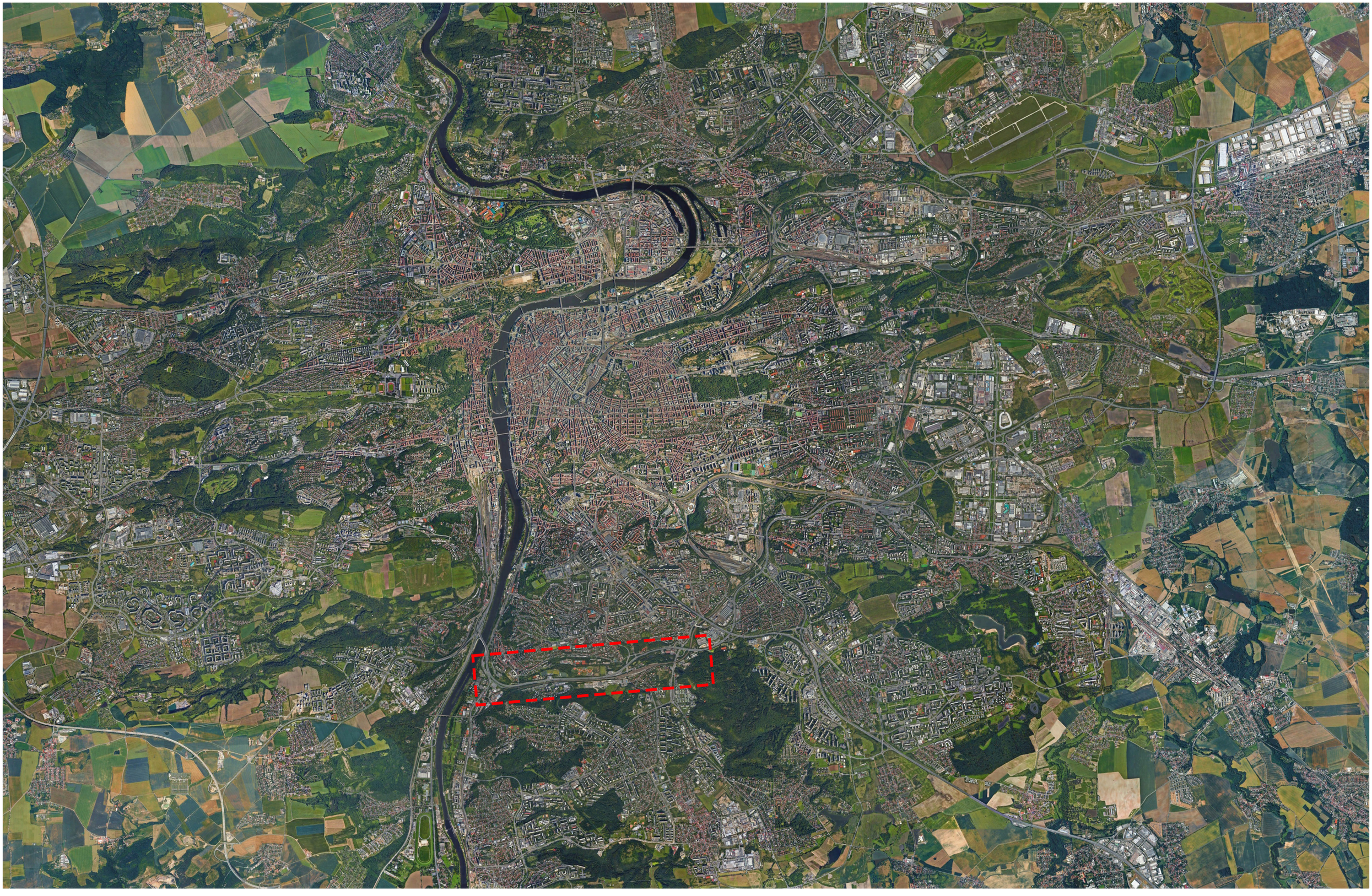
CARE THRU

VOJTECH ČEPELÁK, MATOUŠ KUČERA, VIKTORIE MAJOBEROVÁ, AMÁLIE RYBÁKOVÁ, MARTIN ŘEZÁČ, MICHAL ŠEFRÁNEK



AKADEMIE VÝTVARNÝCH UMĚNÍ V PRAZE
STUDIJNÍ PROGRAM VÝTVARNÁ UMĚNÍ

ATELIÉR ARCHITEKTURY / ŠKOLA ARCHITEKTURY / ATELIER ŠIK

DIPLOMOVÁ PRÁCE
TEORETICKÁ ČÁST
AKADEMICKÝ ROK 2025/2026

vedoucí diplomové práce
PROF. MIROSLAV ŠIK ETHZ ARCH. BSA SIA DR.H.C.

asistenti
MGA. LENKA MILEROVÁ
lenka.milerova@avu.cz

MGA. ING. ARCH. DOMINIK BON
dominik.bon@avu.cz

konzultantka diplomní seminární práce
M.ARCH. ING. ARCH. MARIA TOPOLCANSKA, PH.D.
maria.topolcanska@avu.cz

technický asistent
MGA. ING. ARCH. ADAM WLAZEL
adamwlazel@gmail.com

oponentka diplomové práce
ING. ET ING. ARCH. PETRA KUNAROVÁ
petra.kunarova@gmail.com

odborné konzultace

konstrukce
ING. ARCH JIŘÍ TRČKA
trcka@apatelier.cz

krajina
ING. ARCH LUCIE VOGELOVÁ
vogelova@terraflorida.cz

doprava
ING. ARCH. DAVID PFANN
david.pfann@cvut.cz

historický kontext
DOC. PHDR. RICHARD BIEGEL, PH.D.
richard.biegel@avu.cz

energetika
NIKLAS JOHANSSON
niklas.johansson@eon.se

vypracovali

VOJTĚCH ČEPELÁK
MATOUŠ KUČERA
VIKTORIE MAJOBEROVÁ
AMÁLIE RYBÁKOVÁ
MARTIN ŘEZÁČ
MICHAL ŠEFRÁNEK

OBSAH

Tato diplomní práce se skládá ze dvou kapitol:

I. Spoluautorská koncepce celého území (kolektivní)

II. Autorský diplomní projekt (individuální)

Spoluautorská koncepce stanovuje sdílená východiska, teoretické úvahy o širším území a popisuje programovou náplň.

TRUE STORIES, DAVID BYRNE, FILM 1986

“Freeways are the Cathedrals of our time.”

I. SPOLUAUTORSKÁ KONCEPCE CELÉHO ÚZEMÍ
ANOTACE 5
KODEX 6
KRITÉRIA - VÝBĚR MÍST 10
KRITÉRIA - VÝBĚR TYPOLOGIE 10
HISTORICKÝ KONTEXT 11
JIŽNÍ SPOJKA - HISTORIE, VIZE 14
ANALYTICKÉ PLÁNY 18
PROCES/ WORKSHOP/ VÝVOJ 21
REFERENCE 24
VÝBĚR MÍST 26

II. AUTORSKÝ DIPLOMNÍ PROJEKT
DŮM & BLOOM 27
PÉČE O DUŠI MEZI MĚSTEM A ŘEKOU

VIZE 32
ZADÁNÍ 37
ANALÝZA 38
NÁVRH 48
CITACE 67

I. SPOLUAUTORSKÁ KONCEPCE CELÉHO ÚZEMÍ



SNÍDANĚ V KRČI, DIPLOMANTSKÁ KOLÁŽ, MATOUŠ KUČERA, 2026

Jižní spojku nevnímáme jako urbanistický omyl. Je to novodobá hradba, která město vymezuje a paradoxně je jejím nejotevřenějším zraněním. Nechceme tuto kapacitní infrastrukturu skrývat nebo zahlazovat. Naopak, akceptujeme ji jako definující realitu a její okolí čteme jako prostor s unikátním, dosud neobjeveným, potenciálem.

Krčské údolí definujeme jako krajinu tření. Je to prostor radikální juxtapozice, kde se střetává extrémní rychlost s nehybností, tektonika betonu s divokou náletovou zelení a hluk s tichem. Pracujeme s estetikou delightful horror - vidíme krásu v napětí mezi špinavou surovostí jižní spojky a romantikou přilehlé divoké zahrady.

V typologické rovině chceme navázat na historickou paměť Krče, která byla od pradávna místem uzdravování. Transformujeme ji ale pro potřeby 21. století.

Hledáme architekturu, která nevytváří hodnotu skrze ekonomický zisk, ale skrze péči o duši i tělo. Prosazujeme právo na non-productive city - město, které po člověku nevyžaduje výkon, ale nabízí mu prostor pro pobyt, regeneraci a svobodu uprostřed infrastrukturní divočiny.

Sešíváme rozdělenou městskou tkáň - urban stitching. Ukazujeme, jak lze místa zatížená tranzitní dopravou aktivně začlenit do organismu města jako plnohodnotnou, byť specifickou, veřejnou krajinu.

KODEX

SPOLEČNÉ ZADÁNÍ

1 / URBAN STITCHING
Scelení rozdělené urbánní tkáně. Krčské údolí chápeme jako práh mezi Prahou a její periferií. Našim cílem je hledat fyzický i mentální způsoby, jak překonat liniovou bariéru Jižní spojky a znovu propojit oddělené světy pomocí různých typologií přemostění a průchodů.

2 / DELIGHTFUL HORROR
Transformace zbytkových prostorů a negative commons podél infrastruktury na veřejná místa a objekty. Využíváme napětí mezi brutální dálnicí a krajinou k vytvoření specifické estetiky. Zanedbaná prázdnota se mění v unikátní prostorovou kvalitu a místo interakce.

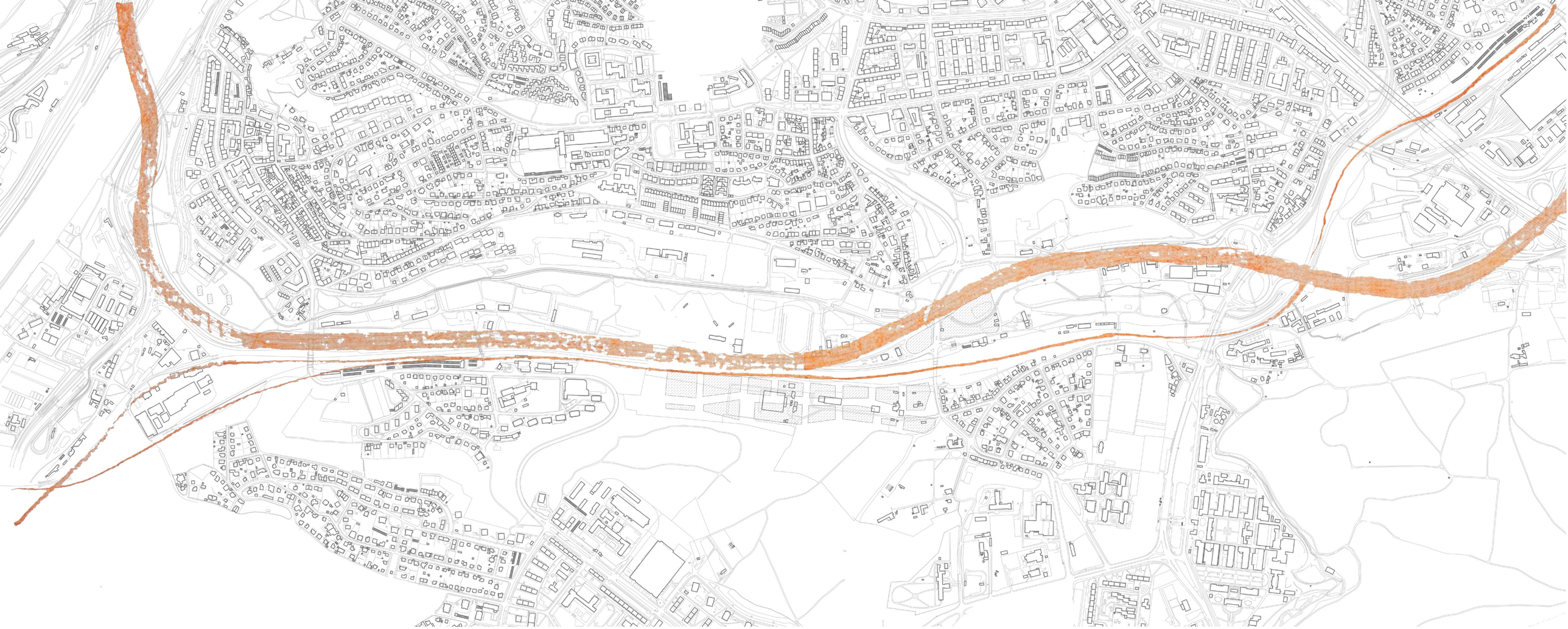
3 / NON-PRODUCTIVE CITY
Ustanovení rekreačního imperativu - upřednostnění volného času a regenerace před funkcí práce či komerce. Navazujeme na léčebnou tradici místa a transformujeme Krčské údolí v prostor péče o duši, tělo i komunitu. Jde o sociální apel, který kultivuje vztah k lokalitě a navrací jí charakter rajské zahrady.

4 / IDENTITA DÁLNICE A INTERAKCE
Povinnost každého zásahu pracovat s fenoménem dálnice, nikoliv ji ignorovat či skrývat. Cílem je na infrastrukturu aktivně reagovat při zachování její syrové podstaty. Její budoucnost vnímáme jako otevřenou na základě nejasné budoucnosti vývoje automobilové dopravy.

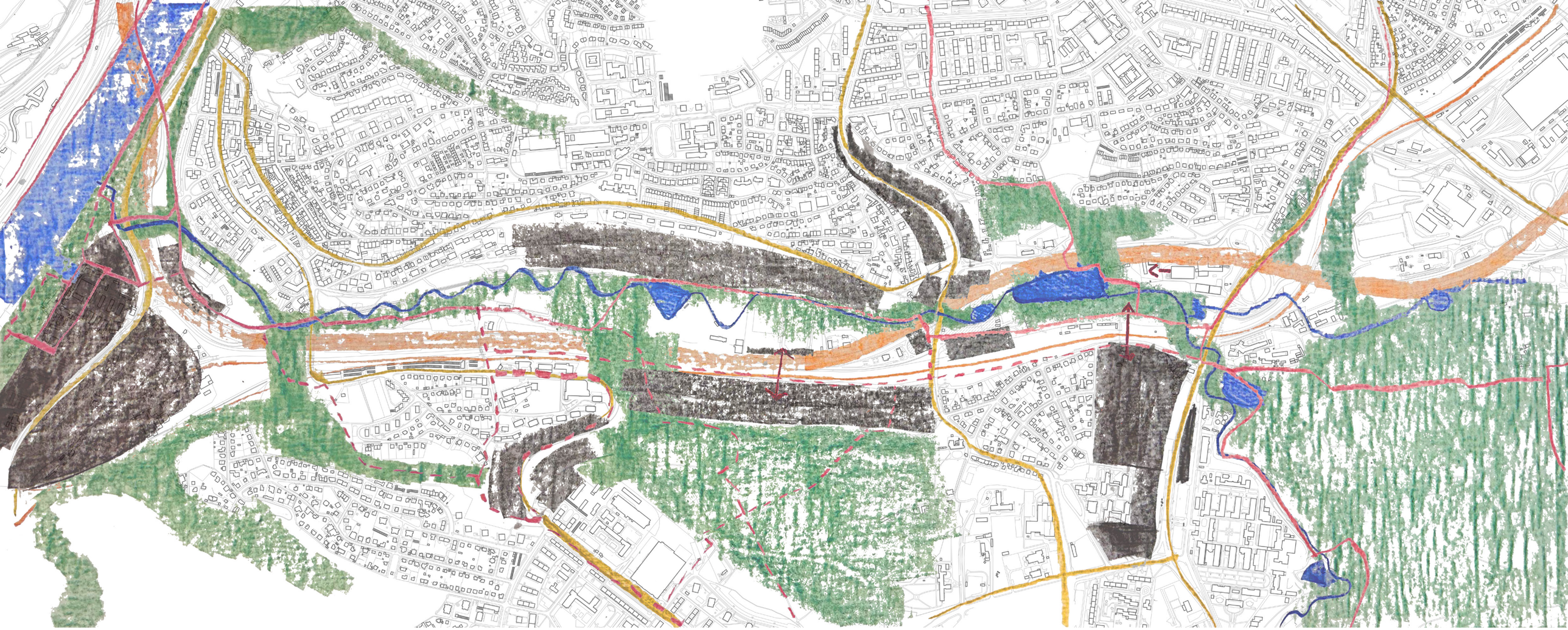
5 / PLYNULOST A REGULACE
Jižní spojka se nikdy nestane městským bulvárem, proto je zachování dopravního toku klíčové. Rychlost neregulujeme a nevytváříme nové odbočky. Pracujeme s Jižní spojkou tak, jak je.



Obr. 1, Svářeč na Jižní spojce



Středem údolí prochází již zmíněná novodobá hradba, Jižní spojka. Tuto rychloproudou silnici lineárně doprovází struktura železnice. Dopravní infrastruktura tak vytváří silnou fyzickou i mentální bariéru v celém údolí.



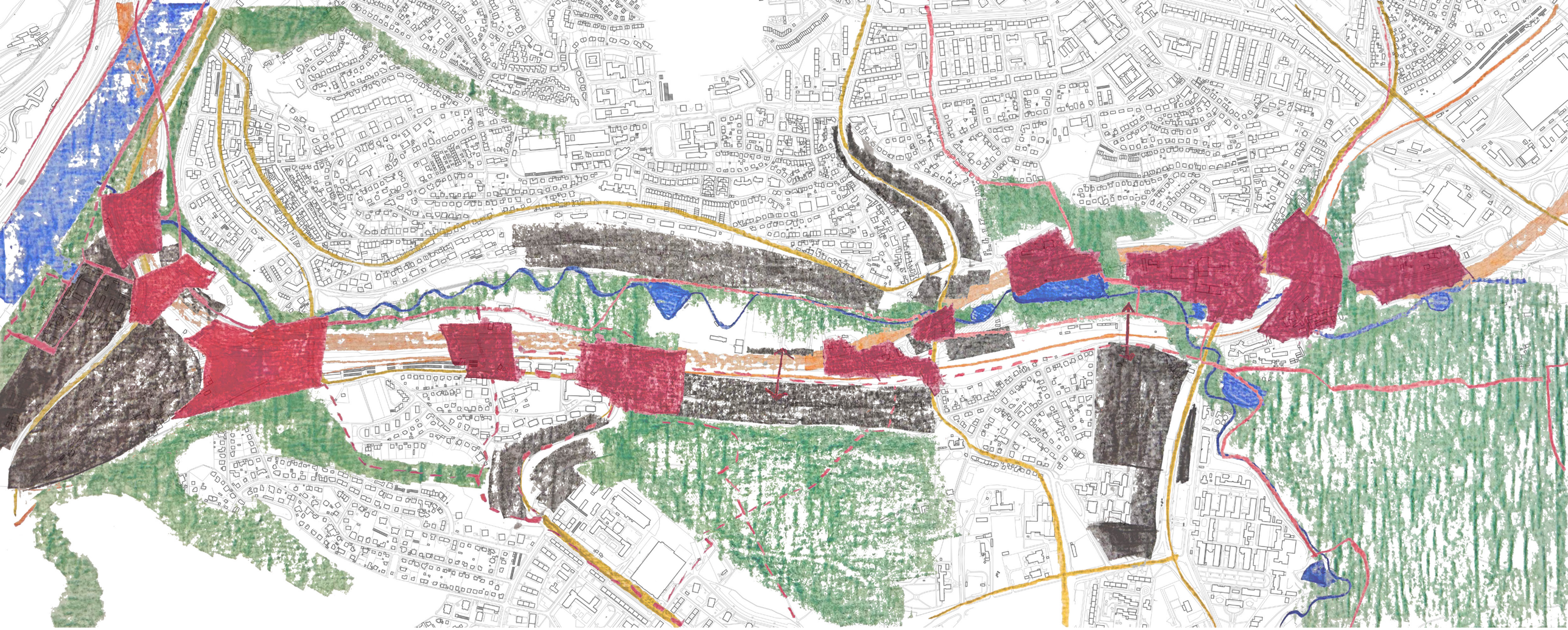
Černé plochy značí území, kde předpokládáme budoucí zástavbu. Na některých z míst existují architektonické studie a projekty, které se plánují nebo realizují. Tyto návrhy respektujeme, a proto tyto území bereme jako vyřešená. Na studie/projekty autorů*rek se snažíme navazovat.

Údolím vede páteřní cyklostezka A22, která je kreslená plnou červenou čárou. Urbanisticky navazuje na pobřežní trasu A2 a pokračuje lineárně podél jižní spojky až do Kunratického lesa, kterým projíždí, a dále vede cyklistu/tku ven z Prahy. Na tuto hlavní tepnu navazují menší cyklotrasy, které zakreslujeme čárkovaně.

