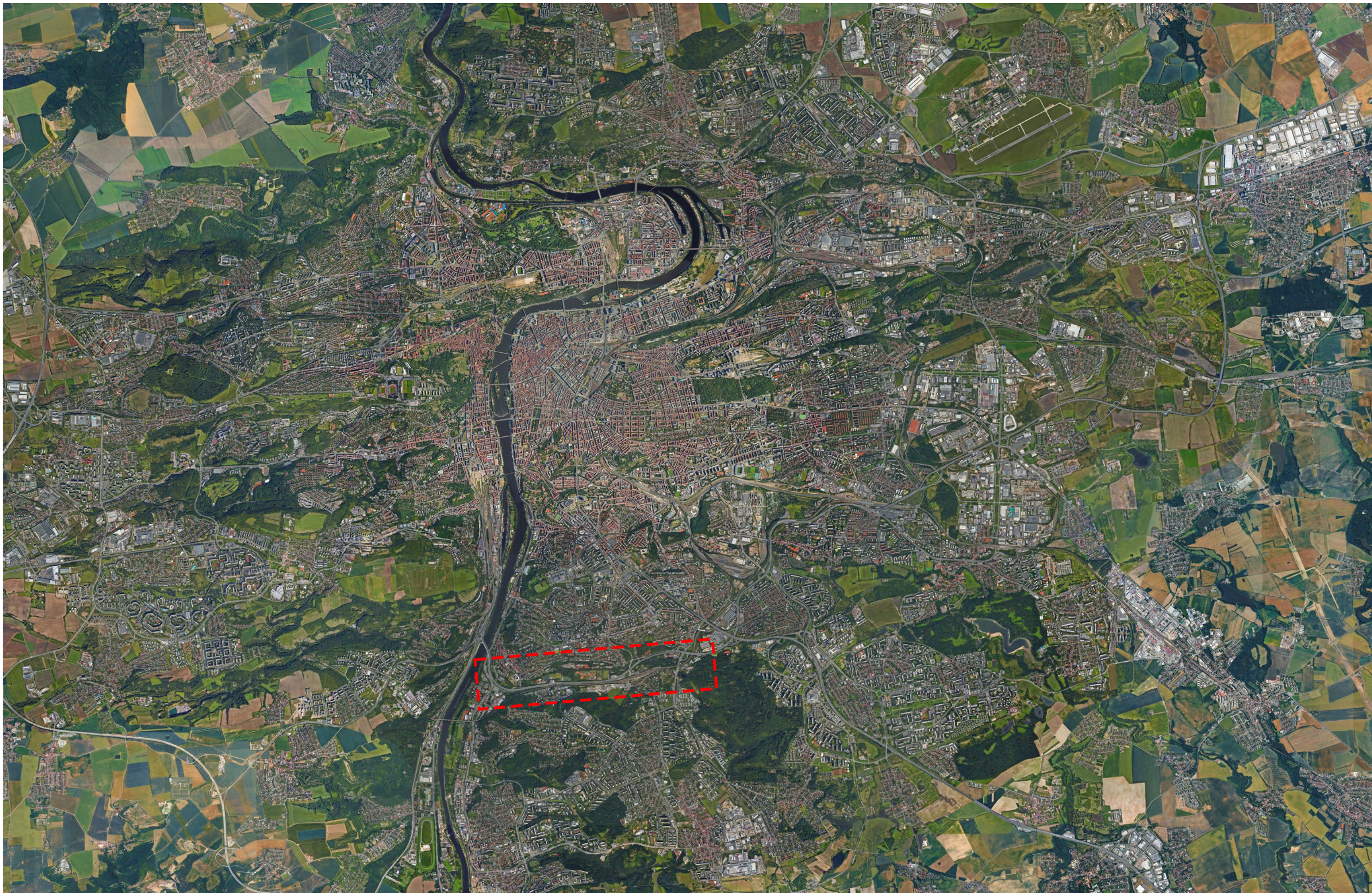




VOJTECH ČEPELÁK, MATOUŠ KUČERA, VIKTÓRIE MAJOBEROVÁ, AMÁLIE RYBÁKOVÁ, MARTIN REZÁČ, MICHAL ŠEFRÁNEK

CARE THRU



Ďakujem vedúcemu práce, asistentom a konzultantom za odborné vedenie, pripomienky a čas, ktorý mi počas tvorby diplomovej práce a celého štúdia venovali.

Ďakujem rodine, priateľke a kamarátom za nekonečnú podporu a trpezlivosť. A všetkým, ktorí pomohli s odovzdávkou.

vypracovali

VOJTĚCH 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
737 146 862

MGA. ING. ARCH. DOMINIK BON
dominik.bon@avu.cz
777 617 721

konzultantka diplomní seminární práce
M.ARCH. ING. ARCH. MARIA TOPOLČANSKÁ, PH.D.
maria.topolcanska@avu.cz
725 520 777

technický asistent
MGA. ING. ARCH. ADAM WLAZEL
adamwlazel@gmail.com
730 401 082

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 KOLEKTIVNÍ PRÁCE

Tato teoretická část diplomní práce se skládá ze dvou hlavních kapitol:

- I. Spoluautorská koncepce celého území (kolektivní)
- II. Autorský text diplomního projektu (individuální)

Spoluautorská koncepce stanovuje sdílená východiska, teoretické úvahy o širším území a popisuje programovou náplň. V autorských textech se zaměřujeme na samostatná témata a místa diplomních projektů ve vybraných specifických územích.

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
ZDROJE	27
LITERATURA	28
AUTORSKÝ TEXT MICHAL ŠEFRÁNEK	29

“Freeways are the Cathedrals of our time.”

ANOTACE

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 nejen zakonzervovat před další výstavbou, ale aktivně je začlenit do organismu města jako plnohodnotnou, byť specifickou, veřejnou krajinu.



KODEX

1 / URBAN STITCHING

Scelení rozdělené urbánní tkáně. Krčské údolí chápeme jako práh mezi Prahou a její periferií. Naším 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 navrácí jí charakter rajske zahrady.

4 / IDENTITA DÁLNIČE A INTERAKCE

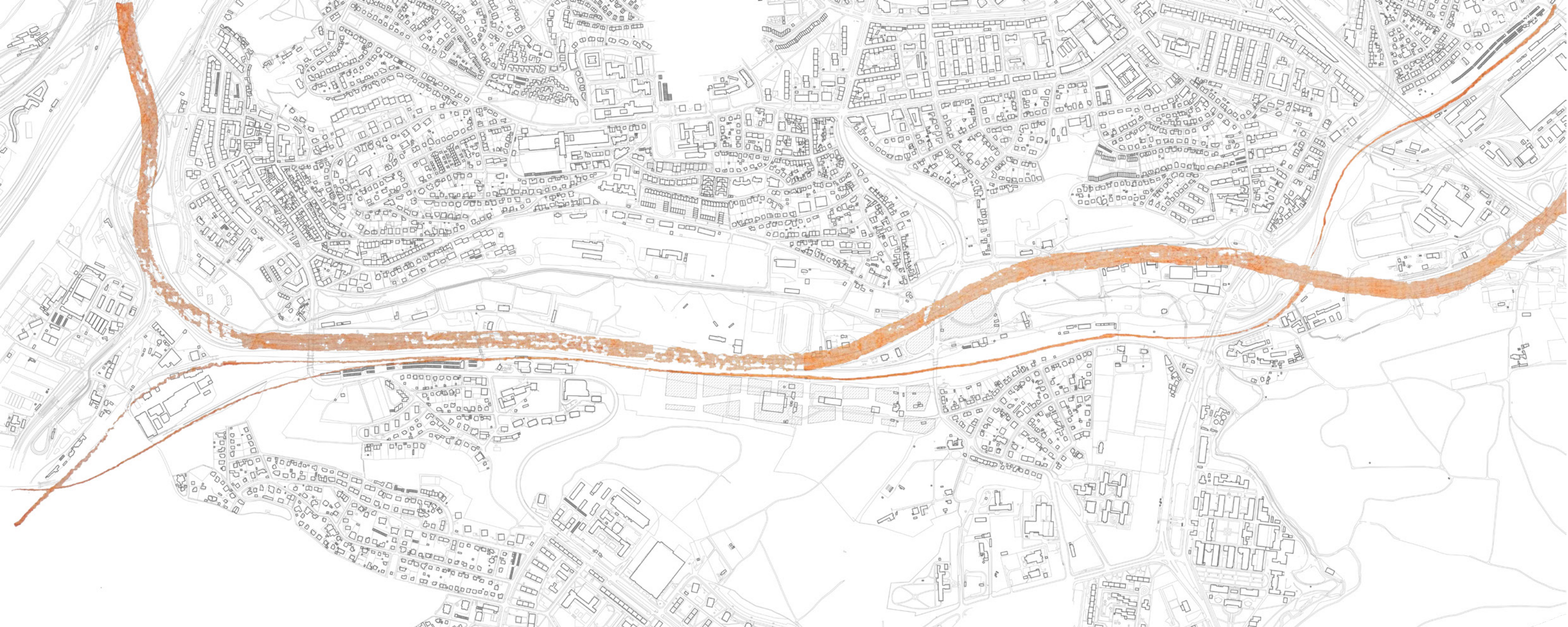
Povinnost každého zásahu pracovat s fenoménem dálnice, nikoliv ji ignorovat či skrývat. Cílem je na infrastrukturu aktivně reagovat při zachování její syrové podstaty. Její budoucnost vnímáme jako otevřenou na základě nejasné budoucnosti vývoje automobilové dopravy.

