



# —KORZO—DEJVICKÁ—

## Analýza území

pracovní verze 2. června 2026





**Objednatel**

Městská část Praha 6

Československé armády 601/23,

160 00 Praha 6 - Bubeneč

**Autor:**

ONplan lab, s. r. o.

Karmelitská 18/379

118 00 Praha 1 Malá Strana

[www.onplanlab.com](http://www.onplanlab.com)

**Členové pracovní skupiny:**

Václav Kožený – MČ Praha 6

Tomáš Srp – MČ Praha 6

Oldřich Kužílek – MČ Praha 6

Ondřej Matěj Hrubeš – MČ Praha 6

Petr Palacký – MČ Praha 6

Magdaléna Marková – MČ Praha 6

Miroslav Sachl – MČ Praha 6

Roman Vodný – MČ Praha 6

Jana Ripplová – MČ Praha 6

Martin Špičák – IPR Praha

Daniel Chlebek – IPR Praha

Tereza Fasurová – IPR Praha

Lukáš Beran – NPÚ

Zdenka Poliačikova – NPÚ

Matyáš Sedlák – M4 architekti

Praha  
View  
zít více termínů



# — OBSAH

<b>01</b>	<b>ÚVOD</b>	1.1	Cíle a rozsah analýzy	09	<b>08</b>	<b>DOPRAVA A MOBILITA</b>	8.1	Doprava – širší vztahy	114
		1.2	Shrnutí analýzy	10			8.2	Městská veřejná doprava	116
		1.3	Hodnoty a Problémy území	12			8.3	Pěší přístupnost	118
		1.4	Potenciály rozvoje území	14			8.4	Cyklodoprava	120
<b>02</b>	<b>ŘEŠENÉ ÚZEMÍ</b>	2.1	Řešené a zájmové území	18			8.5	Automobilová doprava	122
		2.2	Širší vztahy	20			8.6	Doprava v klidu	124
		2.3	Vlastnické vztahy v území	22			8.7	Referenční profily pražských ulic	130
<b>03</b>	<b>HISTORIE</b>	3.1	Urbanistický vývoj území	26	<b>09</b>	<b>ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	9.1	Zelená infrastruktura – širší vztahy	134
		3.2	Dejvická dříve a dnes	32			9.2	Zeleň zájmového území	136
		3.2	Památková ochrana	34			9.3	Enviromentální vlastnosti	138
<b>04</b>	<b>PLÁNOVACÍ HISTORIE A LIMITY</b>	4.1	Plánovací historie	40	<b>10</b>	<b>TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</b>	10.1	Vodovod	142
		4.2	Limity	50			10.2	Kanalizace	144
		4.3	Implikace pro návrh	59			10.3	Elektrické rozvody	144
<b>05</b>	<b>STRATEGICKÁ VÝCHODISKA</b>	5.1	Strategické dokumenty HMP	63			10.4	Zásobování plynem	148
		5.2	Strategické dokumenty MČ Praha 6	66			10.5	Tepelný kolektor	150
		5.3	Demografie	68			10.6	Soutisk	152
		5.4	Implikace pro návrh	70			10.7	Implikace pro návrh	154
<b>06</b>	<b>ZÁMĚRY V OKOLÍ DEJVICKÉ ULICE</b>			74	<b>11</b>	<b>ZDROJE</b>			158
<b>07</b>	<b>ŠIRŠÍ PROSTOROVÁ ANALÝZA</b>	7.1	Urbanistická struktura	88					
		7.2	Veřejná prostranství	92					
		7.3	Audit parteru ulice	98					
		7.4	Využití území	106					
		7.5	Občanská vybavenost v území	108					
		7.7	Akce a události v ulici	110					





# 01

---

**ÚVOD**



# — 1.1 CÍLE A ROZSAH ANALÝZY

Cílem tohoto dokumentu je poskytnout ucelený a ověřitelný obraz o současném stavu Dejvické ulice a jejích širších vazeb jako podklad pro zpracování koncepční studie „Korzo Dejvická“ zadávané MČ Praha 6.

Analýza slouží k pojmenování klíčových hodnot, problémů, příležitostí a limitů území a k nastavení společného „výchozího bodu“ pro odbornou debatu i navazující participativní část procesu.

Analýza je jedním z klíčových výstupů analytické fáze projektu – společně se zprávou ze zapojení veřejnosti a konzultacemi s pracovní/konzultační skupinou vytvoří podklad pro formulaci sdílené vize a následné rozpracování do koncepční studie. V souladu se zadáním se zaměřuje zejména na fungování veřejného prostoru, mobilitu a dopravní režimy (včetně parkování a zásobování), ekonomické a společenské aktivity v ulici a modrozelenou infrastrukturu a klimatickou adaptaci.

Řešené území je vymezeno v celé délce ulice Dejvické od kontaktu s Vítězným náměstím po prostor železničního přechodu směrem k ul. Milady Horákové, resp. po přechod do ulice Pod Kaštany. Pro pochopení návazností je vymezeno také zájmové území (širší funkčně spjatý celek), v němž jsou sledovány klíčové vazby, dopady připravovaných záměrů a systémové souvislosti.

Poznámka k interpretaci: Dokument je analytickým podkladem – neobsahuje projektovou dokumentaci ani závazné návrhové parametry. Tam, kde nejsou dostupná jednotná data, pracuje s kombinací dostupných podkladů, terénního ověření a odborné interpretace; sporná či otevřená témata jsou explicitně pojmenována tak, aby mohla být v dalších krocích doplněna a projednána.

## — 1.2 SHRNU TÍ ANALÝZY

### Řešené území

Dejvická ulice se nachází v jedné z nejlépe dostupných částí Prahy. Díky přímému napojení na centrum města, Pražský hrad i Letiště Václava Havla představuje významnou městskou osu s nadlokálním významem.

Skutečnost, že celé řešené území je ve vlastnictví hlavního města Prahy, přispívá ke snížení konfliktů často vyplývajících z většího množství vlastníků.

### Historie území a památková ochrana

Osa ulice navazuje na jednu z hlavních historických cest vedoucí do Prahy, čímž je dlouhodobě podtržen její význam v městské struktuře.

Urbanistická koncepce Antonína Engela zakotvuje Dejvickou jako jednu z hlavních os vycházejících z Vítězného náměstí a vytváří čitelnou prostorovou strukturu s vysokou mírou identity a kontinuity.

Historické fotografie dokládají tradici aktivního parteru a intenzivního využívání veřejného prostoru, na kterou může budoucí proměna ulice navázat.

