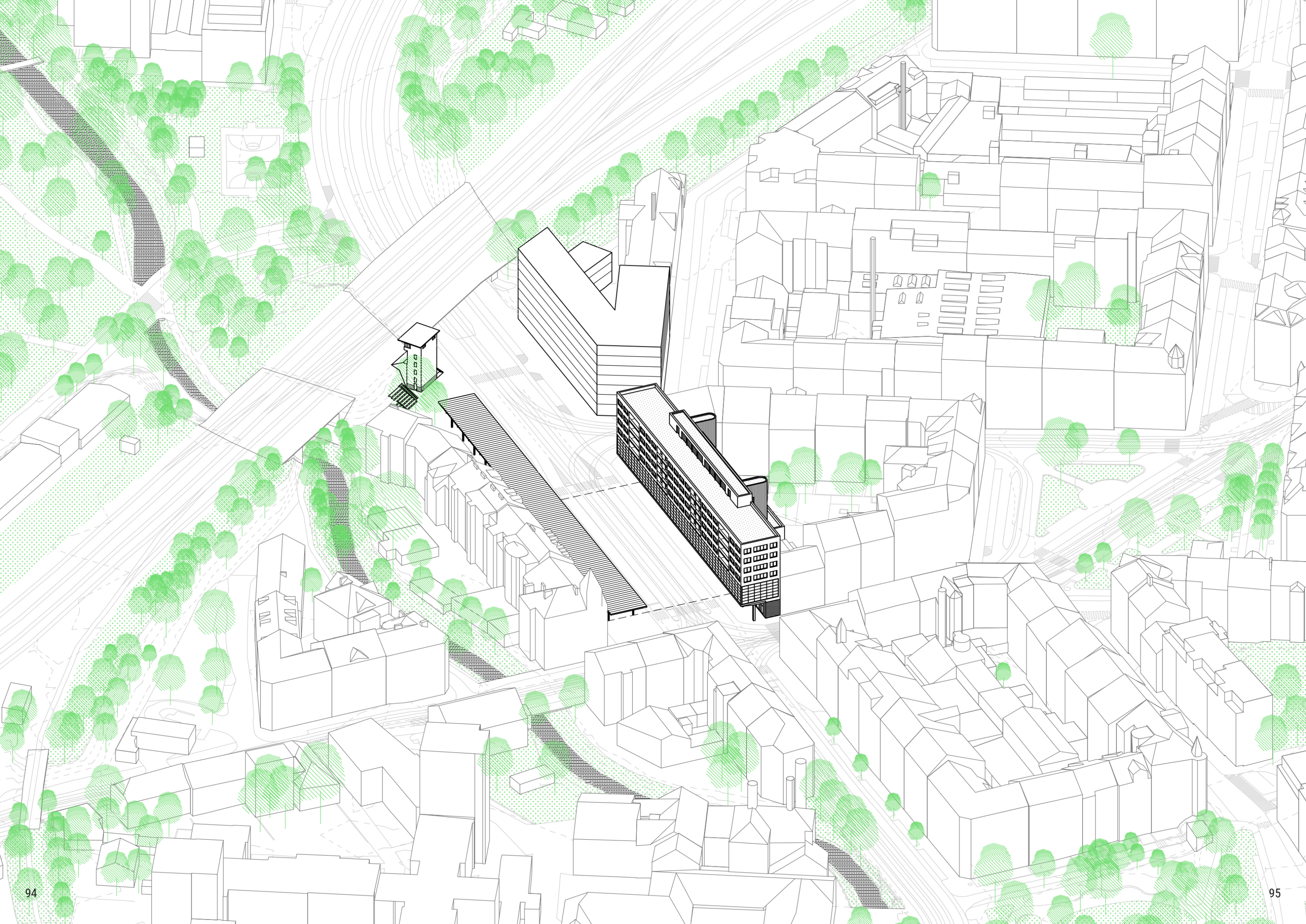
1:2000





1:1000







- 1 nad-pod Otakarovou:
 - 1.1 bytový dům s komunitním centrem
 - 1.2 vestibul metra a podchod
 - 1.3 tržnice
- 2 bytový dům
- 3 galerie
- 4 veřejná prostranství:
 - 4.1 nové cesty podél Botiče
 - 4.2 parčík u železnice
 - 4.3 obnovené koryto Botiče
 - 4.4 plácek mezi galerií a tržnicí

1/ nad-pod Otakarovou

Komplex bytového domu s komunitním centrem, tržnice, podchodu a vestibulu metra, vzájemně na sebe navazujících a pod zemí propojených, je nejvýraznějším prvkem návrhu.

Při návrhu vestibulu metra a podchodu reaguji na zveřejněný návrh dopravního podniku, se kterým polemizuji. Nesouhlasím s podobou a umístěním vstupů do metra, které fixují stávající dopravní řešení a nedokončenost místa.

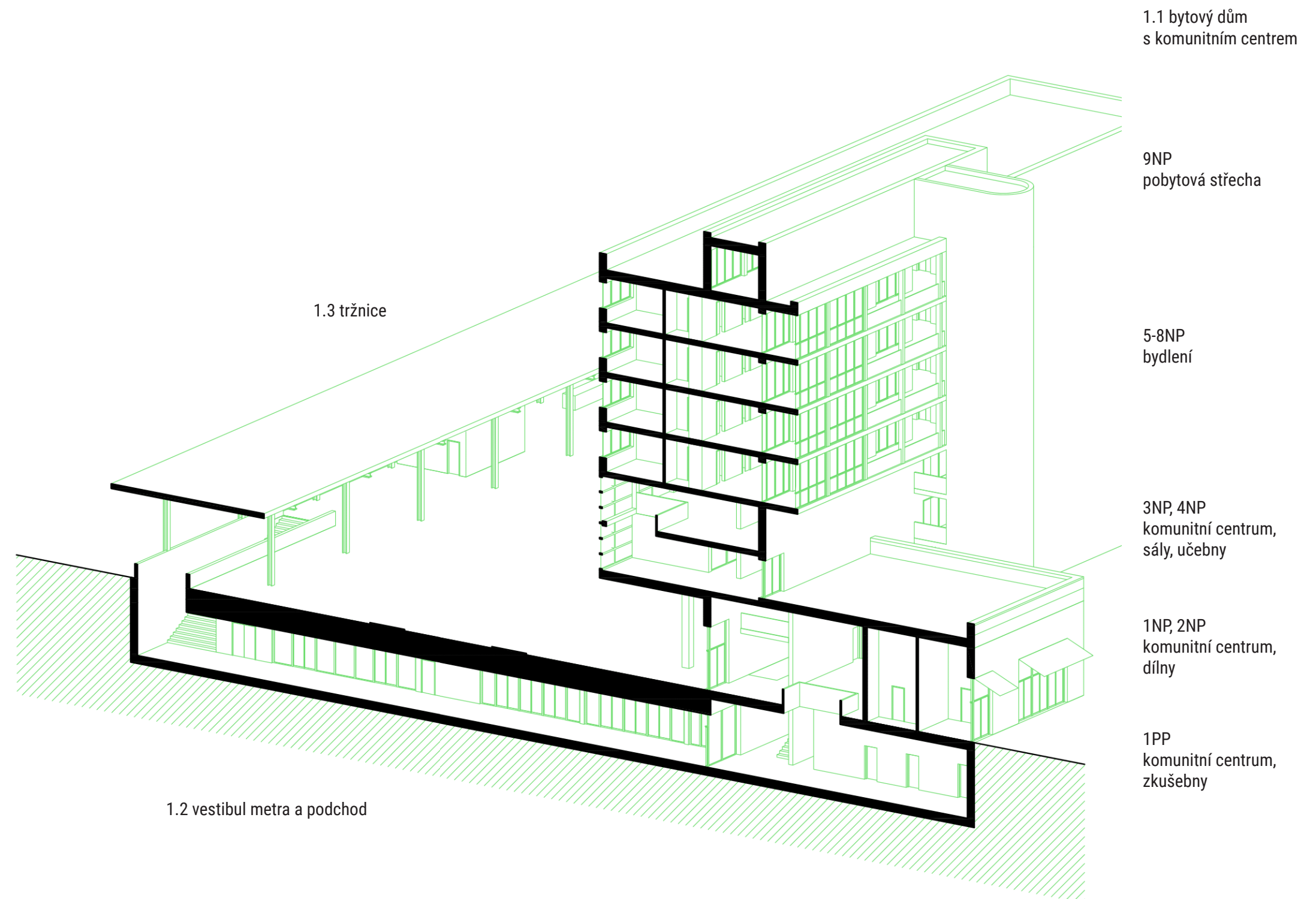
Navrhuji úpravu vestibulu metra, rozšíření podchodu pod Otakarovou a umístění pronajímatelných obchodních jednotek a větší jednotky supermarketu.

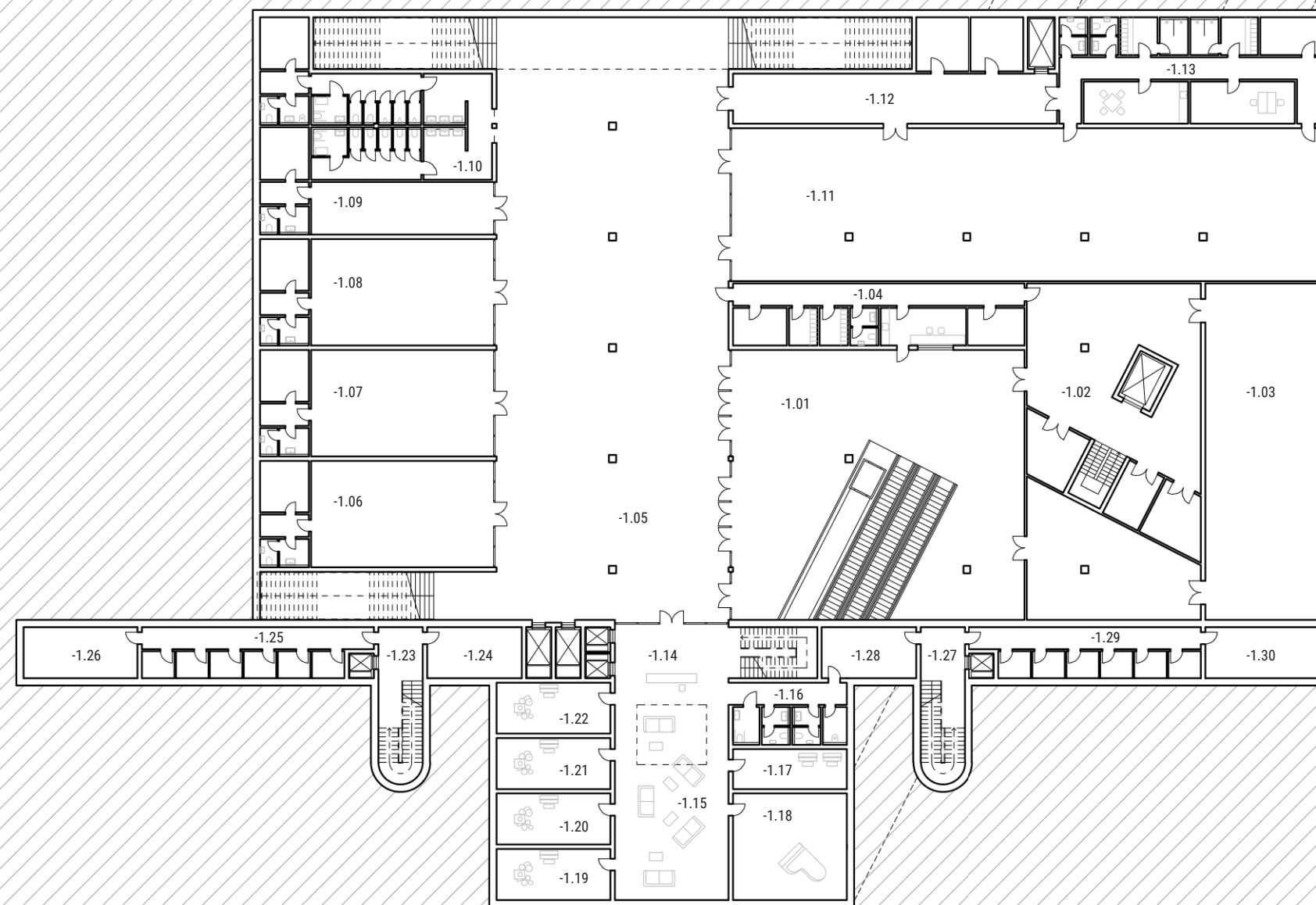
Na jedné straně ulice na podchod navazuje konstrukce venkovní otevřené tržnice se zázemím.

Na vestibul a podchod přímo navazuje i dům s komunitním centrem v prvních čtyřech nadzemních podlažích a studentským a komunitním bydlením ve zbylých podlažích. Komunitní centrum se zkušebnami, dílnami, sály a učebnami nabízí alternativu k častému čistě komerčnímu využití prostor nad stanicemi metra.