5 / PLYNULOST A REGULACE

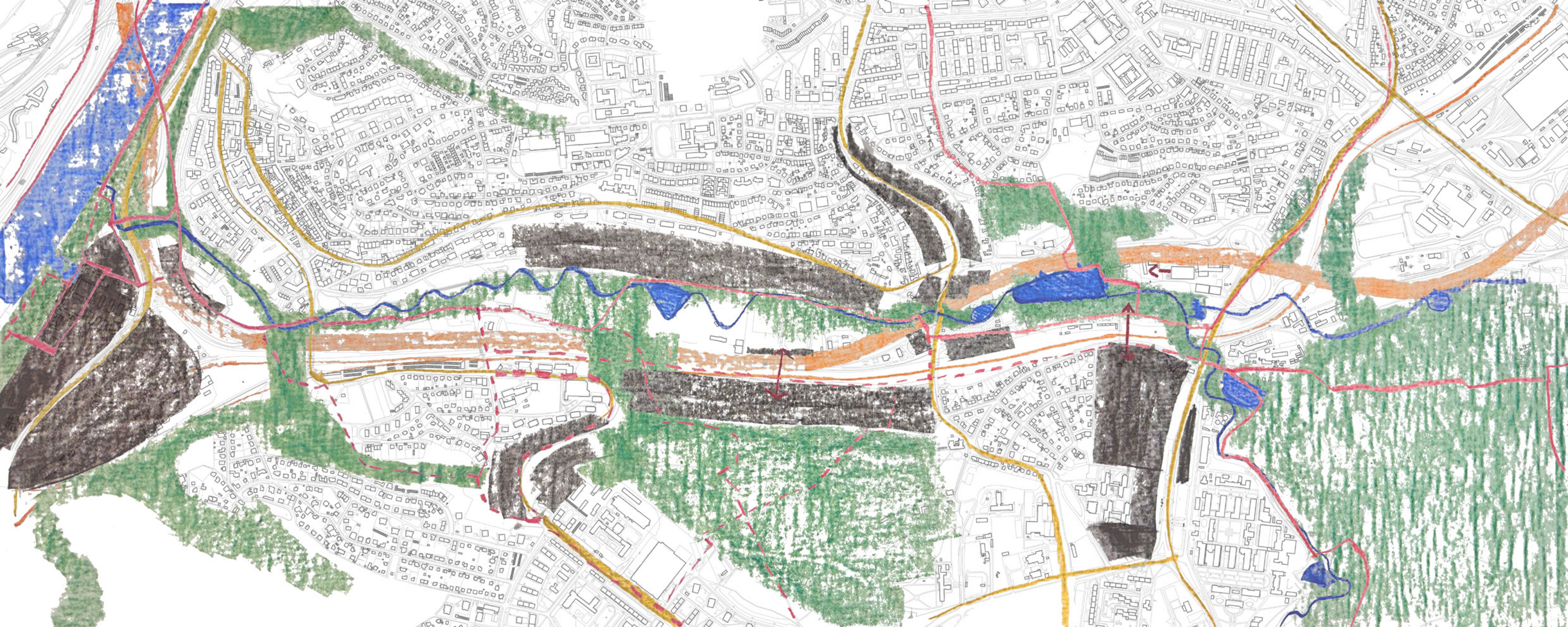
Jižní spojka se nikdy nestane městským bulvárem, proto je zachování dopravního toku klíčové. Rychlost neregulujeme a nevytváříme nové odbočky. Pracujeme s Jižní spojkou tak, jak je.



Obr. 1, Svářec 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.



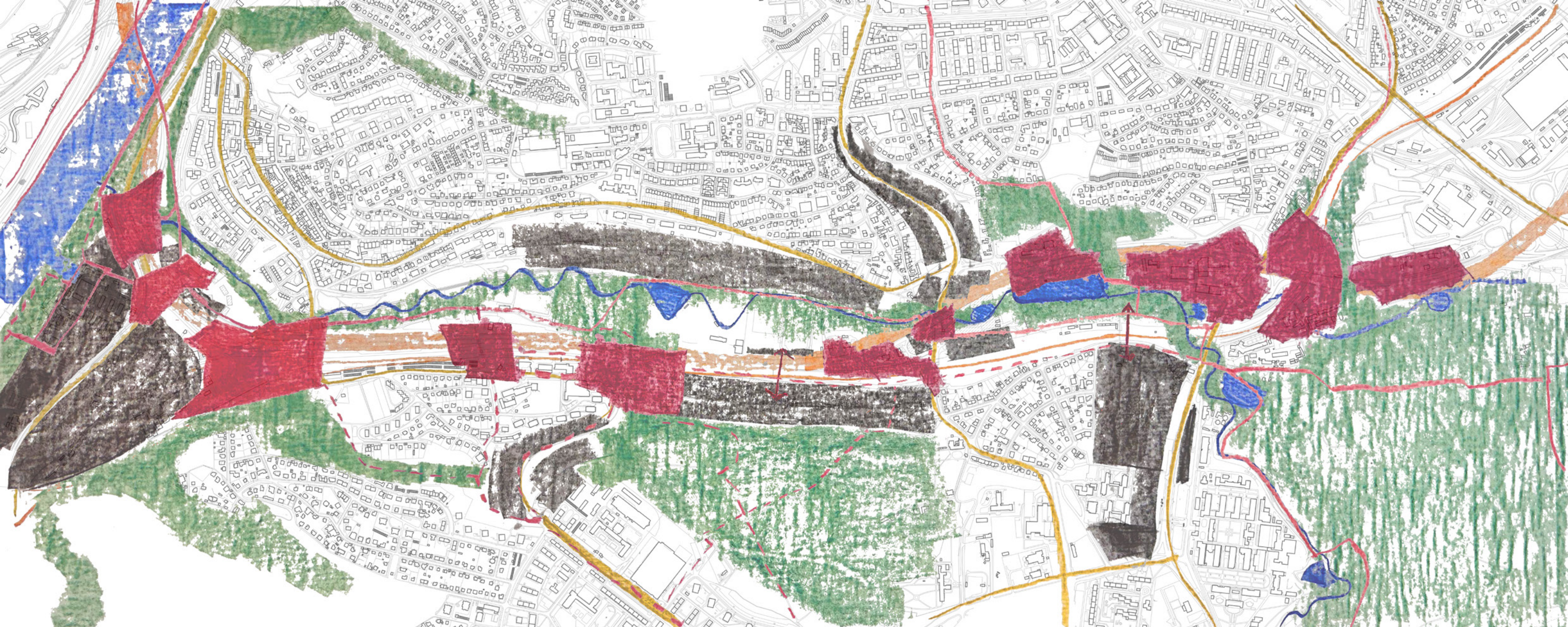
Černé plochy značí území, kde předpokládáme budoucí zástavbu. Na některých z míst existují architektonické studie a projekty, které se plánují nebo realizují. Tyto návrhy respektujeme, a proto tyto území bereme jako vyřešená. Na studie/projekty autorů*rek se snažíme navazovat.

Údolím vede páteřní cyklostezka A22, která je kreslená plnou červenou čarou. 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 šipky 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 spojkě 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 utřaty, 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 přetát 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 Rozárcina. (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 dominantu 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.

GENEZE INSTITUCIONÁLNÍ PÉČE



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 reliktnů původního venkovského měřítka v bezprostřední blízkosti moderní tepny.



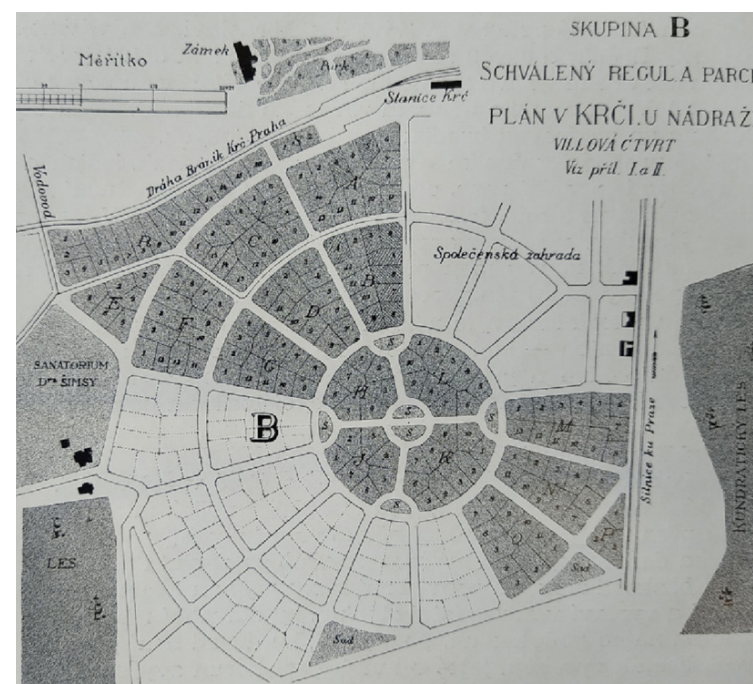
Obr. 12, Sokol. Elof, J. (n.d.).



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.

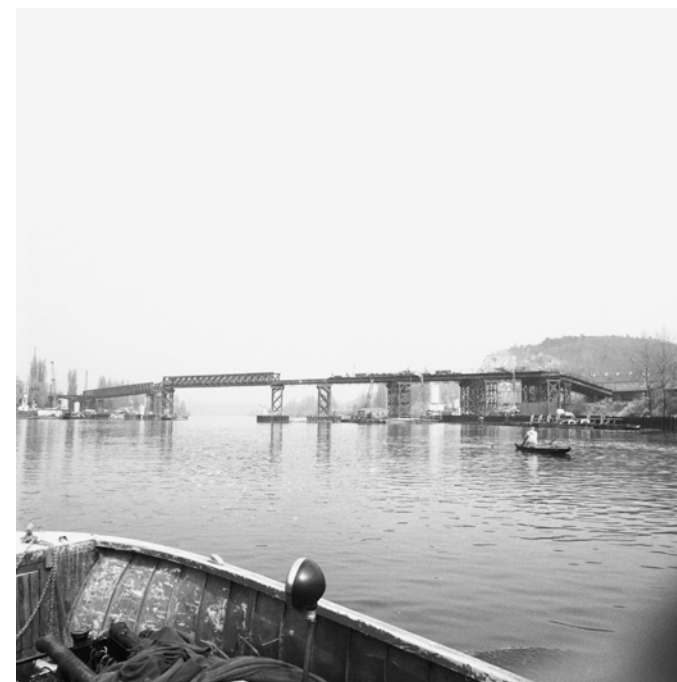


Obr. 15. Studenti při práci na silnici, 1985

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. 16. Stavba Barrandovského mostu z řeky, 1985



Obr. 17. Stavba Barrandovského mostu, 1985

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.