Zelená barva znázorňuje plochy zeleně - lesy, louky, parky a křoviny. Původně zarostlé údolí táhnoucí se od břehu Vltavy na západ až po Kunratický les, bylo rozfragmentováno kvůli výstavbě Jižní spojky a nové zástavbě. I nadále na zachovalých zelených plochách žijí chráněné druhy živočichů i rostlin.

Naším původním záměrem bylo rozfragmentované zelené plochy propojovat ekodukty, nicméně v následném procesu zjišťujeme, že tento přístup v městském kontextu nemá až tak smysl. Naopak je lepší zlepšovat biotopy lokálně.

Jižní spojka je v současném stavu průstupná v několika bodech skrze podchody či lávky. Plné šipky značí existující průchody, čárkované šikpy značí zprůstupnění, které by bylo dobré do údolí přidat.



Dalším důležitým motivem, který se lineárně promítá celým údolím je koryto Kunratického potoka a k němu připojené vodní plochy. Stávající stav potoka je rozfragmentovaný, v některých částech potok přirozeně meandruje krajinou, v jiných částech prošlo koryto revitalizací nebo se nachází v betonovém korytu.
Vnímáme jako důležité pracovat s vodním tokem v údolí a kde to morfologie umožní vytvářet kvalitnější biotopy.

Poslední, žlutě nakreslená vrstva značí přilehlé vysokokapacitní silnice, které navazují na Jižní spojku a taktéž údolí fragmentují ještě na menší části.

Společná důkladná analýza údolí nám přirozeně vytvořila červeně vybarvená místa, která vnímáme jako potencionálních 11 parcel našich zásahů.

Každé z těchto míst má podobné vlastnosti- je v bezprostřední blízkosti k Jižní spojky a mohlo by fungovat jako urbanistická propojka mezi dvěma břehy.

Na základě typologického filtru a specifických potřeb zvoleného programu se následně vybralo finálních 6 míst pro architektonické zpracování.

KRITÉRIA - VÝBĚR MÍST

1 / PROSTUPNOST
Hledáme místa, kde je možné vytvořit nebo posílit fyzické spojení skrze, pod nebo nad tělesem Jižní spojky.

2 / URBAN STITCHING
Vybíráme strategické body, které fungují jako urbánní klouby. Cílem je sešít roztrženou městskou tkáň v místech, kde dává propojení největší logiku z hlediska širších vztahů.

3 / REUSE INFRASTRUKTURY
Místa by měla být přístupná přímo z Jižní spojky nebo přilehlých komunikací bez nutnosti budovat nové sjezdy, které by zpomalovaly plynulost dopravy.

4 / ENVIRONMENTÁLNÍ HODNOTA
Hledáme místa s vyšší přírodní nebo krajinnou hodnotou, která podpoří premisu projektu: konzervace vztahu člověka a přírody, relaxace a péče o duši.

5 / PAMĚŤ MÍSTA A GENIUS LOCI
Práce s fragmenty minulosti. Hledáme architektonický kontext a jizvy – budovy a struktury, které byly výstavbou dálnice uťaty, rozpůleny nebo částečně demolovány. Tato torza chápeme jako nositele paměti a hodnotný materiál pro novou intervenci.

KRITÉRIA - VÝBĚR TYPOLOGIE

1 / WELL-BEING VS. INFRASTRUKTURA
Záměrně vytváříme napětí. Stavíme křehkou péči o člověka do přímého kontrastu s dopravní utilitaritou jižní spojky. Na jedné straně hluk, beton, rychlost, splodiny, negative commons. Na druhé straně ticho, voda, pomalost, čistota, péče. Tato kolize není chybou, ale hlavním motivem.

2 / TOUHA PO ZPOMALENÍ
Reagujeme na vnitřní pud člověka, který v přetechnizovaném světě volá po zpomalení. Proti diktátu produktivity a výkonu, stavíme přirozenou potřebu relaxace, pohybu a péče o sebe sama. Navrhujeme prostory pro ne-práci - wellness, sport, fitness, spánek, kulturu těla i ducha.

3 / LÉČEBNÁ TRADICE
Navazujeme na DNA místa, od léčebné architektury sanatorií až po utopickou vizí Prvního zahradního města. Tento sen o zdravém životě v zeleni byl v minulosti přeťat dálnicí. My v něm chceme pokračovat.

4 / PŘÍRODA JAKO LÉKAŘ
Využíváme inherentní hodnotu Krčského údolí. Zeleň zde není jen kulisou, ale aktivním nástrojem léčby. Typologie jsou navrženy tak, aby maximalizovaly kontakt s přírodou.

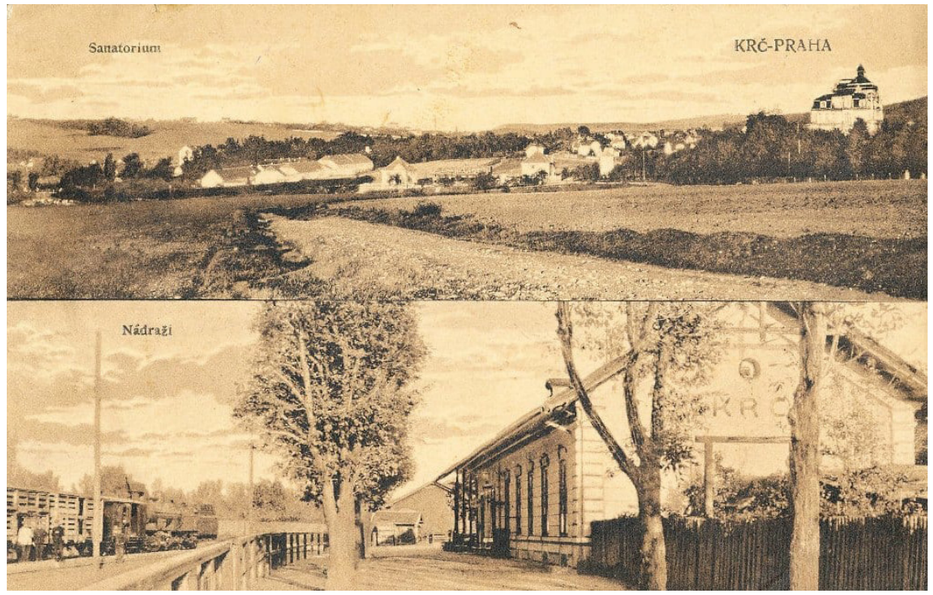
5 / VEŘEJNÝ ZÁJEM A UDRŽITELNOST
Chápeme tyto stavby jako nutnou veřejnou investici - prevence > léčba. Financování hledáme v součinnosti veřejných a veřejnoprávních aktérů, pojišťovny, město a stát, nikoliv jen v dravém komerčním developmentu. Jde o dlouhodobou hodnotu pro společnost, ne o rychlý zisk.

HISTORICKÝ KONTEXT

Údolí historicky utvářelo přirozenou osu mezi Braníkem a Krčí, která v rámci pražského urbanismu představuje specifický fenomén. Původně zemědělsky využívaná krajina s izolovanými hospodářskými dvory se od konce 19. století začala proměňovat v unikátní rezidenční a institucionální zónu péče a rekreace. Tato transformace byla podnícena nejen výstavbou železnice v 80. letech 19. století, ale především specifickým mikroklimatem oblasti, které bylo považováno za léčivé a vhodné pro rekreaci i odbornou péči.



Obr. 3, Zahradnická škola – pařeniště a malý skleník



Obr. 5, Pohled z nádraží. (n.d.)



Obr. 2, Foceno ze stráně, dnes ulice Rozárčina. (n.d.)



Obr. 4, Skleníky a školní budova

Počátky „pečovatelského“ charakteru území jsou spojeny s rozvojem soukromých léčebných aktivit. V roce 1893 vznikly v jižní části na okraji lesa objekty Radost a Rozkoš. Na začátku 20. století areál odkoupil Dr. Jan Šimsa a zřídil zde nervové sanatorium, jehož secesní dominanta od architekta Bohuslava Černého z roku 1910 dodnes definuje severní část areálu. V roce 1893 začal v ulici V Podzámčí sloužit dům jako útulek pro hluchoněmé ženy, který později v roce 1915 převzal řád Školských sester de Notre Dame.



Obr. 6, Sanatórium Dr. Šimsy



Obr. 8, Chateau St. Havel. (n.d.)

Poválečný vývoj byl poznamenán transformací původně sociálních ústavů na nemocniční a státní zařízení. Původní Masarykovy domovy se staly základem moderního zdravotnického klastru, doplněného v pozdějších letech o areál IKEM. Dům Školských sester de Notre Dame prošel transformací na polepšovnu (50. léta), aby se po roce 1992 vrátil ke své původní církevní a vzdělávací funkci (ZŠ a MŠ sv. Augustina).



Obr. 9, Nárukávník Sokol Krč. (n.d.)

Meziválečné období znamenalo pro údolí radikální urbanistický posun směrem k velkorysým sociálním projektům, které využívaly volné kapacity nezastavěného území mezi Vídeňskou silnicí a lesními komplexy. Monumentální projekt architekta Bohumíra Kozáka z let 1926–1928 vytvořil jeden z největších sociálně-zdravotních komplexů v Evropě - Masarykovy domovy. Areál byl koncipován jako moderní útočiště pro nemocné a chudé, přičemž jeho jednotný architektonický ráz byl udržován i při rozšiřování v letech 1934 a 1939. V roce 1932 byl v sousedství Masarykových domovů vybudován Klárův ústav, navazující na nadaci Aloyse Klara, který se zaměřoval na zaopatření a vzdělávání zrakově postižených.



Obr. 7, Nacistický lazaret. ČTK. (n.d.)



Obr. 10, Dívčí pensionát Cornelia. (n.d.)

Zásadním urbanistickým mezníkem byla výstavba Jižní spojky, která brutálně přetrhala vazbu Horní a Dolní Krče. Tento zásah vedl k asanaci velké části historické Staré Krče, přičemž kaple sv. Anny zůstala jedním z mála zachovaných reliktů původního venkovského měřítka v bezprostřední blízkosti moderní tepny.



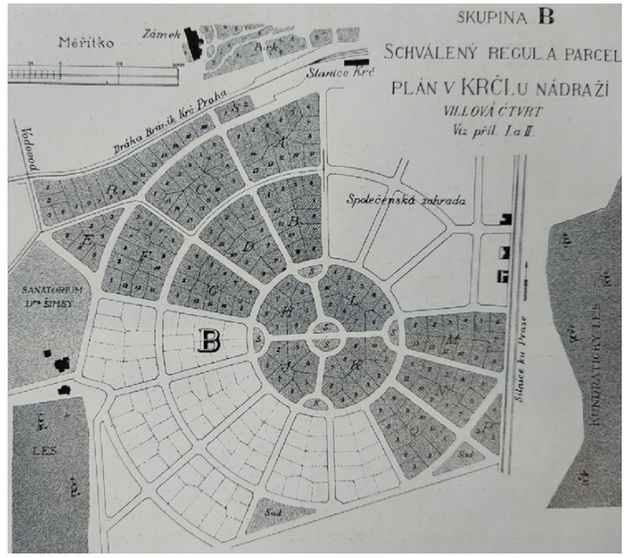
Obr. 12, Sokol. Elof, J. (n.d.).



Obr. 14, Publikum v divadle.



Obr. 11, Kaple Sv. Anny z branické ulice



Obr. 13, Zahradní město v Bráníku a v Krči: villová čtvrť v Praze XIII.

Dnešní údolí je definováno silným kontrastem mezi masivní tranzitní infrastrukturou a objekty péče. Specifická koncentrace kojeneckých ústavů, specializovaných škol pro zrakově postižené a rozsáhlých zdravotnických areálů tvoří urbanistický celek, který si přes dramatické změny v 2. polovině 20. století zachoval svou primární funkci sociálního a vzdělávacího zázemí Prahy.

JIŽNÍ SPOJKA

HISTORIE

Jižní spojka je jednou z klíčových pražských dopravních tepen, která vede od Barrandovského mostu přes území Krče, Spořilova až ke Štěrboholské radiále, kde se napojuje na dálnice D1 a D11. Propojuje tak hlavní radiály i tranzitní směry a funguje jako zásadní článek městského okruhu.

Koridor dnešní Jižní spojky byl plánován již v r. 1939 za protektorátu v rámci návrhu dálnice Plzeň - Náchod. Autorem projektu byl inženýr Hoffmann. K výstavbě nakonec kvůli válce nedošlo, ale stavební uzávěra zůstala v platnosti.

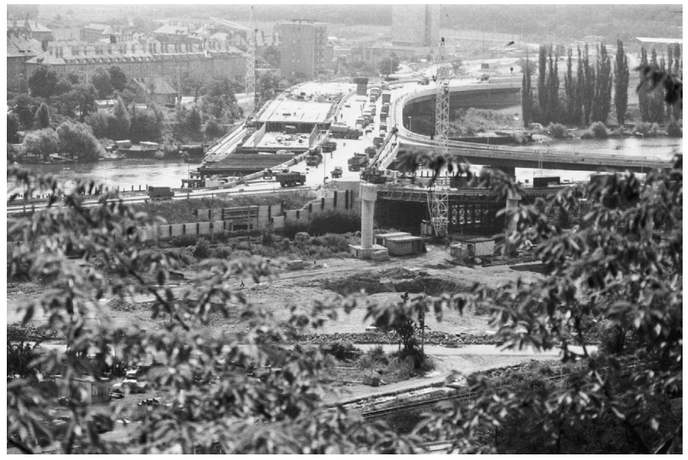
S poválečným obdobím přichází úvahy o odvedení dopravy mimo historické centrum Prahy. Už v 50. letech se v území Jižní spojky objevují rozsáhlé dopravní stavby a zemní práce. K zásadní proměně však dochází v 60.-80. letech 20. století, kdy se Jižní spojka definitivně formuje jako víceproudá silnice určená především pro automobilovou a nákladní dopravu.

Její trasování kopíruje údolí a technické koridory. První část Jižní spojky byla uvedena do provozu v roce 1985, kdy se otevřel úsek mezi Barrandovským mostem a Chodovskou radiálou s napojením na dálnici D1. Následně, v závěru 80. let, byla komunikace prodloužena přes oblast Spořilova směrem k Zahradnímu Městu.

Každý den po Jižní spojce projede zhruba 150 tisíc vozidel denně, což z ní činí jednu z nejvytíženějších komunikací. Přestože po dokončení dalších úseků pražského okruhu část tranzitu ubyla, její role zůstává primárně infrastrukturní: rychlý průjezd, vysoká kapacita, prakticky nulová vazba na okolí. V územích, kterými prochází, vytváří výraznou bariéru - fyzickou, hlukovou i ekologickou. Vnímáme, že právě v tomto se Jižní spojka zásadně liší od např. Severojižní magistrály. Magistrála je rovněž silně zatížený dopravní koridor, ale prochází kompaktní městskou strukturou a má potenciál v budoucnosti fungovat i jako městský bulvár s rychlostním omezením. Jižní spojka naproti tomu bulvárem, alespoň dle našeho názoru, nikdy nebude, protože to její měřítko, rychlost, technická podstata i poloha neumožňují. Její budoucí role se ale může proměnit prozatím jinak - přidáním dalších vrstev nad ní nebo kolem ní, které bariéru překonávají a zjemňují.



Obr. 15, Studenti při práci na silnici, 1985



Obr. 17, Stavba Barrandovského mostu, 1985



Obr. 16, Stavba Barrandovského mostu z řeky, 1985

VIZE

V dlouhodobější perspektivě lze nad podobou Jižní spojky snad jen polemizovat. Vidíme několik možných scénářů : infrastrukturu, která se postupně schová do konstrukce a nad níž vznikne nová kontinuita krajiny a města - lineární park či highline. Další možností je zahloubit celou silnici pod zem. Třetím, nejméně technickým a zároveň nejvíce idealistickým scénářem je samotné zklidnění dopravy v důsledku proměny mobility a poklesu individuální automobilové dopravy. Toje ale spíše kolektivní vize, protože bohužel nikdo nemůže stoprocentně předpovídat, jak se pražská dopravní infrastruktura vyvine.



Ortofoto - 1945



Ortofoto - 1966



Ortofoto - 1989



Ortofoto - 1996



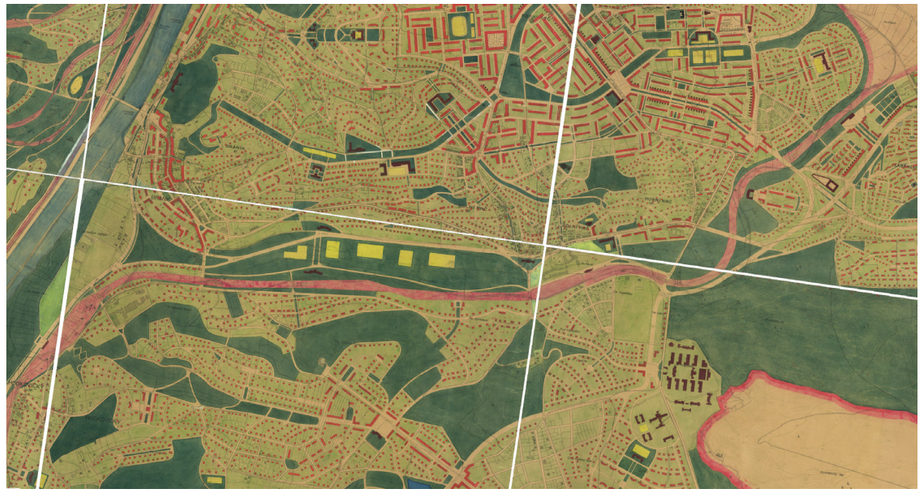
Ortofoto - 2003



Ortofoto - 2025



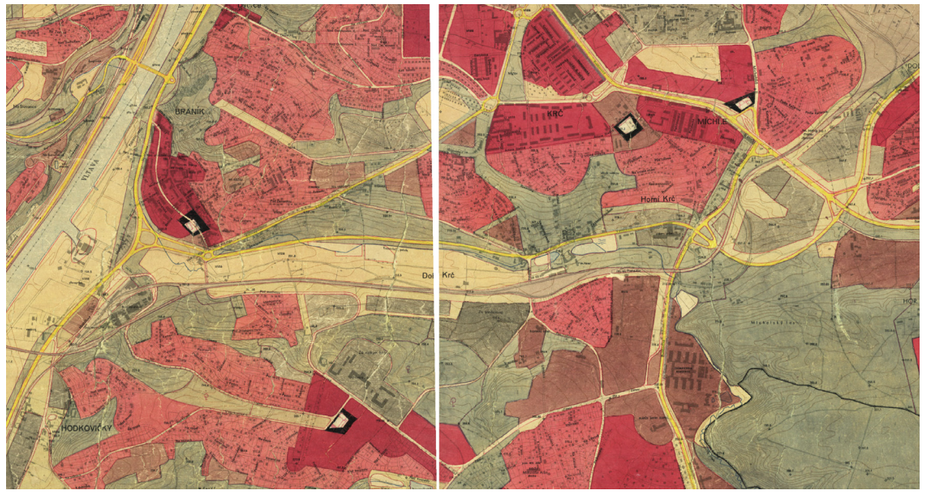
Historická mapa - 1842



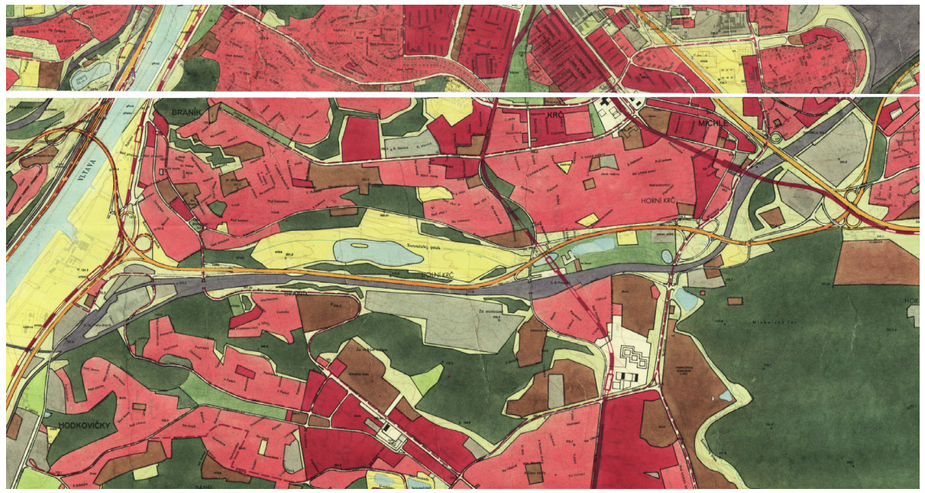
Přehledný regulační a zastavovací plán hl.m. Prahy 1930