I dispoziční řešení bytů nabízí alternativu k současné podobě bydlení, na každém patře se nachází dva velké komunitní byty 8+kk.

Vzhledem k nadstandardní dostupnosti mhd a přímému napojení na stanici metra bude komunitní centrum dopravně obslouženo pouze hromadnou dopravou. Parkování pro rezidenty je uvažováno v podzemních garážích sousedního bytového domu.





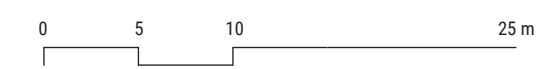
půdorys 1PP
1:400

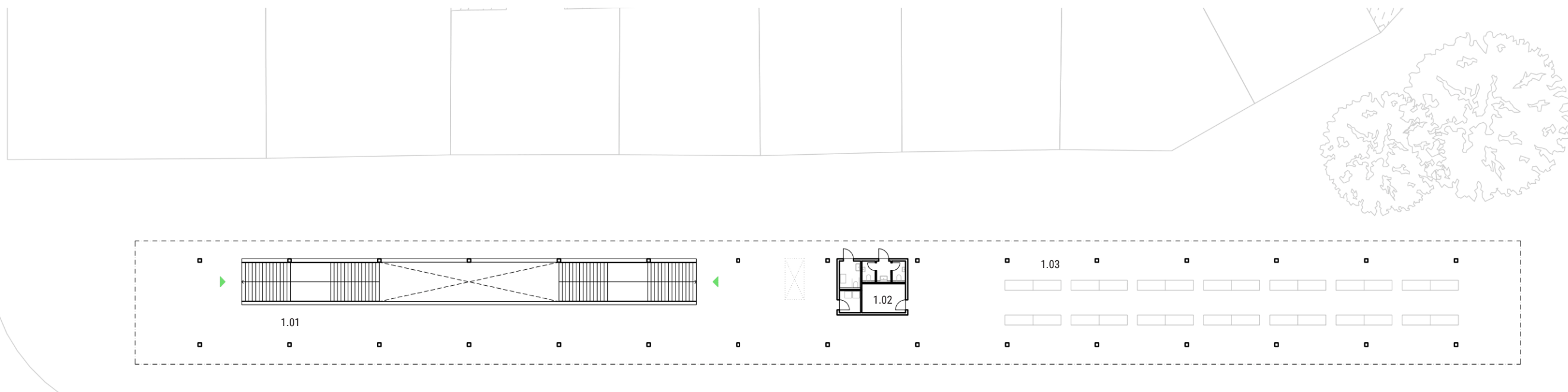
- 1.01 vestibul metra
- 1.02 technické zázemí metra
- 1.03 technické zázemí metra
- 1.04 zázemí zaměstnanců metra
- 1.05 podchod
- 1.06 pronajímatelná jednotka
- 1.07 pronajímatelná jednotka
- 1.08 pronajímatelná jednotka
- 1.09 pronajímatelná jednotka
- 1.10 veřejné WC
- 1.11 supermarket
- 1.12 supermarket - zásobování, sklad
- 1.13 supermarket - zázemí, kanceláře

- 1.14 komunitní centrum - vstup
- 1.15 chill zóna
- 1.16 WC, úklid
- 1.17 zkušebna
- 1.18 zkušebna
- 1.19 zkušebna
- 1.20 zkušebna
- 1.21 zkušebna
- 1.21 zkušebna
- 1.22 zkušebna

- 1.23 komunikační jádro
- 1.24 technická místnost
- 1.25 sklepní kóje
- 1.26 technická místnost

- 1.27 komunikační jádro
- 1.28 technická místnost
- 1.29 sklepní kóje
- 1.30 technická místnost

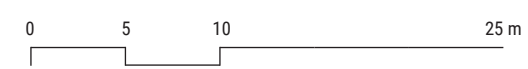
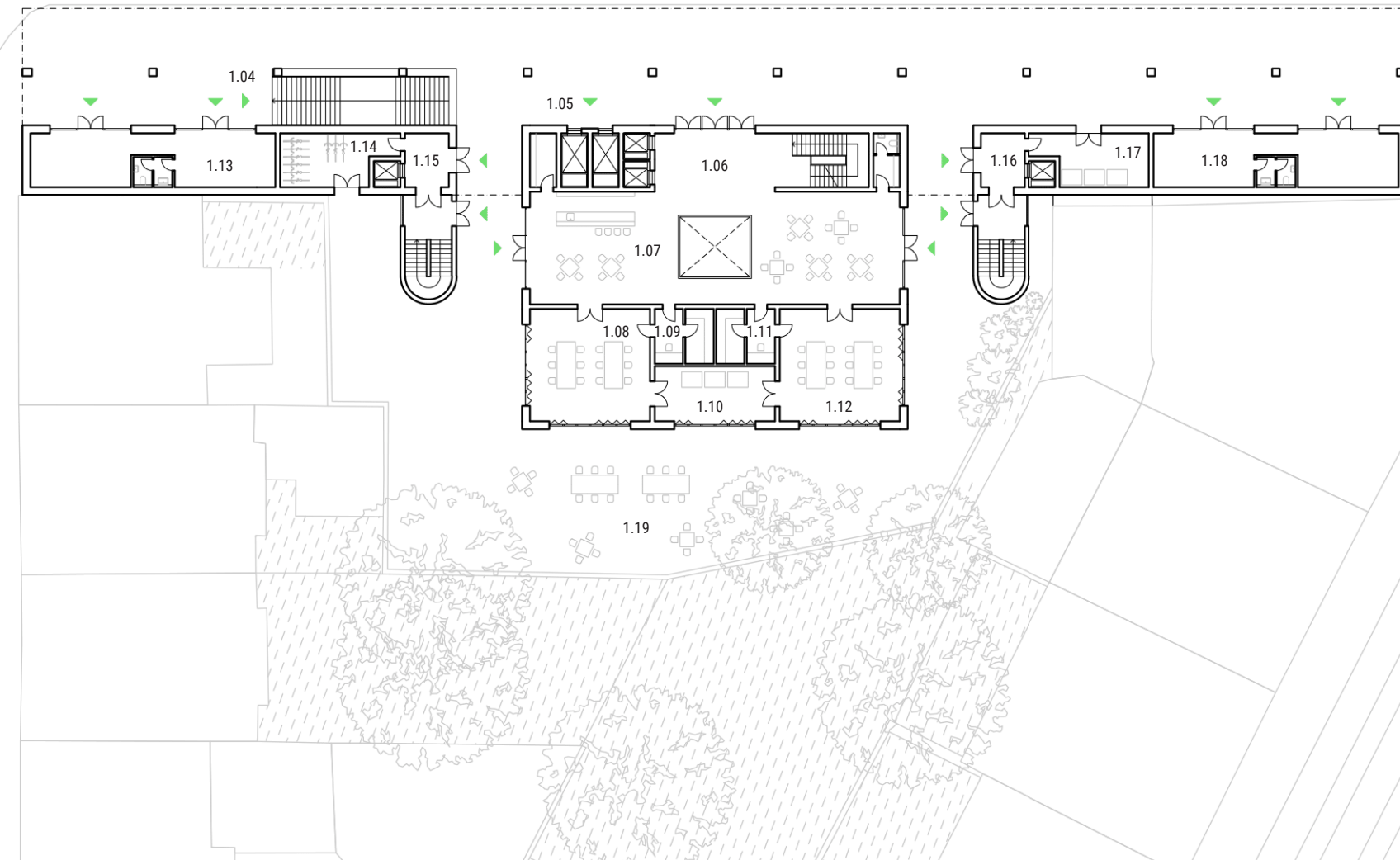




půdorys 1NP
1:400

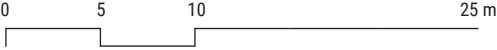
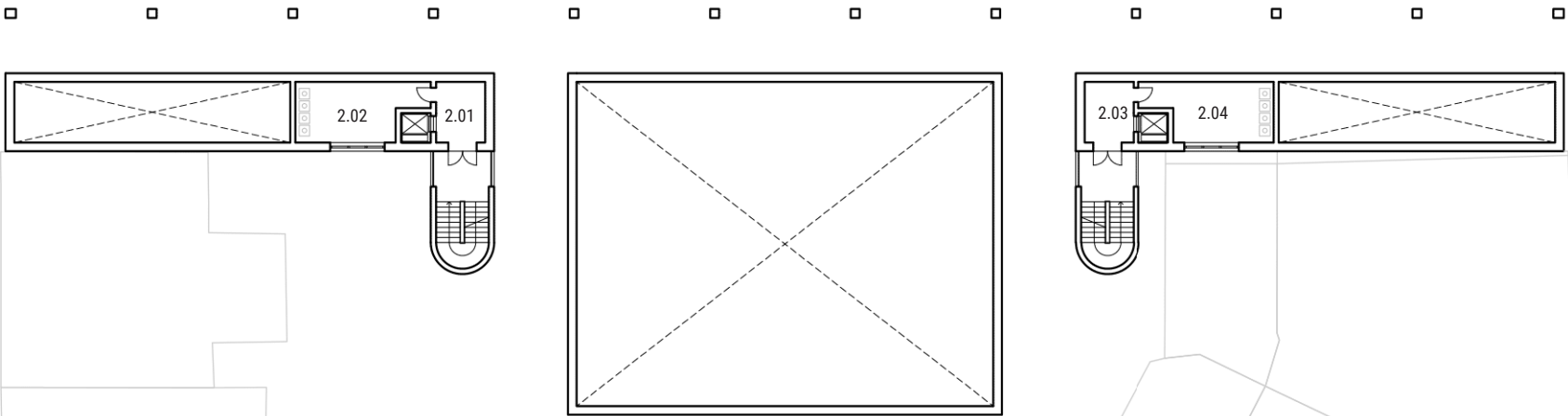
- 1.01 vstup do metra
- 1.02 zázemí trhů
- 1.03 prostor pro konání trhů
- 1.04 vstup do metra
- 1.05 vstup do metra - výtah

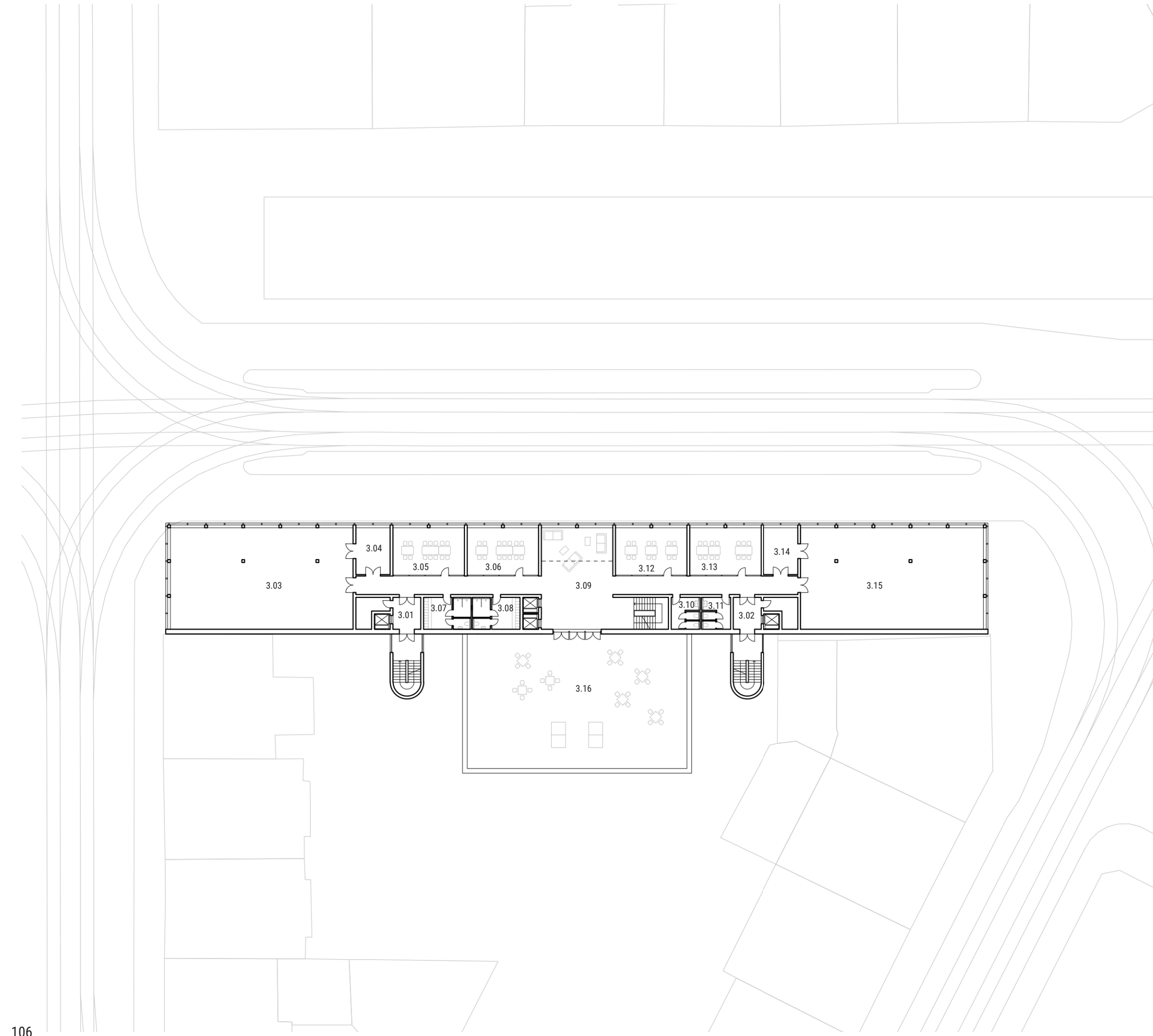
- 1.06 komunitní centrum - vstup
- 1.07 kavárna
- 1.08 sdílená dílna
- 1.09 zázemí dílny
- 1.10 dílna - stroje
- 1.11 zázemí dílny
- 1.12 sdílená dílna
- 1.13 pronajímatelná jednotka
- 1.14 kolárna
- 1.15 komunikační jádro
- 1.16 komunikační jádro
- 1.17 odpad
- 1.18 pronajímatelná jednotka
- 1.19 dvorek



půdorys 2NP
1:400

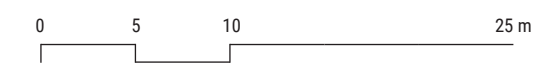
- 2.01 komunikační jádro
- 2.02 prádelna
- 2.03 komunikační jádro
- 2.04 prádelna