Zařazení území do památkové zóny Dejvic, Bubeneč a Horních Holešovic pomáhá udržet historický charakter Dejvické ulice, včetně tradičního výškového uspořádání.

Omezení vyplývající z památkové ochrany mohou ovlivnit rozsah některých úprav veřejného prostoru a komplikovat implementaci současných přístupů k dopravě, modrozelené infrastruktuře nebo vybavení ulic.

### Plánovací historie a limity

V Územním plánu hl. m. Prahy je řešené území vymezeno jako plocha DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, což ulici zajišťuje jasně definované funkční využití.

V Metropolitním plánu je ulice součástí stabilizované struktury a je označena jako ulice metropolitní úrovně, čímž je zdůrazněn její význam v celoměstském měřítku a podpořen její další rozvoj.

Předchozí participativní procesy bez jednoznačného výsledku mohou vést k oslabení důvěry veřejnosti a k poklesu ochoty zapojovat se do dalších projednávání.

Dříve zpracované studie upozorňují na technickou i finanční náročnost realizace podzemního parkování.

### Strategický kontext

Strategie rozvoje městské části Praha 6 podporuje posilování lokálních center a identifikuje Dejvickou ulici jako jednu z hlavních os městské části.

Implementace zelenomodré infrastruktury přispívá k naplňování cílů vyplývajících z Klimatického závazku i Klimatického plánu hlavního města Prahy.

Rozvoj opatření pro cyklodopravu je v souladu se strategií města zaměřenou na podporu udržitelné mobility a s celoměstskou koncepcí rozvoje cyklistické dopravy.

### Záměry v území

Připravovaná modernizace železniční tratě, úpravy stanice metra a rozvoj cyklistické infrastruktury mohou významně zvýšit atraktivitu i dopravní dostupnost území.

Rozvoj plánovaný na jihu zájmového území přispěje v této části k jasnějšímu vymezení ulice v rámci městské struktury.

Projekt úprav Vítězného náměstí posiluje význam osy ulice v rámci širšího urbanistického celku Dejvic.

Velké množství souběžně připravovaných projektů vytváří nepřehlednou situaci z hlediska jejich vzájemné koordinace i komunikace směrem k veřejnosti.

Související rozvojové záměry v širším území mohou do budoucna ovlivnit charakter stávajícího obchodního parteru Dejvické ulice, zejména v důsledku nárůstu nových obchodních ploch v lokalitách 4. kvadrantu Vítězného náměstí a Hradčanské.

### Demografický vývoj

Rozmanitá skladba obyvatel i návštěvníků podporuje živé sousedské prostředí a posiluje městský charakter území.

Praha 6 si dlouhodobě udržuje stabilní populační vývoj a vysokou rezidenční atraktivitu, což vytváří předpoklady pro zachování živého městského prostředí i v budoucnu.

## Širší prostorová analýza

Území je součástí stabilní urbanistické struktury s jasně definovaným charakterem.

V rámci širšího okolí představuje jedinečný veřejný prostor s vysokou koncentrací pohybu, služeb a každodenních aktivit.

Zájimové území se vyznačuje čitelnou hierarchií a různorodostí veřejných prostranství, přičemž Dejvická ulice funguje jako jejich přirozené propojení.

V zájmovém území se nachází široká a pestrá nabídka občanské vybavenosti doplněná aktivním parterem a lokálními podniky, jejichž kontinuita je pro charakter místa zásadní.

Současně pořádané komunitní a kulturní akce potvrzují potenciál území jako významného společenského centra Prahy 6, který není v současnosti plně rozvinut.

Současný systém nakládání s odpady negativně ovlivňuje kvalitu veřejného prostoru a místy vytváří provozní i estetické problémy.

Stav mobiliáře a povrchů je místy degradovaný a postrádá jednotný vizuální koncept.

Nadměrné množství reklamních prvků a vizuálních podnětů oslabuje čitelnost a vizuální identitu prostoru.

## Doprava a mobilita

Území je součástí jednoho z nejvýznamnějších dopravních uzlů severozápadní části Prahy s přímou vazbou na centrum města i letiště.

Lokalita je nadstandardně obsloužena městskou hromadnou dopravou včetně metra, tramvají a autobusů. Střední část Dejvické ulice mezi ulicemi Eliášova a Kyjevská se však nachází mimo běžné docházkové parametry od nejbližších zastávek MHD.

Integrované dopravní uzly při stanici Hradčanská a na Vítězném náměstí umožňují efektivní přestupy mezi jednotlivými mody dopravy.

Dejvická ulice plní roli hlavního pěšího koridoru mezi těmito dvěma stanicemi metra což generuje intenzivní pěší pohyb.

Širší okolí je zatíženo intenzivní tranzitní automobilovou dopravou soustředěnou zejména do prostoru Vítězného náměstí a navazujících komunikací.

Lokální charakter dopravy generuje vysokou poptávku po parkovacích místech v bezprostředním okolí i přímo v Dejvické ulici.

Stávající podoba cyklistické infrastruktury neposkytuje v celé délce ulice dostatečně komfortní a bezpečné podmínky pro každodenní cyklistickou dopravu.

## Životní prostředí

V jižní části ulice i zájmovém území se nachází stávající liniová zeleň, která přispívá ke zlepšení mikroklimatu a prostorové kvalitě ulic.

Příčné uspořádání ulice umožňuje implementaci nových prvků modrozelené infrastruktury.

Samotná ulice Dejvická (s výjimkou zalomené jižní části) není dostatečně zapojena do širšího městského systému zeleně a její vegetační složka je omezená.

Vysoká intenzita automobilové dopravy negativně ovlivňuje kvalitu ovzduší i akustickou pohodu v území.

Stávající podíl zpevněných ploch přispívá k přehřívání prostoru a snižuje retenční schopnost území.

Zeleň v některých částech území nemá dostatečné podmínky pro kvalitní rozvoj, zejména z hlediska prostoru pro kořenový systém a vsakování vody.

## Technická infrastruktura

Území je kvalitně pokryto všemi potřebnými sítěmi – vodovod, plyn, elektrické i datové rozvody.

Vysoká koncentrace inženýrských sítí pod povrchem uličního prostoru klade zvýšené nároky na koordinaci jejich prostorového uspořádání, realizaci úprav povrchů a výsadbu zeleně.