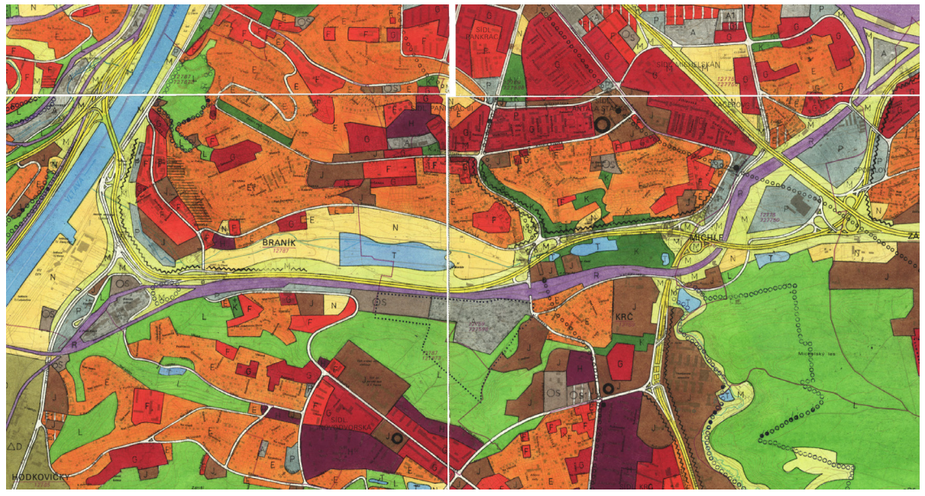
Plán velké Prahy - 1939



Územní plán - 1964

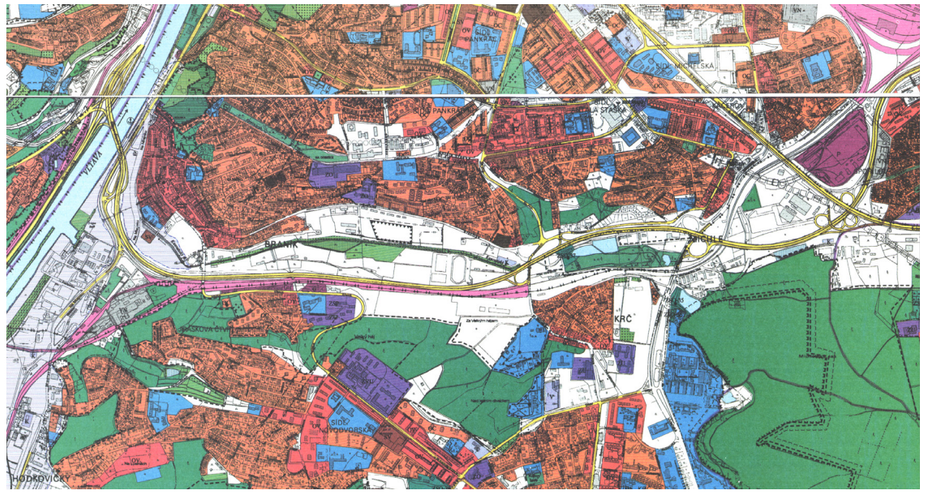


Územní plán - 1971

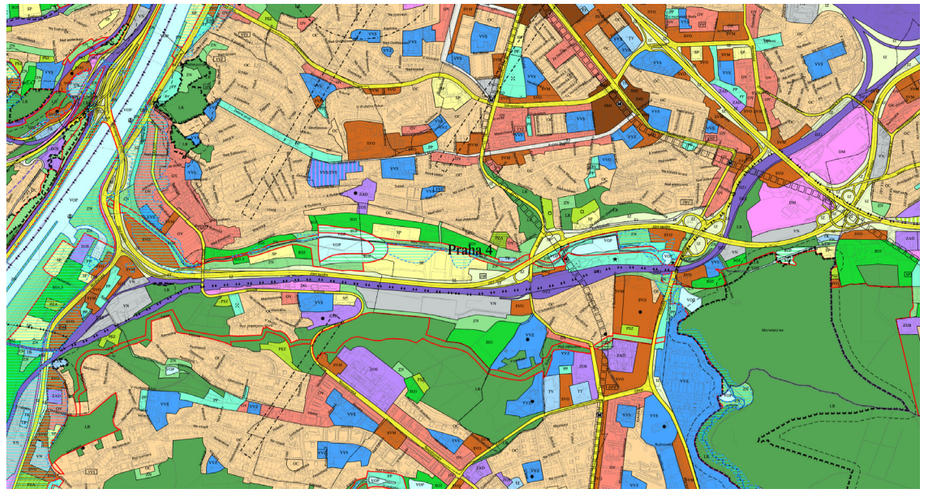


Územní plán - 1986

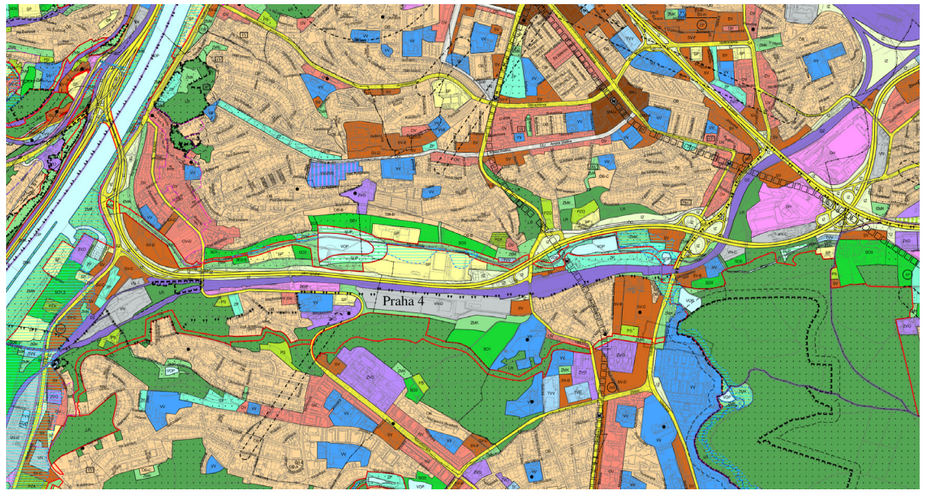
Územní plán - 1994



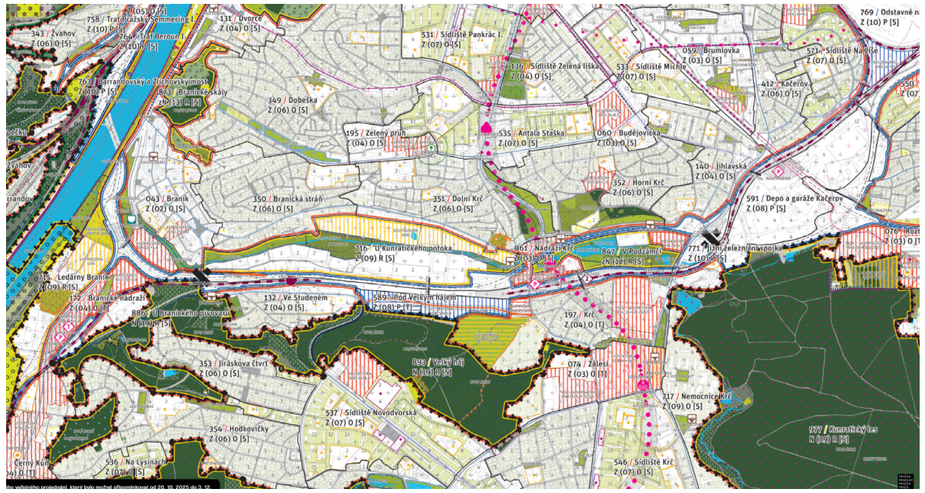
Územní plán - 1999



Územní plán - 2009

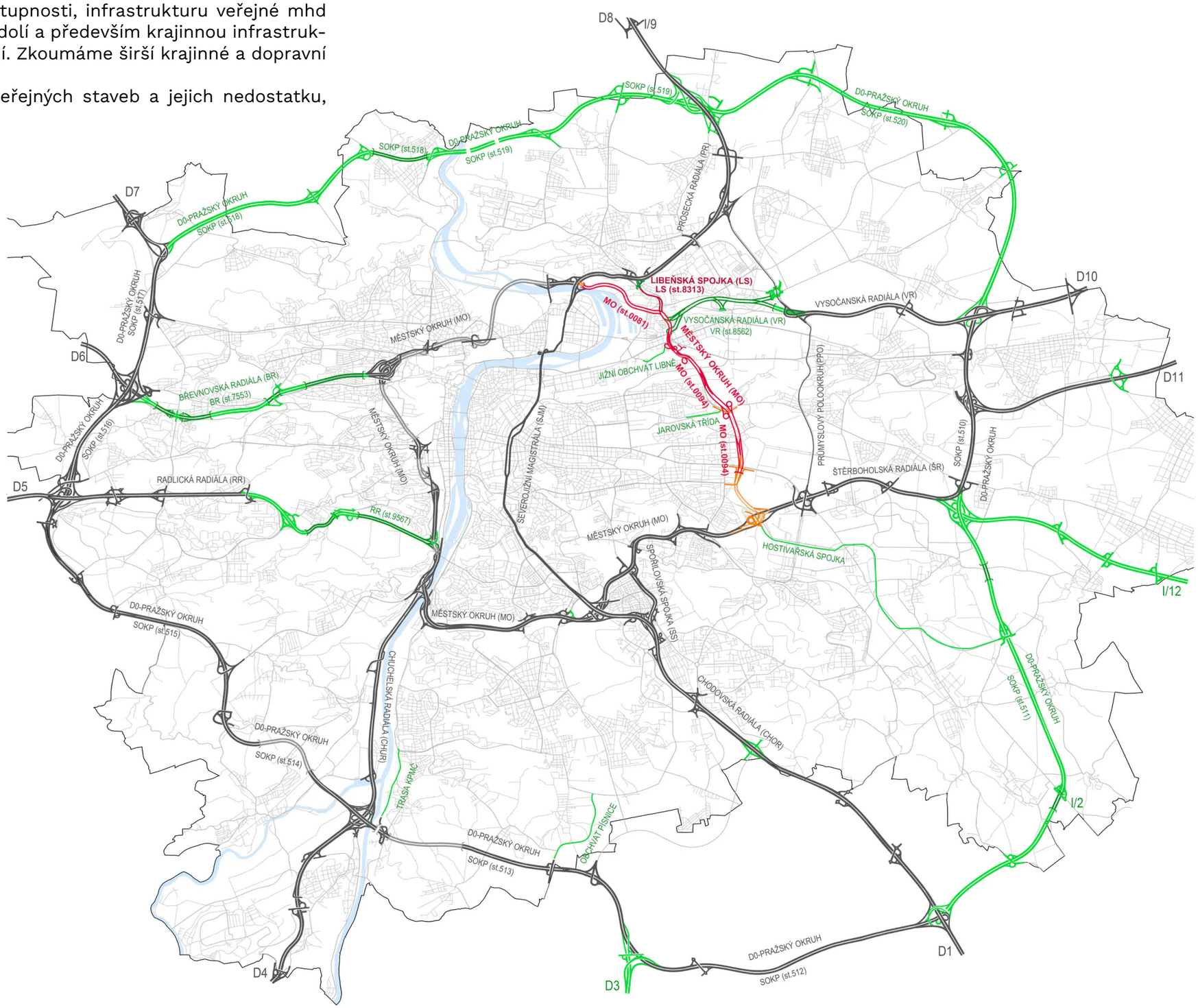


Metropolitní plán - 2025



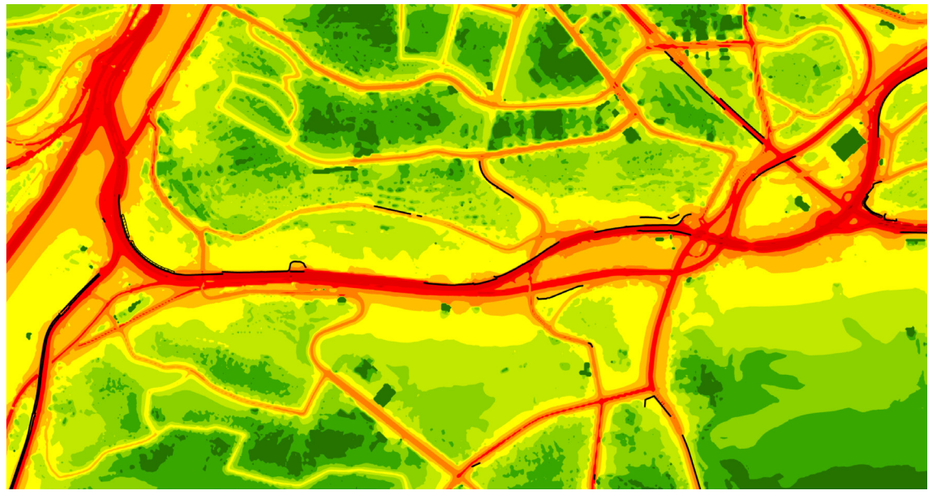
ANALYTICKÉ PLÁNY

V analytické části se zaměřujeme na sběr dat, které dokumentují dopravní infrastrukturu, bariéry prostupnosti, infrastrukturu veřejné mhd jako potenciál k rozvoji řešeného údolí a především krajinnou infrastrukturu otevřenou, městskou i kulturní. Zkoumáme širší krajinné a dopravní návaznosti na okolní území.
Vycházíme také z dokumentace veřejných staveb a jejich nedostatku, především z ÚAP hl. m. Prahy.

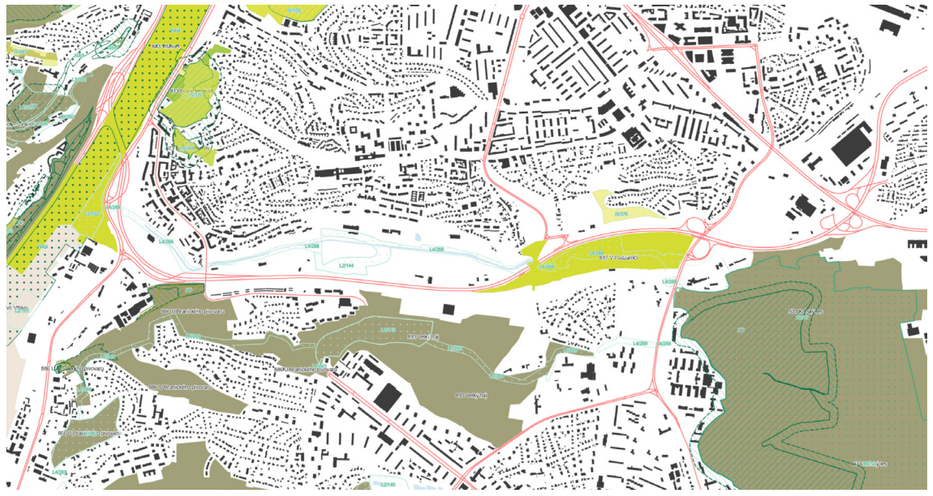


Plán systému městského okruhu a radiál

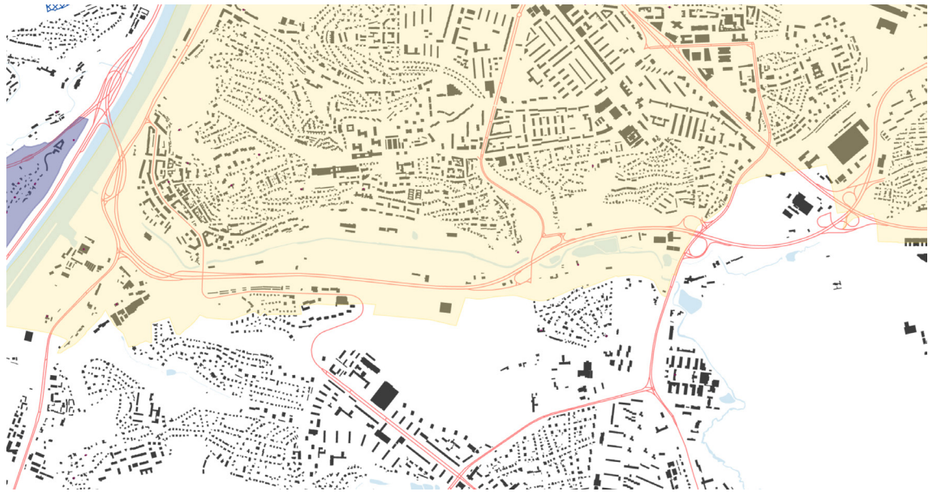
Hluková mapa s protihlukovými ochranami

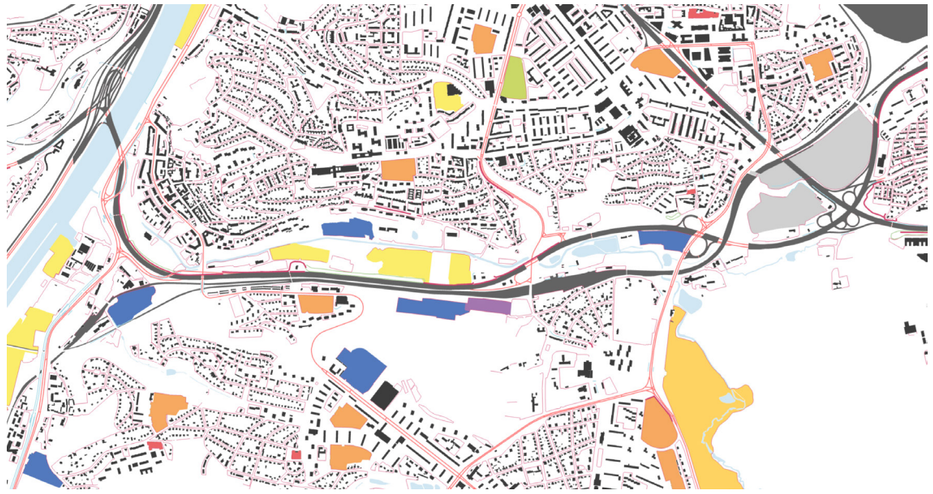


Krajinná infrastruktura

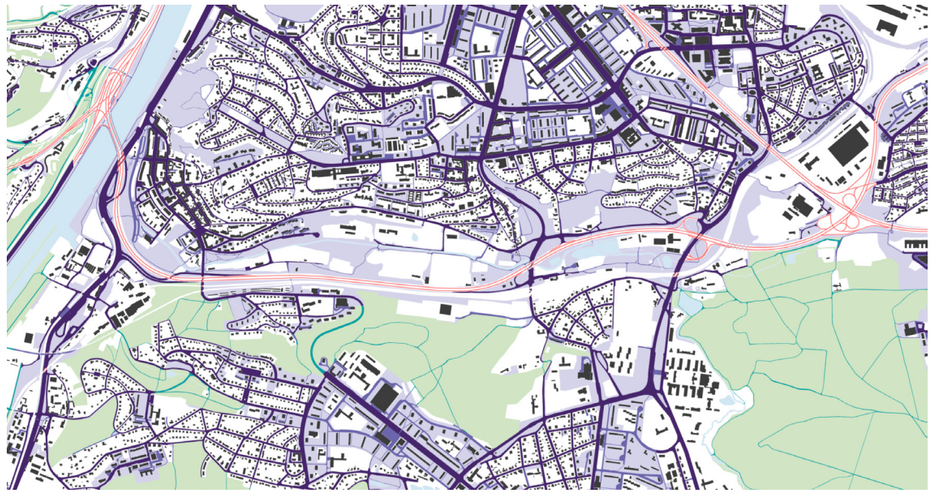


Ochranné pásmo památkové zóny

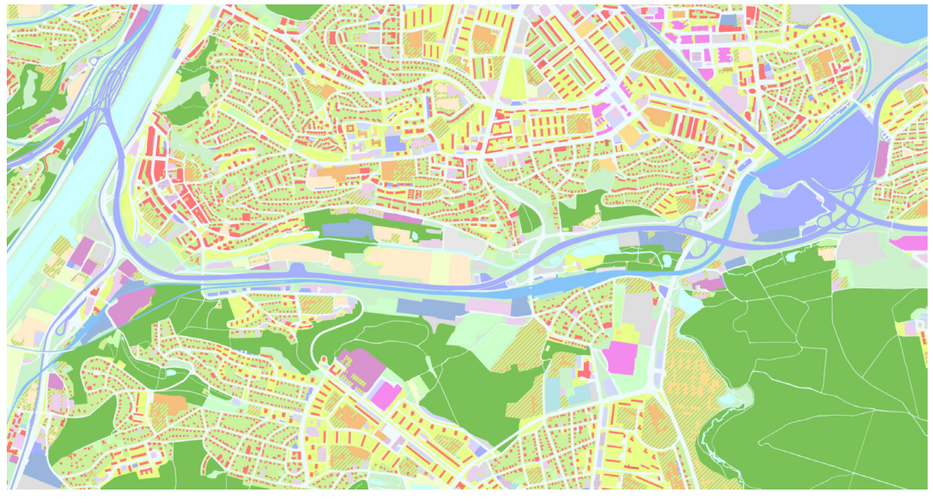




Veřejná prostranství



Využití území



Překážky v prostupnosti územím



1/ Vivus Hodkovičky
Výstavba - Bydlení soukromé

2/ Rezidence U Černého koně
Stavební řízení - Bydlení soukromé

3/ Pikovická
Záměr - Bydlení soukromé, Rozvojové území, Transformační území, Bydlení

4/ Ledárny Braník
Záměr - Bydlení soukromé, Administrativa, Rozvojové území, Transformační území

5/ Ekorezidence Braník
Stavební řízení -Bydlení soukromé

6/ Žít Braník
Výstavba - Bydlení soukromé

7/ Byty Branická
Záměr - Bydlení soukromé

8/ Panorama Braník
Výstavba - Bydlení soukromé, Administrativa, Služby a obchod

9/ Sídliště Novodvorská
Studie - Veřejné prostranství

10/ Lumo Braník
Stavební řízení - Bydlení soukromé

11/ Rezidence Kubištova
Záměr - Bydlení soukromé

12/ Byty Návrší
Výstavba - Bydlení soukromé

13/ Údolí Krč
Urbanistická studie - Transformační území

14/ Tramvajová trať Dvorce - Budějovická - Michle
Studie

15/ Nádraží Krč
Územní studie a studie - Transformační území, dopravní infrastruktura

D/ Metro D
Výstavba

16/ Nemocnice Krč
Územní studie
Bydlení soukromé, Dopravní infrastruktura, Občanská vybavenost, Rozvojové území, Veřejné prostranství

17/ Stanice metra Kačerov
Záměr -Bydlení soukromé, Administrativa, Dopravní infrastruktura

18/ Arboret
Studie - Bydlení soukromé

19/ Sequoia Roztyly
Výstavba - Administrativa, Služby a obchod

20/ Rezidence Arboretum
Záměr - Bydlení soukromé, Služby a obchod, Vzdělávání, Transformační území

21/Architektonická studie Roztyly
Záměr - Administrativa, Bydlení soukromé

PROCES / WORKSHOP / VÝVOJ

KLÍČOVÁ SLOVA

Jižní spojka, údolí Krč, Braník, Praha, městská rychlostní komunikace, dopravní infrastruktura, periferie, hluk, špína, urban stitching, spojky, tření, mostní tělesa, podchody, podjezdy, cyklostezky, krajina, městská zeleň, ohniska, eye of the storm, porodnice, kultura, sport, fitness, rekreace, volný čas, celebrace, ne-práce, ne-produkce, ne-architektura, fun, right to the non-productive city, právo na město, 5to9 vs 9to5, commons, negative commons, veřejný prostor, kvalita života, well-being, mentální hygiena.