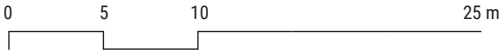
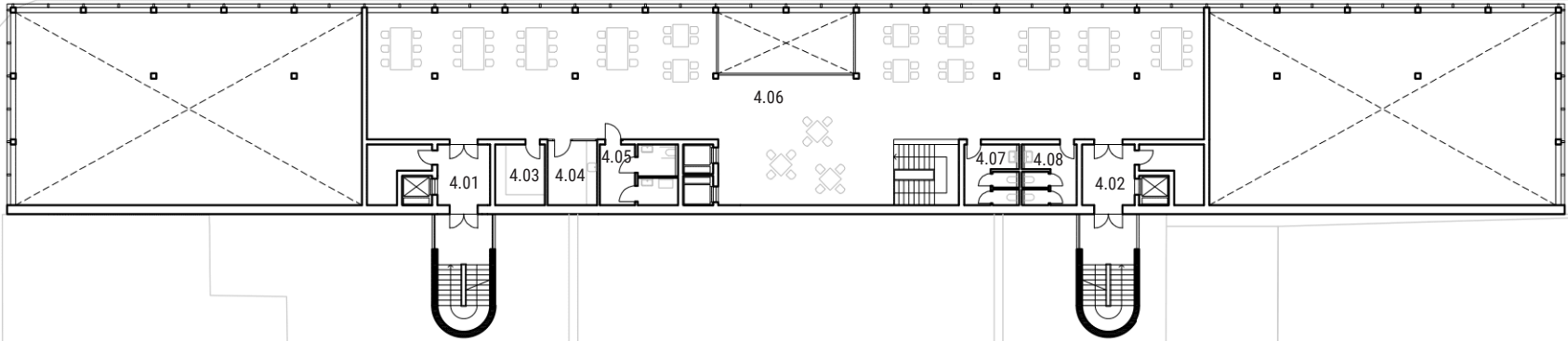
půdorys 3NP
1:400

- 3.01 komunikační jádro
- 3.02 komunikační jádro
- 3.03 sál
- 3.04 sklad vybavení
- 3.05 učebna, klubovna
- 3.06 učebna, klubovna
- 3.07 šatny ženy
- 3.08 šatny muži
- 3.09 chill zóna
- 3.10 WC ženy
- 3.11 WC muži
- 3.12 učebna, klubovna
- 3.13 učebna, klubovna
- 3.14 sklad vybavení
- 3.15 sál
- 3.16 pobytová střecha



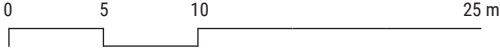
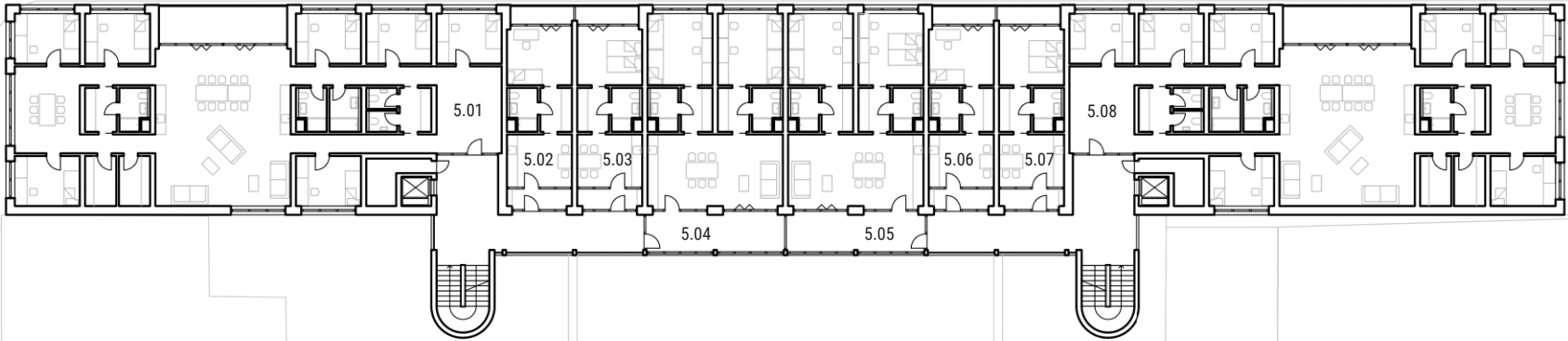
půdorys 4NP
1:400

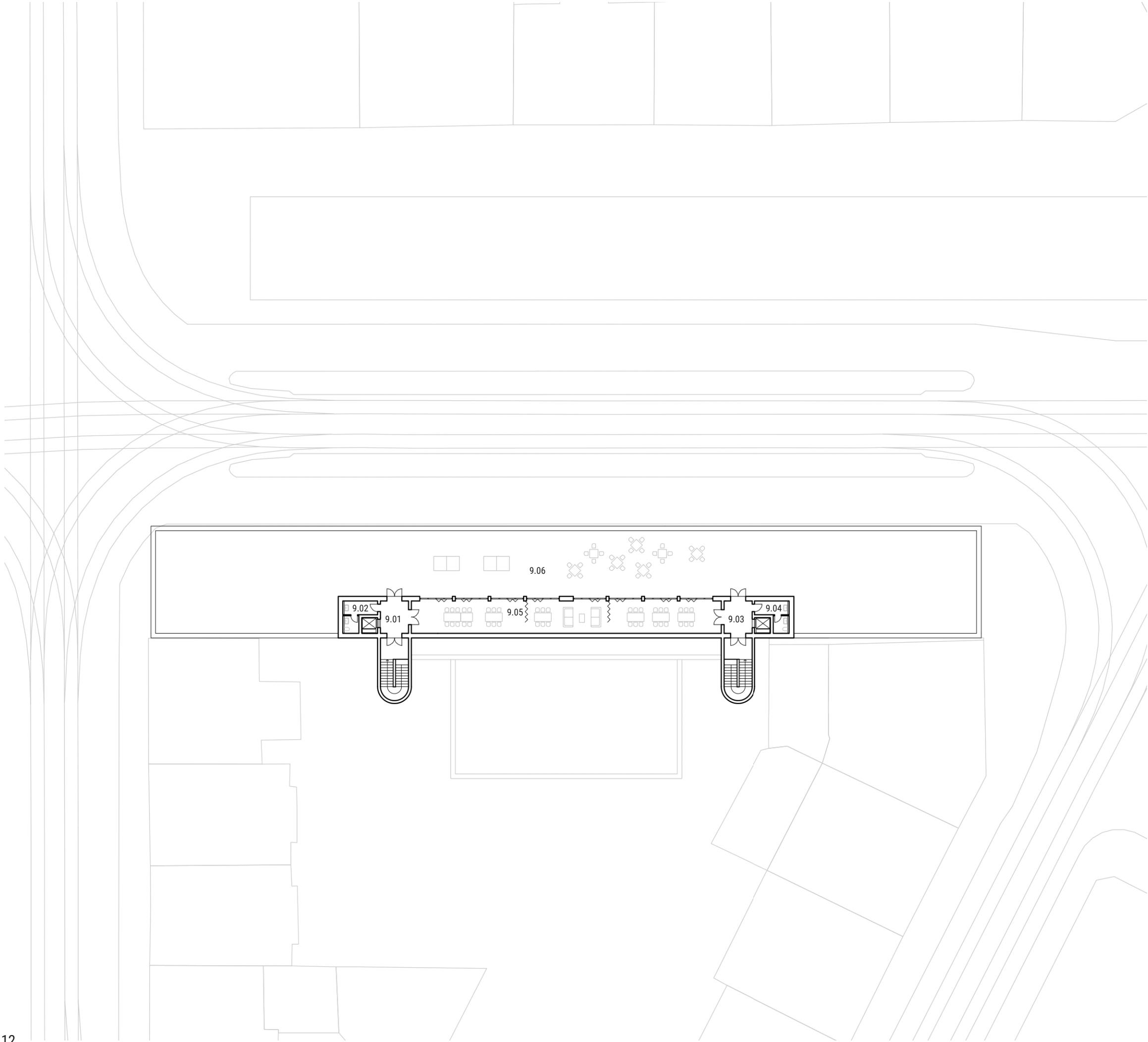
- 4.01 komunikační jádro
- 4.02 komunikační jádro
- 4.03 sklad
- 4.04 kuchyňka
- 4.05 bezbariérové WC, přebalovací pult
- 4.06 studovna
- 4.07 WC ženy
- 4.08 WC muži



půdorys 5-8NP
1:400

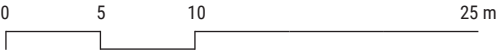
- 5.01 komunitní byt 8+kk
- 5.02 byt 1+1
- 5.03 byt 1+1
- 5.04 byt 3+kk
- 5.05 byt 3+kk
- 5.06 byt 1+1
- 5.07 byt 1+1
- 5.08 komunitní byt 8+kk