- řešené území
- zájmové území

**Urbanismus a architektura**

- 1 bariéra železnice

**Veřejný prostor**

- 2 nevyužitý potenciál
- 3 pocit nebezpečí
- 4 zanedbaný prostor
- 5 vizuální smog
- 6 nadbytečný prvek v uličním profilu
- 7 sdružování soc. vyčleněných skupin

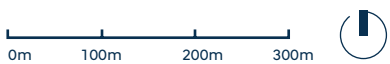
- kvalita povrchů + nesourodost
- nevyhovující stav mobiliáře

**Doprava**

- 8 nevyhovující řešení dopravy v klidu
- 9 nepřehledná dopravní situace
- 10 místo častých kongescí
- 11 problematická křižovatka
- vysoká zátěž ind. autodopravy
- nedostatečně řešená cyklopráva

**Modrozelená infrastruktura**

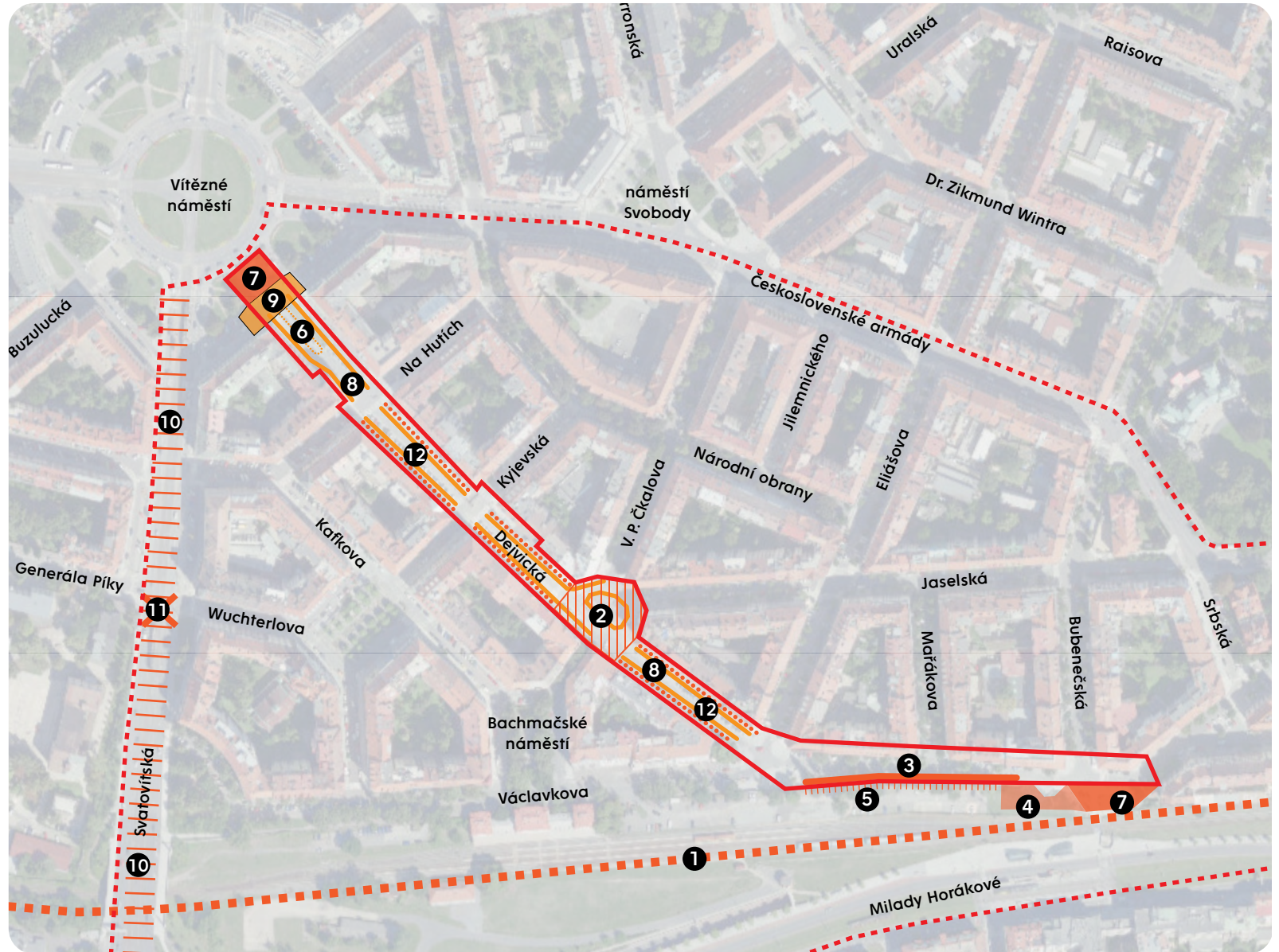
- 12 absence zeleně v ulici
- absence vodních prvků



**Schéma 2** Problémy území

**Autor:** ONplan

**Datum:** listopad 2025



# — 1.4 POTENCIÁLY ROZVOJE ÚZEMÍ

## 1. Posílení významu Dejvické jako hlavní městské osy (Engelův plán)

Dejvická má historicky zakotvený význam jako součást urbanistické koncepce Antonína Engela. Její další rozvoj může posílit roli reprezentativní městské třídy s jasnou prostorovou hierarchií, čitelnou kompozicí a důrazem na kvalitní veřejný prostor odpovídající významu lokality.

## 2. Využití historické osy jako strukturujícího prvku území

Historická osa potvrzuje význam Dejvické v rámci širšího okolí i její vazby na město jako celek. Její zdůraznění může podpořit vizi ulice jako budoucího městského bulváru, zvýšit prostorovou čitelnost a posílit kontinuitu urbanistické struktury.

## 3. Zlepšení prostoru v návaznosti na již oblíbené provozovny

Stávající kavárny, restaurace a další provozovny již dnes fungují jako přirozené magnety pohybu. Potenciál spočívá ve zkvalitnění jejich bezprostředního okolí – rozšíření pobytových ploch, doplnění kvalitního mobiliáře, výsadbě zeleně či vytvoření podmínek pro krátkodobé zastavení a setkávání.

## 4. Transformace podvyužívaných veřejných prostranství

V území se nacházejí plochy s nižší kvalitou nebo omezeným využitím, které však mají výrazný potenciál pro zlepšení při změně jejich funkce a prostorového řešení. Jejich přeměna může přinést nové pobytové, komunitní či rekreační využití a zvýšit celkovou atraktivitu ulice.

## 5. Zkvalitnění systému nakládání s odpady v celé délce ulice

Efektivnější a esteticky citlivější řešení odpadového hospodářství může významně přispět ke kultivaci veřejného prostoru. Důležité je zejména vhodné umístění nádob, jejich začlenění do uličního prostředí a minimalizace vizuálního i provozního zatížení.