VIZE

Ortofoto - 1945



Ortofoto - 1966



Ortofoto - 1989



Ortofoto - 1996



Ortofoto - 2003



Ortofoto - 2025



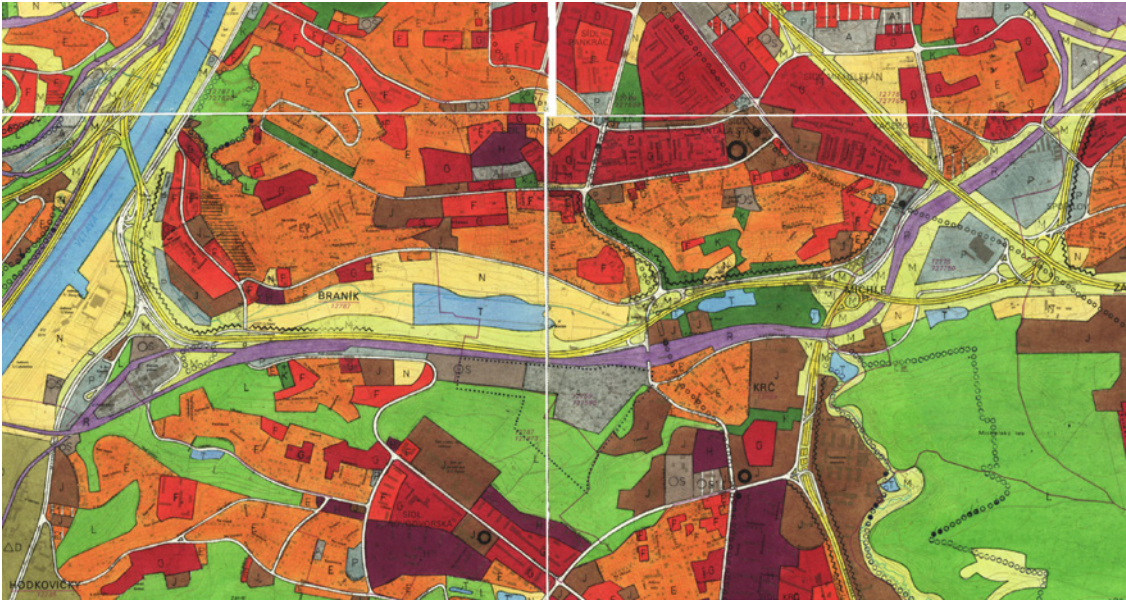
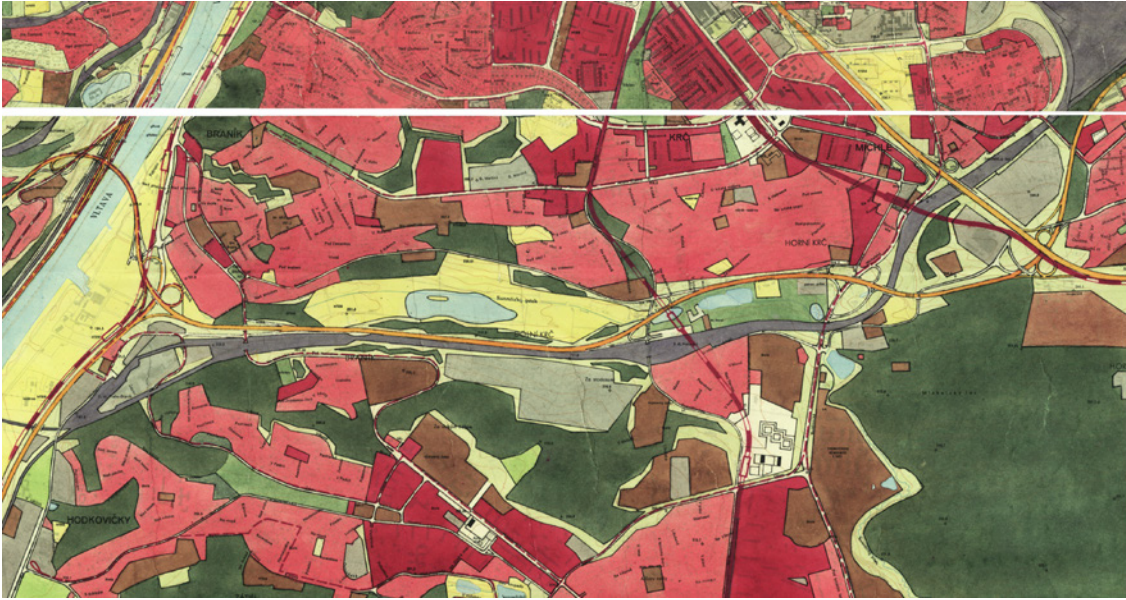
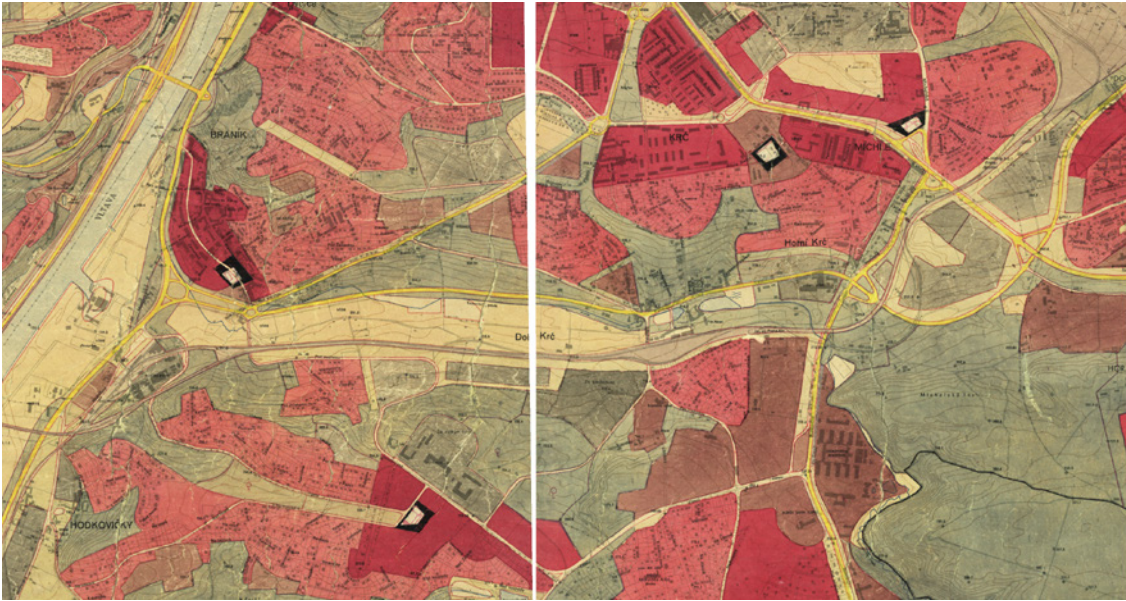
Historická mapa - 1842