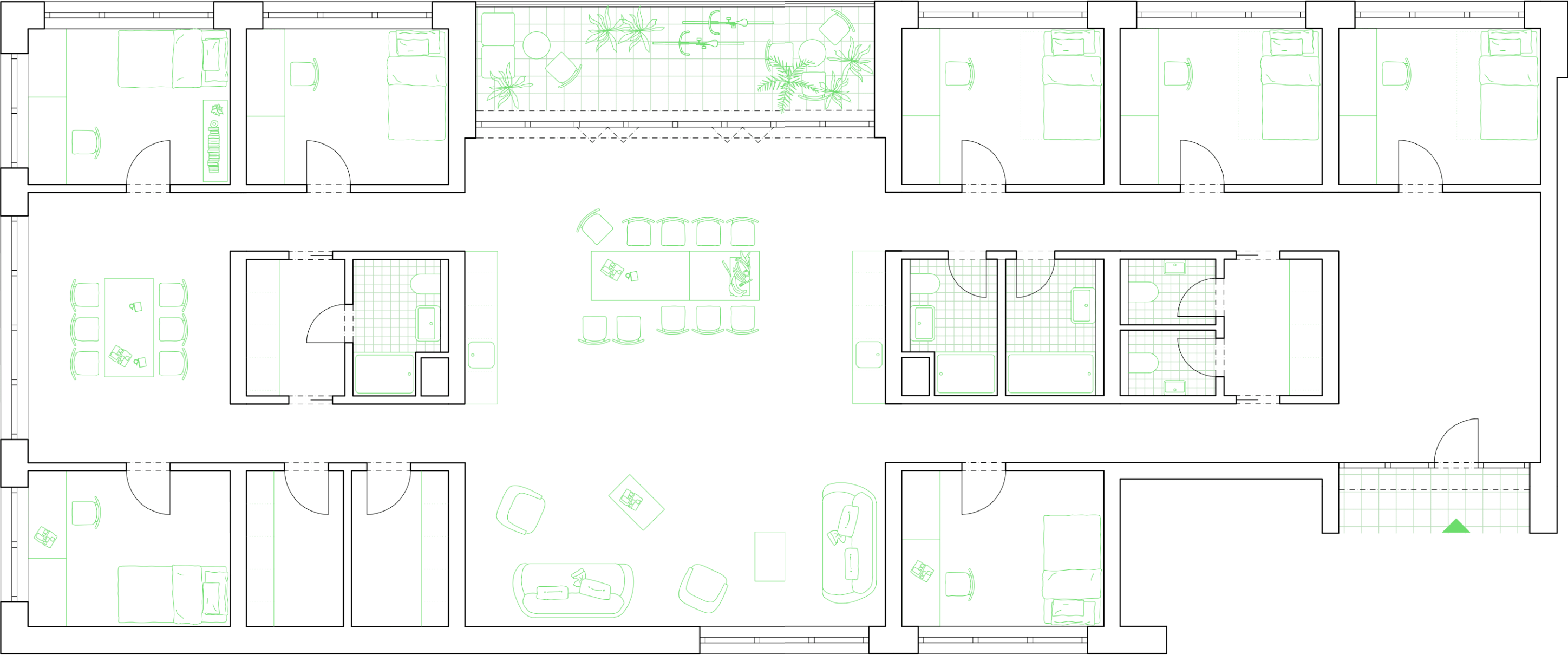
půdorys 9NP
1:400

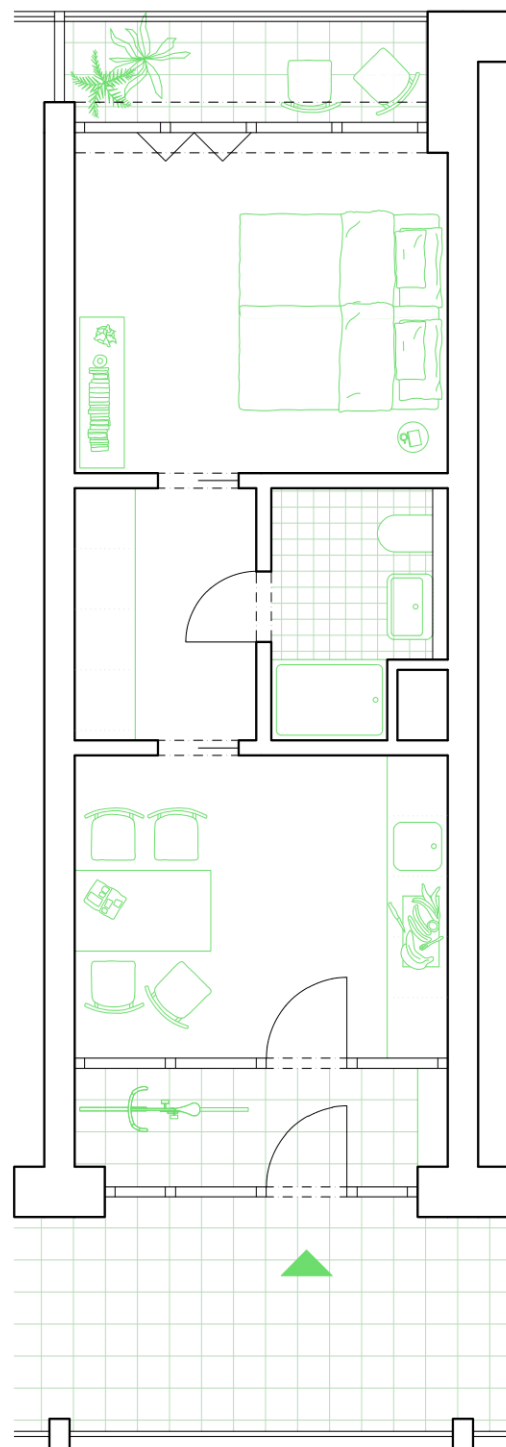
- 9.01 komunikační jádro
- 9.02 WC
- 9.03 komunikační jádro
- 9.04 WC
- 9.05 společenská místnost
- 9.06 pobytová střecha



skladba bytů
1:75

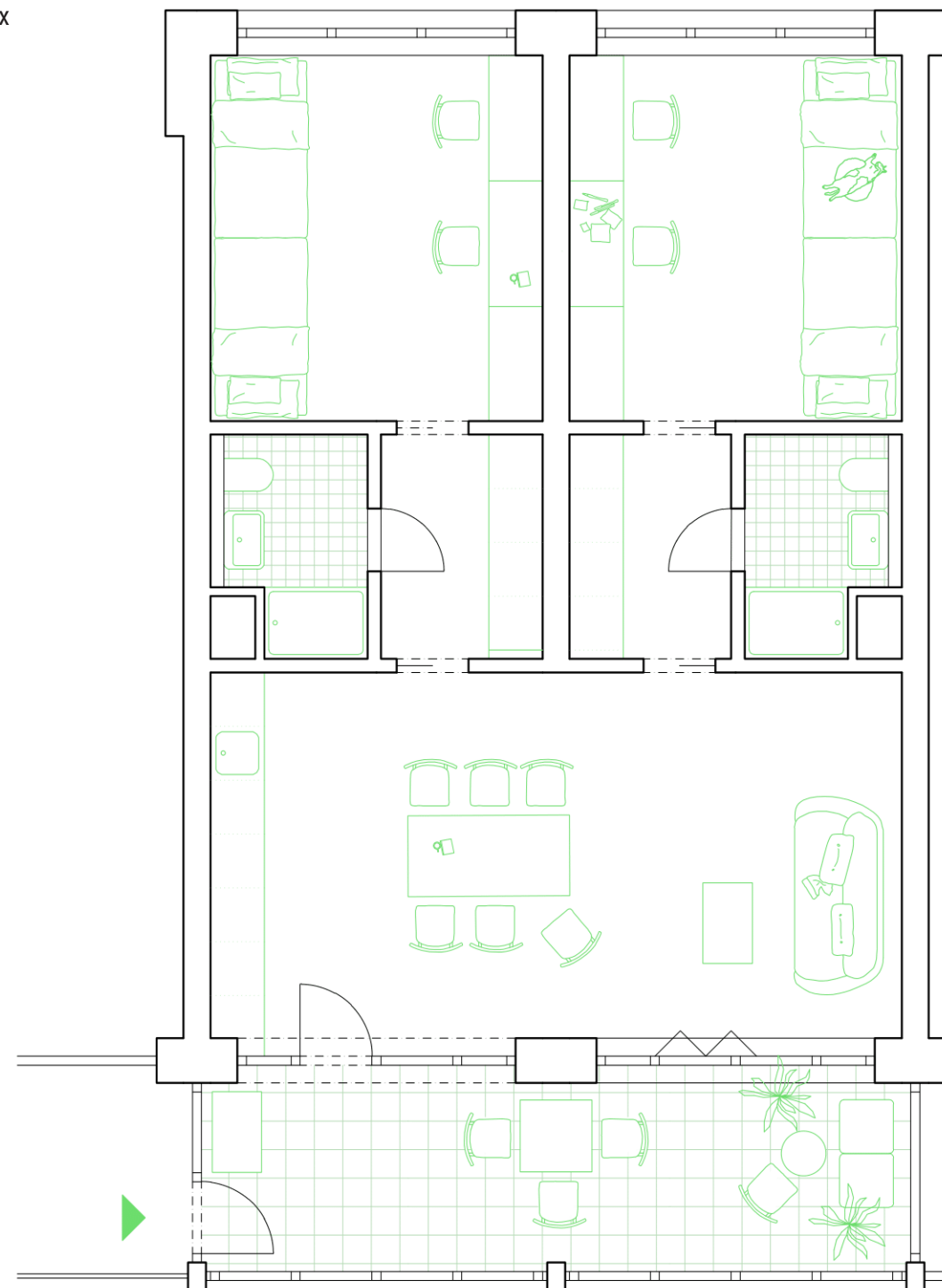
komunitní byt 8+kk
250 m²
15 m² balkon
8x





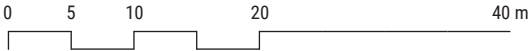
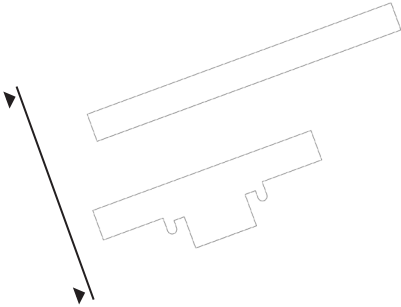
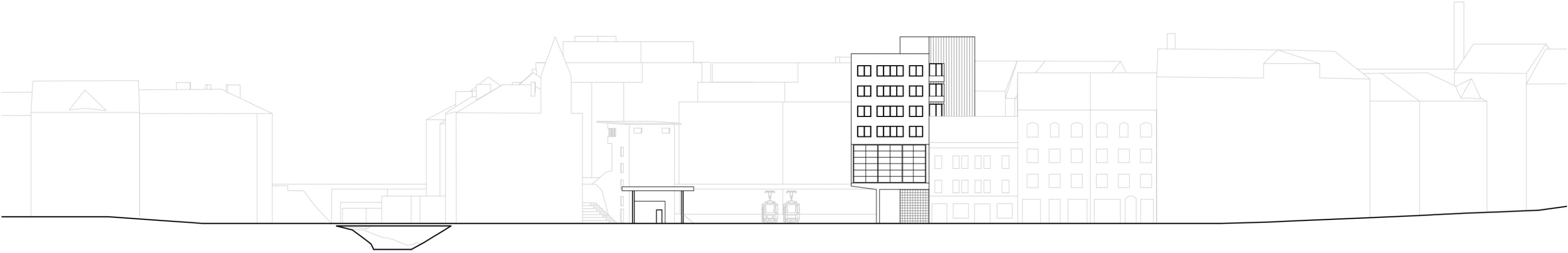
skladba bytů
1:70

byt 3+kk
84 m²
18 m² terasa
8x



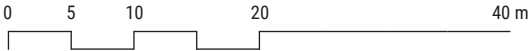
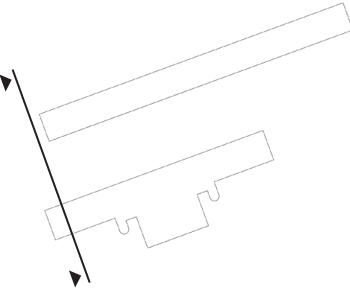
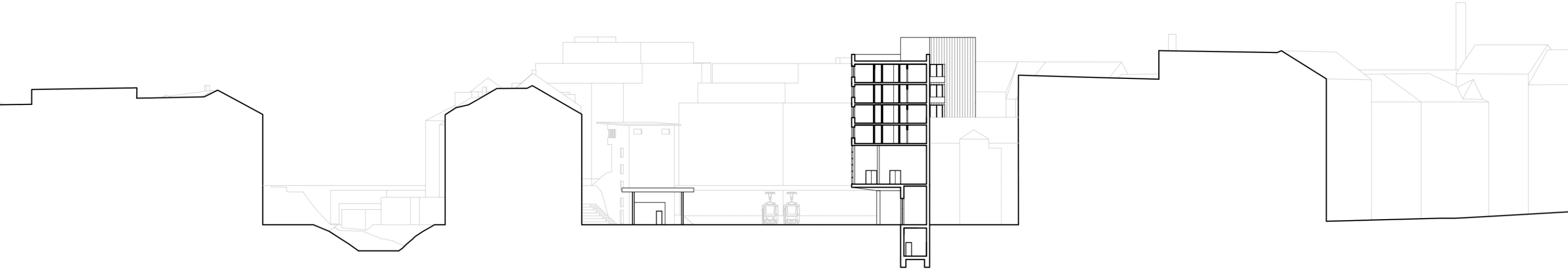
0 1 2 5 m

pohled západní
1:600



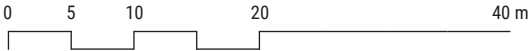
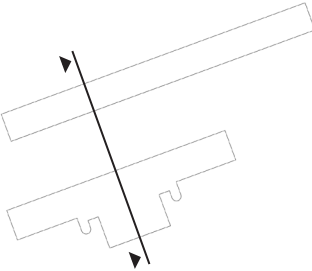
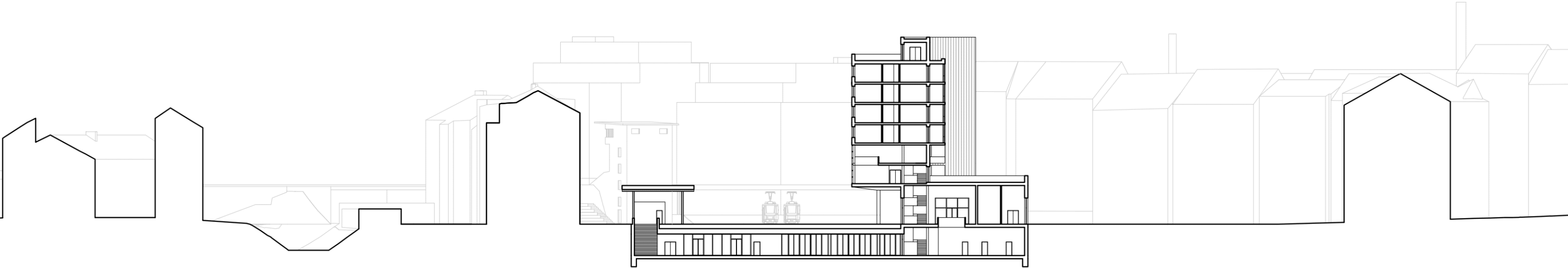
řez AA´