## 6. Zvýšení bezpečnosti a komfortu přechodů pro chodce

Úpravy přechodů mohou zlepšit přehlednost, bezpečnost i plynulost pohybu. Potenciál spočívá například v rozšíření pěšího prostoru, zvýšení viditelnosti přechodů a úpravách řešení inspirovaných již realizovanými zásahy, například na křižovatkách ulic Dejvická, Václavkova a Eliášova.

## 7. Doplnění a rozvoj modrozelené infrastruktury (mezi Václavkovou a Vítězným náměstím)

Tento úsek nabízí příležitost k systematickému posílení zeleně, hospodaření s dešťovou vodou a zlepšení mikroklimatu. Rozvoj modrozelené infrastruktury v tomto úseku by měl aktivně pracovat s limity technické infrastruktury v podzemí a hledat taková řešení, která umožní kvalitní a dlouhodobě udržitelnou integraci zeleně. Tam, kde to bude potřeba, může být součástí návrhu i úprava či reorganizace vybraných vedení.

## 8. Zlepšení bezpečnosti a povrchů cyklistické infrastruktury v obou směrech

Potenciál spočívá v jasnějším vymezení cyklistických tras, kvalitnějších površích a lepším napojení na okolní síť. Zkvalitnění infrastruktury může přispět k větší bezpečnosti i atraktivitě cyklistické dopravy.

## 9. Napojení na budoucí výstupy metra

Nové výstupy metra budou generovat významné množství pěšího pohybu. Návrh uličního prostoru by

měl zohlednit očekávané směry pohybu, intenzitu využití i možnosti rozvoje souvisejících aktivit v bezprostředním okolí.

## 10. Propojení s budoucí budovou nádraží, jejími vstupy a parterem

Budova nádraží a její okolí mohou představovat silný městotvorný prvek. Nová uliční fronta, obchody a vstupy na nástupiště ovlivní formování ulice. Tyto vazby je nutné systematicky zohlednit při přípravě koncepční studie.

## 11. Zachování a posílení stromové aleje v jižní části území

Stávající alej je významným hodnotovým prvkem ulice. Její ochrana a případné doplnění podpoří identitu místa, zlepší mikroklima a zvýší kvalitu veřejného prostoru. Případné zásahy by měly být řešeny s adekvátní náhradní výsadbou v daném místě.

## 12. Propojení cyklotras s Kladenskou dráží cestou

Lepší napojení na regionální cyklotrasu může posílit význam Dejvické jako součásti širší dopravní sítě a podpořit udržitelnou mobilitu v rámci města i širšího okolí.

## Zklidnění dopravy a redukce parkovacích ploch

Úprava dopravního režimu a optimalizace parkování mohou vytvořit více prostoru pro chodce, zahrádky a pobytové funkce. Cílem je vyváženější rozdělení uličního profilu mezi jednotlivé druhy dopravy a posílení kvality veřejného prostoru.

## Zkvalitnění povrchů a mobiliáře v celé délce ulice

Jednotná a kvalitní materiálová koncepce může zvýšit estetickou úroveň i dlouhodobou udržitelnost ulice. Důležitá je koordinace povrchů, laviček, stojanů na kola, osvětlení a dalších prvků, které společně utvářejí charakter uličního prostředí.

## Legenda

- 1 Engeliův plán Dejvic posiluje význam ulice jako jedné z hlavních os
- 2 Historická osa podtrhuje význam ulice
- 3 Zlepšení prostoru v návaznosti na již oblíbené provozovny
- 4 Transformace málo využívaných veřejných prostranství
- 5 Zkvalitnění systému odpadového hospodářství v celé délce ulice
- 6 Zvýšení bezpečnosti a komfortu přechodů pro chodce
- 7 Doplnění a rozvoj modrozelené infrastruktury (mezi Václavkovou a Vítězným náměstím)
- 8 Zlepšení bezpečnosti a povrchů cyklistické infrastruktury v obou směrech
- 9 Napojení na budoucí výstupy metra
- 10 Propojení s novou budovou nádraží, jejími vstupy a parterem
- 11 Zachování a posílení aleje v jižní části území
- 12 Propojení cyklotras s Kladenskou dráží cestou
- Zklidnění dopravy a redukce parkovacích ploch
- Zkvalitnění povrchů a mobiliáře v celé délce ulice

1:8000

0m 100m 200m 300m

**Schéma 3** Potenciály rozvoje území

**Autor:** ONplan

**Datum:** květen 2025







# 02

---

**ŘEŠENÉ ÚZEMÍ**

## — 2.1 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území, vymezené v celé délce ulice Dejvické, je na svém severovýchodním konci ohraničeno místem styku ulice s Vítězným náměstím. Odtud pokračuje vymezení řešeného území podél osy ulice, přičemž hranice jsou tvořeny uliční čárou. Na opačném konci, v prostoru železničního přechodu směrem k ulici Milady Horákové, je řešené území ukončeno hranicí přechodu ulice Dejvické do ulice Pod Kaštany.

V okolí řešeného území je vymezena zóna zájmového území, to je v rámci tohoto projektu chápáno jako širší územní celek, který je funkčně i prostorově spjat s ulicí Dejvickou a s řešeným územím se navzájem ovlivňují. Zájmové území je vymezeno osami ulic Svatovítská, Československé armády, Jaselská, Pelléova a Milady Horákové a zahrnuje klíčové městské prostory v bezprostřední návaznosti na řešenou ulici.