Přehledný regulační a zastavovací plán hl.m. Prahy 1930



Plán velké Prahy - 1939

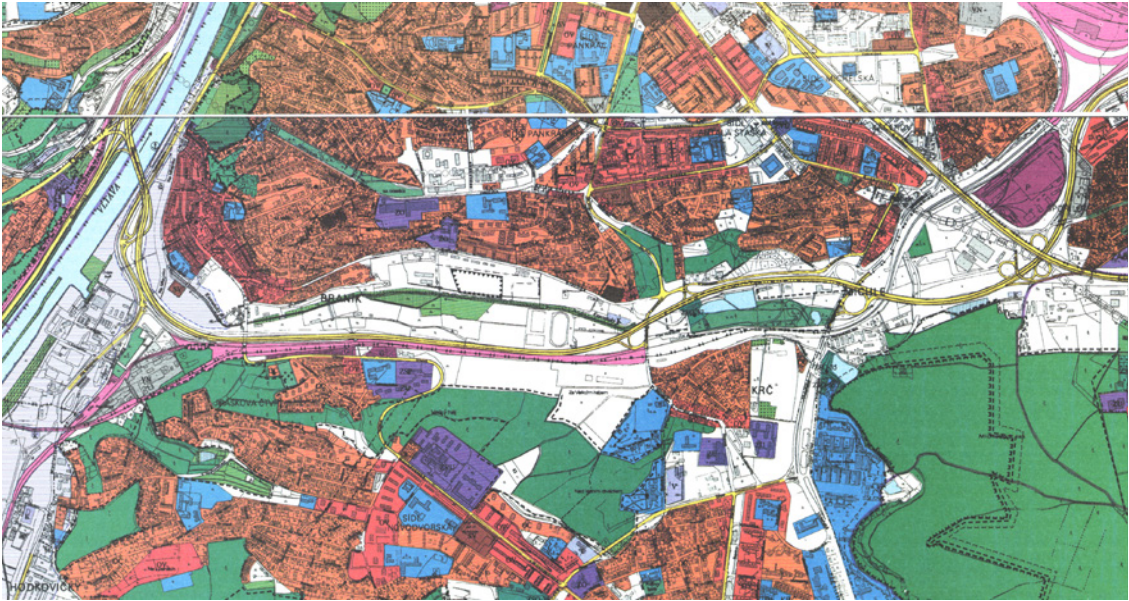


Územní plán - 1964

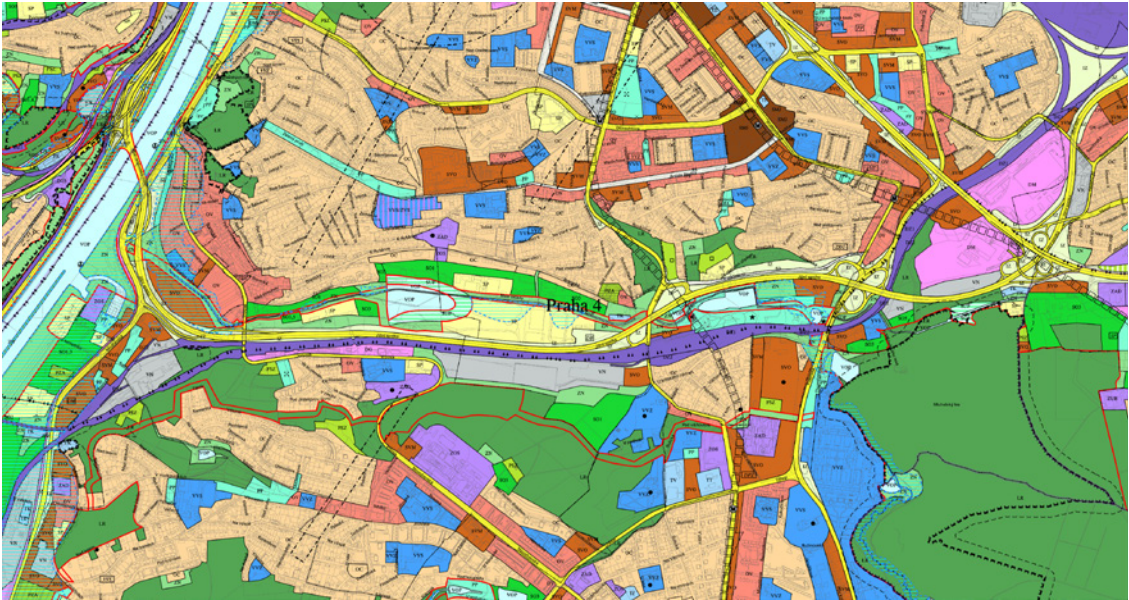
Územní plán - 1971

Územní plán - 1986

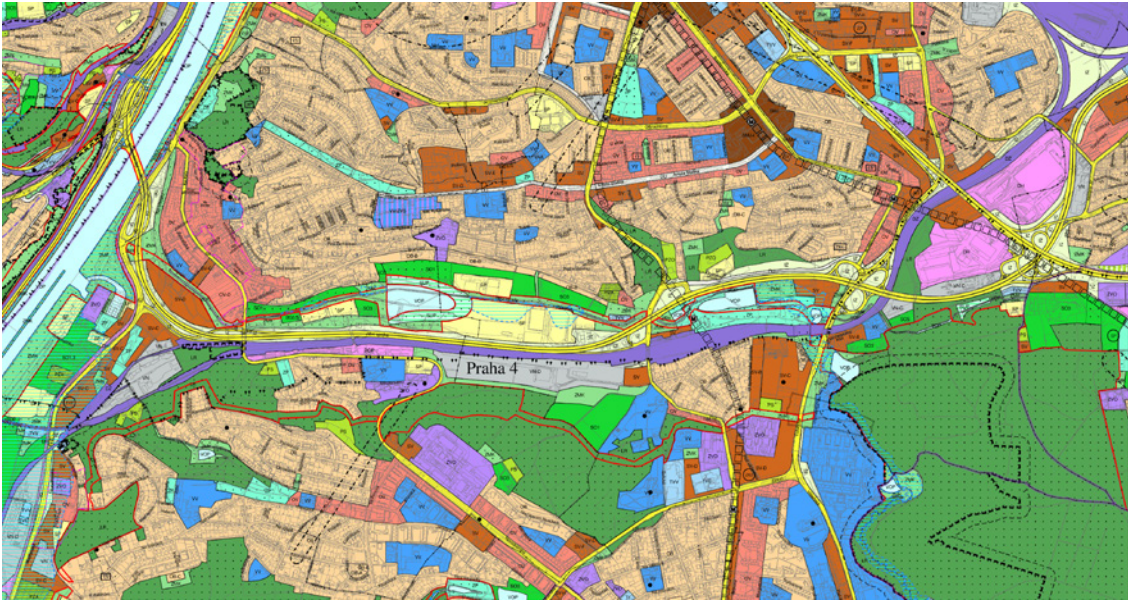
Územní plán - 1994



Územní plán - 1999



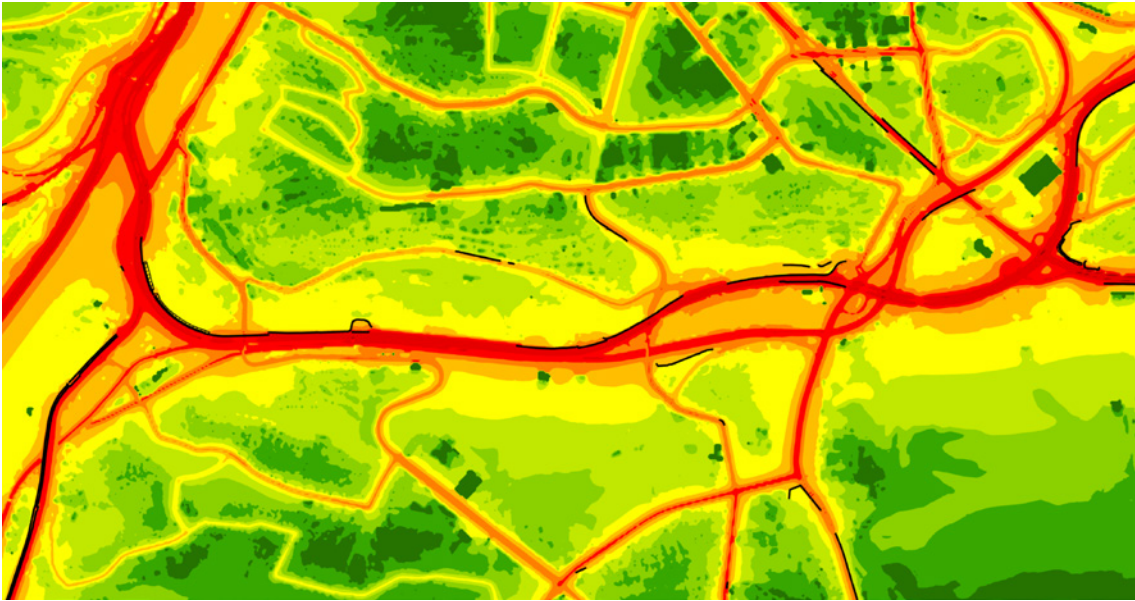
Územní plán - 2009



Metropolitní plán - 2025



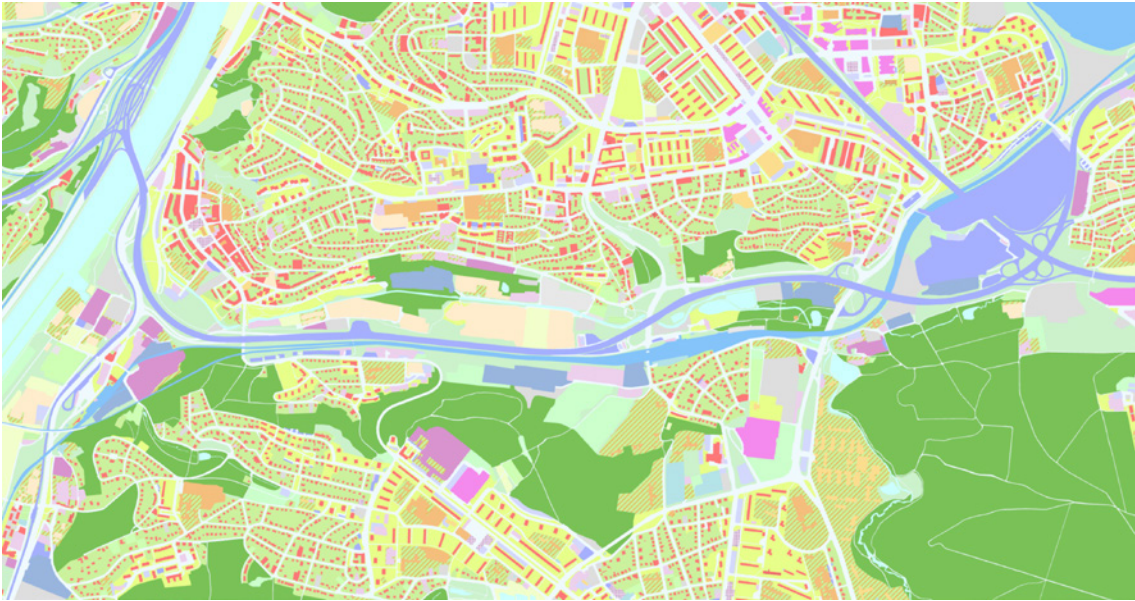
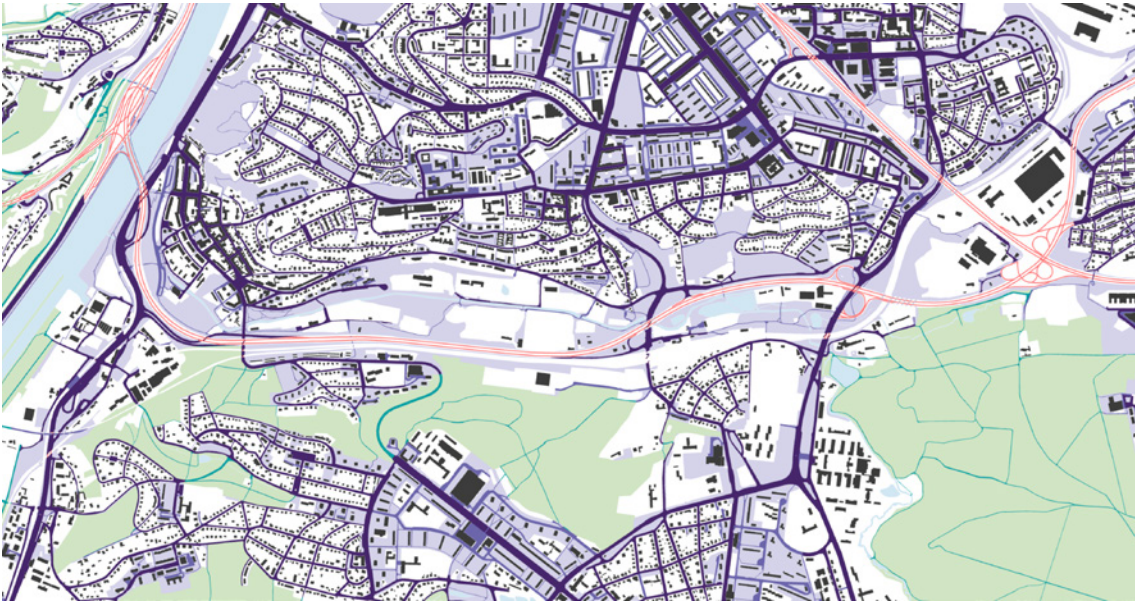
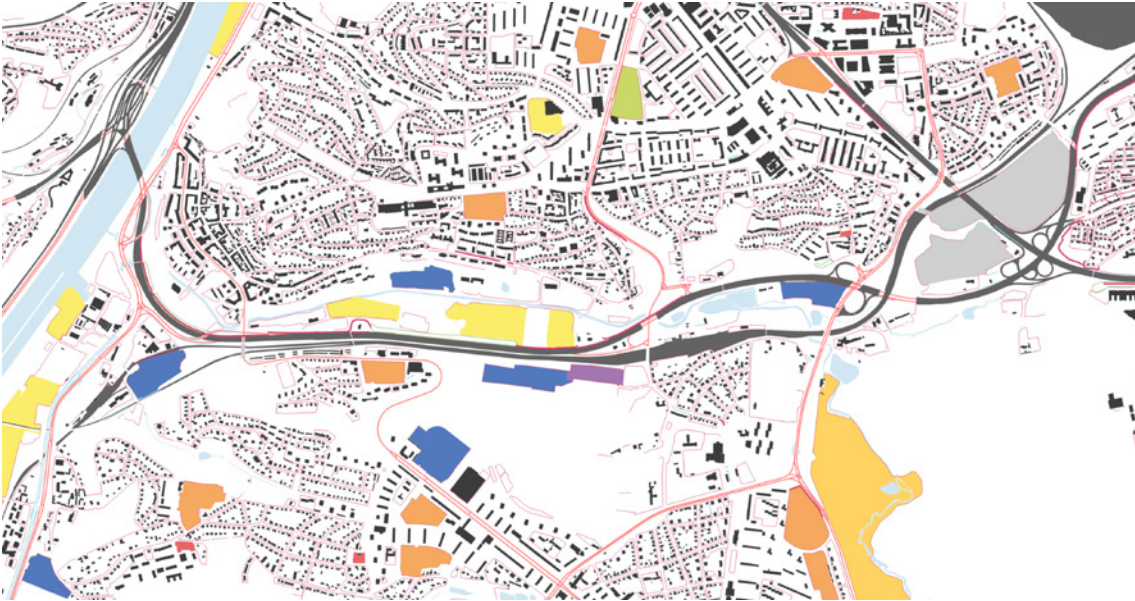
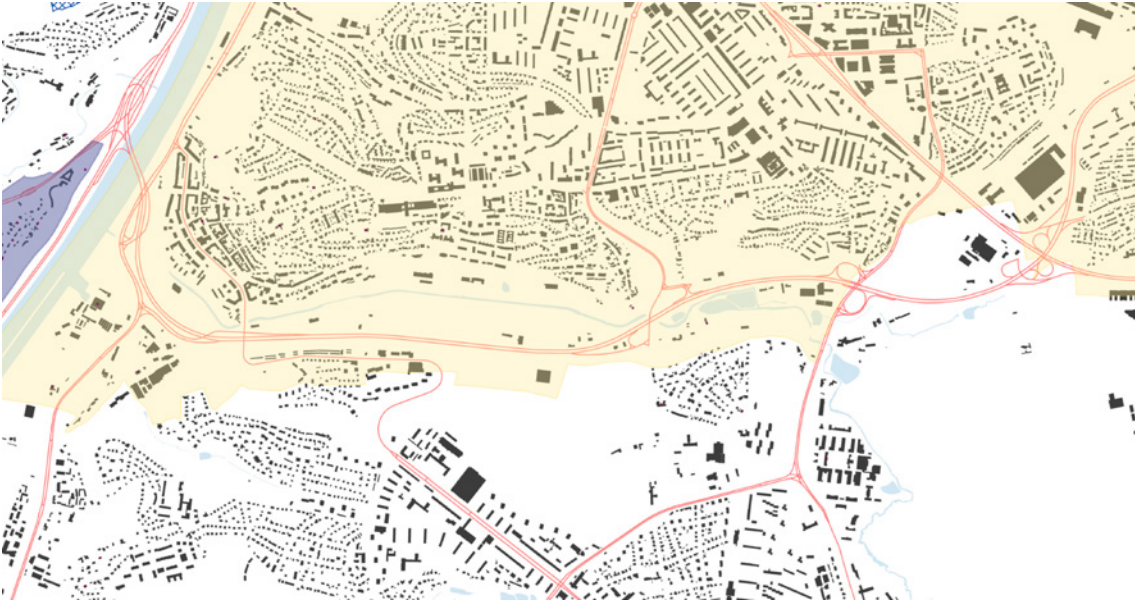
Hluková mapa s protihlukovými ochranami