IDEOVÁ SITUACE ÚDOLÍ, DIPLOMANTI, KOLÁŽ



Práci na diplomním tématu jsme zahájili debatou o našich subjektivních zájmech; hledali jsme průsečík témat, která nás fascinují, aby byl samotný proces navrhování pro celý tým autentický, motivující a zábavný. Tato cesta nás skrze desítky variant a diskusí dovedla až do údolí Krče. Toto území nás oslovilo svou syrovostí i skrytým potenciálem. Ústředním motivem a zároveň největší výzvou se pro nás stala Jižní spojka - fascinující, ale komplikovaná součást městské dopravní tkáně, která do krajiny vnáší specifickou dynamiku, hluk, ale i nečekanou poetiku.



EAGLES



KOLÁŽ PODMOSTÍ



KOLÁŽ EKODUKT

Namísto tradičního přístupu, kdy by každý z nás pracoval izolovaně na svém pozemku, jsme zvolili cestu kolektivní péče o tento bolavý a přehlížený fragment Prahy. Naším cílem není vzájemná rivalita individuálních projektů, ale společné uzdravení území skrze intenzivní, nehierarchický dialog. Formou workshopů a debat jsme usilovali o vyvážený tvůrčí proces, v němž se názorové kolize proměňují ve vzájemný respekt a společné dílo.



IDEOVÝ MODEL

V praxi to znamenalo neustálé vzájemné ovlivňování a kontinuální konzultace nad všemi aspekty návrhu - od hledání vhodné typologie a přesného umístění až po citlivou práci s okolním terénem, urbanistické návaznosti a vymezení řešeného území. Výsledkem našeho snažení není jen soubor staveb, ale ucelená urbanistická vize území podél Jižní spojky, tvořící srozumitelný celek. Naše práce těží z unikátního krajinného rázu údolí a přirozeně reaguje na vysoké tempo městské tepny, čímž mění bariéru v aktivní součást města a údolí.



KOLÁŽ SPORT-MOST

SITUACE ÚDOLÍ, KOLÁŽ



SITUACE ÚDOLÍ, SKICA





NÁVŠTĚVA MÍSTA

REFERENCE



AMC ARCHI, BOULEVARD PERIFERIQUE, PARÍŽ, FRANCIE



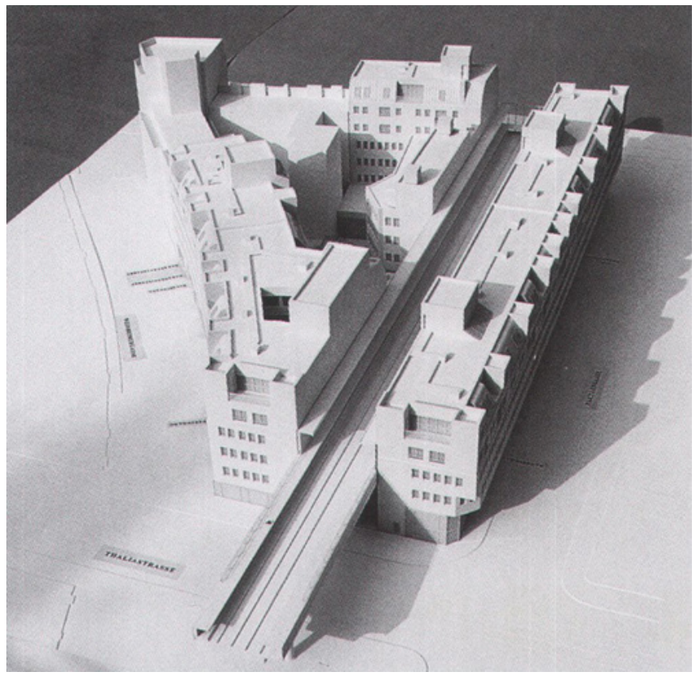
AFFONSO EDUARDO REIDY, RIO DE JANEIRO, BRAZÍLIE



Georg Heinrichs, Gerhard Krebs and Klaus Krebs, BERLÍN, NEMECKO



ESTADIO VINCENTE CALDERON, MADRID, ŠPANĚLSKO



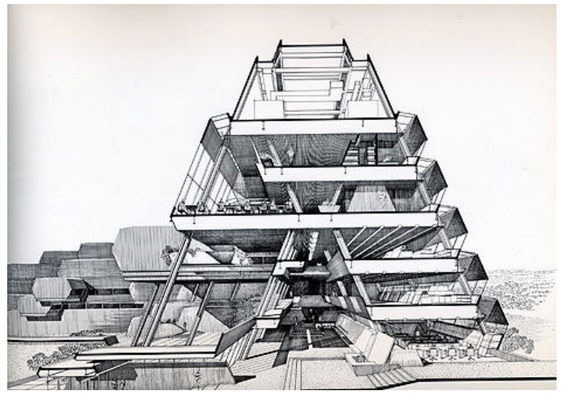
HERMANN CZECH, VÍDEŇ, RAKOUSKO



ANGELO BIANCHETTI, PAVESI AUTOGRILL, ITÁLIE



KREBS AND HERBE, ZURICH, ŠVÝCARSKO



PAUL RUDOLPH, EXPRESSWAY, NEW YORK, USA



CEDRIC PRICE, FUN PALACE, UK

DIPLOMNÍ PROJEKTY

VYBRANÉ PARCELY

1/ VOJTĚCH ČEPELÁK — DŮM & BLOOM
2/ AMÁLIE RYBÁKOVÁ — STANICE PÉČE
3/ MARTIN ŘEZÁČ — KRTSCH UNITED
4/ MATOUŠ KUČERA — PRAGOVAR OASIS
5/ MICHAL ŠEFRÁNEK — AUTO-BADEN
6/ VIKTORIE MAJOBEROVÁ — KRAJINA ASFALTU



CARE THRU: DŮM & BLOOM

PÉČE O DUŠI MEZI MĚSTEM A ŘEKOU

VOJTĚCH ČEPELÁK



Obraz domu. První prezentace 6.3.2026, akvarel na papíře

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat mému vedoucímu práce za odborné vedení po 3 roky studia na AVU. Za totéž bych chtěl poděkovat asistentům.

Díky spoludiplomantům.

Díky i všem dalším, kteří mi s diplomem pomohli.

Tisíceré díky patří mé manželce Moni, rodičům, bratrům.

Kristus ví, že můj největší dík patří Jemu.

VOJTĚCH ČEPELÁK

AKADEMIE VÝTVARNÝCH UMĚNÍ V PRAZE
STUDIJNÍ PROGRAM VÝTVARNÁ UMĚNÍ

ATELIÉR ARCHITEKTURY / ŠKOLA ARCHITEKTURY / ATELIER ŠIK

DIPLOMOVÁ PRÁCE
TEORETICKÁ ČÁST
AKADEMICKÝ ROK 2025/2026

vedoucí diplomové práce
PROF. MIROSLAV ŠIK ETHZ ARCH. BSA SIA DR.H.C.

asistenti
MGA. LENKA MILEROVÁ
lenka.milerova@avu.cz

MGA. ING. ARCH. DOMINIK BON
dominik.bon@avu.cz

konzultantka diplomní seminární práce
M.ARCH. ING. ARCH. MARIA TOPOLČANSKÁ, PH.D.
maria.topolcanska@avu.cz

technický asistent
MGA. ING. ARCH. ADAM WLAZEL
adamwlazel@gmail.com

oponentka diplomové práce
ING. ET ING. ARCH. PETRA KUNAROVÁ
petra.kunarova@gmail.com

odborné konzultace

konstrukce
ING. ARCH JIŘÍ TRČKA
trcka@apatelier.cz

krajina
ING. ARCH LUCIE VOGELOVÁ
vogelova@terraflorida.cz

doprava
ING. ARCH. DAVID PFANN
david.pfann@cvut.cz

historický kontext
DOC. PHDR. RICHARD BIEGEL, PH.D.
richard.biegel@avu.cz

energetika
NIKLAS JOHANSSON
niklas.johansson@eon.se

OBSAH

I. SPOLUAUTORSKÁ KONCEPCE CELÉHO ÚZEMÍ

ANOTACE 5
KODEX 6
KRITÉRIA - VÝBĚR MÍST 10
KRITÉRIA - VÝBĚR TYPOLOGIE 10
HISTORICKÝ KONTEXT 11
JIŽNÍ SPOJKA - HISTORIE, VIZE 14
ANALYTICKÉ PLÁNY 18
PROCES/ WORKSHOP/ VÝVOJ 21
REFERENCE 24
VÝBĚR MÍST 26

II. AUTORSKÝ DIPLOMNÍ PROJEKT

DŮM & BLOOM 27
PÉČE O DUŠI MEZI MĚSTEM A ŘEKOU

VIZE 32
ZADÁNÍ 37
ANALÝZA 38
NÁVRH 47
CITACE 66



Vizualizace návrhu



Schwarzplan M 1:6000

VIZE, POTENCIÁL MÍSTA

ŘEKA A REKREAČNÍ ÚDOLNÍ NIVA VLTAVY

Začíná to u řeky. Zelená rekreační oblast údolní nivy Vltavy se rozléhá 6,5 km jižně od zastávky MHD Pobřežní cesta až k soutoku Berounky a Vltavy. Zhruba stejně daleko je to na druhou stranu po proudu řeky k Pražskému hradu. Tento zelený perimetr podél toku existuje díky tomu, že silnice, která jinak těsně lemuje pražská nábřeží, poprvé po 9,5 kilometrech od Karlína odstupuje od vody. Na periferii Prahy tak vzniká ojedinělé místo, které nechává v poříčí prostor pro rekreaci s přímým přístupem k řece. Místo je domovem sportu. Nachází se zde četné sportovní areály, plavecký klub otužilců, venkovní hřiště, lanové centrum, golf, minigolf, motokáry, lukostřelba, tenisové kurty i in-line stezka.

LEDÁRNY BRANÍK

Tento pozdně secesní průmyslový areál při pravém břehu Vltavy, který zahrnoval sklady přírodního ledu, stáje či vilu správce, je dnes důležitým transformačním územím s plány pro budoucí urbanizaci podél řeky. Prostor v blízkosti historické budovy Ledáren slouží od roku 2021 pro venkovní koncerty a kulturu pod širým nebem.

MĚSTO

Braník je známý především díky historickému komplexu Branického pivovaru a přírodní památce Branické skály, které tvoří výraznou krajinnou dominantu s výhledem na řeku. Jde o oblast s převážně klidnější obytnou zástavbou a historickými vilami. Ačkoliv první písemné zmínky o Braníku pocházejí již z 11. století, kdy šlo o menší rybářskou a zemědělskou osadu, jeho charakter se dramaticky proměnil v 19. a na počátku 20. století. Masivní těžba vápence dala vzniknout dnešním skalám a těžba vltavského ledu po sobě zanechala dodnes zachované Branické ledárny.

SPORTOVNÍ ÚDOLÍ KRČ

V zeleném, zalesněném distančním perimetru jižní spojky vznikla v Krčském údolí svébytná rekreační oblast plná sportovního vyžití. Park kolem rušné silnice je srdcem fotbalu, tenisu, beach volejbalu, baseballu, paintballu, kuželkářů i cvičitelů psů. Spolu s údolní nivou Vltavy by mohly tyto dvě oblasti v Praze vytvořit rekreační zelený pás dlouhý 7,5 km.

BUDOUCÍ MĚSTO

Zelený pás údolní nivy Vltavy jižně navazuje na Modřany. Ty jsou dnes epicentrem nových developerských projektů, rozlehlou oblastí plnou čtverečních kilometrů transformačních ploch určených pro obytnou a smíšenou zástavbu. Město zde bylo, děje se a stane se.

CYKLOSTEZKA A1 a A22

Po levém břehu Vltavy se táhne nejdůležitější cyklostezka Prahy, A1. Cyklostezka A22 funguje jako klíčová spojnice mezi ní a A2, neméně důležitou cyklostezkou po pravém břehu Vltavy. A22 dále pokračuje přímo do Krčského údolí a plynule navazuje na tamní sportovní vyžití.

CYKLOSTEZKA A2

Po pravém břehu Vltavy se vine cyklostezka A2, jedna z nejdůležitějších cyklostezek Prahy.

MÍSTO MÁ POTENCIÁL PROPOJIT:

Město s městem.
Město s budoucím městem.
Město s řekou, s její rekreací a sportem.
Dvě rozsáhlé rekreačně-sportovní oblasti.
Dvě nejdůležitější cyklostezky Prahy.

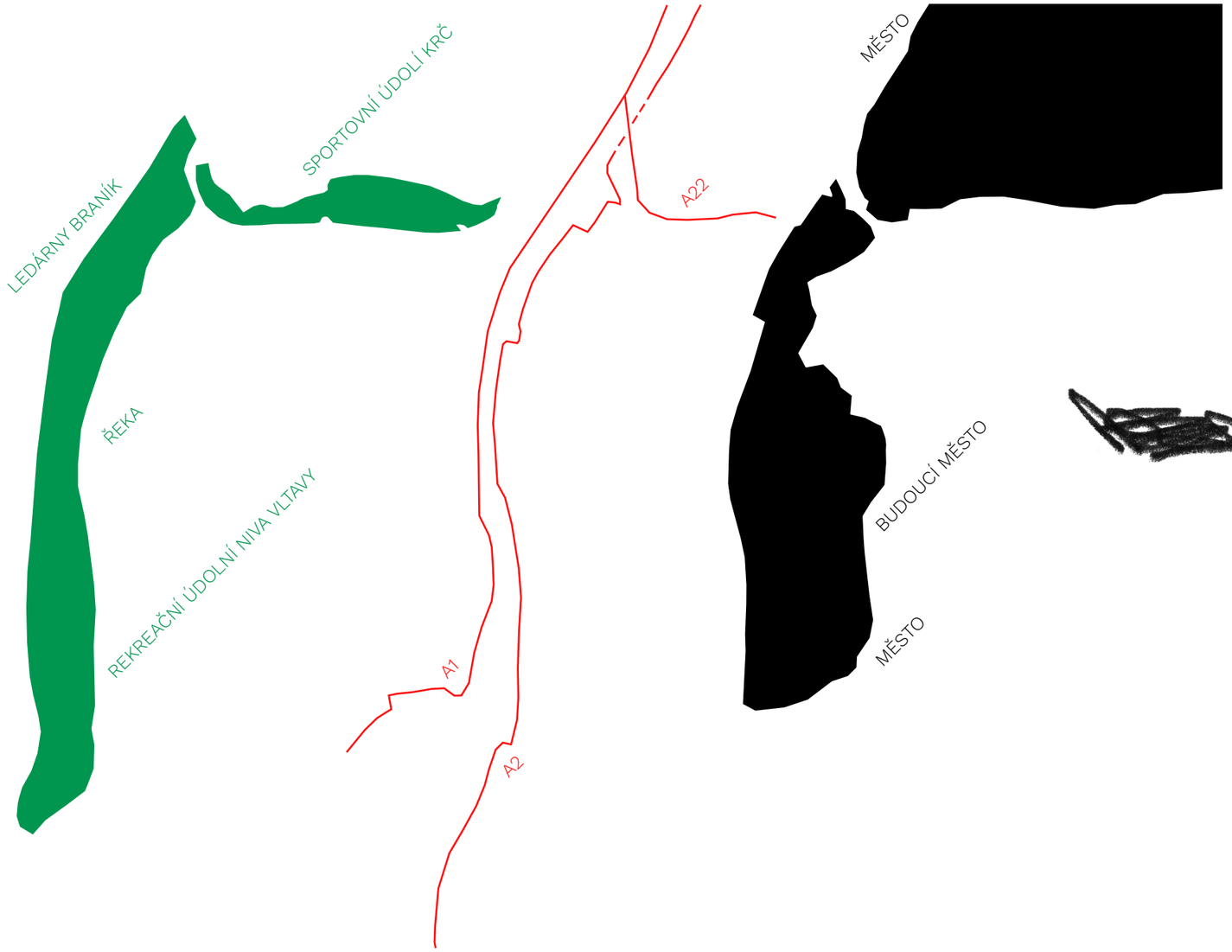
NAPĚTÍ



MICHELANGELO. Stvoření Adama



obr. 1: IPR Praha. Geoportál Praha: Atlas [online mapa]



PŘEKÁŽKA - ŘEKA ASFALTU

Vše, co se v lokalitě Braníku a povodí Vltavy nachází, však nemilosrdně dělí vejpůl Jižní spojka a silnice 2. třídy Modřanská.

Řeku a město dělí vejpůl řeka asfaltu.

Nejpřesnější historickou analogií k této situaci je vznik Palackého nábřeží a regulace Podskalí. Historik architektury Richard Biegel to popisuje takto:

> *„Nové nábřeží vstoupilo do obrazu města razantně a nekompromisně. První část, realizovaná v letech 1876–79, propojila pobřeží v oblasti mezi Svatováclavskou trestnicí a Emauzy. Půdorysně bylo nábřeží vysunuto do řeky, což umožnilo jeho realizaci bez nutných demolic stávajících domů. Jeho vysoká niveleta, daná výškou Palackého mostu, zde nicméně vytvořila bariéru, která pobřežní zástavbu zakryla a rázně oddělila od řeky.“* [1]

Nové nábřeží lze v našem kontextu přirovnat k Jižní spojce a Modřanské. Analogií tehdejšího vysunutí nábřeží do řeky je fakt, že Jižní spojka byla vysunuta za tehdejší město, do zeleně. Tato odlehlost jí umožnila vzniknout v tak obrovském a velkorysém měřítku.

Vysoká niveleta, daná vedením silnice po násypu a její návazností na Barrandovský most, však v Braníku vytvořila nepřekročitelnou bariéru. Biegel o Palackého mostu dodává:

> *„...Výška mostu - a tedy i nábřeží - byla stanovena s ohledem na zkušenosti z velké vody z roku 1845 tak, aby patky klenieb mostních oblouků byly založeny nad předpokládanou maximální výšku povodně. Tento požadavek znamenal, že se konstrukce stala zdaleka nejvyšším silničním mostem v tehdejší Praze... Výsledkem kombinace těchto víceméně utilitárních faktorů byl most, který svou výškou vůbec nekorespondoval s niveletou dosavadní uliční sítě, a neméně vysoké nábřeží, které oddělilo historickou zástavbu od řeky.“* [2]

To, co se v případě Pražského Rašínova nábřeží v 19. století stalo ihned, se v případě Jižní spojky stává nyní. Městu trvalo, než se pro něj kdysi odlehlá Jižní spojka stala překážkou, nicméně stalo se. Respektive stává se právě nyní.