**Obrázek 1** Zobrazení řešeného území na leteckém 3D snímku, zdroj: Google Earth upraveno: ONplan, 2025



**Obrázek 2** Zobrazení řešeného území na leteckém 3D snímku, zdroj: Google Earth upraveno: ONplan, 2025

## — 2.2 ŠIRŠÍ VZTAHY

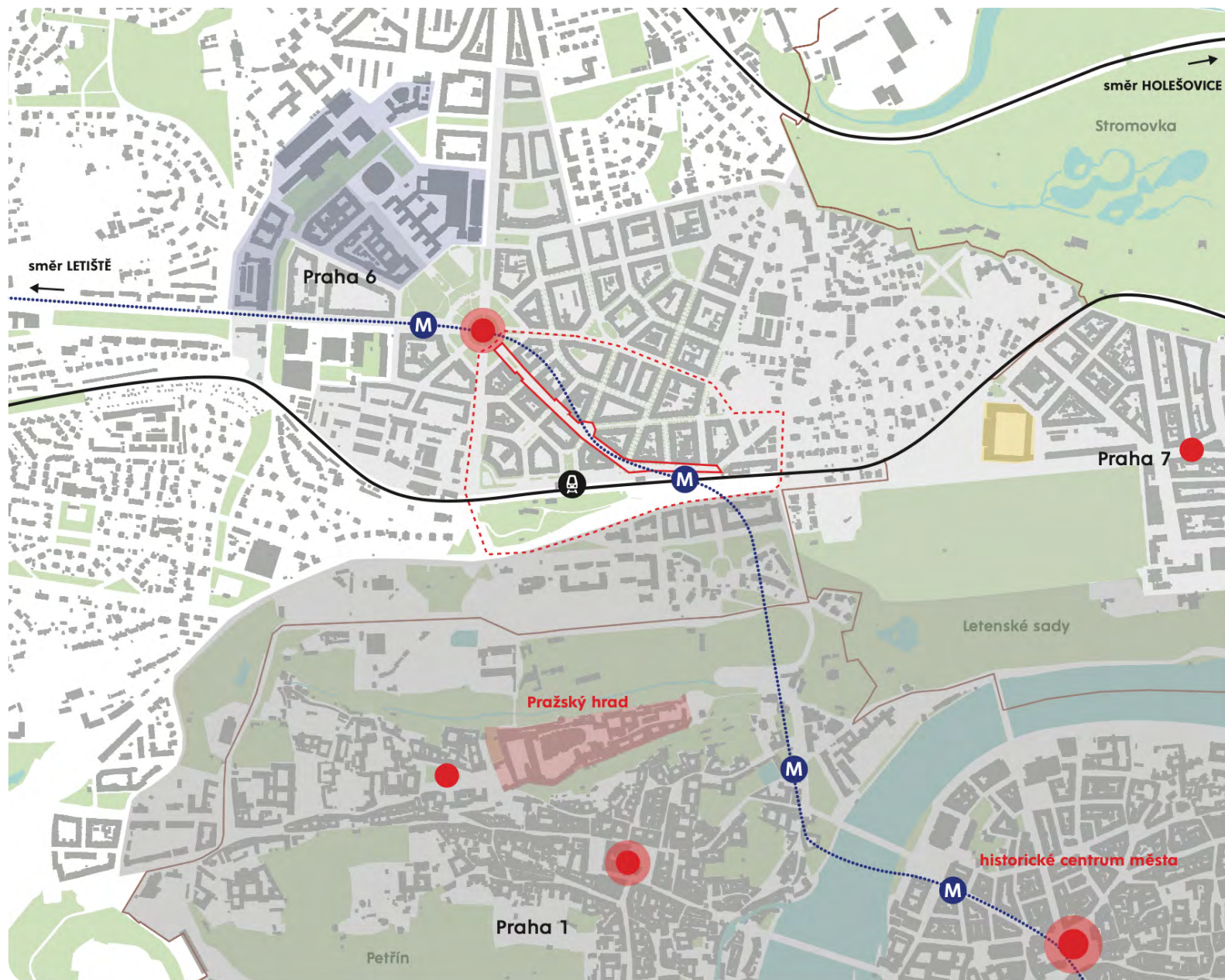
Dejvická ulice se nachází u východního okraje městské části Praha 6, na rozhraní čtvrtí Dejvice a Bubeneč. Jedná se o významnou osu, která propojuje ulici Milady Horákové s Vítězným náměstím – jedním z klíčových urbanistických a dopravních uzlů Prahy. Zástavba v okolí Dejvické ulice vychází převážně z první poloviny 20. století a představuje typický příklad pražské blokové městské struktury s aktivním parterem a tradiční uliční sítí.

Dopravní obslužnost zajišťují převážně stanice metra Hradčanská a Dejvická (trasa A), doplněná četnými tramvajovými i autobusovými linkami, včetně snadného spojení na Letiště Václava Havla. Díky své poloze je ulice výborně napojena na centrum města i na hlavní dopravní tahy severozápadní Prahy.

V širším okolí se nachází významné vzdělávací a vědecké instituce – zejména areál Českého vysokého učení technického a Vysoké školy chemicko-technologické, které dodávají lokalitě specifický charakter univerzitního města. V docházkové vzdálenosti je rovněž kompletní občanská vybavenost, včetně škol, zdravotnických zařízení, kulturních center i rozsáhlých možností maloobchodu.

Dejvická ulice tak představuje živou městskou třídu s kombinací rezidenční, obchodní i administrativní funkce, těžící ze strategické polohy v rámci celé Prahy a z bezprostředního napojení na jak městskou infrastrukturu, tak i širší metropolitní prostředí.

- řešené území
- zájmové území
- hranice městských částí
- zástavba
- veřejná zeleň
- areál Pražského hradu
- areál Kampusu Dejvice
- fotbalový stadion AC Sparta Praha
- památková rezervace
- památková zóna
- železnice, železniční stanice
- metro, stanice metra
- lokální náměstí