Krajinná infrastruktura



Ochranné pásmo památkové zóny



Překážky v prostupnosti územím

Veřejná prostranství

Využití území



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

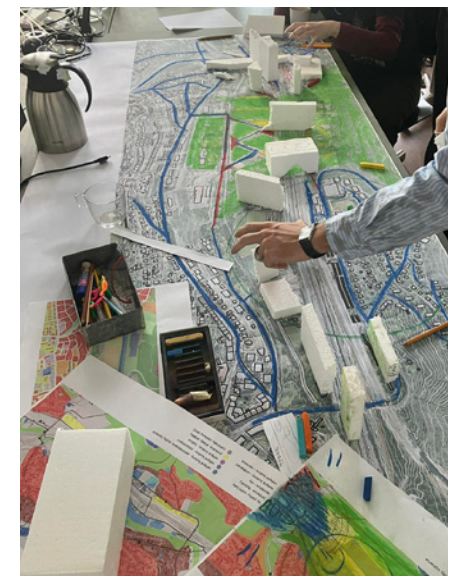


KOLÁŽ PODMOSTÍ



KOLÁŽ EKODUKT

Namísto tradičního přístupu, kdy by každý z nás pracoval izolovaně na svém pozemku, jsme zvolili cestu kolektivní péče o tento boľavý 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.



SITUACE ÚDOLÍ, KOLÁŽ

SITUACE ÚDOLÍ, SKICA

KOLÁŽ SPORT-MOST

NÁVŠTĚVA MÍSTA

REFERENCE

AMC ARCHI, BOULEVARD PERIFERIQUE, PARÍŽ, FRANCE



Georg Heinrichs, Gerhard Krebs and Klaus Krebs, Berlin, Nemecko

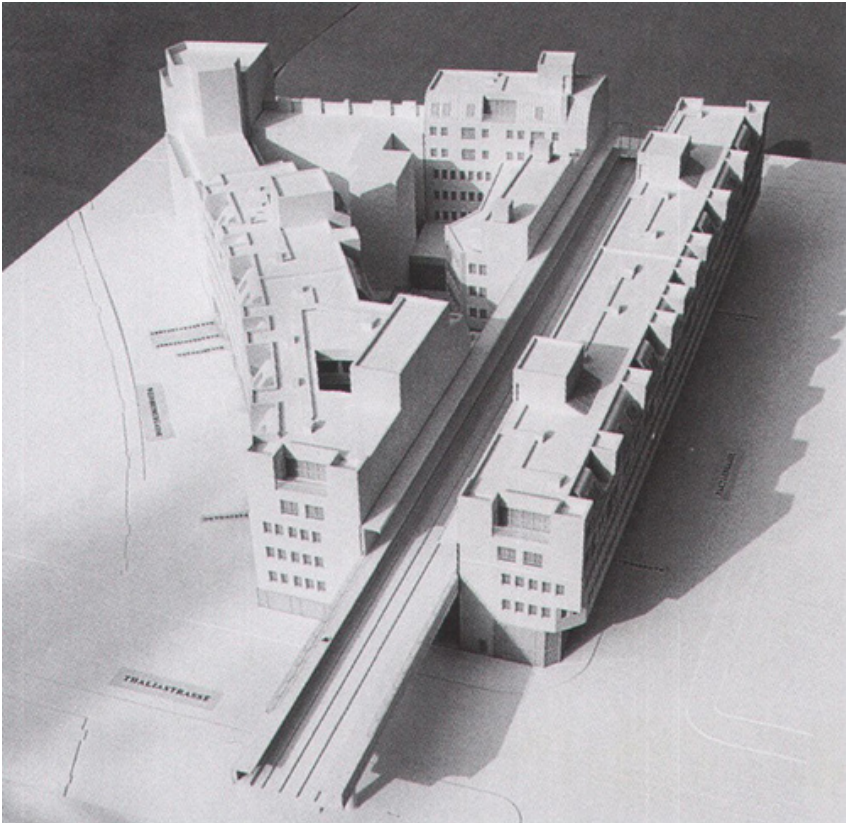


AFFONSO EDUARDO REIDY, RIO DE JANEIRO, BRAZÍLIE



ESTADIO VICENTE CALDERON, MADRID, ŠPANĚLSKO

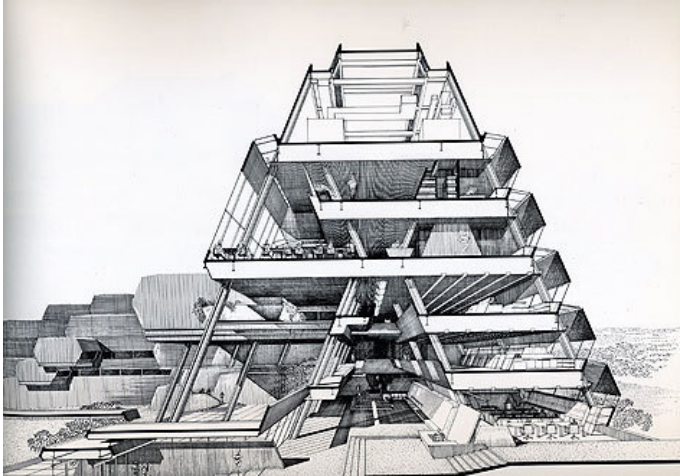
HERMANN CZECH, VÍDEŇ, RAKOUSKO



KREBS AND HERBE, ZÜRICH, ŠVÝCARSKO



PAUL RUDOLPH, EXPRESSWAY, NEW YORK, USA



CEDRIC PRICE, FUN PALACE, UK



ANGELO BIANCHETTI, PAVESI AUTOGRILL, ITÁLIE



DIPLOMNÍ PROJEKTY

VYBRANÉ PARCELY

- 1/ VOJTĚCH ČEPELÁK
- 2/ AMÁLIE RYBÁKOVÁ
- 3/ MARTIN ŘEZÁČ
- 4/ MATOUŠ KUČERA
- 5/ MICHAL ŠEFRÁNEK
- 6/ VIKTORIE MAJOBEROVÁ

DŮM & BLOOM
STANICE PÉČE
KRTSCH UNITED
PRAGOVAR OASIS
AUTO-BADEN
KRAJINA ASFALTU



ZDROJE

Obr. 1, Svářeč na Jižní spojce. Autor neznámý. ČTK. Získané z: <https://zpravy.aktualne.cz/fotogalerie-barrandovsky-most-tak-se-kdysi-budoval-barrandov/r~71f998428ffa11ec87d-40cc47ab5f122/?lp=1>

Obr. 2, Foceno ze stráně, dnes ulice Rozárčina. (n.d.). Archív Antona Sečkára. Získané z: <https://krc-historie.cz/image/16>

Obr. 3, Zahradnická škola – pařeniště a malý skleník. Zámostná, E. (n.d.). Archív Evy Zámostné. Získané z: <https://krc-historie.cz/image/1571>

Obr. 4, Skleníky a školní budova – pohled směrem severovýchod (v pozadí Kačerov). Zámostná, E. (n.d.). Archív Evy Zámostné. Získané z: <https://krc-historie.cz/image/1572>

Obr. 5, Pohled z nádraží. (n.d.). Archív Antona Sečkára. Získané z: <https://krc-historie.cz/image/1161>

Obr. 6, Sanatórium Dr. Šimsy. Alois a Anton Sečkár. (n.d.). Online archív. Získané z: <https://www.facebook.com/StaraKrc/>

Obr. 7, Nacistický lazaret. ČTK. (n.d.). Získané z: <https://prazsky.denik.cz/galerie/jak-jsme-zili-krc-2.html?back=2392337929-2784-63&photo=3>

Obr. 8, Chateau St. Havel. (n.d.). Získané z: <https://chateauhotel.cz/hotel/>

Obr. 9, Nárukávník Sokol Krč. (n.d.). Archív Antona Sečkára. Získané z: <https://krc-historie.cz/image/707>

Obr. 10, Dívčí pensionát Cornelia. (n.d.). Archív Antona Sečkára. Získané z: <https://krc-historie.cz/image/701>

Obr. 11, Kaplička, z branické ulice. Immer. (n.d.). Získané z: <https://krc-historie.cz/image/1261>

Obr. 12, Sokol. Elof, J. (n.d.). Získané z: <https://prazsky.denik.cz/galerie/jak-jsme-zili-krc-2.html?back=2392337929-2784-63&photo=4>

Obr. 13, Zahradní město v Bráníku a v Krči: villová čtvrť v Praze XIII. Matějovský, F. (1911). Praha.