Tehdejší rozhodnutí umístit vysokokapacitní tah do periferie samozřejmě dávalo smysl. Dnes však město silnici dorůstá, prorůstá, a infrastruktura se musí přizpůsobit. Dálnice ve městě ano, může být, ale je třeba zajistit adekvátní prostupnost a přizpůsobit ji nové situaci města.

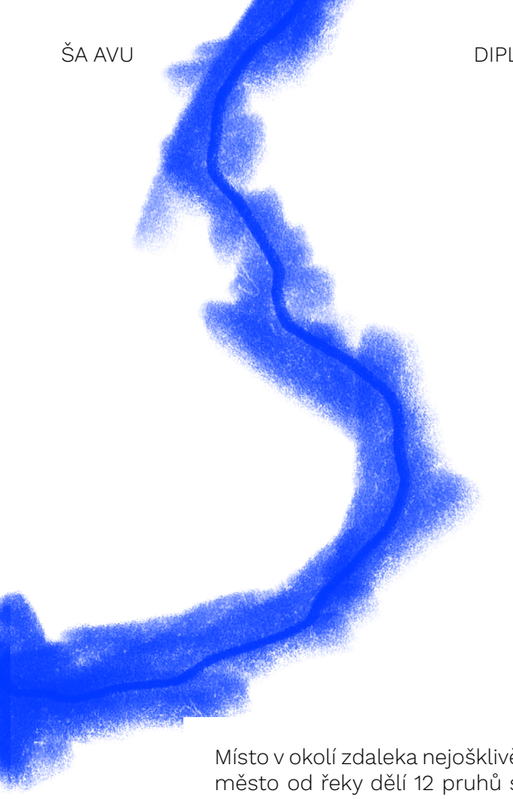
Překročit už nyní kvůli své výšce nejde. Stávající řešení podchodu, či spíše podlezu, škvíry pod valem velikosti hodné Olympu, je pro městského člověka nedůstojné. Pro auta byla vybudována hora s šířkou adekvátní pro přistání letadla, Barrandovský most se tyčí nad Vltavou jako hrozivá brutalistní ikona a Jižní spojka protíná území s neotřesitelnou samozřejmostí. Proč má ale chodci či cyklistovi stačit studený, klaustrofobní, mrtvý podchod?

Dobrá, stalo se, ale lokalita má nyní příliš mnoho potenciálu a kvalit, než aby bylo správné, aby situace zůstala nedotčena.

Dopravní inženýr konzultující mou práci nazval v průběhu práce silnici řekou. Nezazlívám mu to, ale mýlí se, řekou není. Řeka je přece za ní. A ve městě je potřeba se k ní umět důstojně dostat.

1. BIEGEL, Richard. Město v bouři, s. 101

2. BIEGEL, Richard. Město v bouři, s. 96.



Místo v okolí zdaleka nejošklivější - kde město od řeky dělí 12 pruhů silnice, 2 odstavné pruhy Jižní spojky, zastávky autobusu, tramvaje a tramvajové tratě – je paradoxně místem s největším potenciálem. Místo, které lidského aktéra (nesedí-li shodou okolností zrovna ve svém voze) nejvíce odpuzuje, se může stát okem bouře. Klidným bodem uprostřed nehostinné krajiny burácejících kovových strojů, který dokáže sešít město navzdory bariéře.

Richard Biegel svou rozpravu o neduzích a vzniku Pražského Rašínova nábřeží totiž také pokračuje:

> *“Jediným propojením původní zástavby s řekou se staly klenuté tunely (čapadla), které alespoň částečně umožňovaly provozování živností spojených s řekou.”* [1]

Světlem na konci tunelu je v příběhu Jižní spojky větší světlo na konci většího tunelu, tedy vybudování novodobého čapadla. Velkorysého průchodu pro provozování živnosti. Živnosti žití ve městě Praha.

Spojka nikam neodejde, v nějaké podobě navždy zůstane jizvou města. Stála-li Jižní spojka téměř všechen jeskynní poklad draka Šmaka, což je jistě pravda, její vylepšení, obohacení o průchodnost skrz ni a tím sešití města, je finančně správné rozhodnutí.

SEŠITÍ

Auta nejsou zlá a návrh nepramení z nenávisti k motorismu. Naopak. Jak by řekl G. K. Chesterton: Ohledně Jižní spojky je nutné být vášnivým pesimistou i vášnivým optimistou zároveň. Nelze ji jen pesimisticky zavrhnout, zastavit tok aut a popřít celou generaci, která ji vybudovala. Nelze k ní ale ani jen optimisticky a nečinně přihlížet a ignorovat její neduhy, které se přibližováním města stupňují.

> ***Může člověk svět natolik nenávidět, aby ho toužil změnit, a současně natolik milovat, aby to stálo za to?*** [2]

Jak území propojíme? Proti meči mohutného protivníka nelze jít s vidličkou v ruce. Průchod pod silnicí nelze spasit lepším osvětlením. Přímo pod silnice, do místa s absolutní absencí člověka, patří veřejná, stmelovací komunitní funkce, která tam život naopak vrátí. Je to nutný paradox. Vytvořit místo klidu a řádu uprostřed chaosu. Vytvořit oko bouře.

Rychlost aut na Jižní spojce dokonale zrcadlí dravost dnešního života. Vzestup umělé inteligence toto tempo radikálně stupňuje. Auto je násobně rychlejší než chodec a dokáže ho při srážce usmrtit. Člověk, ačkoli je pomalejší, má však vyšší hodnotu. A právě se stejným, uvážlivým zpomalením vůči okolnímu světu se musí člověk v oku bouře setkat. Setká se s pomalou, rukodělnou prací. Oproti automatizovanému, rychlému světu se zde pod silnicí setká s tradičním, zdlouhavým řemeslem – s keramikou, truhlařinou, zámečnictvím...

Pod silnicí se bude tvořit. Tvorba a kreativita je protijedem na dnešní rychlou dobu plnou všudypřítomné paniky. Umělá inteligence svou bleskovou efektivitou krade touhu tvořit. Stát v gladiátorské aréně proti AI v souboji tvoření totiž není fér. Mohlo by se zdát, že tvořit už tedy nemá cenu a vše můžeme přenechat počítačům. Ale lidé tvořit potřebují; seberealizace je základní lidská potřeba. Opakem tvoření je zánik. Opakem života plného kreativity, jakékoli, je smrt.

> *Řítí-li se dnešní svět k nevyhnutelnému zániku (doplňte si Váš osobní strach z konce světa), je třeba proti tomu bojovat nevyhnutelným tvořením.* [3]

Prostor pro klidnou rukodělnou tvorbu bude, nemáme-li se všichni zbláznit, potřeba čím dál tím víc.

Tvoření a práce rukama se stává záležitostí, která může zachránit člověka před úpadem v chaos. Volnočasové dílny se stávají nejen koníčkem, ale formou sebepéče. Pod silnicí si budou ajťáci hrát na truhláře, aby si vyčistili hlavu.

MĚSTA

Ježíš Kristus byl truhlářem. Jeho zástup tak umísťme pod silnici také.

Druhou stmelující funkcí se zde proto stává Církev bratrská.
Křesťanství si v Čechách prošlo obdobím komunistického útlaku a odloučení od společnosti („Dělejte si, co chcete, ale za zavřenými dveřmi“). Církev byla odstřihnuta od veřejných zájmů, ačkoliv to byla historicky právě ona, kdo se podílel na vzdělání, zdravotnictví a péči o vyloučené. Dnes se křesťané vrací zpět do veřejného prostoru. Modlitebny se stávají multifunkční. Ve stejných sálech se v neděli koná bohoslužba a přes týden veřejná přednáška, koncert či basketbalové utkání. Pod Jižní spojkou se tak církev může starat o komunitní život, zapojit se do fungování veřejných dílen, nabízet vlastní řemeslné programy a pronajímat své prostory veřejnosti bez nutnosti primárně generovat zisk.

Prostor pod silnicemi se tak definitivně mění z místa, kterým je třeba co nejrychleji proběhnout, na místo komunitního ukotvení. Z místa absence lidí na místo jejich koncentrace. Místo přerušení města se stává jeho aktivní spojkou.

1. BIEGEL, Richard. Město v bouři, s. 101
2. CHESTERTON, G. K. Ortodoxie, s. 89
3. WALKER, Campbell. Doom and Bloom



Architektura zde má bariéru proměnit ve spojku.

Má jít o manifest práva na město, řeku ve městě, práva na tvoření a práva na uvážlivou pomalost ve světě, který se neúprosně řítí kupředu.

Přijímá brutalitu dopravní infrastruktury, nesnaží se ji zapřít, ale sebevědomě ji využít jako ochrannou skořápku pro to nejkřehčí - pro lidskou péči, komunitu a rukodělné řemeslo.

Jižní spojka zůstává důležitou dopravní tepnou, ale má přijít o svůj titul neprostupné jizvy na tváři města.

Z mrtvého místa, kterému jsme se dříve vyhýbali, se prostor pod Jižní spojkou stává místem, kde máme být.

Postavením domu má mrtvá spojka vzkvétat.
Dům and bloom.

Dům - anglicky doom - česky “záhuba”

Bloom - česky “kvést”

ZADÁNÍ

Nejdůležitějším cílem návrhu je propojení skrz Jižní spojku.
Řešené území je vybráno na základě stávajícího podchodu.

DÍLNY
Crafts & Care

Důležité je propojení s církevní budovou. Dohromady tvoří jeden celek. Můžou fungovat naprosto odděleně, ale můžou také sdílet provoz. Programy crafts-terapie, tedy arteterapie a ergoterapie zaměřené na ruční práci, jsou v úzkém propojení s církevní budovou. Církev přijímá crafts-terapii jako službu veřejnosti a podpůrně nabízí crafts-terapii veřejnosti zdarma či za sníženou cenu.

Dílny mohou být rovněž využívány nedalekým Středním odborným učilištěm Zelený pruh či vzdálenějším SOU Ohradní.

SBOR
CÍRKVE
BRATRSKÉ

Sbor církve bratrské jsou multifunkční prostory, které fungují pro celotýdenní fungování místního sboru církve bratrské. Jde o komunitu se službami nejen jí samotné, ale také svému okolí a veřejnosti. V neděli jsou Bohoslužby. Přes týden jsou setkání různých generací, v menších skupinách i otevřené veřejnosti. Jednou ze služeb veřejnosti je veřejný program crafts-terapie.

Budova je přístupna veřejnosti díky možnosti pronájmu některých prostor. Některými možnými pravidelnými pronajímateli sálů jsou vysoké školy díly jednoduché dostupnosti místa pomocí MHD či nedaleká Střední odborné učiliště Zelený pruh a její Akademie řemesel. Pro možnost uschování vybavení pro pravidelné užívání a pronájem a tedy střídání funkcí sálů jsou navrženy uzamykatelné skladovací kóje.

Pronájem a poskytování prostor městu má na starosti církev. Zisky se dělí mezi provozovatele a město, které díky podpoře svých zájmů poskytnutí veřejného zázemí obyvatelům na stavbu přispěje.

VENKOVNÍ
PROSTORY

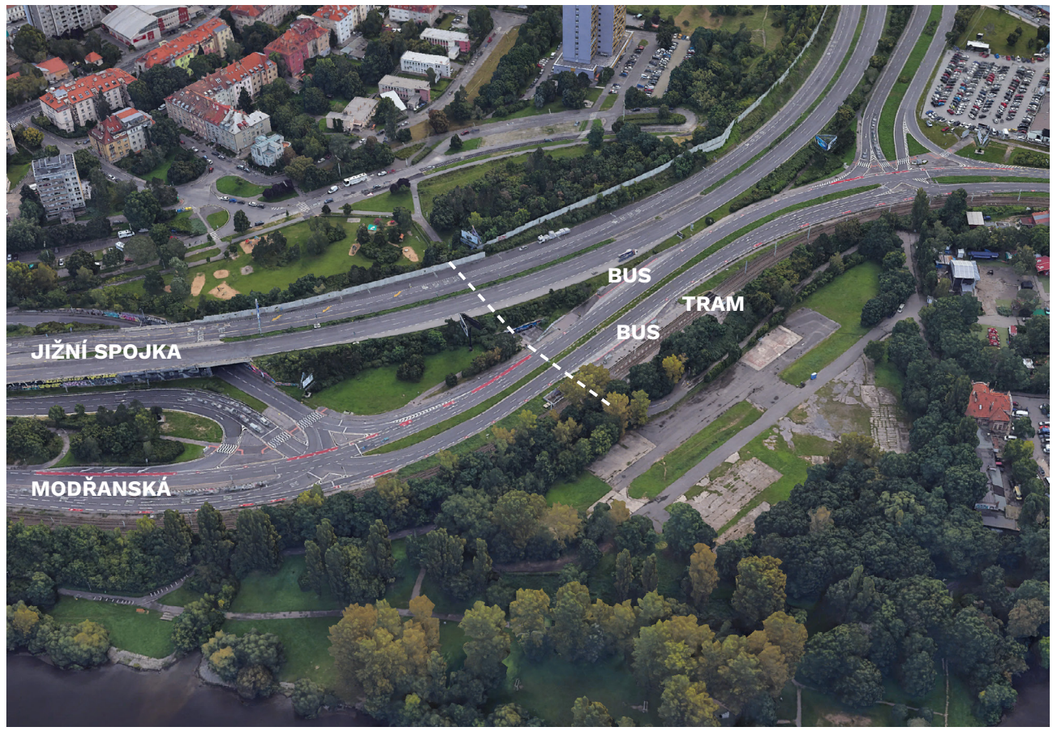
Venkovní prostor není jen doplňkovou zelení, ale aktivní „městskou dílnou“. Funguje jako klíčový prvek scelení území (urban stitching), který fyzicky propojuje město s řekou skrze bariéru Jižní spojky. Prostor pod mostní konstrukcí je redefinován z temného podchodu na kryté veřejné náměstí s industriálním charakterem, které slouží jako extenze vnitřních dílen.

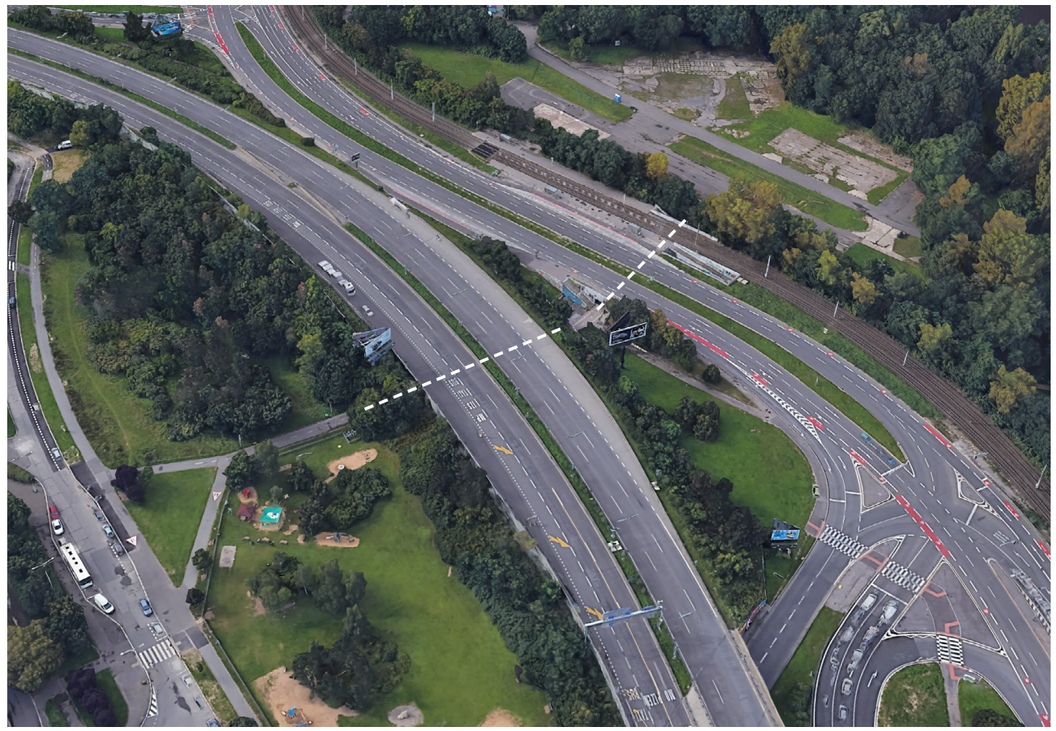
Nalezením řešené parcely nesmí zmizet oblíbené místo A-park Ledárny Bráník. Vize urbanizace místa nesmí zničit, co již v lokalitě funguje a je oblíbené. Místa jako tato v podobných situacích bývají směněna za profit. Cílem práce je ale tento klenot podpořit.