1:16000

0m 200m 400m 600m

Schéma 4 Řešené území - širší vztahy

Autor: ONplan

Datum: září 2025










## — 2.3 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

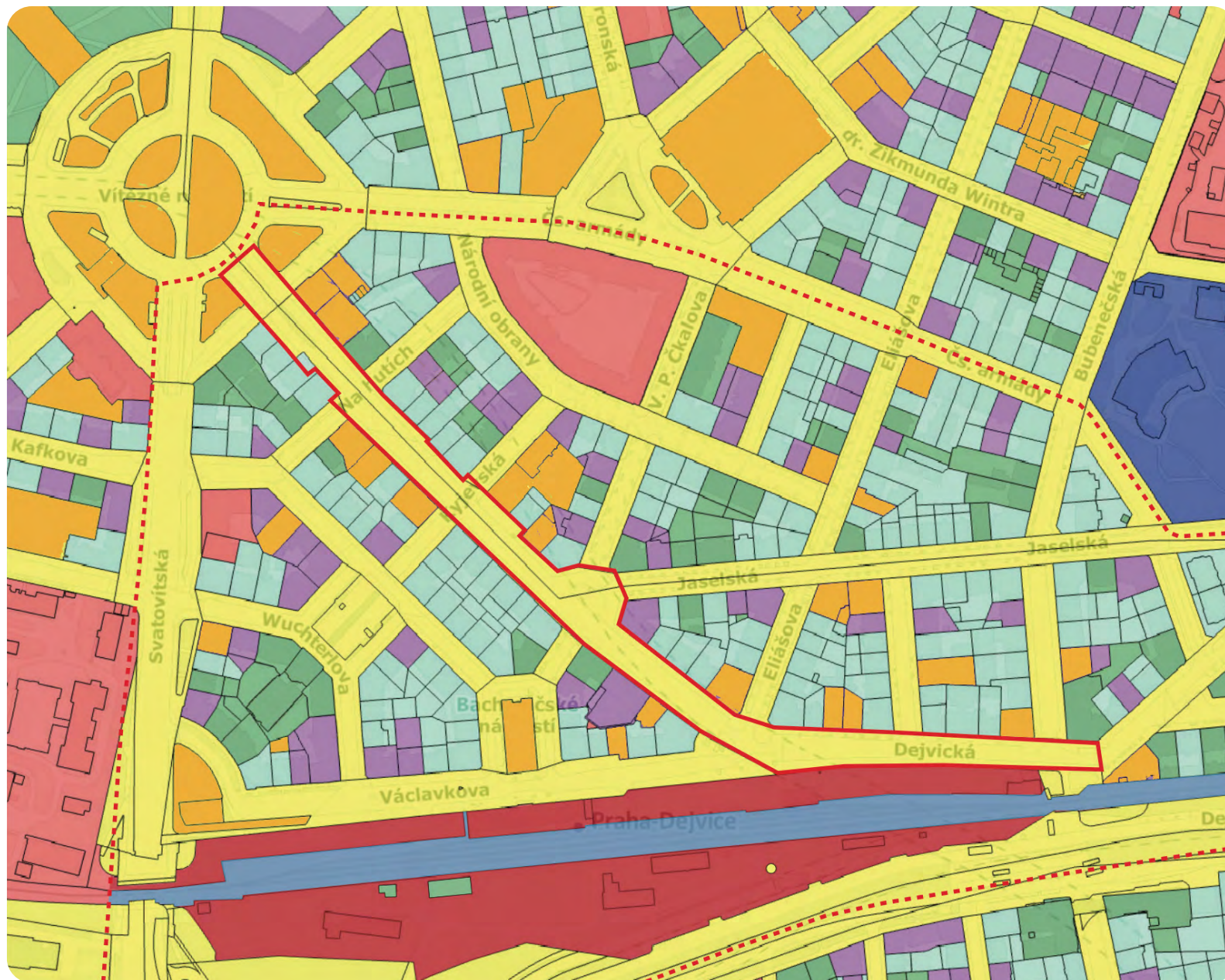
Pozemky tvořící uliční prostor Dejvické ulice jsou ve vlastnictví hlavního města Prahy. Přičemž část z nich je ve svěřené správě městské části Praha 6.

Většina objektů a pozemků podél ulice se nachází v soukromém vlastnictví fyzických osob a bytových družstev, které spravují především činžovní a bytové domy s obchodními prostory v parteru. Tyto nemovitosti vytvářejí základní charakter uliční fronty a podílejí se na živém městském prostředí.

Do uličního prostranství zasahuje na severozápadním konci řešeného území parcela v soukromém vlastnictví č. 167.

V prostoru nádraží Dejvice disponuje soukromý subjekt Amadeus RE smlouvou o smlouvě budoucí na významnou část území, a představuje tak výhledově důležitého partnera pro další rozvoj v zájmovém území.

-  řešené území
-  zájmové území
-  ČR včetně státem ovládaných subjektů
-  hl. m. Praha včetně jím ovládaných subjektů bez MČ
-  zbývající tuzemské právnické osoby
-  fyzické osoby
-  zjištěné a zařazené zahraniční subjekty
-  podílňictví dvou a více subjektů různých skupin
-  vlastník - ČR, právo hospodařit s majetkem státu - Správa železnic
-  České dráhy, a.s.
-  Pozemky ve svěřené správě MČ



 1:4000

0m 50m 100m 150m

**Schéma 5** Majetkoprávní vztahy

**Autor:** ONplan

**Datum:** září 2025



The background features three light gray silhouettes of people in a meeting. On the left, a person is leaning forward, possibly presenting or writing on a board. In the center, another person stands with hands on hips. On the right, a third person stands holding a tablet or clipboard. The overall scene suggests a collaborative work environment.

# 03

---

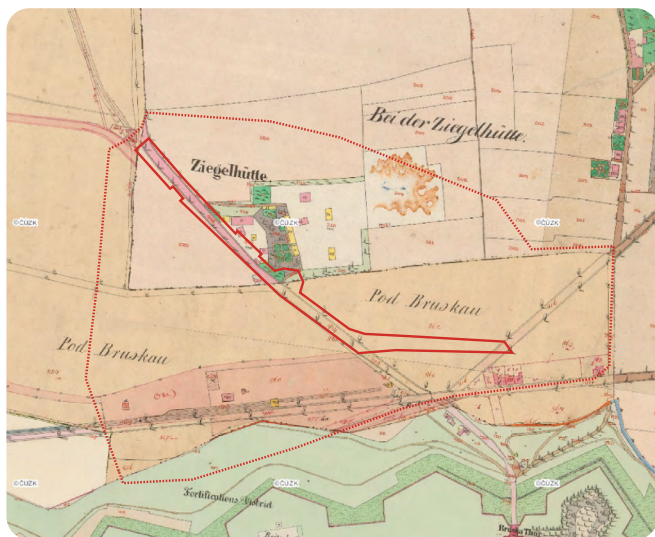
**HISTORIE ÚZEMÍ A  
PAMÁTKOVÁ OCHRANA**

# — 3.1 URBANISTICKÝ VÝVOJ ÚZEMÍ

## do poloviny 19. století

Řešené území se nachází na rozhraní pražských čtvrtí Dejvice a Bubeneč v městské části Praha 6. První písemná zmínka o Dejvicích pochází z roku 1088. Až do konce 19. století zde převažovala venkovská krajina s několika usedlostmi obklopenými poli a loukami. Podobný charakter měl i Bubeneč, poprvé zmiňovaný roku 1197, který se až do roku 1880 nazýval Ovenec. Celé území bylo historicky tvořeno rozptýlenými zemědělskými usedlostmi.

Mapa stabilního katastru z roku 1842 dokládá existenci významné cesty, vedené přibližně v trase dnešní Dejvické ulice. Tato komunikace spojovala severozápadní část Prahy s jejím historickým centrem. Stezka směřovala k prostoru dnešního Vítězného náměstí a na jižní straně se napojovala na dnešní ulici Milady Horákové. Součástí území byl rovněž rozsáhlý areál cihelny, který významně ovlivnil podobu lokality ve 2. polovině 19. století.



**Obrázek 3** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu Stabilního katastru z r. 1842, zdroj: Geoportál Praha, upraveno:

Dnešní ulice Pod Kaštany sleduje trasu staré královské cesty, která spojovala Pražský hrad s místodržitelským letohrádkem v Královské oboře.