1:600



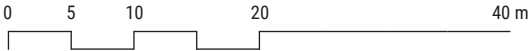
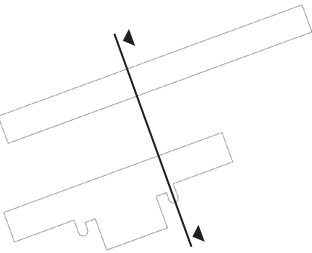
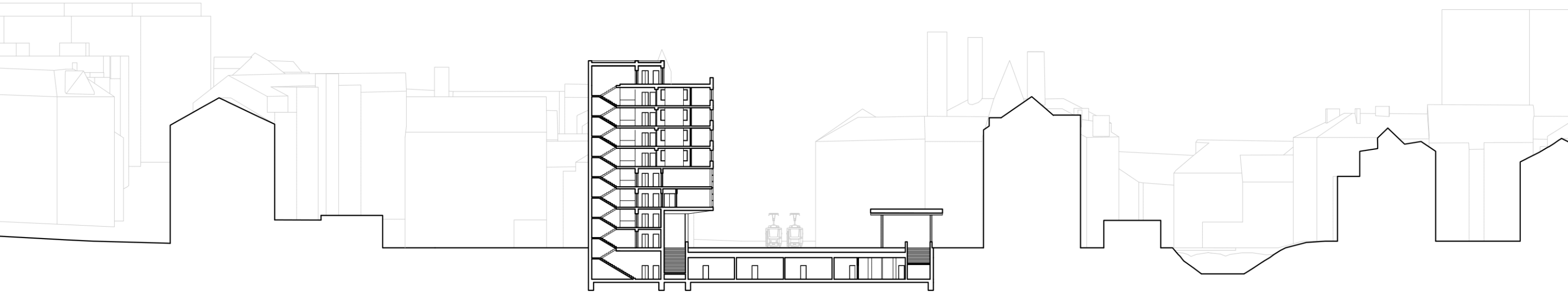
řez BB'

1:600

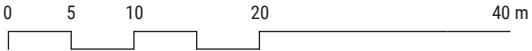
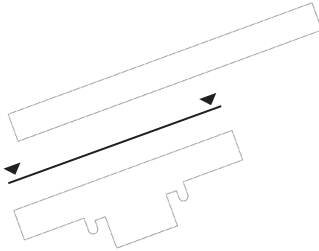


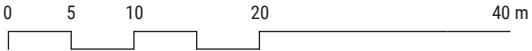
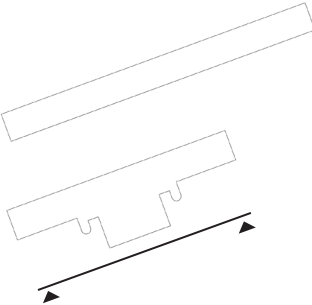
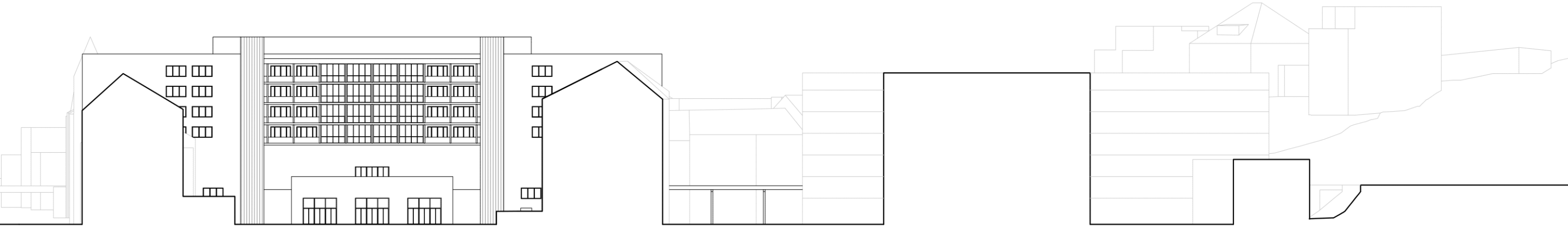
řez CC'

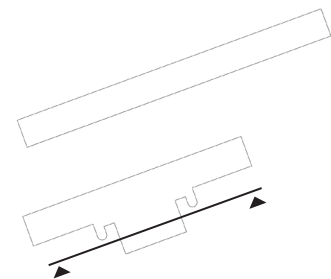
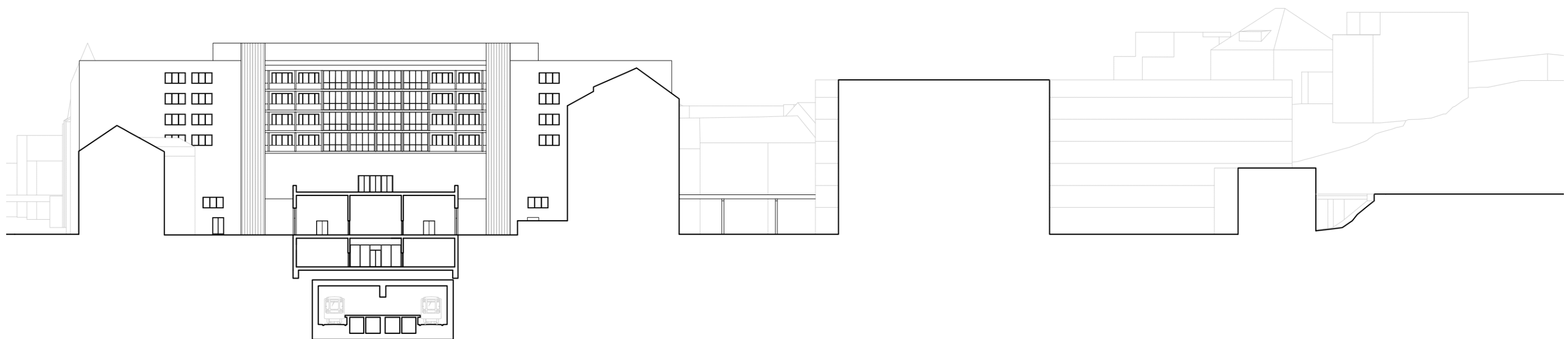
1:600



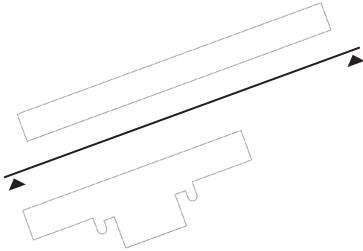
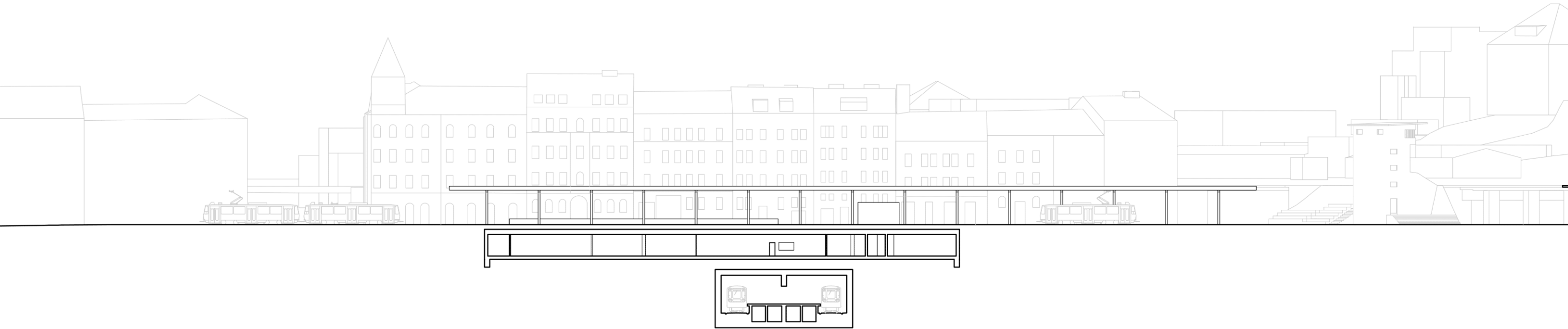
pohled severní
1:600

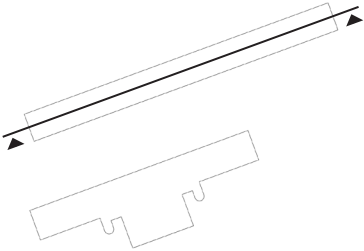
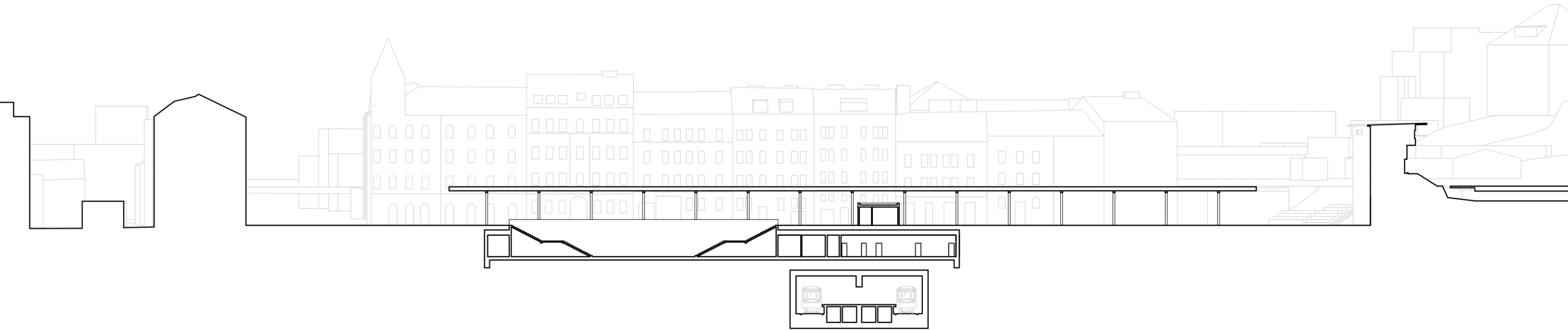