Obr. 14, Publikum v divadle. Alois a Anton Sečkár. (n.d.). Archív. Získané z: <http://www.krc-historie.cz>

Obr. 15, ČTK. [Studenti při práci na silnici, 1985]. In: KLÉZL, Tomáš a POLÁČEK, Dan. „Brutální“ Barrandovský most pomáhaly stavět i počítače. Podívejte se, jak vznikl [online]. Aktuálně.cz, 5. 4. 2022 [cit. 2026-04-30]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/foto-tak-se-kdysi-budoval-barrandovsky-most-klicovy-most-v-p/r~d56c7be08fe311ec-9ba00cc47ab5f122/r~5a997fb88ffb11ec8a24ac1f6b220ee8/>

Obr. 16, ČTK. [Stavba Barrandovského mostu, 1985]. In: KLÉZL, Tomáš a POLÁČEK, Dan. „Brutální“ Barrandovský most pomáhaly stavět i počítače. Podívejte se, jak vznikl [online]. Aktuálně.cz, 5. 4. 2022 [cit. 2026-04-30]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/foto-tak-se-kdysi-budoval-barrandovsky-most-klicovy-most-v-p/r~d56c7be08fe311ec9ba00cc47ab5f122/r~b246313a8ffa11ec9136ac1f6b220ee8/>

Obr. 17, ČTK. [Stavba Barrandovského mostu z řeky, 1985]. In: KLÉZL, Tomáš a POLÁČEK, Dan. „Brutální“ Barrandovský most pomáhaly stavět i počítače. Podívejte se, jak vznikl [on-

line]. Aktuálně.cz, 5. 4. 2022 [cit. 2026-04-30]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/foto-tak-se-kdysi-budoval-barrandovsky-most-klicovy-most-v-p/r~d56c7be08fe311ec-9ba00cc47ab5f122/r~6538447a8fee11ecabca0cc47ab5f122/>

Historické foto:
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HL. M. PRAHY. Dvě Prahy [online]. Praha: IPR Praha, [cit. 2026-04-29]. Dostupné z: <https://dveprahy.cz/>

Plány státní regul komise 1930 a 1939
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HL. M. PRAHY. Regulační plány státní regulační komise 1920 - 1939 [online]. Praha: IPR Praha, [cit. 2026-04-29]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/srk/>

Výkresy ÚP:
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HL. M. PRAHY. Výkresy územního plánu [online]. Praha: IPR Praha, [cit. 2026-04-30]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

Metropolitní plán:
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HL. M. PRAHY. Metropolitní plán [online]. Praha: IPR Praha, [cit. 2026-04-30]. Dostupné z: <https://plan.praha.eu/>

Analýzy:
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HL. M. PRAHY. Atlas ÚAP [online]. Praha: IPR Praha, [cit. 2026-04-30]. Dostupné z: <https://uap.iprpraha.cz/mapy/atlas>

LITERATURA

LITERATURA

Adams, R. E. (2019). *Circulation and Urbanization*,

Appleyard, D., Lynch, K., & Myer, J. R. (1964). *The View from the Road*. MIT Press.
<https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/hrr/1963/2/2-004.pdf>

Arendt, H. (1958). *The Human Condition*. University of Chicago Press.

Haluzík, R. (2023). *Město naruby: Vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy*.
<https://zpravy.aktualne.cz/galerie-a-idea/mesto-naruby-galerka/r~39877bda3dca11ee-a25a0cc47ab5f122/>

Harvey, P., & Knox, H. (2015). *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Cornell University Press.

Hilberseimer, L. (2012) *Metropolisarchitecture and Selected Essays (1927)*, Edited by Richard Anderson

Koolhaas, R., Mau, B., et al. (1995). *S,M,L,XL*. The Monacelli Press.

Lefebvre, H. (1970). *La Révolution urbaine*. Gallimard.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. MIT Press.
<https://cus.ubt-uni.net/wp-content/uploads/2024/11/Kevin-Lynch-The-Image-of-the-City.pdf>

Petroski, H. (2017). *The Road Taken: The History and Future of America’s Infrastructure*. Bloomsbury Publishing.
<https://history.duke.edu/books/road-taken-history-and-future-americas-infrastructure>

Pieper, J. (1952). *Leisure: The Basis of Culture* (A. Dru, Trans.). Pantheon Books. (Original work published 1948 as *Musse und Kult*. Kösel-Verlag)

Rossi, A. (1966). *L’architettura della città*. Marsilio.

Stierli, M. (2013). *Las Vegas in the Rearview Mirror: The City in Theory, Photography, and Film*

Tschumi, B. (1994). *Architecture and Disjunction*. MIT Press.

Urry, J. (2013). *After the Car*. Polity Press.

STUDENTSKÉ PRÁCE

Bessire Winter. (2024). *Autobahnbaroque*. [Diplomová práce]. Hochschule Luzern, Luzern.

VA Jančok, Janák, (2022). *Paralelná Petržalka*. FAD STU, Bratislava.

Farrell, M.-A., & Rossi, M. (2023). *Paris, Transit*. [Diplomová práce]. EPFL, Lausanne.
Bon, Haj Abdo, Mišík, Hušková, Liska. (2024) *Promised Pankrác* [Diplomová práce]. ŠA AVU, Praha.

Dvořáková, Beran. (2020) *Dálniční odpočívka* [Diplomová práce]. ŠA AVU, Praha.

Kolektiv studentů ŠA AVU. (2026) *Lávka Mrázovka - Sacré Coeur* [Studentské práce]. ŠA AVU, Praha.

AUTO

AUTORSKÁ TEORETICKÁ ČÁST - MICHAL SEFRÁNEK



BADEN

OBSAH TEORETICKEJ ČASTI

Od obrazu ruiny k jej architektonickej interpretácii.



Obr. 1, Hubert Robert, A Banquet in the Ruins of a Temple, 1795

RUINA MIMO HISTORICKÝ OBRAZ	30
INFRAŠTRUKTÚRA AKO RUINA	31
ANOMÁLIE KRAJINY	32
VODA V KRAJINE	33
KRÍZA ÚNIKU	33
PRAHA A LÁZNE	34
KOMUNÁLNY LUXUS	35
ZDROJE A LITERATÚRA	35

RUINA MIMO HISTORICKÝ OBRAZ

Ruiny ako obraz rozkladu fascinovali ľudí od nepamäti. Giovanni Battista Piranesi (1720-1778) je pravdepodobne prvým autorom, ktorý ruinu systematicky čítal nie ako symptóm zániku, ale ako autonómny priestorový jav s vlastnou vnútornou logikou. Jeho rytiny rímskych ruín neslúžia iba ako dokumentárne záznamy. Sú to priestorové argumenty. Piranesi vedome deformoval mierku ruín, preháňal monumentalitu, vrstvil ich fragmenty do kompozícií, ktoré nikdy v jednom pohľade neexistovali. Ruina sa tak v jeho rukách stala nástrojom imaginácie. Piranesiho práca bola katalyzátorom novej architektonickej vlny klasicizmu.

formy zostalo, alebo tým, čo si z toho zvyšku domyslí predstavivosť. Nie sú umeleckou jednotou, sú dielom ochudobneným o to, čo stratili. V prípade architektúry však ruina istý zmysel zachováva: „Tam, kde umelecké dielo zaniká, vyvstávajú iné sily a formy. Sily a formy prírody.“ Dielo človeka sa tak spája s dielom prírody a stavba nadobúda charakter prírodného javu. Simmel ďalej poukazuje na to, že ruiny vnímame ako stelesnenie myšlienky, že všetko ľudské pochádza zo zeme a do zeme sa napokon navráti. Ruiny sú teda tragické, no nie nevyhnutne smutné, keďže sú súčasťou prirodzeného poriadku vecí.

1 (Simmel, 1907)

Ruina však nepredstavuje iba zničenú architektúru. Predstavuje stav, v ktorom objekt prestáva slúžiť tomu, prečo bol navrhnutý. Práve v tomto bode zlomu medzi pôvodným zámerom a súčasnou realitou vzniká nový vopred nezamýšľaný stav. Georg Simmel v eseji Die Ruine opisuje ruinu ako priestor, kde príroda zvíťazila nad ľudskou vôľou. Nevníma tento stav ako porážku, ale ako novú formu rovnováhy medzi dvomi protikladnými silami, ktoré nikdy nedospejú k definitívnemu stavu.

Simmel vysvetľuje, že práve táto skutočnosť zaručuje ruine jedinečné postavenie v rámci sveta umenia. Zvyčajne platí, že keď je umelecké dielo zničené, stráca svoj zmysel. Obraz s opadnutou farbou, socha s odlomenými končatinami, text s chýbajúcimi veršami. Tieto diela na nás pôsobia len tým, čo z ich pôvodnej

INFRAŠTRUKTÚRA AKO RUINA

Práve táto skutočnosť je kľúčová pre čítanie Jižní spojky. Na rozdiel od romantickej ruiny, ktorej časovosť je predovšetkým melancholická, orientovaná smerom k stratenej minulosti, je infraštruktúrna ruina časovo komplexnejšia. Nesie v sebe minulosť ako ideologický doklad, prítomnosť ako funkčnú realitu a budúcnosť ako otvorenú otázku, na ktorú mesto dosiaľ nedokázalo nájsť odpoveď.

Jižní spojka je artefakt, hmotný doklad o svetonázore, ktorý formoval európske mestá v druhej polovici 20. storočia. Modernistický urbanizmus veril v pohyb ako základnú stavebnú jednotku modernej spoločnosti. Rýchlosť a technická racionalita mali byť základom nového urbánneho poriadku. Mestá boli preorganizované okolo automobilovej dopravy, a to nie ako pragmatická odpoveď na rastúci počet áut, ale ako ideologický program. (Le Corbusier Plán Voisin pre Paríž, Robertom Moses – New York, alebo pražský vnútorný okruh). Všetky tieto projekty zdieľajú rovnakú logiku. Pohyb má prednosť pred pobytom, rýchlosť pred zotrvaním, infraštruktúra pred komunitou.