## 2. polovina 19. století

Výhodná poloha území, blízkost důležitých cest a železniční infrastruktury vytvořily předpoklady pro rozvoj průmyslové činnosti, zejména cihlářství. V širším okolí fungovalo několik cihelen; jedna z nich se nacházela přímo u dnešní Dejvické ulice na křižovatce s ulicemi Jaselská a V. P. Čkalova.

Název „Na hutích“ (z německého Ziegelhütte) připomíná tuto průmyslovou minulost. Největší rozmach zdejších cihlen spadá právě do druhé poloviny 19. století. Některé tyto provozy, například v Podbabě, fungovaly až do 50. let 20. století a zásobovaly výstavbu v okolí Vítězného náměstí.



**Obrázek 4** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu plánu Polohy a výšek král. hl. m. Prahy z r. 1889, zdroj: Geoportál Praha,

Významnou roli sehrála také železniční doprava. Koněspřežná dráha z nádraží Bruska do Kladna a Lán byla uvedena do provozu již roku 1830 jako jedna z nejstarších železnic na evropském kontinentu. Roku 1863 byla přestavěna a prodloužena do Bubně, v roce 1923 byla Buštěhradská dráha znárodněna. Nádražní budova se dochovala s pozdně klasicistními prvky.

Dnešní Vítězné náměstí bylo dříve křižovatkou Na Růžku, jak je patrné z plánu Polohy a výšek král. hl. m. Prahy roku 1889 (Obrázek 4). Také zde vznikají první plány na novou parcelaci území, které budou v průběhu 1. pol. 20. století změněny.

## přelom 19. a 20. století

Na přelomu století se objevují první úvahy o parcelaci území do blokové zástavby. Pro západní a jihozápadní část Bubeneče byl zpracován regulační plán, na jehož základě došlo ke kanalizaci území, parcelaci pozemků a výstavbě prvních obytných domů. Tento stav se stal východiskem pro pozdější urbanistické řešení. Tyto návrhy byly později upraveny podle koncepce Antonína Engela, přičemž půdorysná stopa Dejvické ulice zůstala zachována.

V okolí nádraží Bruska začala na dnešní ulici Milady Horákové (tehdy Belcrediho třídě) vznikat první městská zástavba Dejvic. Část těchto domů byla následně po téměř sto letech odstraněna v souvislosti s výstavbou stanice metra A – Hradčanská.

Jednotlivé úseky dnešní Dejvické ulice nesly do roku 1900 různé názvy. Na obrázku 5 lze vidět, že úsek mezi Vítězným náměstím a Jaselskou ulicí byl označován jako „Na Hutích“, část mezi Jaselskou a ulicí Pod Kaštany nesla název Havlíčkova. Ke sjednocení názvu pod označení Dejvická došlo až roku 1925.

Slovanská ulice odpovídá dnešní Bubenečské, zatímco tehdejší Jaselská nesla název Dejvická. Ve druhé polovině 19. století zde vznikla sokolovna, která na stejném místě působí dodnes. V secesním domě č. p. 279 fungoval kolem roku 1910 hostinec Na Rychtě a obecní úřad.

Dům č. p. 184 (dnes v něm sídlí Automat Matuška) sloužil jako Občanská záložna, kde se v první polovině 20. století scházelo obecní zastupitelstvo.

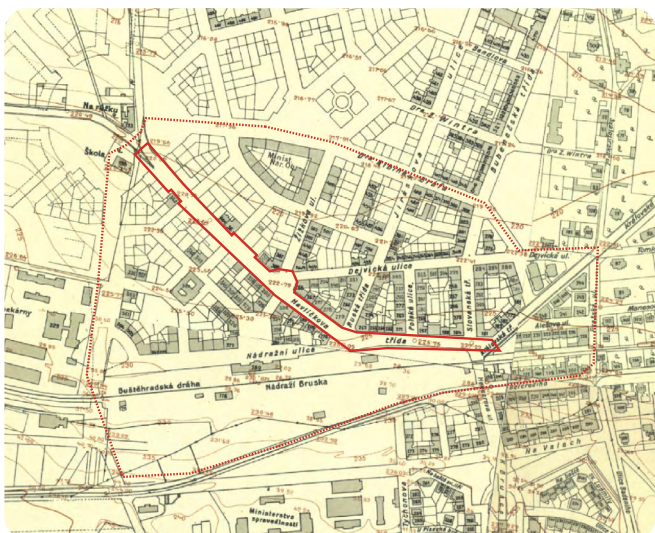


**Obrázek 5** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu Orientačního plánu král. hl. m. Prahy z r. 1909, zdroj: Geoportál Praha,

## 20. a 30. léta 20. století

Roku 1920 proběhla veřejná architektonická soutěž na urbanistické řešení této oblasti. Návrh architekta Antonína Engela byl vyhodnocen jako nejvhodnější – monumentalizoval nové centrum v podobě Vítězného náměstí, vymezil parcely pro veřejné instituce a vtiskl celé čtvrti jednotný neoklasicistní charakter (viz obrázek 6).

V roce 1922 se Dejvice staly součástí Velké Prahy. Regulační plán z roku 1921 navázal na Engelovu koncepci kompaktní blokové zástavby činžovních domů. Jeho upravená verze z roku 1924 dále rozvinula původní záměr a počítala s umístěním řady veřejných budov.



**Obrázek 6** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu Výškopisného plánu hl. m. Prahy z r. 1920-24, zdroj: Geoportál Praha, upraveno: ONplan, 2025

Na Vítězné náměstí byla roku 1926 přivedena tramvajová trať od Prašného mostu, o dva roky později vznikla odbočka směrem na Podbabu. Roku 1932 byl vybudován kruhový objezd pro tramvajovou dopravu; v roce 1942 se dopravní řešení vrátilo k podobě blízké dnešnímu stavu.

Výstavba činžovních domů probíhala ve 20. a 30. letech 20. století. Na plánu z roku 1920-24 (obrázek 6) lze vidět, že nejprve byly stavěny domy v jižní části ulice a později u Vítězného náměstí.



**Obrázek 7** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu ortofoto z roku 1938, zdroj: Geoportál Praha, upraveno: ONplan, 2025

Dejvická ulice v minulosti sloužila jako dopravní spojnice k Písecké bráně, významnému vstupu do Prahy. Se vznikem Vítězného náměstí a rozvojem tramvajové dopravy ztratila tranzitní charakter a postupně se proměnila v místní komunikaci s aktivním parterem.

Na rozdíl od některých okolních ulic v Dejvické ulici nikdy nebylo založeno stromořadí v její celé délce. Na historických fotografiích je nejlépe patrné v úseku od ulice Eliášova směrem k ulici Pod Kaštany.