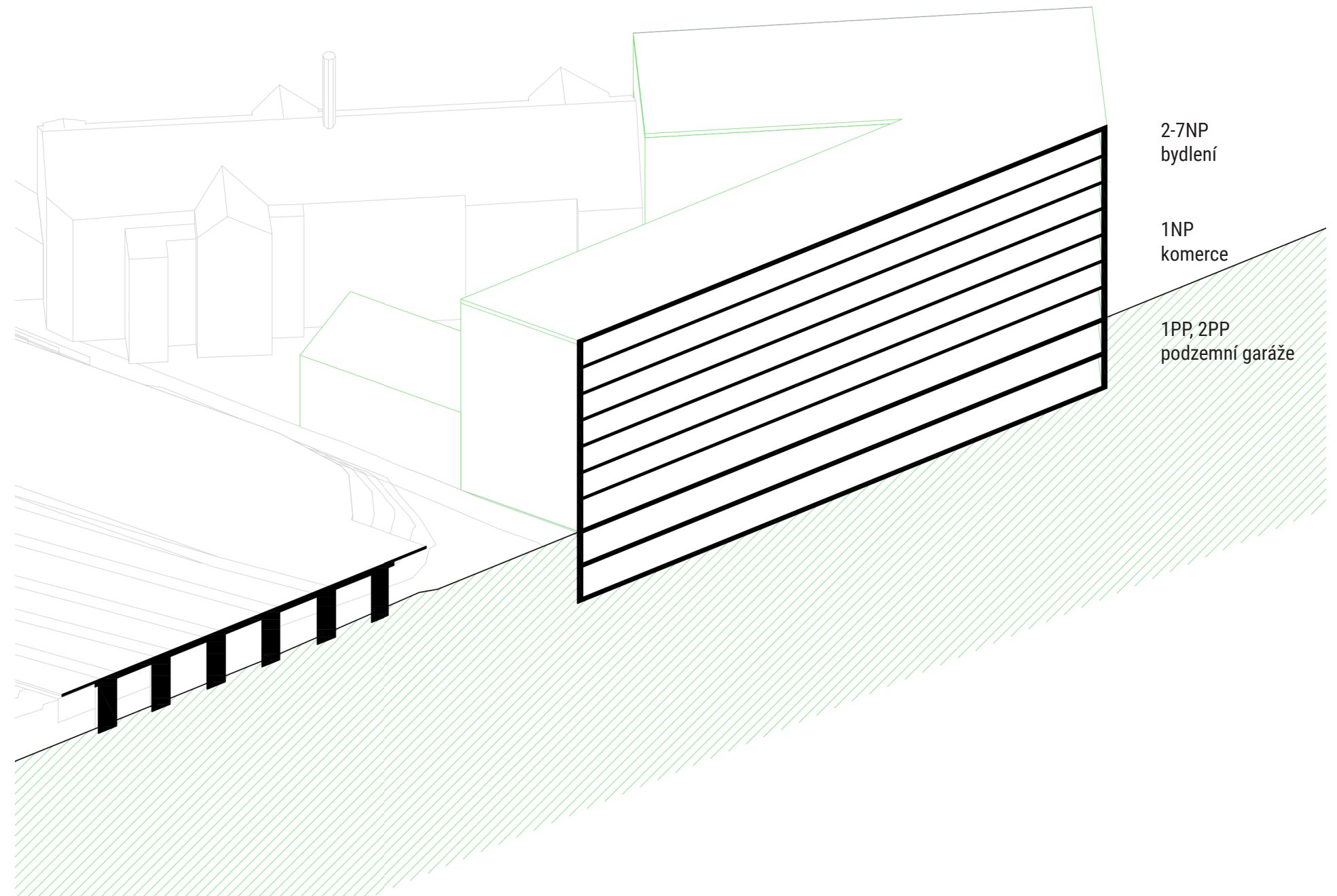
0 5 10 20 40 m





2/ bytový dům

Navržená hmota výškově navazuje na sousední budovy, směrem ke kolejím se částečně snižuje. Bydlení je uvažováno v 2-7 NP, v parteru jsou uvažovány pronajímatelné komerční prostory, komunikační jádra bydlení a vjezd do podzemních garáží. Podzemní garáže ve 2PP a 1PP by měly sloužit i pro rezidenty sousedního bytového domu s komunitním centrem.



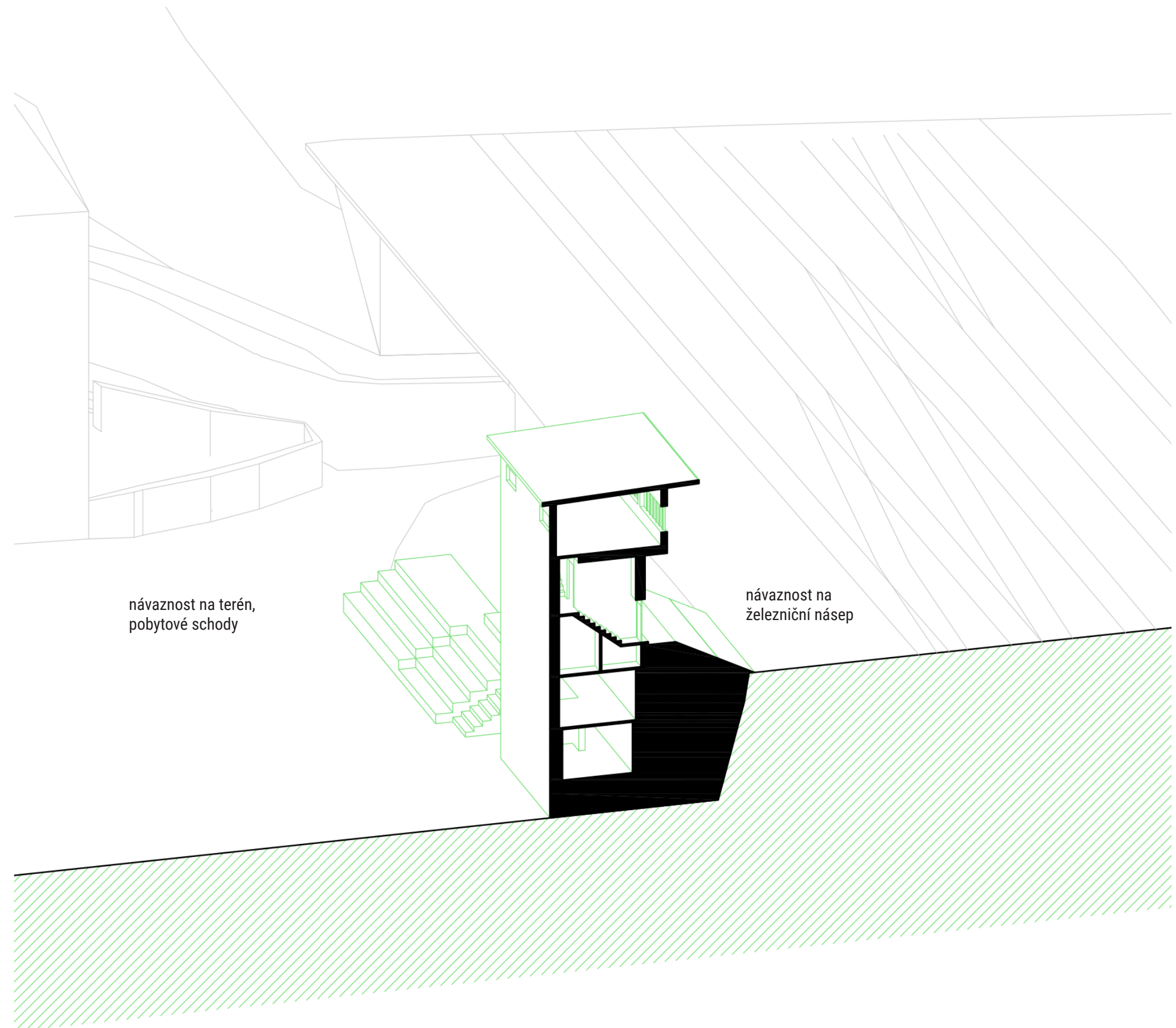
3/ galerie

Galerii navrhují do již existujícího objektu, bývalé stavědlové věže (hradla) mezi dvěma železničními mosty. Stavědlová věž sloužila pro ovládání zabezpečovacích zařízení na železnici mezi lety 1948 a 1972, po modernizaci trati přestala být potřeba a dnes chátrá. Navrhují její zachování a opravu.

V přízemí navrhují vytvoření druhého vstupu směrem z ulice, 1NP je tak průchozím vstupním prostorem.

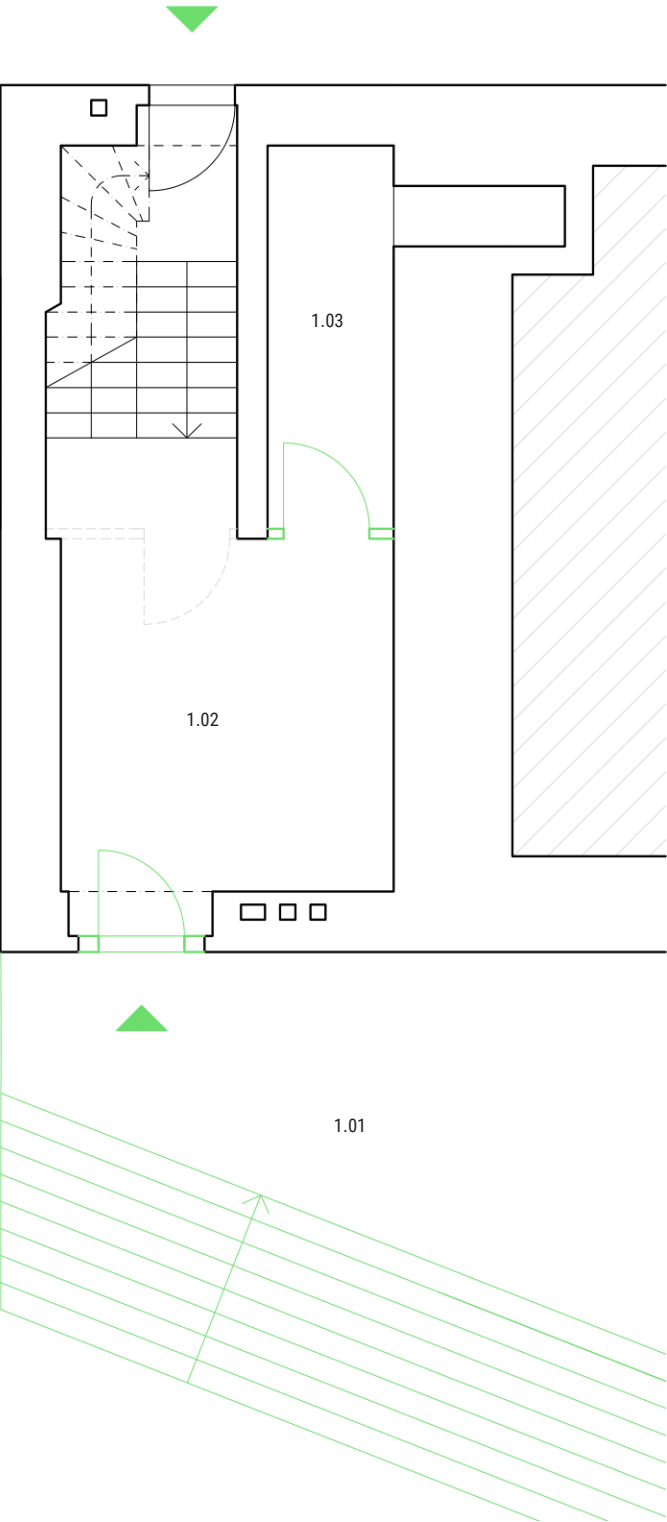
V dispozicích dalších podlaží odstraňují dělicí příčky a vytvářejí tak výstavní prostory.

Mezi galerií a navazující tržnicí navrhují plácek se stromy, pobytovými schody a venkovním sezením.