Nedokončený vnútorný okruh Prahy je ruinou v presnom Simmelovskom zmysle, no s dôležitým posunom. Simmel podmieňuje fascinujúcu moc ruiny prírodnou eróziou. Len tam, kde príroda preberá ľudské dielo, vzniká špecifický nový stav. Jižní spojka však nie je ruinou tohto typu. Je ruinou histórie, a to projektu, ktorý sa nikdy nestal tým, čím mal

byť, a ktorý v tejto nedokončenosti nesie vlastný, neopakovateľný charakter. Okruh, ktorý sa nikdy neuzavrel. Infraštruktúra, ktorá prerušila zelené údolie, no nikdy nedokončila svoju vlastnú logiku.



Obr. 2, Kander Nadav. Yangtze – The Long River, 2007

ANOMÁLIE KRAJINY

Obr. 3 a 4, Thérmae Maiores v Budapešti

Túto ruinu môžeme čítať ako anomáliu krajiny. Anomália nastáva, keď sa niečo odchyli od normy, od očakávaného, a prezentuje sa neočakávaným spôsobom. Jižní spojka je v tomto zmysle prenese nou anomáliou Krčského údolia. Je to štruktúra, ktorá tu nemá byť, ktorá prerušuje logiku prírodného údolia a prírodného kontinua. Diaľnica však definuje miesto rovnako silno ako Kunratický potok alebo les. Jej nespochybniteľná prítomnosť, hluk, mierka a materiálnosť nie sú defekty, ktoré treba kompenzovať. Sú to charakterové vlastnosti miesta.

Robert Smithson zaviedol pojem ruins in reverse. To sú štruktúry, ktoré sa stávajú ruinami ešte pred ich dokončením. Modernistická infraštruktúra 20. storočia je v tomto zmysle paradoxom. Bola navrhnutá ako večná, neutrálna, funkčná a tak sa stala historickým objektom, nositeľom ideológie, záťažou, ktorú mestá dedia bez možnosti výberu. Jižní spojka nie je len diaľnica. Je to monument rozhodnutia, ktoré Praha urobila v druhej polovici 20. Storočia. Je to náš negative commons – a teda naše negatívne dedičstvo, ktoré sme zdedili po predošlých generáciach. Smithsonova logika otvára možnosť pracovať s infraštruktúrou nie ako s hotovou a definitívnou vecou, ale ako s materiálom v procese, niečím, čo sa mení, starne, patinuje a postupne vracia krajine iný charakter.² (Smithson, 1967)



Táto anomália v krajine však nemala len symbolický dosah, mala aj územný dosah. Výstavba Jižní spojky nefragmentovala len zelené údolie Krč. Umožnila a privolala vznik urbanistických celkov, ktoré by sa za iných okolností do tejto situácie nikdy neumiestnili. Pozdĺž trasy a v jej bezprostrednom dosahu vyrástli areály drobnej výroby, skladové haly, servisné prevádzky a logistické zázemie. Sú to funkcie, ktoré sú v zdravom urbánnom ekosystéme potrebné, no ktoré sa zvyčajne situujú na okraj, nie do historicky rekreačného zeleného údolia. Infraštruktúra tu nezabrala len fyzický priestor, zmenila vnútornú logiku a hierarchiu miesta. Tam, kde kedysi platila logika prírody, potoka a pohybu pešo, začala platiť logika dopravnej dostupnosti, tranzitu, hlukových pásiem a priemyselného zóningu. Údolie sa nestalo mestom v klasickom zmysle. Zostalo perifériou špecifického druhu. Nie je to okraj mesta bez hodnoty, ale hraničné územie, ktoré nesie dve protichodné identity súčasne. Historickú pamäť rekreačného zeleného údolia a súčasnú realitu zaťaženú infraštruktúrou Jižní spojky. Práve toto vrstvenie robí z územia niečo vzácné.

Územie Krčského údolia nie je jednoducho opustené ani zabudnuté. Je to priestor, ktorý sa ocitol medzi dvoma logikami, ktoré si navzájom odporujú a medzi sebou zanechali nefunkčný priestor. Ignasi de Solà-Morales tento typ priestoru pomenoval terrain vague: neurčité územie, ktoré nie je ani mestom, ani prírodou, ani funkčné, ani opustené, ani vere-

bné, ani súkromné. Priestor, kde mestská logika zlyhala alebo sa vzdala, a práve preto si zachováva potenciál, ktorý racionálne naplánované mestské priestory nemajú.³ (Solà-Morales, 1995)

Krčské údolie túto definíciu napĺňa presne. Na jednej strane stojí infraštruktúra, ktorá si vyžiadala priestor fyzicky aj funkčne a zmenila vnútornú hierarchiu miesta. Na druhej strane prírodné kontinuum lesa a potokov, ktoré prežilo napriek záťaži, nie vďaka mestu, ale navzdory nemu. Medzi týmito dvoma logikami zostal priestor, ktorý nepatrí ani jednej z nich. Nie je infraštruktúrou, nie je lesom, nie je mestom ani krajinou. Vznikol nie zámerom, ale zanedbaním.

Práve tieto aspekty vnímam ako hodnotu, nie defekt. Navrhovaný komplex do tohto priestoru nevstupuje s ambíciou ho vyčerpáť alebo domestikovať. Vstupuje doň ako do podmienky, od ktorej projekt začína.



Obr. 5, Most Y-526, Michal Šefránek, 2026

VODA V KRAJINE

Obr. 6. Lázně VITA NOVA

Krčské údolie je výsledkom vody a jej pôsobenia v čase a priestore. Kunratický potok si za dlhé stáročia eróznou činnosťou vymodeloval terénny zárez, ktorý tvorí geografickú kosť celého územia. V kontexte Krčského údolia je voda kontrapunktom k diaľnici. Jižní spojka je infraštruktúrou rýchlosti, linearity a technickej kontroly nad krajinou. Potok je presným opakom. Je meandrovitý, sezónny, premenlivý, pomalý. Tam, kde diaľnica popiera čas a miesto v prospech pohybu, potok čas a miesto zviditeľňuje. Nesie stopu dažďa, ročných období a nánosov zeme.

V Kunratickom lese a jeho okolí sa zároveň nachádza sústava pomenovaných studničiek a prameňov, ktorých rozmiestnenie kopíruje geologickú stavbu svahov. V miestach, kde nepriepustné vrstvy bridlíc zabraňujú ďalšiemu priesaku, podzemná voda vystupuje na povrch. Celkovo sa v Kunratickom lese nachádza 12 prameňov. Krčský prameň, Václavka, Žofinka a ďalšie sú dlhodobo evidovanými lokalitami s meranou výdatnosťou a sledovanou kvalitou vody. Ich prítomnosť v bezprostrednej blízkosti navrhovaného komplexu je lokalizačným argumentom. Kúpele ako typológia historicky nevznikli tam, kde bola voda privedená umelo, ale tam, kde sa prirodzene nachádzala. Prítomnosť prameňov bola po stáročia základným kritériom vzniku lázní.

5 (ENVIS Praha, 2023)



Voda vnáša do priestoru pod diaľničným mostom ľudskú mierku, ktorá automobilovej infraštruktúre chýba. Situovanie lázní pod most Jižní spojky je teda syntézou oboch týchto argumentov. Voda vracia priestoru ľudskú mierku tam, kde ju infraštruktúra vymazala. A program lázní je spôsob, ako túto mierku architektonicky ukotviť. Nie je to gesto proti diaľnici ako takej. Je to tvrdenie, že aj v jej tieni môže platiť iná logika.

KRÍZA ÚNIKU

Súčasný model rekreácie je postavený na predpoklade, že regenerácia si vyžaduje odchod z mesta. Víkendové chaty, kúpeľné mestá, horské strediská, wellness rezorty na periférii. Mesto je v tomto modeli zdrojom problému, regenerácia je jeho protipólom: ticho, príroda, pomalosť, izolácia. Tento model má dlhú históriu. Jeho korene siahajú do 19. storočia, do romantickej reakcie na industrializáciu a do hnutí, ktoré videli v prírode liek na choroby priemyselného mesta.

V 21. storočí však táto logika vykazuje trhliny. Podľa odhadov OSN bude do roku 2050 v mestách žiť takmer sedemdesiat percent svetovej populácie. Ak regenerácia predpokladá odchod z mesta, stáva sa tak privilegiom, dostupným len tým, ktorí majú čas, peniaze a mobilitu na to, aby mesto mohli opustiť. Výskumy v oblasti urbánnej psychológie navyše ukazujú, že krátkodobé úniky z mesta majú len dočasný regeneratívny efekt, ktorý sa rýchlo stráca po návrate do urbánneho prostredia. Problém nie je v tom,

že ľudia nestrávia dostatok času mimo mesta. Problém je v tom, že mesto samo neposkytuje dostatočné príležitosti pre každodennú regeneráciu. Rekreácia mimo mesta je symptomatická liečba. Rekreácia v meste je jej štrukturálnou odpoveďou. ⁶ (Kaplan & Kaplan, 1989; Ulrich et al., 1991)

Henri Lefebvre formuloval pojem právo na mesto nie ako nárok na prístup existujúcemu mestskému priestoru, ale ako nárok na jeho aktívnu premenu. Obyvateľ mesta nie je jeho pasívnym konzumentom, je jeho spoluautorom, ktorý má právo rozhodovať o tom, ako mesto funguje, čomu slúži a komu patrí. V tomto zmysle je absencia verejnej regeneratívnej infraštruktúry v Prahe nielen urbanistickým deficitom, ale aj politickým problémom. Praha dlhodobo investuje do infraštruktúry nových diaľničných úsekov, liniek metra, cyklotrás, no infraštruktúra zastavenia a každodennej telesnej obnovy zostáva zásadne podrozvinutá. Viac som sa tejto problematike venoval vrámci mojej výskumnej teoretickej práce – Form



Obr. 7. Pohľad do lázeňského bazénu

PRAHA A LÁZNE

follows profit. ⁷ (Šefránek, 2025)

Wellness a komerčná regenerácia tento deficit formálne vyplňajú, no zároveň ho prehľbujú. Wellness sa stal jedným z najrýchlejšie rastúcich globálnych priemyslov, no čím viac je komercializovaný, tým ďalej sa vzdáva od svojho pôvodného významu. Luxusné hotely, prémiové fitnesscentrá, produkty starostlivosti o seba sú výsadou solventného zákazníka, krátkym merateľným zážitkom a formou merania sociálneho postavenia. Starostlivosť o telo sa stala tovarom, ktorý si zákazník kúpi a odnesie, nie praxou, ktorá je súčasťou každodenného rytmu.