ŘEŠENÉ MÍSTO



ANALÝZA





MĚSTO





ŘEKA







MODŘANSKÁ







JIŽNÍ SPOJKA





PROSTOR MEZI SILNICEMI





STÁVAJÍCÍ PODCHOD







HISTORICKÉ MAPY



1842



1938

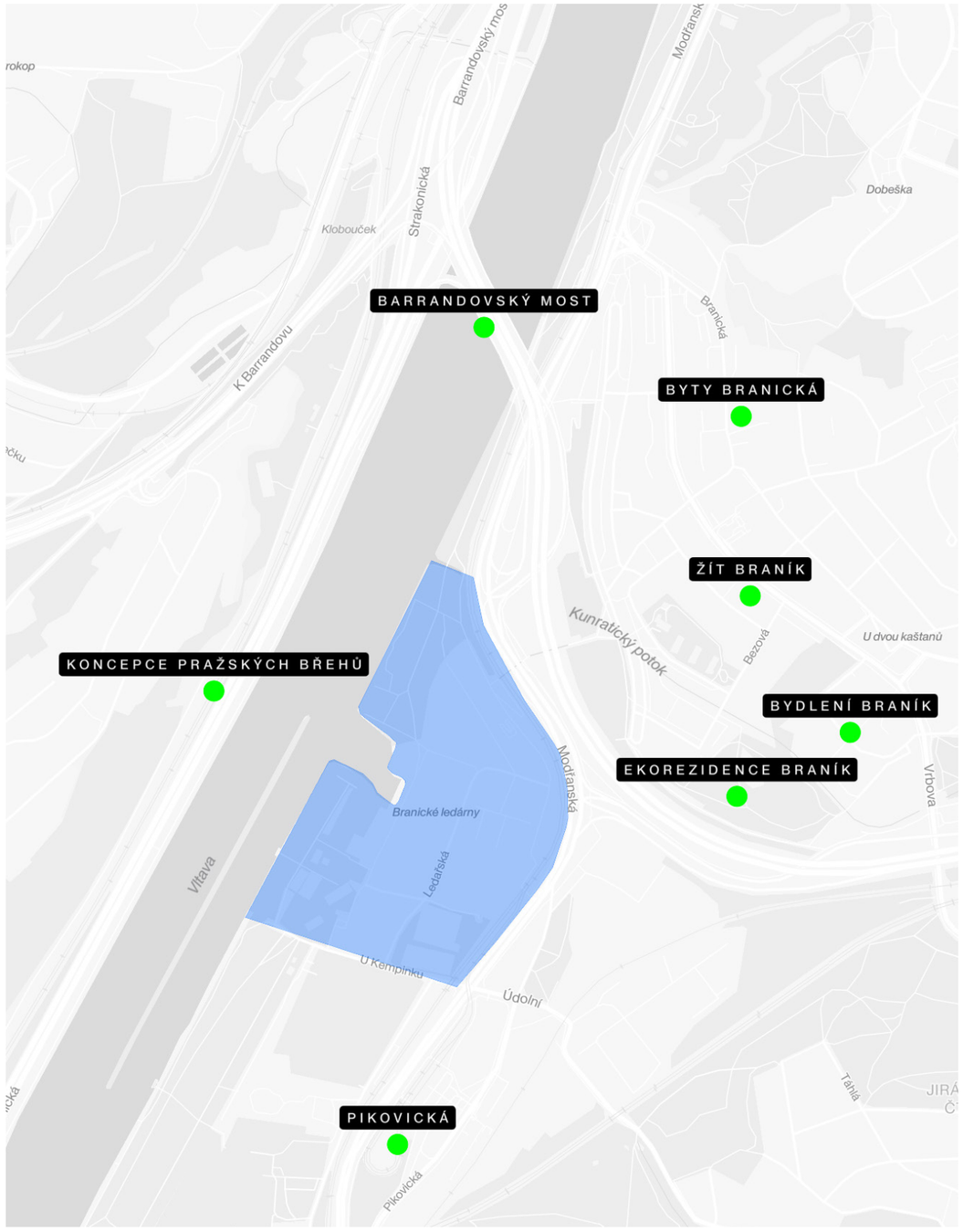


1975



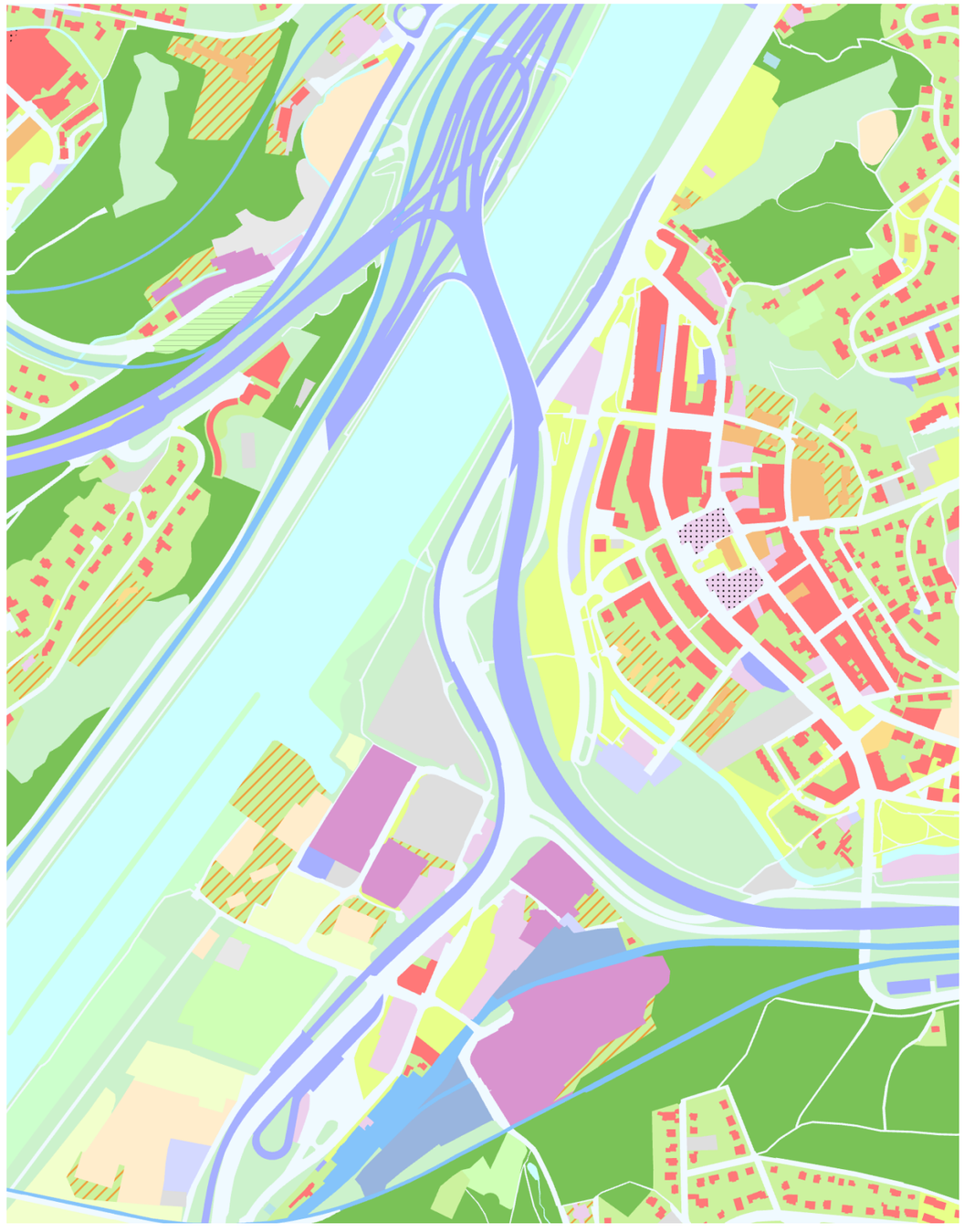
DNES

BUDOUCNOST



LEDÁRNY BRANÍK

Celý název:	Revitalizace Ledáren v Braníku
Typologie:	Bydlení soukromé, Administrativa, Rozvojové území, Transformační území
Stav:	Studie
Zahájení:	2018

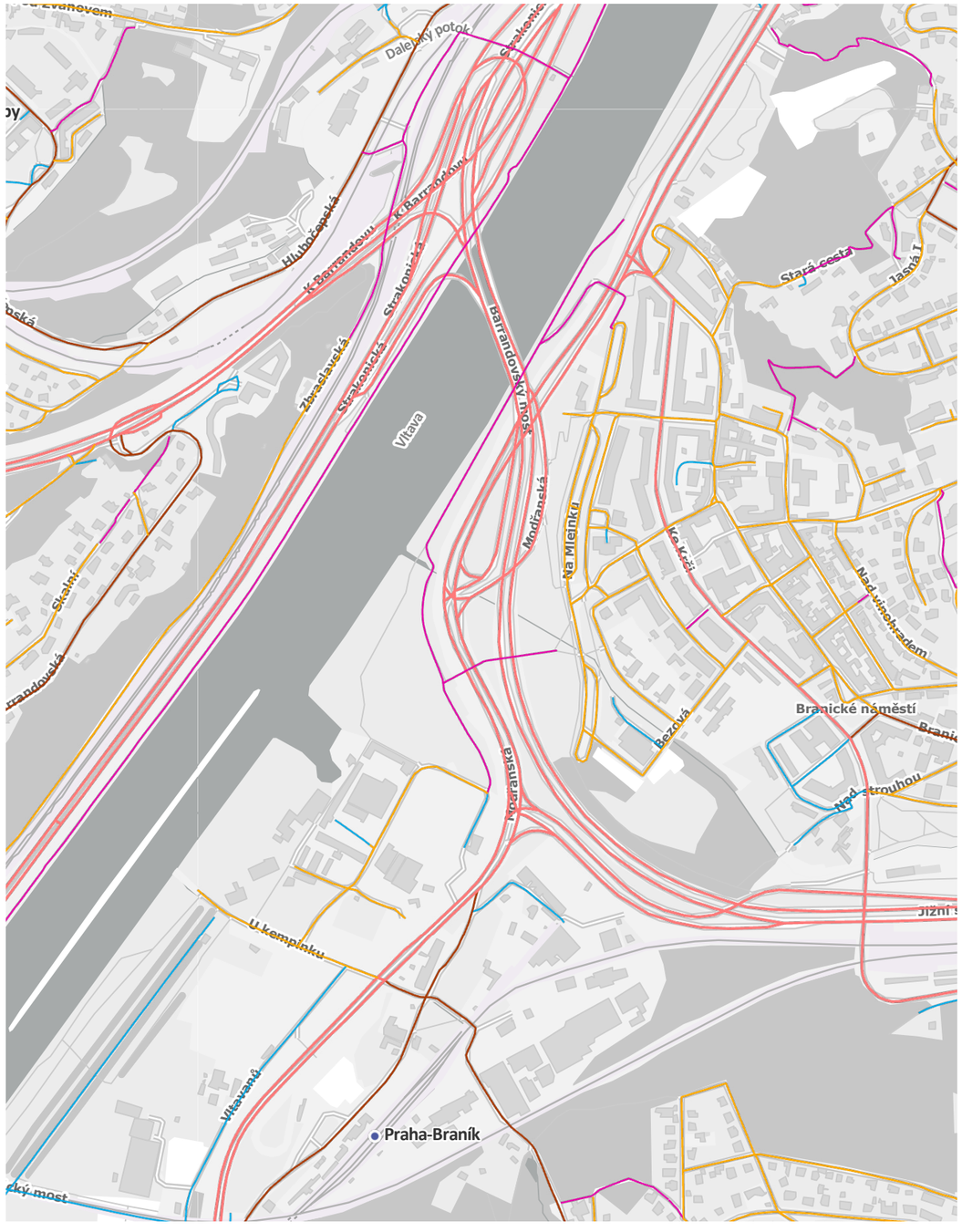


Krajina nelesní
Silniční doprava
Veřejná doprava osob
Plochy bez využití
Rekreace přírodní
Komunikace
Bydlení
Vodní toky a plochy
Produkce nerušící

Současný stav využití území

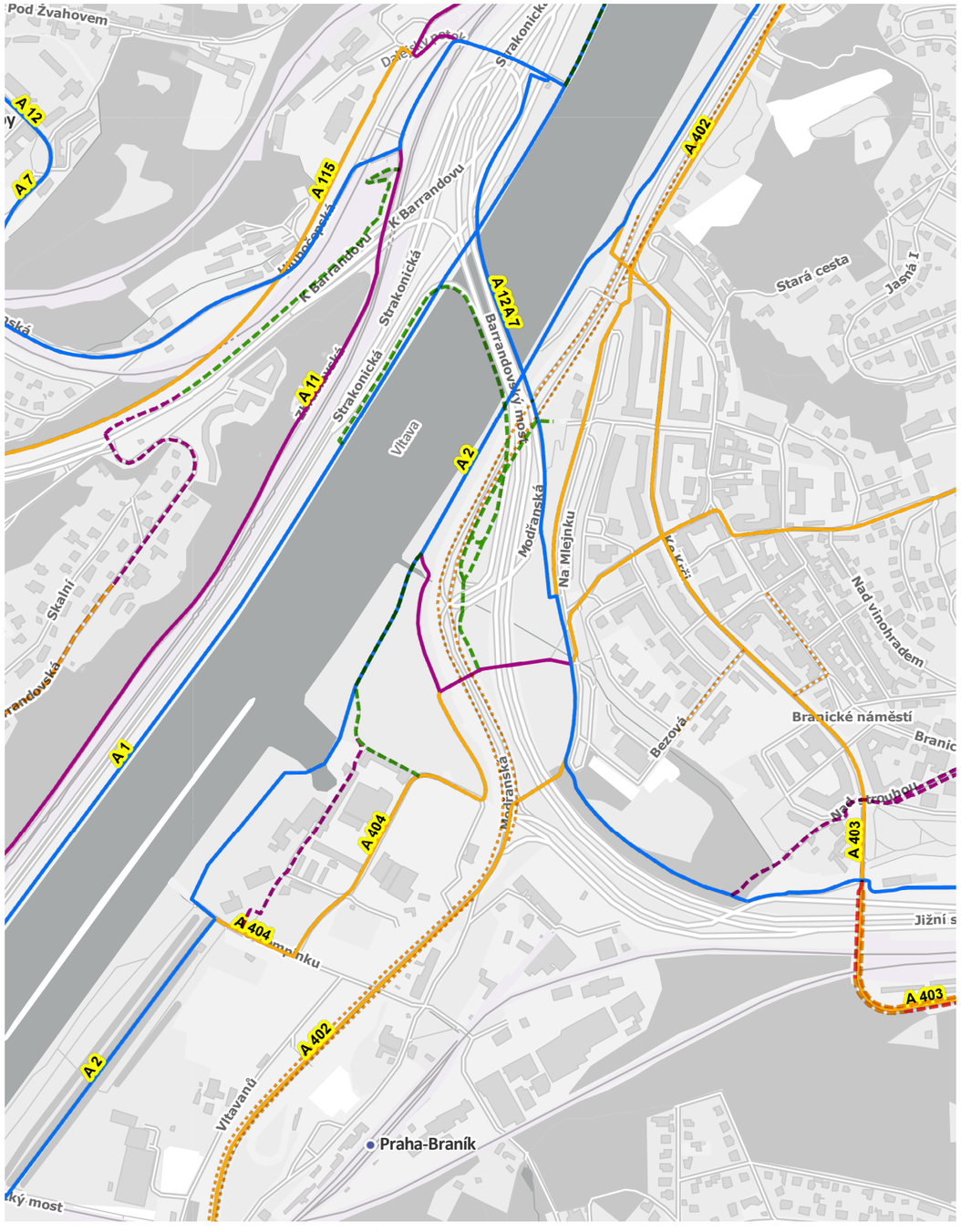
IPR PRAHA a CAMP. Ledárny Braník. In: Praha zítra? [online]. Aktualizováno 20. 9. 2023. [cit. 2026-05-31]. Dostupné z: https://praha.camp/praha-zitra/projekt/ledarny-branik

DOPRAVA



- Silnice 1. třídy
- Silnice 2. třídy
- Silnice 3. třídy
- Místní komunikace I. třídy
- Místní komunikace II. třídy
- Místní komunikace III. třídy

Komunikační síť



- Nadřazené trasy
- Páteřní trasy
- Hlavní trasy
- Řešení v provozu na doporučené trase
- Chráněné řešení na doporučené trase
- Doporučená trasa
- Řešení v provozu mimo doporučené trasy

Cyklistická síť

REFERENCE - PŘÍKLAD CÍRKEVNÍHO PROGRAMU

Církev bratrská Dejvice

CB Dejvice je typickým příkladem zdravého, fungujícího společenství křesťanů s aktivitami s přesahem mimo vlastní stěny kostela.

Bohoslužba
Každou neděli v 10:00
Bohoslužba je nedělní setkání. Je otevřené věřícím, nevěřícím i hledajícím lidem. Program je tvořen písněmi, modlitbami, praktickým slovem kazatele na téma biblických textů. Vytváříme prostor pro vzájemné povzbuzení a podporu, i pro individuální zamyšlení a hledání cesty životem s Bohem. Součástí je také program pro děti podle věkových kategorií.
Před nedělním setkáním i po něm si můžete dát kafe a menší občerstvení, popovídat si, seznámit se. Můžete také využít nabídku individuální modlitby, pokud prožíváte nejistoty nebo těžké životní okolnosti.

Mládež Connector
Connector je mládež sboru CB Dejvice. Jsme skupina mladých lidí otevřená pro všechny ve věku 14-25 let. Na Connectoru mluvíme o aktuálních tématech ze života mladých lidí pohledem křesťanské víry a bible. Zároveň se snažíme přiblížit biblická témata aktuálním pohledem. Connector je každý pátek od 18:30 do 22h. Začínáme společným jídlem a od 19h začíná hlavní program. Součástí programu jsou hry, chvály s kapelou a krátký talk, po kterém následují diskuze. Talk je krátký program na nějaké aktuální téma podle měsíční série jako např. vztahy.Po oficiálním programu si povídáme a hrajeme deskovky nebo fotbálek.

Fusion - moderní pěvecký sbor
Fusion je určen teenagerům ve věku 13-20 let. Základ tvoří moderní pěvecký sbor, který má zkoušky každou středu od 18:00 do 19:45. Nabízíme studentům i hudební workshopy, ve kterých se mohou naučit základům hry na hudební nástroje, zapojit se do tance, aranžování, dirigování apod. Workshopy a nácviky kapel jsou pak organizovány po společné domluvě mimo čas zkoušek sboru. Fusion zkouška je každou středu v 18:00. Hlavní součástí zkoušky je samozřejmě zpěv a kapela. Na konci zkoušky má jeden z vedoucích Fusion zamyšlení na zajímavé téma, o kterém potom všichni diskutujeme. Po zkoušce máme dobré jídlo a většinou hrajeme UNO a další deskovky. Dvakrát ročně máme koncert. Na jaře jezdíme na víkendové soustředění před koncertem. V létě se účastníme English Fusionu campu. Na campu máme celé dopoledne Fusion - zpíváme ve sboru a učíme se hrát na nástroj (kytaru, bicí, atd.).

Dorost
Jsme skupina dorosťáků (ve věku 9-14 let) a vedoucích, které baví spolu trávit čas. Scházíme se každý pátek od 15:30 do 17:30 na Evropské 88. Hrajeme hry, jíme, zamýšlíme se nad Biblí a zpíváme písničky. Kromě pátečních setkání podnikáme různé akce jako je třeba bowling, aquapark, nerf bitva. Alespoň jednou do roka jezdíme na víkendovku nebo pořádáme přespávačku a v neposlední řadě také stanový tábor v přírodě.

Služba mužům a otcům, Služba ženám, Manželské večery atd...

www.cb6.cz

Kostel v parku
Církev bratrská v Ostravě

V Ostravě církev mimo klasické aktivity provozuje také vlastní zapsaný spolek KOPR

KOPR - Klub Otců Pro Rodinu
je dobrovolné sdružení otců a jejich přátel s cílem pořádat akce pro děti, pro manželky a pro sebe. Klub akce pořádá na měsíční bázi. Akce jsou nízkoprahové, otevřené veřejnosti, nejčastěji v okolí církevní budovy.

www.cb.cz/ostrava

ELIM - Sbor církve bratrské v Písku

Církev se v Písku setkává ve vlastní sportovní Hale Elim, kterou mimo své vlastní aktivity nabízí k pronájmu. “Kostel” tak může využívat široká veřejnost.

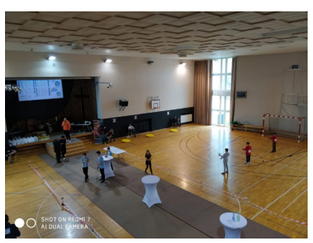
Prostor pro sport, kulturu a setkávání Naše víceúčelová hala nabízí zázemí pro široké spektrum akcí – od sportovních turnajů a tréninků, přes koncerty a kulturní programy, až po konference, přednášky a menší společenské události. Díky variabilnímu prostoru a doplňkovému zázemí je Elim ideálním místem pro Vaši akci v Písku.

Sportovní akce
Hala je vybavena odpruženou palubovkou, která je ideální pro basketbal, volejbal i futsal. K dispozici je jedno basketbalové hřiště, 1–2 volejbalová hřiště a také plně využitelný prostor pro futsalové zápasy. Možný je také hudební a kulturní program. Prostředí je vhodné pro koncerty, divadlo i další kulturní vystoupení, konference a přednášky.
Jde o moderní sál s možností ozvučení, projekce a variabilním uspořádáním.