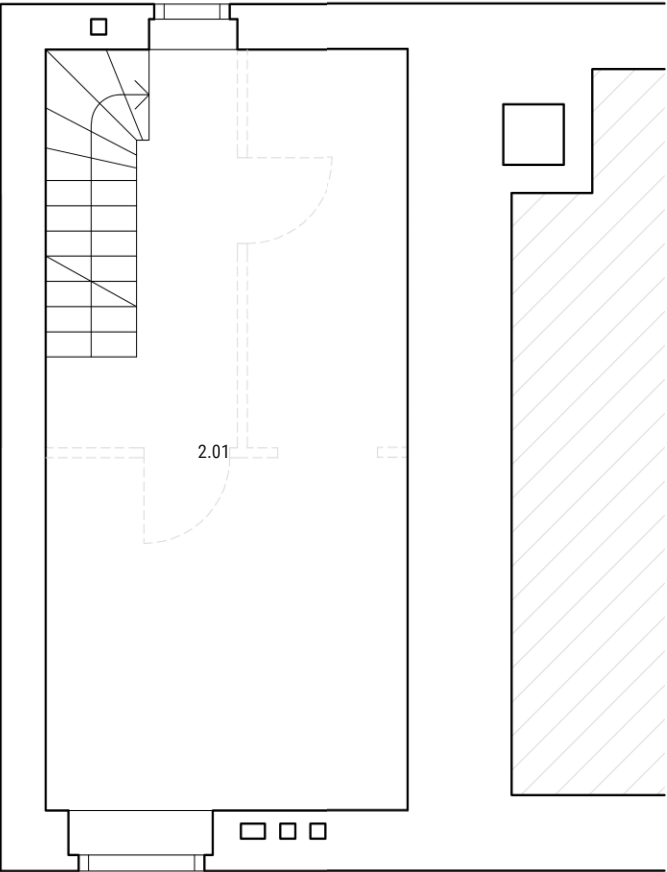
1NP
1:75

- 1.01 venkovní schodiště
- 1.02 vstupní prostory
- 1.03 sklad



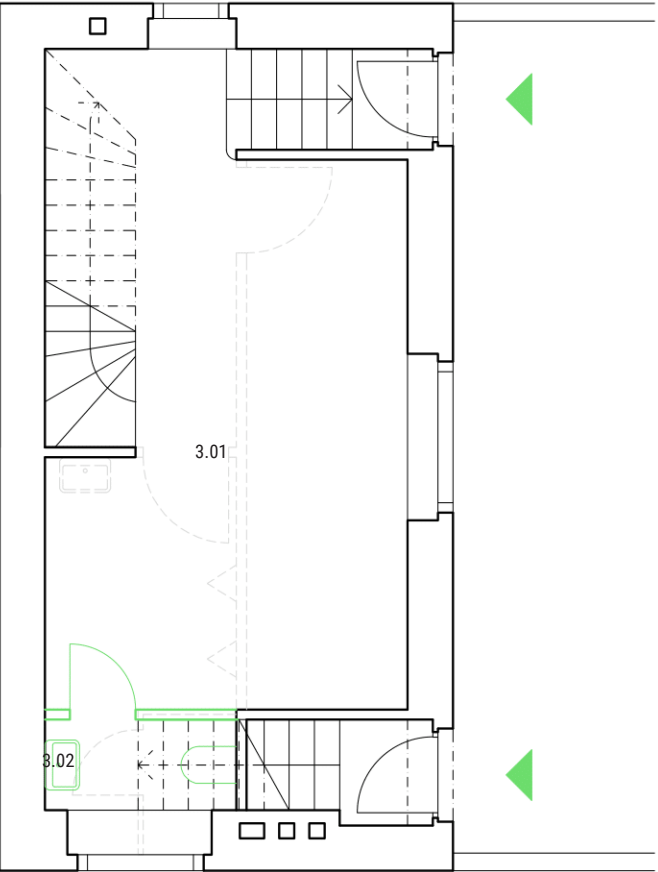
2NP
1:75

- 2.01 výstavní prostory



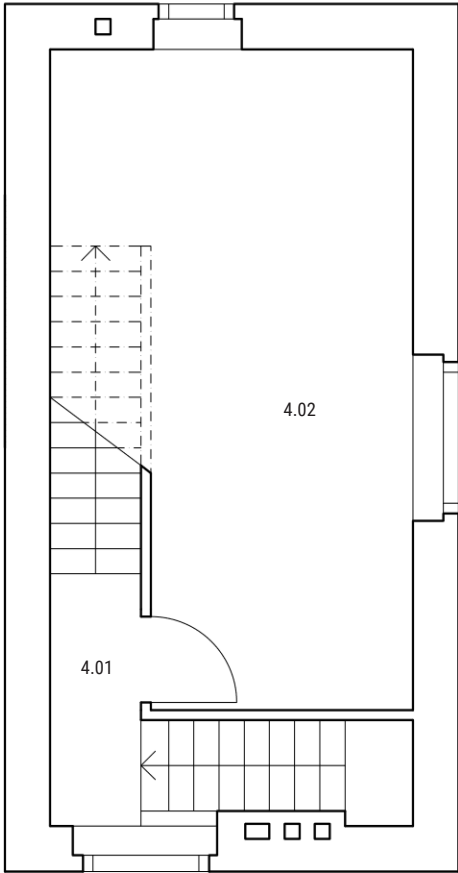
3NP
1:75

- 3.01 výstavní prostory
- 3.02 WC



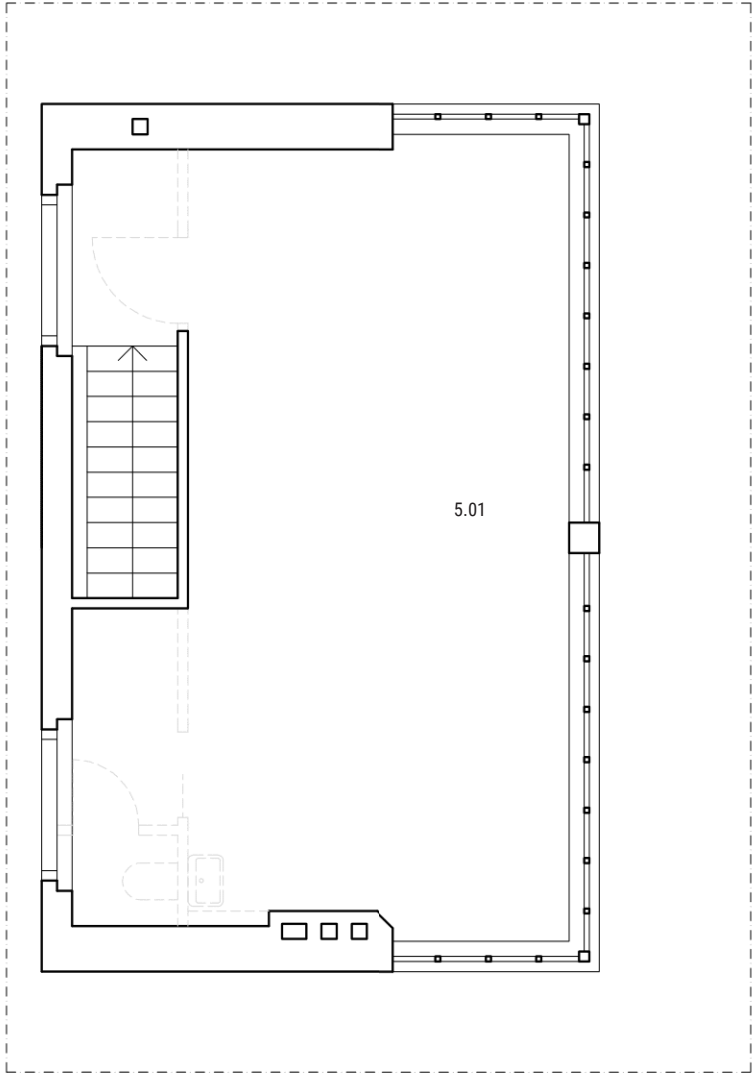
4NP
1:75

4.01 chodba
4.02 výstavní prostory



5NP
1:75

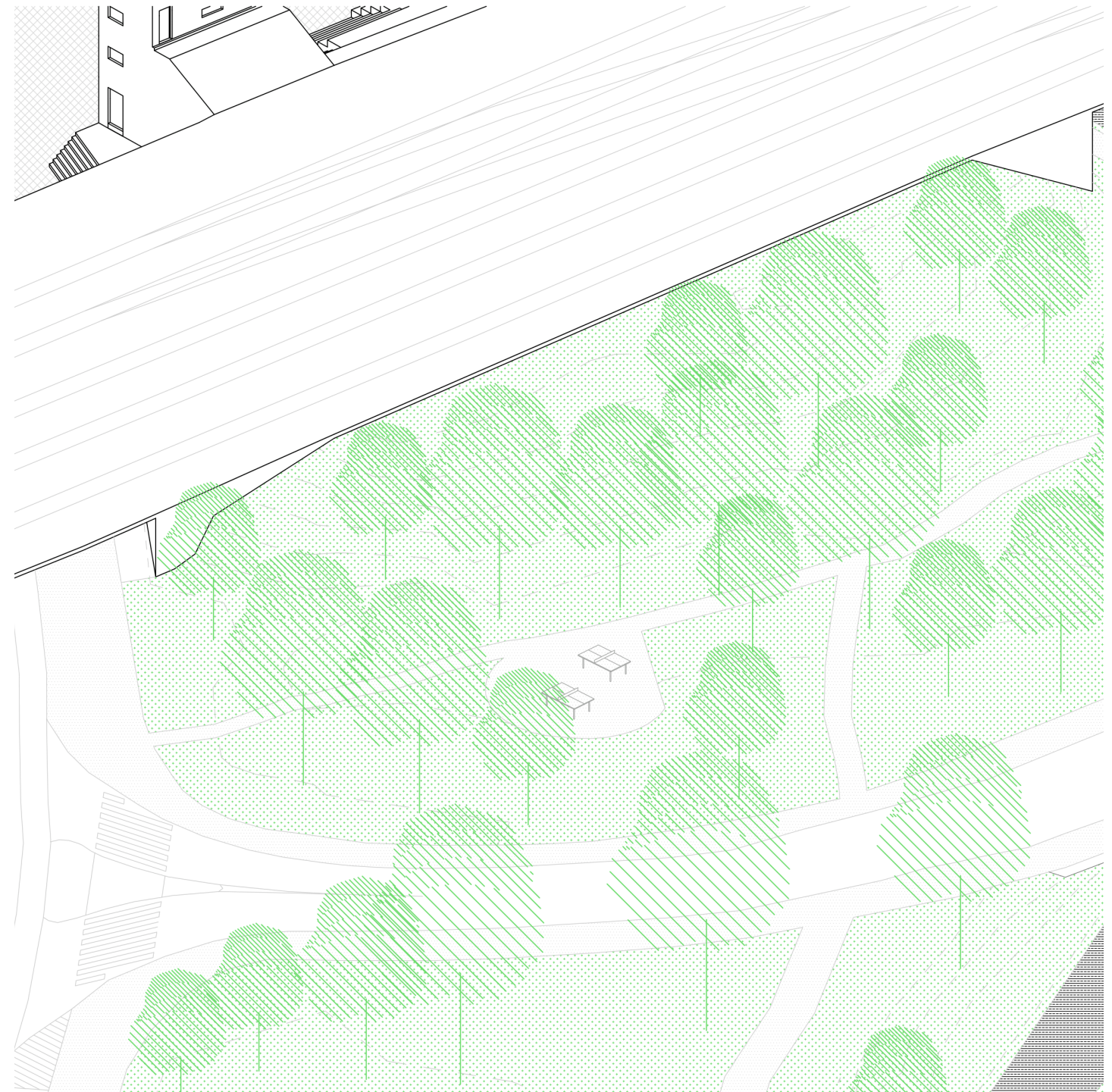
5.01 výstavní prostory





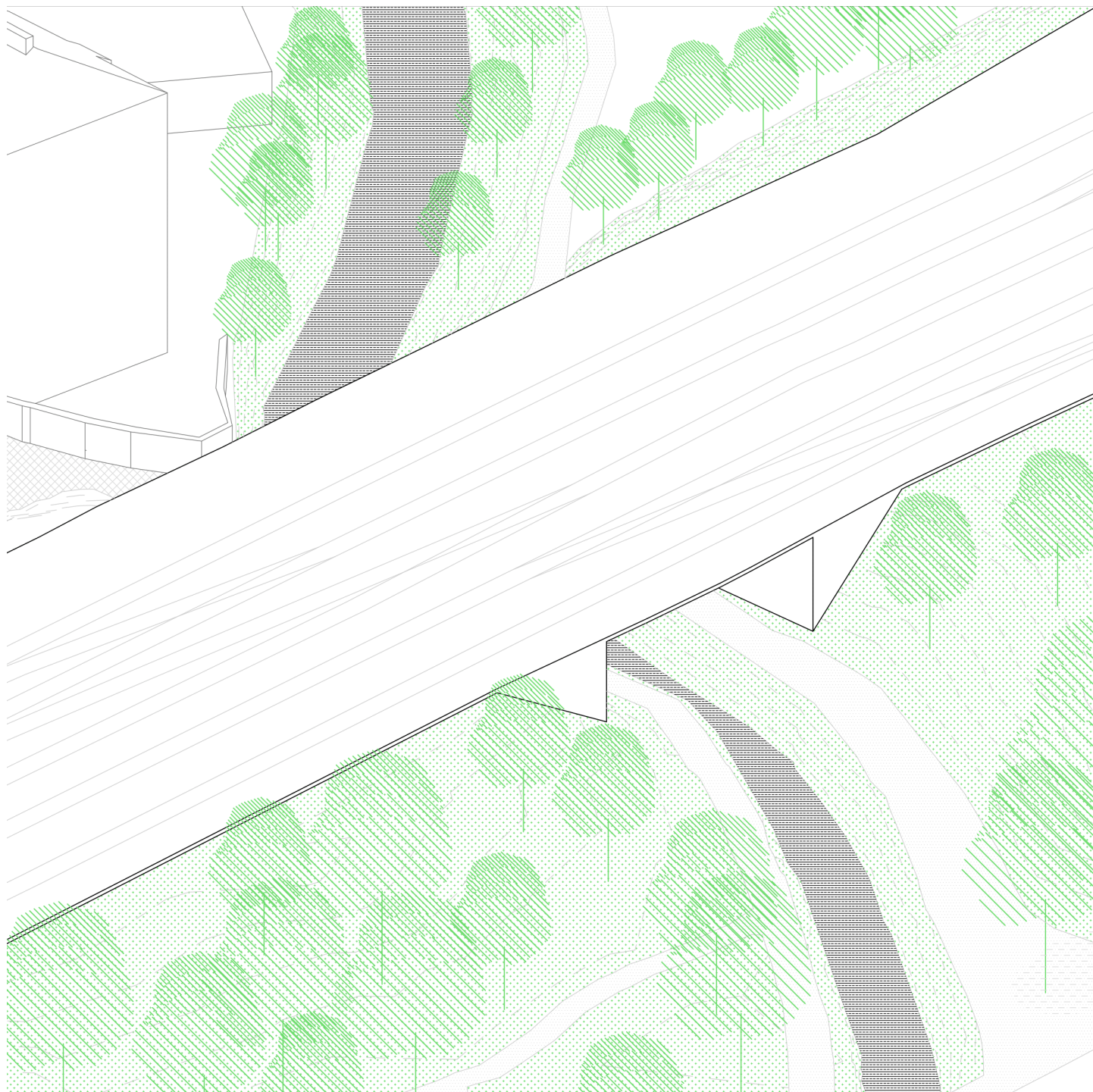
4.1

nové cesty podél Botiče,
odstranění bariér, napojení na stávající cesty a
vytvoření zelené linie podél Botiče