Kúpele, ako ich poznáme od rímskych theriem cez turecké hamamy až po japonské onseny, stoja na opačnom predpoklade. Nie sú produktom, ani zážitkom. Sú inštitúciou, ktorá existuje v rámci každodenného rytmu života. Regeneratívna architektúra sa od komerčného wellness modelu odlišuje práve na tejto úrovni: nejde o produkciu zážitku, ale o vytváranie podmienok, v ktorých môže prebehnúť skutočná telesná a mentálna obnova. Tá si vyžaduje pomalosť, opakovanosť a každodennosť. Práve táto inštitucionálna logika je tým, čo návrhom komplexu v Krčskom údolí hľadám.

Koncom 19. storočia sa vo veľkých európskych mestách sformoval nový stavebný typ: halové mestské lázne inšpirované antickými predlohami. Berlín, Viedeň, Budapešť, budovali reprezentatívne zariadenia ako súčasť verejnej infraštruktúry, pričom stavby často kombinovali lázne s knižnicami a inými verejnými a komunitnými priestormi. Išlo o výraz sociálnej politiky, lázne boli nástrojom hygieny, ale aj demokratizácie tela. Boli miestom, kde sa stretávali rôzne sociálne vrstvy v spoločnom rituáli očisty a regenerácie.

Praha sa tejto vlny nikdy plnohodnotne nezúčastnila. Napriek tomu, že v meste existovali menšie štvrťové zariadenia, nikdy tu nevznikli veľké mestské lázne európskeho formátu. Dôvody sú rôzne. Jedným z nich je slabé postavenie v rámci habsburskej ríše, prerušená kontinuita demokratického budovania po roku 1938, a napokon socialistický model rekreácie, ktorý nahradil verejné lázne závodnou a podnikovou infraštruktúrou. Existujú archívne doklady o nerealizovaných ambíciách a to napríklad ideový návrh Františka Roitha na ľudové lázne na ostrove Štvanič, klasicizujúci areál zahŕňajúci okrem kúpeľov aj knižnicu, divadlo a verejnú tribúnu.

To, čo prežilo do 20. storočia, zaniklo v politickej transformácii po roku 1989. Mnohé lázne fungovali ešte do 80. rokov, no v 90. rokoch bola väčšina z nich zrušená a sprivatizovaná, a mnohé z nich dodnes chátrajú. Privatizácia, reštitúcie a tlak trhu definitívne zlikvidovali zvyšky verejnej

kúpeľnej infraštruktúry. To, čo v meste fungovalo ako dostupná verejná služba, sa stalo neperspektívnou záťažou.

Zánik pražských lázní je možné vnímať ako ruinu iného druhu. Nie je ruinou materiálnou, ale inštitucionálnou. Nejde o rozpad materiálu, ale o rozpad starostlivosti ako dlhodobu zanedbávanú, postupne odumierajúcu funkciu, ktorú mesto nikdy plnohodnotne nevybudovalo. Ak je fyzická ruina výsledkom toho, že príroda preberá kontrolu nad ľudským dielom, potom je absencia mestských lázní v Prahe výsledkom toho, že trh a politická ľahostajnosť prevzali kontrolu nad verejným priestorom.

Praha disponuje riekami, lesmi a rozsiahlymi prírodnými zdrojmi, no napriek tomu nemá ani jedno plnohodnotné verejné wellness zariadenie urbánneho charakteru. Obyvatelia za regeneráciou cestujú mimo mesta. Navrhovaný komplex v Krčskom údolí na túto absenciu priamo reaguje. Nie ako nostalgická rekonštrukcia, ale ako tvrdenie, že regenerácia patrí do mesta.



KOMUNÁLNY LUXUS

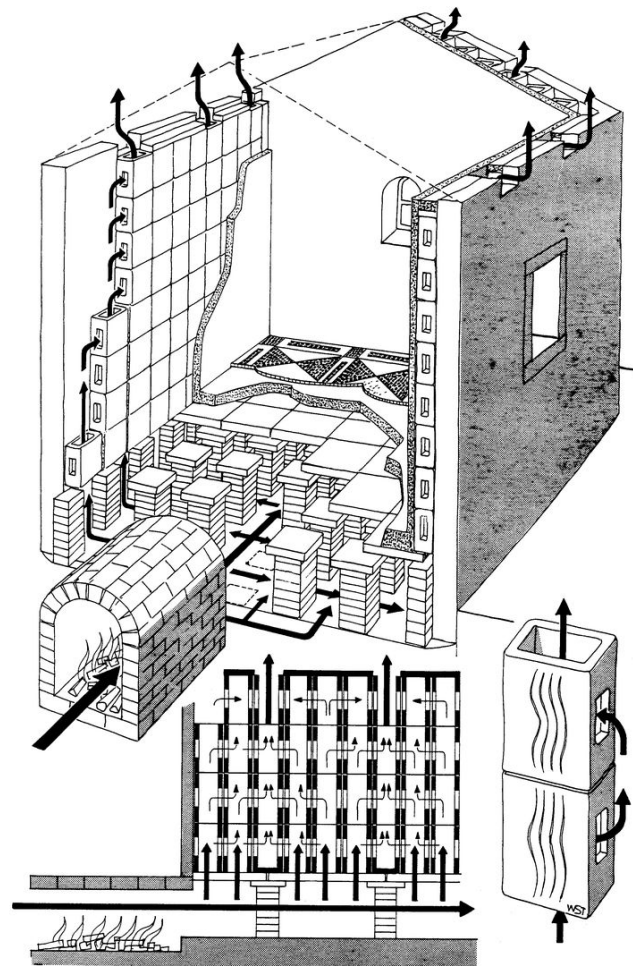
Komunálne kúpanie je jednou z najstarších a najuniverzálnejších foriem zdieľanej infraštruktúry. Rímske termy, turecké hamamy, japonské onseny a sentos, severské sauny pri riekach. Napriek geografickej a kultúrnej rôznorodosti zdieľajú všetky tieto typológie jeden základný predpoklad: telo sa regeneruje lepšie v spoločnosti ako v izolácii, a zdieľaná infraštruktúra dokáže poskytnúť kvalitu, ktorú individuálna kúpeľňa zo svojej podstaty nemôže.

Tento princíp má aj svoju energetickú dimenziu, ktorú Kris De Decker (Low-tech Magazine, 2024) presvedčivo dokumentuje. Jedno zariadenie pre stovky ľudí spotrebuje podstatne menej energie ako rovnaký počet individuálnych kúpeľní. Rímske termy sú toho dôkazom aj napriek svojej mierke. Hypokaust umožňoval vykurovanie z veľkých sálajúcich plôch pri nižšej teplote, neskoršie kúpele v Ostii s hrubými stenami a veľkými zasklenenými oknami boli v slnečných dňoch vykurované takmer výhradne solárnou energiou. Kľúčom nebola len technika, ale samotný princíp zdieľania: voda v bazénoch sa využívala spoločne, zatiaľ čo každá individuálna sprcha vyžaduje čerstvo ohriatu dávku.

Komunálne kúpanie je dnes kultúrne komplikovanejšie ako kedykoľvek predtým. Súkromná kúpeľňa sa za posledné storočie stala nielen normou, ale aj symbolom súkromia a osobnej autonómie. Pandémia tento trend prehĺbila. Projekt si je tých-

to bariér vedomý a nereaguje na ne ignorovaním, ale programovou gradáciou: od bazénov a spoločných kúpeľov cez polosúkromné priestory až po zóny, kde miera zdieľania zodpovedá miere dôvery, ktorú návštevník prinesie so sebou. Cieľom nie je vynútiť komunálnu utópiu, ale vytvoriť priestor, ktorý ju umožňuje tým, ktorí o ňu stoja.

Architektúra lázní je pre mňa argumentom za iný model každodennosti, v ktorom regenerácia nie je iba individuálnym výkonom a komerčným zážitkom, ale aj zdieľanou praxou. Priestor pod ruinou diaľničnej estakády v Krčskom údolí je miestom, kde tento argument dostáva konkrétnu podobu.



ZDROJE A LITERATÚRA

LITERATÚRA

- ¹ Simmel, G. (1907). *Die Ruine*. In: *Philosophische Kultur*. Leipzig: Werner Klinkhardt.
- ² Smithson, R. (1967). *A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey*. Artforum.
- ³ Solà-Morales, I. de (1995). *Terrain Vague*. In: Davidson, C. (ed.) *Anyplace*. Cambridge: MIT Press, s. 118–123.
- ⁴ Cílek, V. et al. (2022). *Město naruby: Vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy*. Anthropocene. ISBN 978-80-908336-0-3.
- ⁵ ENVIS Praha (2023). *Přírodní zdroje vody v Praze. Ročenka životního prostředí hlavního města Prahy*.
- ⁶ Kaplan, R. & Kaplan, S. (1989). *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
- ⁶ Ulrich, R. S. et al. (1991). *Stress Recovery during Exposure to Natural and Urban Environments*. *Journal of Environmental Psychology*, 11(3), 201–230.
- ⁷ Šefránek, M. (2025). *Form Follows Profit*. Praha: ŠA AVU. [nepublikovaná výskumná práca]
- ⁸ De Decker, K. (2024). *Communal Luxury: The Public Bathhouse*. Low-tech Magazine.

OBRÁZKY

- Obr. 1, Hubert Robert, *A Banquet in the Ruins of a Temple*, 1795, Získané z: <https://artvee.com/dl/a-banquet-in-the-ruins-of-a-temple/>
- Obr. 2, Kander Nadav. *Yangtze – The Long River*, 2007. Fotografická séria. Získané z: <https://www.nadavkander.com/works-in-series/yangtze-the-long-river/single>
- Obr. 3 a 4, *Thermae Maiores* v Budapešti, Získané z: https://epa.oszk.hu/02000/02007/00037/pdf/EPA2007_bp_regisegei_34_2001_135-146.pdf
- Obr. 5, *Most Y-526*, Michal Šefránek, 2026
- Obr. 6, *Lázně VITA NOVA*, Získané z: <https://krc-historie.cz/image/1464>
- Obr. 7, *Pohľad do lázeňského bazénu*, Archív A. Sečkář. Získané z: <https://krc-historie.cz/image/349>
- Obr. 8, *Architektúra starostlivosti*, Andrea Kalinová, 2014 – 2018, Získané z: <https://andreakalinova.net/architektura-starostlivosti/>
- Obr. 9, *Starorímske hypokaustum*, Získané z: <https://www.prepolino.ch/themen/roemer/bilder/hypokaust.gif>