Chci si pronajmout kostel nebo jiné prostory sboru



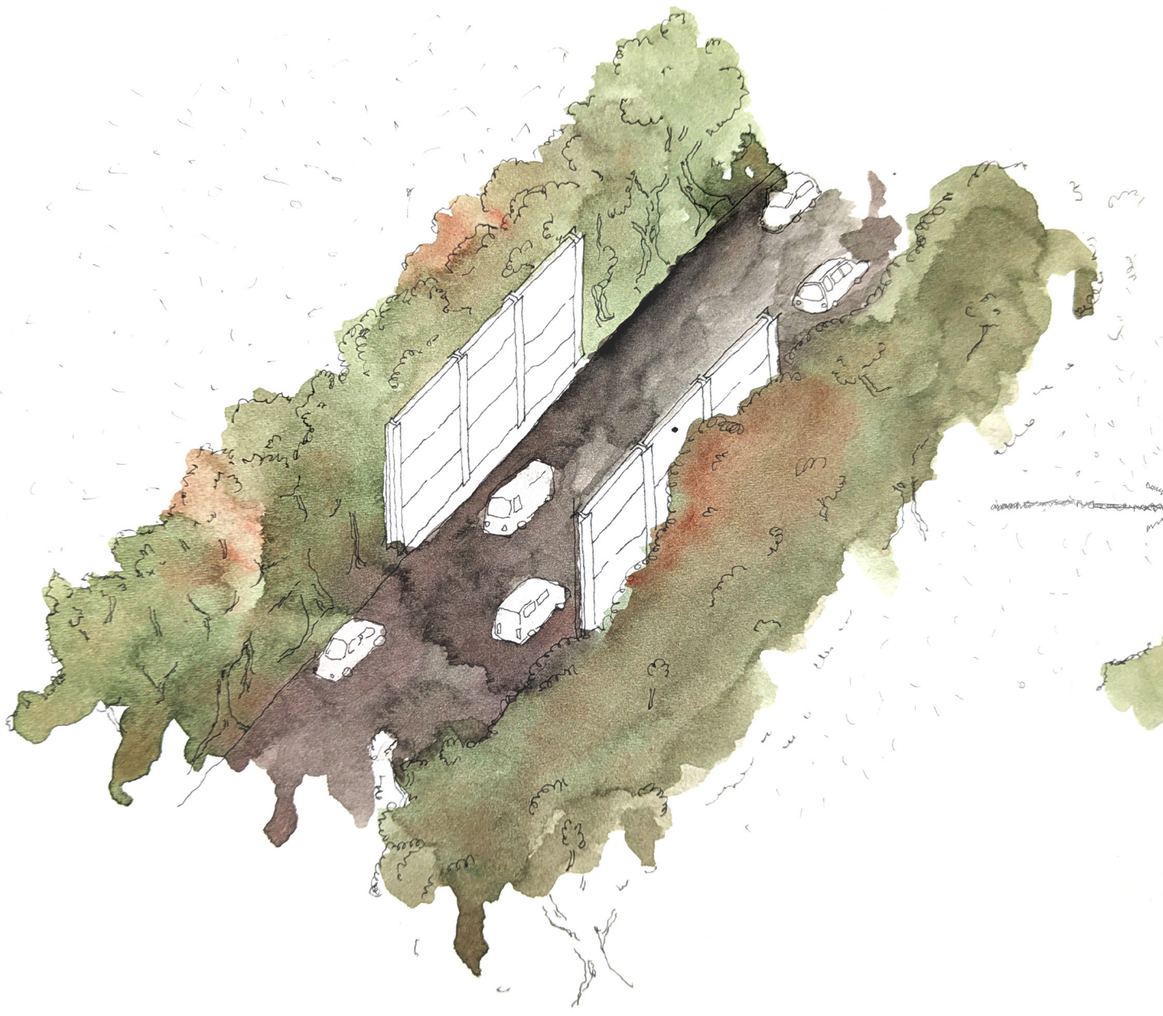


www.cbelim.cz/hala

NÁVRH





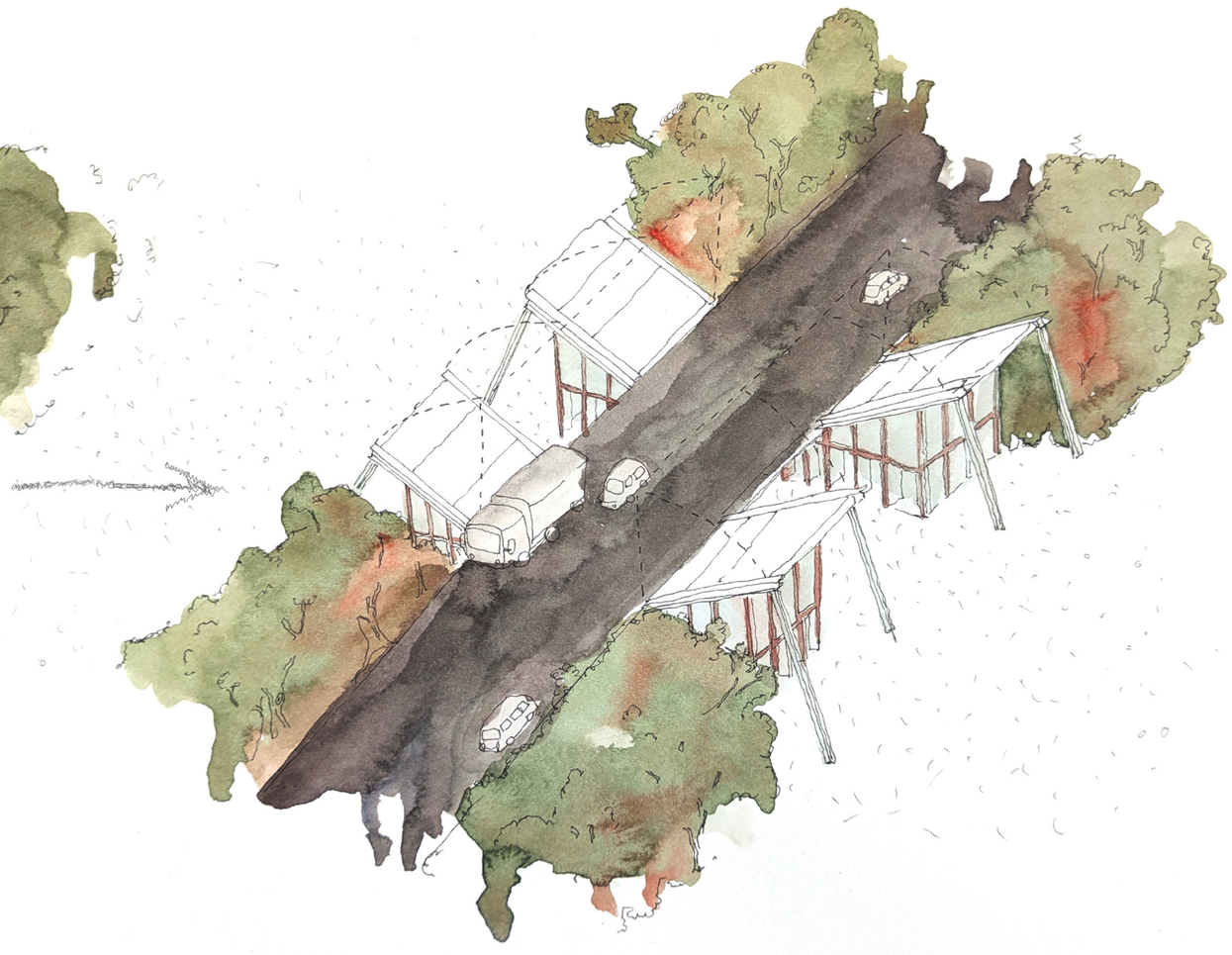


Schéma návrhu, inkoust a akvarel na papíře

URBANISMUS
Sešití města navzdory bariéře

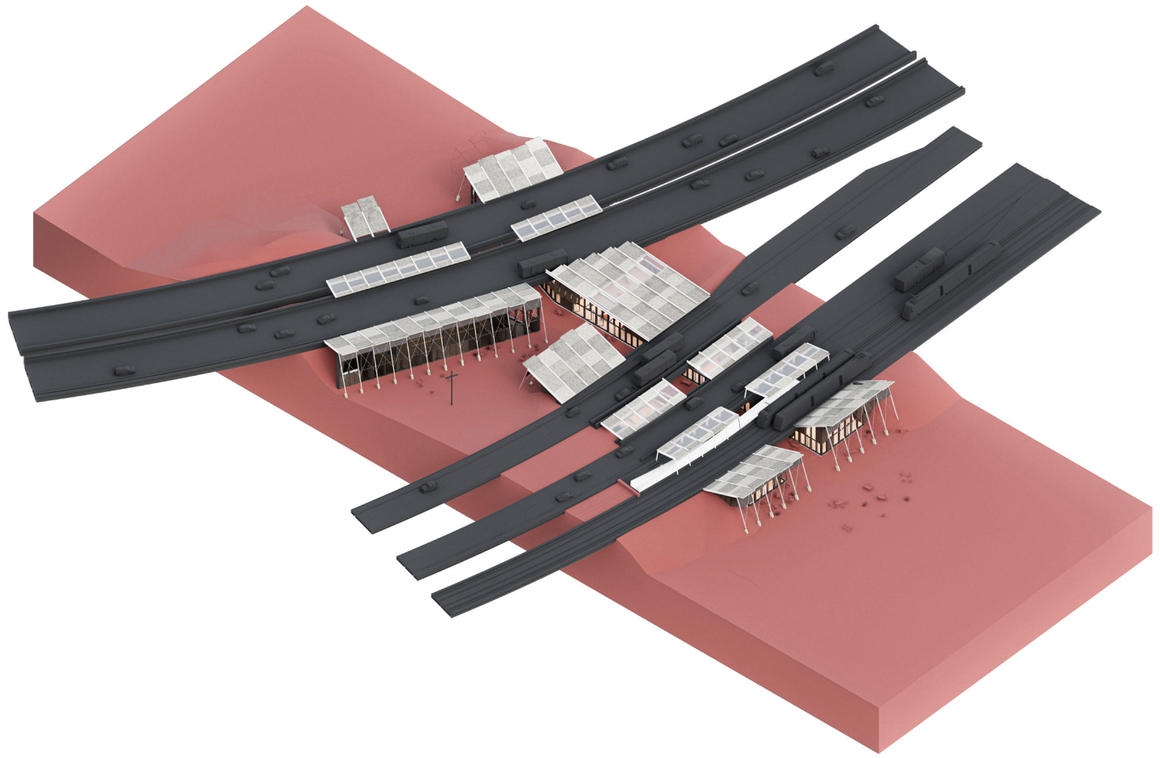
Vůči Jižní spojce musí být člověk pesimistou natolik, aby ji toužil změnit, a optimistou natolik, aby mu to stálo za to. V současnosti vede skrz val Jižní spojky a přilehlou ulici Modřanskou pouze jediný, stísněný a nedůstojný průchod. Dálnice je uložena na několik metrů vysokém zemním násypu, který mezi stabilizovaným městem a prostorem Ledáren u řeky funguje jako neprostupná hradba.
Místo stávajícího podchodu se proto stává epicentrem urbanistického zásahu. Klíčem k propojení území však není pouhé mechanické rozšíření tunelu, ale vybudování zcela nového, aktivního veřejného prostoru pod nově zbudovanými mostními konstrukcemi. Tento zásah má jasně definované hranice – energie generovaná pro projení se nesmí rozpadnout do neuchopitelných prázdných ploch mezi silnicemi. Je koncentrována výhradně do nově definovaného průchodu.
Vzniká tak v průměru 10 metrů široký veřejný prostor průchodu městem pod silnicemi, do kterého se otevírá okolní provoz. Z jedné strany jej lemují lineární objemy dílen situované vždy kolmo k vozovkám, pod kterými probíhají, z druhé strany jej svírá trojúhelníkový půdorys církevní budovy. Toto geometrické uspořádání vytváří přirozenou nálevku - jemnější směrem k řece, velkorysejší směrem do města. Domy s novýmveřejným krytým průchodem musí komunikovat, proto je výškový rozdíl spojovaných území vyrovnán již před samotným podchodem. Domy se tak do něj otevírají v celé své délce a aktivují ho. Samotný krytý prostor pod silnicemi se tak stává dílnou, místem aktivity. Podchodem prochází rovněž cyklostezka, jíž je krytý prostor pod jižní spojkou novým důležitým místem zastavení a nachází se v něm cyklopoint, stanice servisu jízdních kol. Silnice se v místě zásahu nacházejí ve vyšší výškové úrovni než pobytové město a mají čistě tranzitní charakter. Prostup pod dálnicí proto komunikuje s horním světem dopravy pouze v nezbytných funkčních uzlech – v napojení na zastávky MHD a v místech zásobování dílen. Zastávky tramvají a autobusů tak již nejsou dostupné skrz temnou a vyloučenou díru v náspu, ale tvoří přirozené vyústění kvalitního veřejného prostoru.

JIŽNÍ SPOJKA A MODŘANSKÁ

Jižní spojka je v místě návrhu čistě tranzitním místem bez pobytové kvality, což je v rámci blízké budoucnosti dle výhledů odborníků nezpochybnitelná a neměnná skutečnost. Jižní spojce a Modřanské tak pro jejich nutnou efektivitu ve své funkci nestanovím žádná nová omezení a návrh nevyvolává nutné změny v jejich fungování, ale pomáhá jim včlenit se do města.
V místě architektonického zásahu se v současnosti nachází podél jižní spojky dva aditivní odstavné pruhy pro policii. Tyto dva pruhy jsou v rámci návrhu o polovinu své délky přesunuty před urbanistický zásah, kde tuto změnu jednoduše umožňují výškové úrovně terénu.
Místo zásahu se nachází mezi několika světelnými křižovatkami, sjezdy a vjezdy na jižní spojku a MHD zastávkami. Kvůli tomuto a faktu, že z jižní spojky pro její charakter v dopravním systému lze sjíždět pouze na další silnici nižší třídy, si návrh neklade za cíl dopravní napojení na silnice pro více než zásobování.
Větší zpřístupnění motorovou dopravou by bylo možné z Braníku a Ledáren, což by ale pouze dále násobilo jízdní pruhy v okolí spojky a pro návrh by se to stalo kontraproduktivním.
Urbanistické propojení se odehrává v místě zastávek tramvají a autobusů a místo je tak dokonale přístupné MHD.
Pointa návrhu je urbanistické propojení pro pěší a cyklisty.

ARCHITEKTURA
A vztah k infrastruktuře

Cílem návrhu je propojení a animace města pro chodce a cyklisty v místě, kudy prochází motorová tepna města, a tím důstojně zpřístupnit řeku a její rekreační potenciál. Jazyk domu je fúzí těchto tří kontextů.
Dům přebírá prvek motorové infrastruktury, protihlukové betonové panely, a to jak jejich vizualitu, tak také logiku. Nakloněním typických profilovaných betonových panelů s vlnitým povrchem, které jsou vsazené do ocelových I profilů, z něj dům vytváří svou vlastní střechu. Ta zůstává opřena o silnici, své původní umístění, ale nakloněna je do města, a vytváří tak jemnější přechod mezi světem silnice a jejího okolí. Celá střecha domu je tedy tvořena dopravní infrastrukturou - totiž mostovkami a protihlukovými panely. Výraz směrem k silnicím je tedy kontextuální dopravní infrastruktuře. Řidičům není nutno v místě zásahu animovat město, ti totiž řešeným územím projedou po městském okruhu během zlomku vteřiny.
Druhou vrstvou architektury domu je okolní město a volnočasový rekreační svět povodí řeky. Toto je v architektuře čitelné ve využití tmavého dřeva v nosné konstrukci fasády domu, v tmavě mořených překližkách a stínění, které je pohyblivé v ocelové nosné konstrukci betonových panelů.
Architektonický výraz je vytvořen spojením kontextů okolí.



Axonometrie návrhu

DÍLNY ARTS & CRAFTS
Kontinuita tvoření

Dílny jsou koncipovány jako jeden celistvý, 14 metrů hluboký kontinuální prostor se zázemím vždy přiléhajícím k terénu. Dílny svou transparentností směrem do průchodu a hloubkou působí jako jeviště pro oživení veřejného prostoru. Také pomocí vizuálního sjednocení pochozích povrchů podchodu s dílnami samotný průchod dotváří a vytváří dojem rozšíření veřejného prostoru. Dílny jdou do veřejného prostoru otevřít, a mažou tak hranici mezi veřejným průchodem a dílnami, protože celý průchod společně s domem pod ním sdílí jednu střechu, a to most nad sebou.
V celém provozu je dostatek světla díky velkorysému prosklení v koncích domů, které se otevírají do parku a města, a také díky světlíkům mezi silnicemi.
Dílny jakožto lineární prostor pro volnočasovou a terapeutickou tvorbu lze v čase flexibilně dělit na menší části, které můžou obývat různé subjekty, či jeden subjekt s více typy dílenského provozu.
V místě mezi ulicí Modřanskou a Jižní spojkou se objem dílen otevírá do převýšeného prostoru s vestavěným mezipatrem. Tato galerie nabízí alternativní, oddělené pracovní plochy a zároveň řeší výškové napojení pro zásobování dílen přímo z úrovně komunikací.
V průchodu je animace dílenského provozu a komunitního života klíčová, a proto je nosná konstrukce mostu zapuštěna do fasády dílen, která pro pilíře vytváří niky. Mostní pilíře jsou pak překryty fasádním překližkovým panelem tak, aby mostní konstrukce pilířů byla skryta ve fasádě a lícovala s ní. Netvoří tak vizuální překážku pro kontakt dílen s průchodem.

CÍRKEV BRATRSKÁ

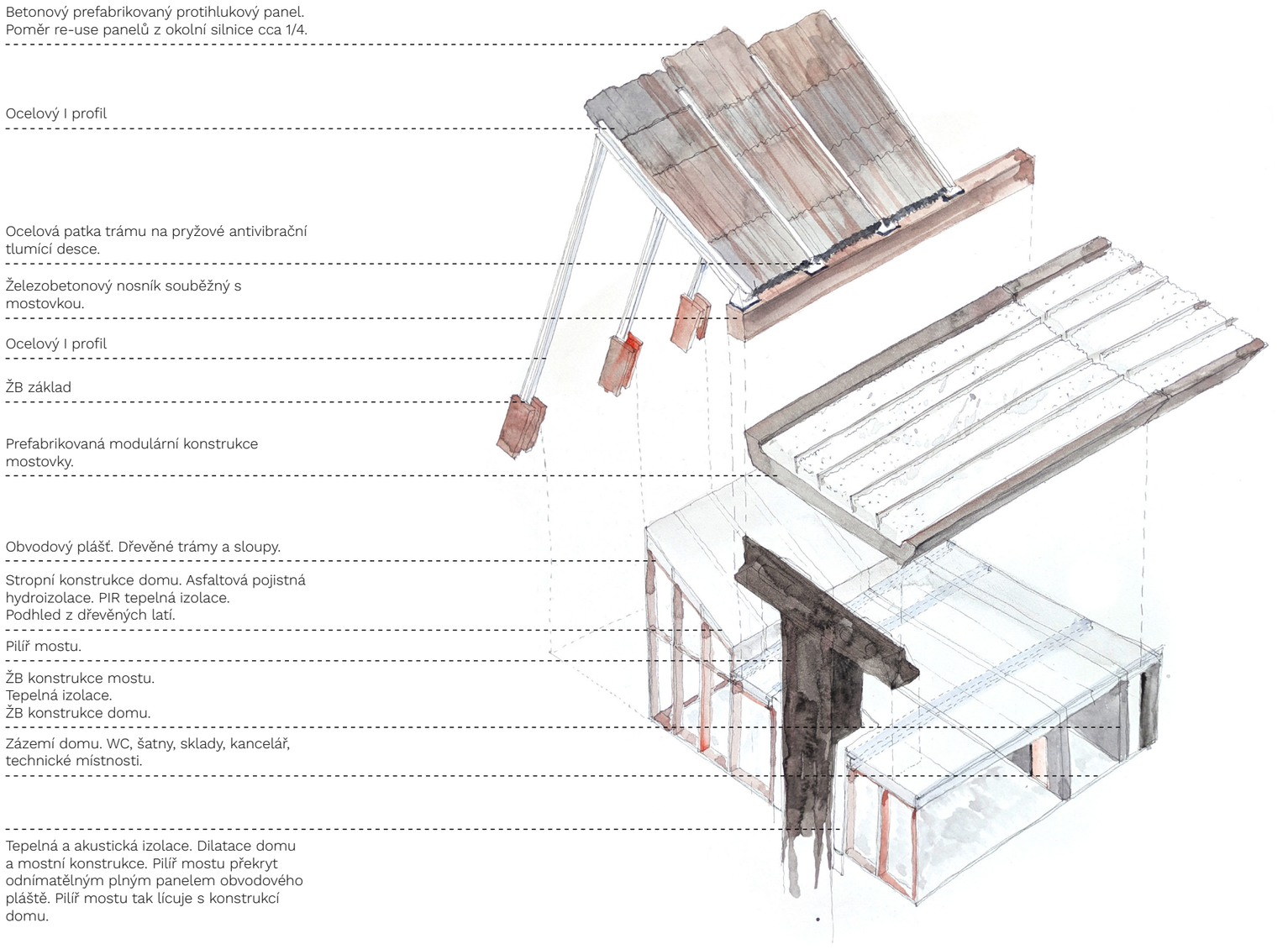
Kostel Církve bratrské je navržen jako kompaktní objem na trojúhelníkovém půdoryse, jehož hlavní sál se obrací přímo do zeleně mezi komunikacemi. Fasáda sálu je do výšky 2,5 metru tvořena plnými dřevěnými panely, které poskytují klidné a soustředěné pozadí za pódiem. Nad nimi zde barevné vitráže kostelů nahrazuje transparentní prosklená fasáda, která dává prostor vyniknout korunám stromů ve větru, jejich hře světla a stínu. Světelný komfort doplňuje střešní světlík propouštějící paprsky prostorem mezi mostovkami jižní spojky.
Budova je vůči okolnímu terénu o metr zapuštěna, přičemž tento rozdíl překonává vnitřní rampa ve vestibulu. Vyvýšené pódium sálu se díky tomu nachází ve výškové úrovni venkovního terénu. Pódium lemuje celou jednu fasádu sálu obracející se do zeleně, fasádní panely za pódiem jsou plně otevíravé, a prostor tak může plynule expandovat do exteriéru a stát se krytým předprostorem pro aktivity v zeleni.
Do svého předprostoru krytého jižní spojkou, do průchodu pod silnicemi, se kostel obrací prosklenou boční fasádou. Návrh kostela vychází z mé dlouholeté představy obrazu kostela jako místa otevřeného pro okolní svět - prakticky i v architektuře. Všechny panely kostela jsou otevíravé do svého okolí, jako by sám kostel a jeho komunita měly být otevřené svému sousedství. Při průchodu okolo kostela je tak možno nahlédnout dovnitř. To podporuje obraz charakteru křesťanů jako komunity otevřené komukoli.
Dispozice je racionálně uspořádána do funkčních bloků: hlavní sál, vestibul, sociální zázemí, sklad a menší sál. Obslužné zázemí je logicky odsunuto ke slepé opěrné stěně přiléhající k terénu. Zásadním koncepčním krokem je pak vyčlenění kluboven, které doplňují program kostela, a jejich umístění do protějšího objektu pod ulicí Modřanskou. Tato fyzická separace umožňuje jejich zcela nezávislý provoz, ale především nutí uživatele komunikovat a přecházet napříč veřejným prostorem pod silnicemi, čímž neustále prostor oživuji. Samotné klubovny mají podélný, variabilní půdorys dělitelný mobilními příčkami a jsou prosvětleny světlíky mezi vozovkami.



Pohled z prostoru mezi silnicemi do převýšené části dílen s mezipatrem.