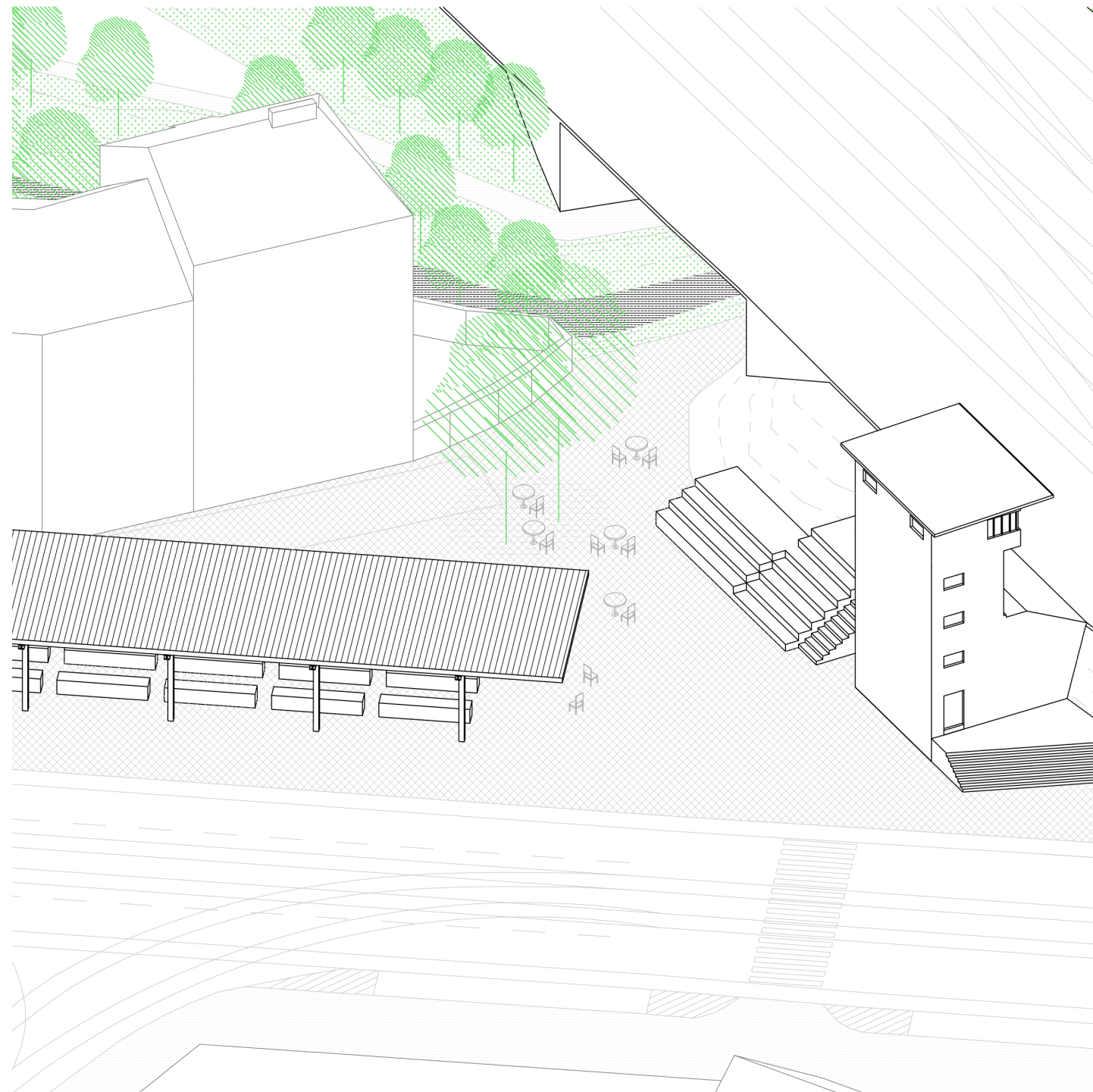
4.2

parčík u železnice,
návrh nových cest a sportovního plácku v severní
části náspu mezi železničními mosty



4.3

obnovené koryto Botiče,
zrušení stávající silnice pod železničním
mostem, obnovení toku potoka, pěší cesty



4.4

plácek mezi galerií a tržnicí,
návrh plácku s pobytovými schody, stromy,
venkovním sezením







/ obsah dokladové části

156 _____ zdroje

157 _____ zdroje převzatých obrázků

158 _____ zadání diplomové práce

159 _____ prohlášení

/ dokladová část

/ zdroje

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/prahavcera/>
<https://app.iprpraha.cz/apl/app/srk/>
<https://app.iprpraha.cz/apl/app/archivup/>

<https://encyklopedie.praha2.cz/>

<https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/panel%201.pdf>

<https://www.praha-priroda.cz/vodni-plochy-a-potoky/vodni-toky/botic/>

MIKULÁŠ, Radek, ŠTURMA, Jan Albert. Divoká příroda Prahy a blízkého okolí. Praha: Academia, 2015. ISBN 978-80-200-2396-4. s. 26-33

<https://www.dpp.cz/>

<https://www.pamatkovykatalog.cz/nusel-sky-most-18357133>

<https://praha.camp/magazin/detail/nuselsky-most-slavi-pulstoleti-jak-se-splnil-davny-sen-prazanu>

<https://praha.aiscr.cz/p/367?tgo=82>

SEMOTAMOVÁ, Eva a kol. Ottův historický atlas Praha. Praha: Ottovo nakladatelství, 2015. ISBN 978-80-7451-442-5. s. 140-159, 180-183, 212-217

<https://geoportalpraha.cz/>

<https://uap.iprpraha.cz/atlas/>

<https://pid.cz/mapy-a-schemata/>

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>
<https://uap.iprpraha.cz/#/ke-stazeni/obec/graficka-cast>

<https://www.nuselsky-pivovar.com/>

<https://praha.camp/praha-zitra/projekt/>

<https://terraflorida.cz/projekty/drazni-promenada-liniovypark-vrsovice-strasnice/>

<https://vrtky.cz/praha>

/ zdroje převzatých obrázků

Převzaté obrázky jsou v práci označeny číslem v hranatých závorkách, dle pořadí, v jakém se v práci objevují.

- [1] <https://encyklopedie.praha2.cz/stavba/697-nadrazi-vysehrad>
[2] <https://encyklopedie.praha2.cz/stavba/699-nadrazi-kralovske-vinohrady>
[3] <https://app.iprpraha.cz/apl/app/srk/>
[4] https://www.facebook.com/photo?fbid=1320300688112041&set=a.174907832651338&locale=cs_CZ
[5] <https://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?x>
[6] <https://vysehradskej.cz/smrad-a-hnus-v-botickske-delte/>
[7] https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Botic_Pramen_Ovcary.JPG
[8] <https://www.praha-priroda.cz/vodni-plochy-a-potoky/vodni-toky/botic/>
[9] https://encyklopedie.praha2.cz/sites/default/files/styles/maxsize2/public/galerie/2020/04/24/usti_do_vltavy.jpg?i-tok=rdX-cqPj
[10] [11] <https://www.starapraha.cz/pohled-nice-praha-nusle.php#>
[12] https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Plan_elektrickych_drah_Praha_1926.jpg
[13] <https://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=A14CE46BB67611DF820F00166F-1163D4&scan=1#scan1>
[14] <https://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=A0C5113AB67611DF820F00166F-1163D4&scan=1#scan1>
[15] https://www.vetrelciavolavky.cz/sites/default/files/imagecache/socha_velka/imce/sochy/operne_zdi_nuselskeho_mostu_1970_lity_beton.jpg
[16] <https://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=A0C51223B67611DF820F00166F-1163D4&scan=1#scan1>
[17] <https://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=A0C51577B67611DF820F00166F-1163D4&scan=1#scan1>
[18] <https://www.mca-atelier.com/portfolio-projekty/bastion-xxxi-u-bo%C5%BE%C3%ADch-muk>
[19] -
[20] [21] [22] [23] [24] <https://www.dpp.cz/metro-d/stanice/stanice-namesti-bratri-synku>

- [25] [26] <https://terraflorida.cz/projekty/drazni-promenada-liniovypark-vrsovice-strasnice/>
[27] <https://vrtky.cz/useky-a-mapy>
[28] <https://vrtky.cz/praha>
[29] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:K%C3%B6nig-Albert-Br%C3%BCke3_SusiO-suki.JPG?uselang=de
[30] <https://projekt-eindruck-le.de/auf-kanal-bruecken-durch-die-geschichte/>
[31] <https://smartprague.eu/aktuality/pod-vrchem-vitkov-najdete-chytrou-cyklostezku>
[32] <https://www.stiftung-berliner-mauer.de/de/stiftung>
[33] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landwehrkanal_Kreuzberg.jpg?uselang=de
[34] <https://mitvergnuegen.com/>

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
Zadání diplomové práce
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Hana Václavková

datum narození: 15.09.1999

akademický rok / semestr: 2024/2025 LS
studijní program: Architektura a urbanismus
ústav: 15119 – Ústav urbanismu
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Tomáš Zmek

téma diplomové práce: Linie / Otakarova
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Projekt řeší území podél železniční trati v pražských Nuslích, vymezené a analyzované v rámci předdiplomu. Cílem je zlepšení prostupnosti a propojení, hlavně podél železnice a potoku Botič. Detailněji bude řešeno území v těsné blízkosti dnes velmi zanedbané Otakarovy ulice. Cílem práce je najít možnosti rozvoje Otakarovy, které budou reflektovat nejen její centrální umístění a potenciál být jedním z center čtvrti, ale i blízkost velkých parků a Botiče.

2/ pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

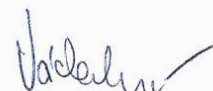
Stanovení přesného stavebního programu je součástí diplomové práce. Jednotlivé fáze projektu budou během semestru zpřesňovány a odsouhlaseny vedoucím DP.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Výsledkem práce bude architektonická studie, která bude prezentována pomocí situací, půdorysů, řezů, pohledů, axonometrií, vizualizací, schémat a autorské zprávy. Závěrečný výsledek, výstupy a měřítka budou během semestru zpřesňovány a odsouhlaseny vedoucím DP.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- analytická část v rámci předdiplomu
- portfolio
- plachta
- fyzický model
- elektronické odevzdání práce

Datum a podpis studenta 10.2.2024 

Datum a podpis vedoucího DP

10.02.2024 

Datum a podpis děkana FA ČVUT

17.2.2025 

registrováno studijním oddělením dne

12.2.2025 

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTORKA, DIPLOMANTKA: Bc. Hana Václavková
AR 2024/2025, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) LINIE / OTAKAROVA

(AJ) LINE / OTAKAROVA

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ JAZYK

Vedoucí práce: Ing. arch. Tomáš Zmek

Ústav: Ústav urbanismu 15119

Oponent práce: Ing. Tomáš Novotný

Klíčová slova (česká): Praha, linie, Otakarova, Nusle, Botič, metro, tržnice, komunitní centrum, bydlení, železnice

Anotace (česká): Otakarova ulice leží na rozhraní pražských Vinohrad, Vršovic a Nuslí. Je místem, kde se protíná několik linií, železnice, potok Botič, tramvajové linky a budoucí metro D. Jde o místo s dobrou dopravní dostupností, v blízkosti velkých parků, v širším centru Prahy. Jeho současná podoba ale těmto skutečnostem neodpovídá. Otakarova je zanedbaným tranzitním prostorem bez jasné identity, jehož podoba je důsledkem asanace v 70. letech. Diplomní projekt hmotově doplňuje stávající strukturu a zkoumá možnosti vzájemného propojování linií a zlepšení pěší prostupnosti místa. Projekt se detailněji věnuje návrhu vestibulu plánovaného metra, propojuje vestibul s tržišťem a domem se studentským bydlením a komunitním centrem.

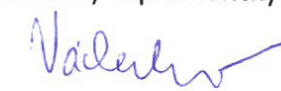
Anotace (anglická): Otakarova Street lies near to Prague districts Vinohrady, Vršovice and Nusle. It is a point where several urban lines meet, the railway, the Botič stream, tram lines, and the future line of metro D. This location has great public transport accessibility, is close to large parks, and sits within Prague's broader city center. However, its current form does not reflect these advantages. Otakarova remains a neglected transit space lacking a clear identity, shaped largely by an urban clearance carried out in the 1970s. This diploma project proposes new building volumes to complete the existing urban structure and explores possibilities of connecting urban lines, improving possibilities for pedestrian movement. The project focuses in detail on the design of the planned metro vestibule, connecting it with a market hall and a building that includes student housing and a community center.

Prohlášení autorky

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 21.05.2025

podpis autorky-diplomantky



Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.

Děkuji vedoucím, rodině, Ervínovi.

Praha, 2025