TECHNIKA A KONSTRUKCE
Nezávislost struktur

Základním technickým principem návrhu je konstrukční oddělení obyvatelných domů od tělesa dálnice. Silnice v místě prostupu opouští terénní val a přechází na novou, v průměru 50 metrů dlouhou mostní konstrukci. Tyto konstrukce jsou děleny na tři prefabrikované moduly uložené na pilířích, přičemž těleso Jižní spojky vynášejí dva dodatečné sloupy. Maximální rozpon činí 17 metrů. Díky této modularitě lze mostní tělesa v budoucnu nezávisle servisovat či vyměnit, aniž by byla zasažena architektura pod nimi.
Vnější střecha objektů tvoří zároveň hlavní hydroizolační vrstvu a mechanickou ochranu. Sestává ze zmíněných betonových protihlukových panelů uložených v ocelových I-profilech. Jde o environmentálně i vizuálně silný mix nově odlitých prefabrikátů a skutečných „re-use“ panelů snesených ze stávající Jižní spojky, což dům materiálově ukotvuje v místě. V zúžených místech mezi silnicemi je beton vystřídán vlnitou transparentní krytinou pro přísun světla.
Nosné ocelové I-profily se neopírají o mosty, ale jsou uloženy na vlastních železobetonových průvlacích, které běží paralelně se silnicemi. K eliminaci otřesů jsou uloženy na ocelových patkách s pryžovými antivibračními podložkami. Větrání takto specificky umístěného komplexu je řešeno nuceně pomocí vzduchotechniky, jejíž venkovní jednotky jsou logicky a vizuálně čistě integrovány na samých koncích budov.



Konstrukční schéma návrhu, akvarel na papíře

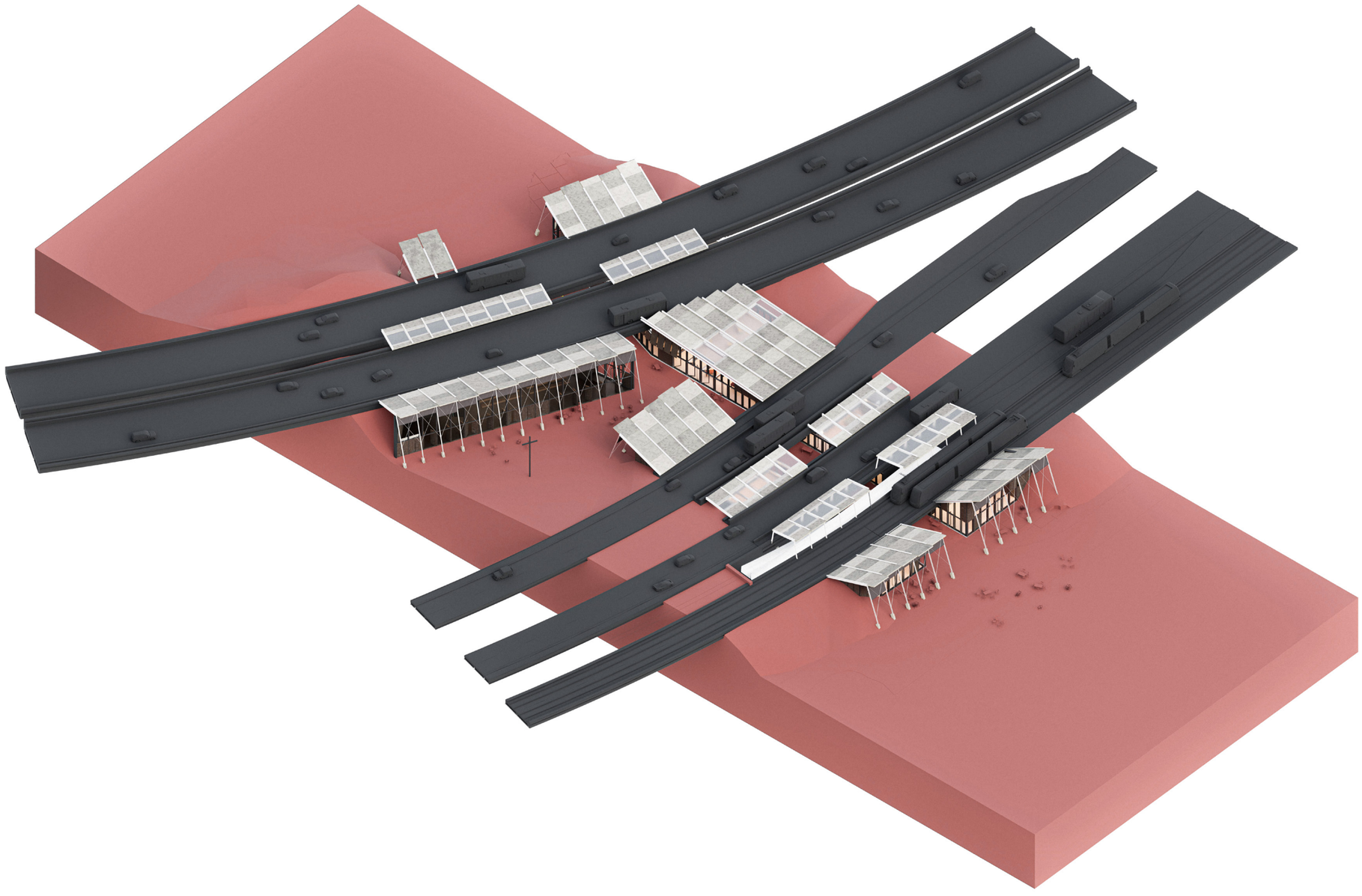


Schwarzplan M 1:6000

Situace M 1:2000



Půdorys přízemí v situaci M 1:2000



Axonometrie návrhu

KAVÁRNA
300 m²

KLUBOVNY
600 m²

KOMUNITNÍ
CENTRUM CB
950 m²

MENŠÍ
SÁL

SKLAD

SÁL
450 m²

VESTIBUL

LEDÁRNY
BRANÍK

STANICE
SERVISU
JÍZDNÍCH KOL

BRANÍK

RENOVACE
NÁBYTKU

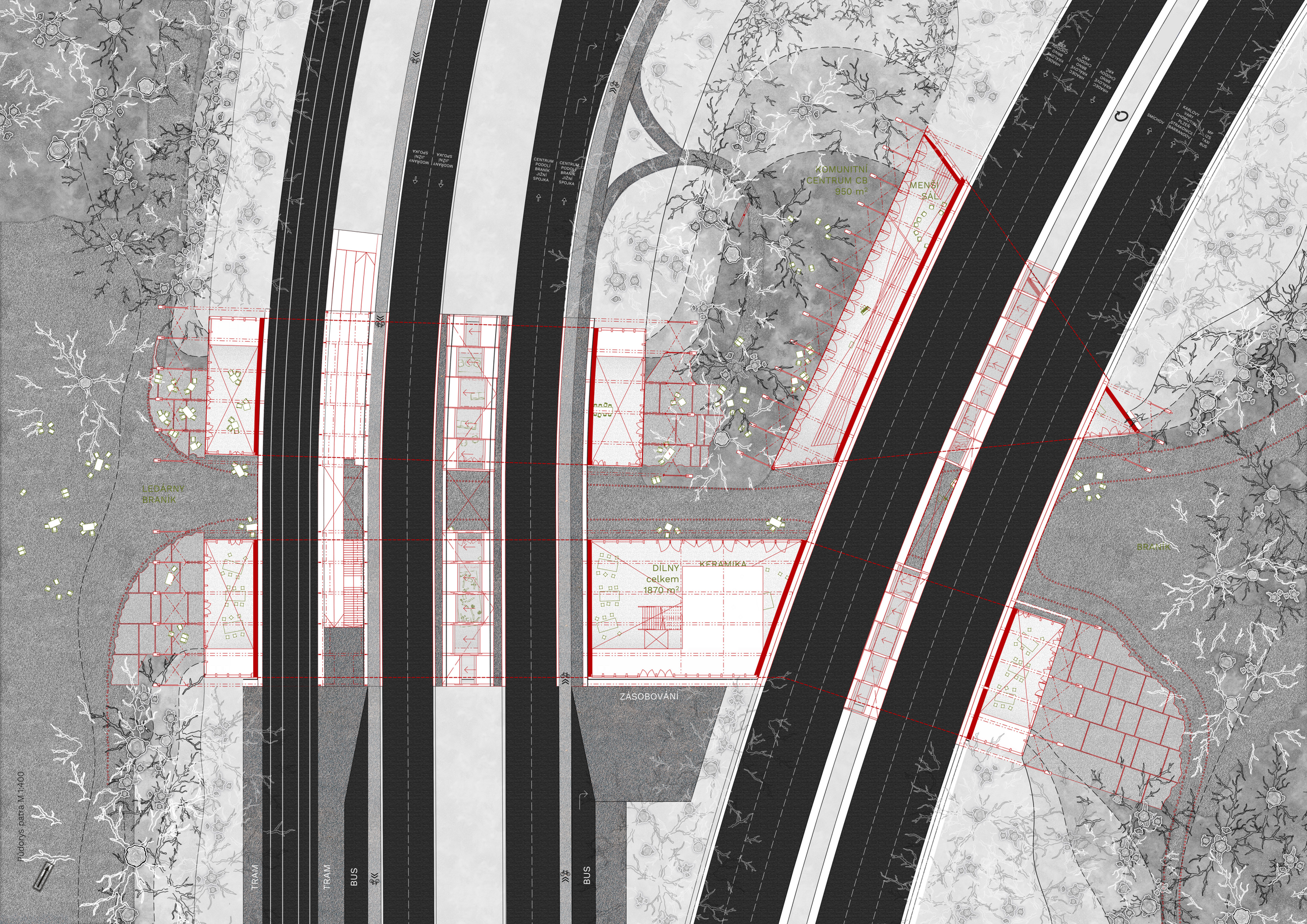
TRUHLÁŘI

DÍLNY
celkem
1870 m²

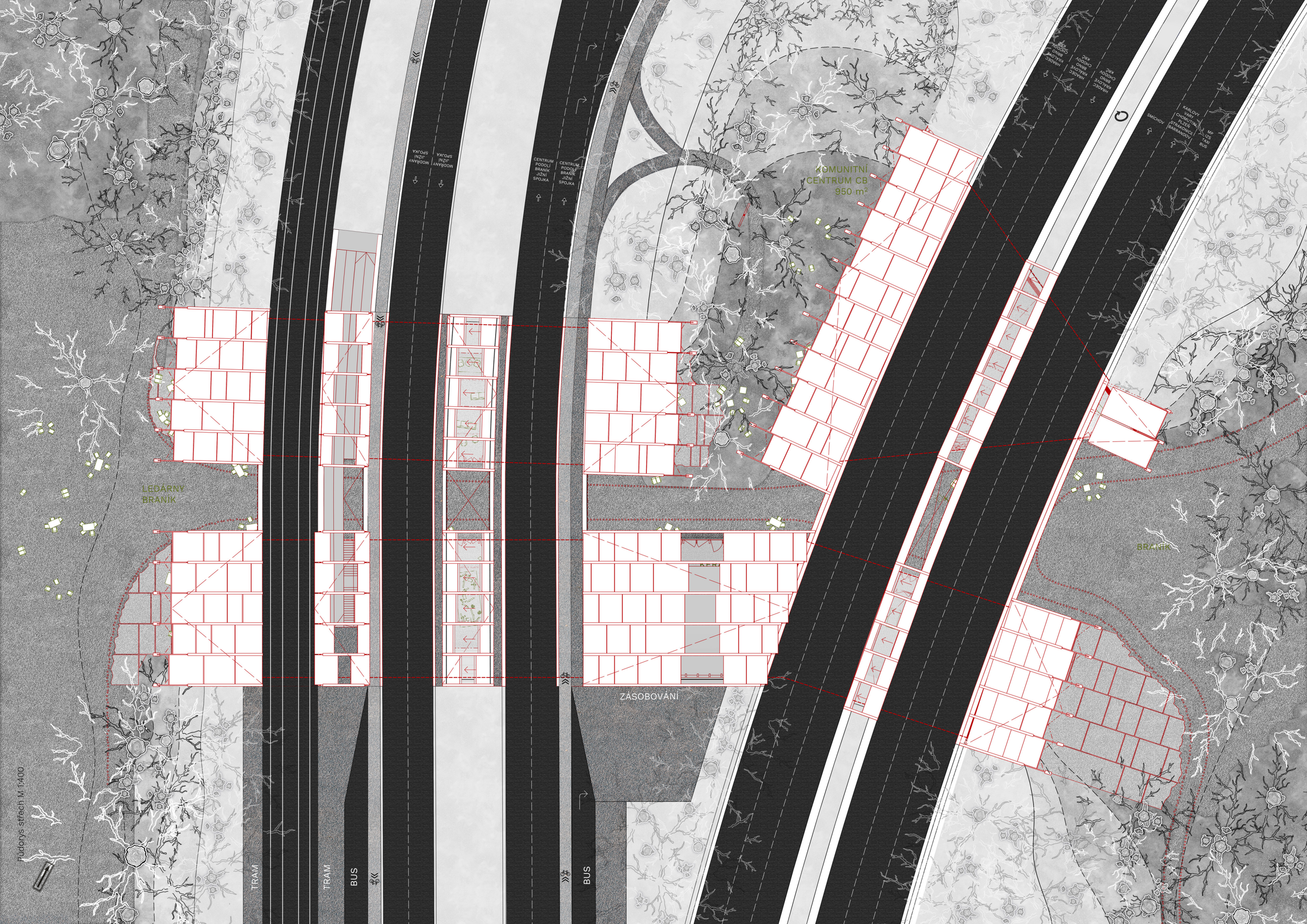
KERAMIKA

DÍLNA
REKONSTRUKCE
JÍZDNÍCH KOL

Půdorys přízemí M 1:400

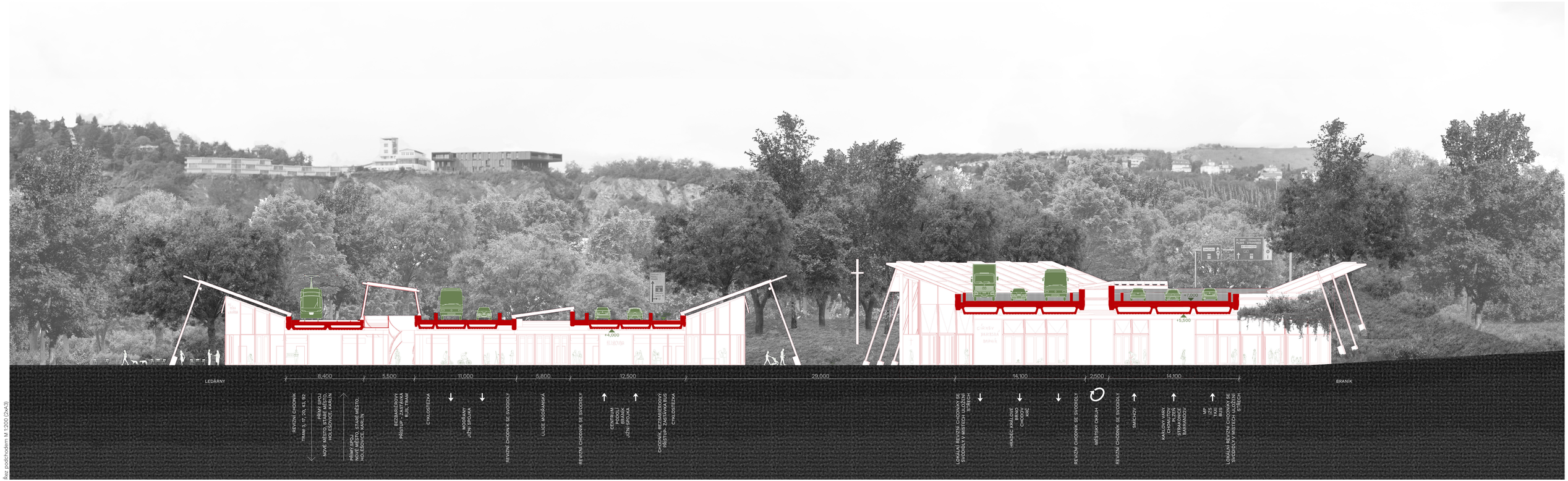


KOMUNITNÍ CENTRUM CB 950 m²
MENŠÍ SÁL
LEDÁRNY BRANÍK
DÍLNY celkem 1870 m²
KERAMIKA
ZÁSOBOVÁNÍ
BRANÍK
TRAM
TRAM
BUS
BUS
Půdorys patra M 1:400



KOMUNITNÍ CENTRUM CB 950 m²
LEDÁRNY BRANÍK
BRANÍK
ZÁSOBOVÁNÍ
TRAM
TRAM
BUS
BUS
Půdorys střech M 1:400

ŠA AVU DIPLOMA THESIS CARE THRU DŮM & BLOOM VOJTĚCH ČEPELÁK 2026



Řez podchodem M 1:200 (2xA3)

59

Pohled zpod jižní spojky



Pohled z areálu Ledáren

Pohled zpod Modřanské

Pohled zpod Modřanské do průchodu


Pohled z prostoru mezi silnicemi



Pohled z interiéru kostela



Pohled z Braníku na jižní spojku

CITACE

LITERATURA

APPLEYARD, Donald, Kevin LYNCH a John R. MYER. The View from the Road. MIT Press, 1964. Dostupné z: https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/hrr/1963/2/2-004.pdf

ARENDT, Hannah. The Human Condition. University of Chicago Press, 1958.

HALUZÍK, Radan. Město naruby: Vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy. 2023. Dostupné z: https://zpravy.aktualne.cz/galerie-a-videa/mesto-naruby-galerka/r~39877bda3dca11eea25a0cc47ab5f122/

HARVEY, Penelope a Hannah KNOX. Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise. Cornell University Press, 2015. ISBN 978-0801453281

KOOLHAAS, Rem, Bruce MAU et al. S,M,L,XL. The Monacelli Press, 1995. ISBN 978-1885254016

LEFEBVRE, Henri. La Révolution urbaine. Gallimard, 1970.

LYNCH, Kevin. The Image of the City. MIT Press, 1960. Dostupné z: https://cus.ubt-uni.net/wp-content/uploads/2024/11/Kevin-Lynch-The-Image-of-the-City.pdf

PETROSKI, Henry. The Road Taken: The History and Future of America's Infrastructure. Bloomsbury Publishing, 2017. ISBN 978-1632863614. Dostupné z: https://history.duke.edu/books/road-taken-history-and-future-americas-infrastructure

PIEPER, Josef. Leisure: The Basis of Culture. Překlad Alexander DRU. Pantheon Books, 1952. (Původní dílo vydáno 1948 jako Musse und Kult. Kösel-Verlag)

ROSSI, Aldo. L'architettura della città. Marsilio, 1966.

TSCHUMI, Bernard. Architecture and Disjunction. MIT Press, 1994. ISBN 978-0262700603

URRY, John. After the Car. Polity Press, 2013. ISBN 978-0745638218

ADAMS, Ross Exo. Circulation and Urbanization. 2019. ISBN 978-1138062405

STIERLI, Martino. Las Vegas in the Rearview Mirror: The City in Theory, Photography, and Film. 2013. ISBN 978-1606061374

HILBERSEIMER, Ludwig. Metropolisarchitecture and Selected Essays (1927). Editor Richard ANDERSON. 2012. ISBN 978-0415518420

BIEGEL, Richard. Město v bouři: Praha 1830–1918: zápas o podobu moderního města. Praha: Vyšehrad, 2014. ISBN 978-80-7429-446-4

CHESTERTON, G. K. Ortodoxie. Praha: Academia, 2000. ISBN 80-200-0775-9

WALKER, Campbell. Doom and Bloom. 2023. ISBN 978-1761470455

STUDENTSKÉ PRÁCE

BESSIRE WINTER . Autobahnbaroque. Luzern, 2024. Diplomová práce. Hochschule Luzern.

JANČOK, VA a JANÁK. Paralelná Petržalka. Bratislava, 2022. FAD STU.

FARRELL, M.-A. a M. ROSSI. Paris, Transit. Lausanne, 2023. Diplomová práce. EPFL.

BON, HAJ ABDO, MIŠÍK, HUŠKOVÁ a LISKA. Promised Pankrác. Praha, 2024. Diplomová práce. ŠA AVU.

DVOŘÁKOVÁ a BERAN. Dálniční odpočívka. Praha, 2020. Diplomová práce. ŠA AVU.

KOLEKTIV STUDENTŮ ŠA AVU. Lávka Mrázovka - Sacré Coeur. Praha, 2026. Studentské práce. ŠA AVU.

ČEPELÁK, Vojtěch. Forma formans. Praha, 2025. Teoretická státnicová práce. Dostupné z: https://vojtacepelak.cz/forma-formans-teoreticka-prace

OBRÁZKY A FOTOGRAFIE

IPR PRAHA a CAMP. Ledárny Braník. In: Praha zítra? [online]. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Aktualizováno 20. 9. 2023. [cit. 2026-05-31]. Dostupné z: https://praha.camp/praha-zitra/projekt/ledarny-branik

MICHELANGELO. Zrození Adama (detail) [online obrázek]. 1508–1512. Vatikánská muzea, Sixtinská kaple. Zveřejněno na portálu: The Collector. [cit. 2026-05-31]. Dostupné z: https://www.thecollector.com/michelangelo-creation-of-adam-meaning/