**Obrázek 8** Letecký snímek zachycující výstavbu Vítězného náměstí a jeho okolí z roku 1933, zdroj: Klub Za starou Prahu

## 1940 až 1970

V letech 1948–1950 nesla Dejvická ulice název Montgomeryho. Dobové pohlednice dokládají pestré a různorodé využití parteru ulice, kde se nacházely obchody s potravinami, knihami, drogerií, klobouky, a lékárny. V místě dnešního domu Dejvická 663/44 dokonce stála i menší čerpací stanice s prodejem automobilových doplňků. Na křižovatce Dejvické, Václavkovy a Eliášovy fungoval hotel Na Brusce.

V jižní části Dejvické ulice původně fungovala mlékárna. V roce 1952 zde vznikl bufet Automat Šárka, který však již v těchto prostorách nepůsobí a současný podnik s odkazem na jeho jméno sídlí jinde.

Veřejný prostor ulice byl charakteristický pouze omezeným výskytem zeleně, klasické stromořadí zde nikdy nevzniklo.

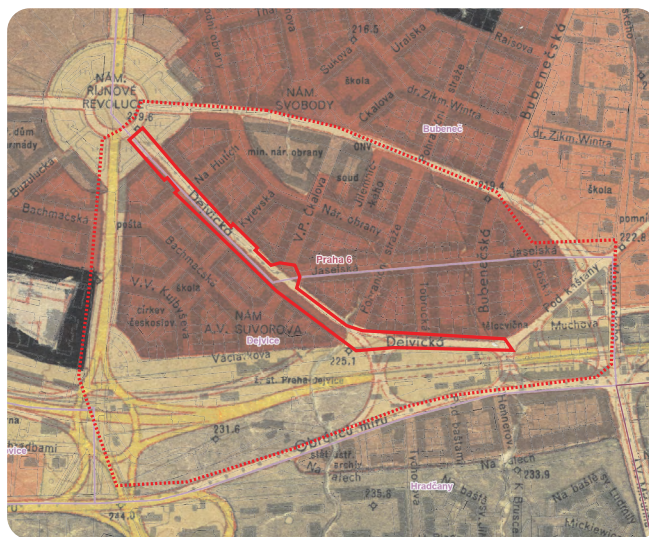


**Obrázek 9** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu ortofoto z roku 1953, zdroj: Geoportál Praha, upraveno: ONplan, 2025

Roku 1958 skončila na Vítězném náměstí **Matějská pouť**, která zde musela ustoupit výstavbě objektů ČVUT. Tradiční pouť, jejíž historie sahá do 16. století, se na tomto místě konala pravidelně až do 50. let 20. století. Původní poutní trasa vedla od prostoru tzv. Brusky dnešní Svatovítskou ulicí na Vítězném náměstí a dále směrem ke kostelu sv. Matěje na Hanspaulce.

Jedinou linkou hromadné dopravy, která projížděla (a stále projíždí) alespoň částečně Dejvickou ulicí, je **autobus č. 131**. Provoz byl zahájen roku 1963, přičemž konečná zastávka na Špejcharu byla zřízena roku 1967. V roce 1978 byla zastávka přejmenována na Hradčanskou v souvislosti s otevřením linky metra A. Po roce 1990 došlo k přesunutí zastávky z ulice Bubenečská do ulice Pod Kaštany.

Původní taneční **sál Globus** z roku 1929 přestal v průběhu 2. poloviny 20. století sloužit své původní



**Obrázek 10** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu územního plánu z roku 1964, zdroj: Geoportál Praha, upraveno: ONplan, 2025

kulturní funkci. Novou kulturní roli toto místo získalo až v roce 2005, kdy se po rekonstrukci do objektu v Dejvické ulici přestěhovalo **Divadlo Semafor**. Naproti Divadlu Semafor se nacházelo kino Svornost, na jehož místě dnes sídlí mezi dětmi oblíbené **Divadlo Spejbla a Hurvínka**.

## 1970 až 1990

V letech 1970–1978 probíhala výstavba **metra A** včetně stanic Dejvická a Hradčanská. Rozšíření komunikace a nová tramvajová trať si vyžádaly demolicí jižní části bloku mezi ulicemi Pelléova a Pod Kaštany. Blok činžovních domů, který patřil k nejstarším v Dejvicích, tak paradoxně zanikl jako první.

V 90. letech 20. století došlo k výraznému nárůstu automobilové dopravy, který zásadně ovlivnil podobu ulice.



**Obrázek 11** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu územního plánu z roku 1976, zdroj: Geoportál Praha, upraveno: ONplan, 2025

## 90. léta 20. století

První výraznější úpravy prostoru u vstupu do stanice metra Hradčanská proběhly v roce 1996. Další změny následovaly po roce 2000 v souvislosti s úpravami automobilového propojení ulic Dejvická a Milady Horákové. Přes železniční trať vznikl chodník určený pouze pro pěší a cyklisty.

## do roku 2016

V letech 2008–2015 probíhala výstavba **tunelu Blanka** pod ulicí Milady Horákové, jejíž součástí byla také rekonstrukce stanice metra Hradčanská. Úpravy realizované v roce 2012 umožnily nové pěší propojení Hradčan a Dejvic prostřednictvím podchodu.

V roce 2010 byl zrušen automobilový přejezd a současně došlo k úpravě tramvajové trati. Automobilová doprava v území se postupně ukázala jako neudržitelná. Uzavření průjezdu v ulici Milady Horákové vedlo k výraznému úbytku tranzitní dopravy na Dejvické ulici.

## 2016 až 2026

Roku 2016 došlo k redukci parkovacích míst u Vítězného náměstí a k vytvoření veřejného prostoru Šesták, který se stal významným místem setkávání obyvatel. O rok později byl revitalizován i prostor u výstupu ze stanice metra Hradčanská v Dejvické ulici.

Po roce 2020 došlo k úpravě chodníků na křížení ulic Václavkova, Eliášova a Dejvická, čímž došlo ke zvýšení přehlednosti dopravní situace v tomto místě.



**Obrázek 12** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu ortofoto z roku 1989, zdroj: Geoportál Praha, upraveno: ONplan, 2025



**Obrázek 13** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu ortofoto z roku 2010, zdroj: Geoportál Praha, upraveno: ONplan, 2025



**Obrázek 14** Průmět řešeného a zájmového území do výřezu ortofoto z roku 2020, zdroj: Geoportál Praha, upraveno: ONplan, 2025

## Shrnutí dopravního vývoje

### 40. léta

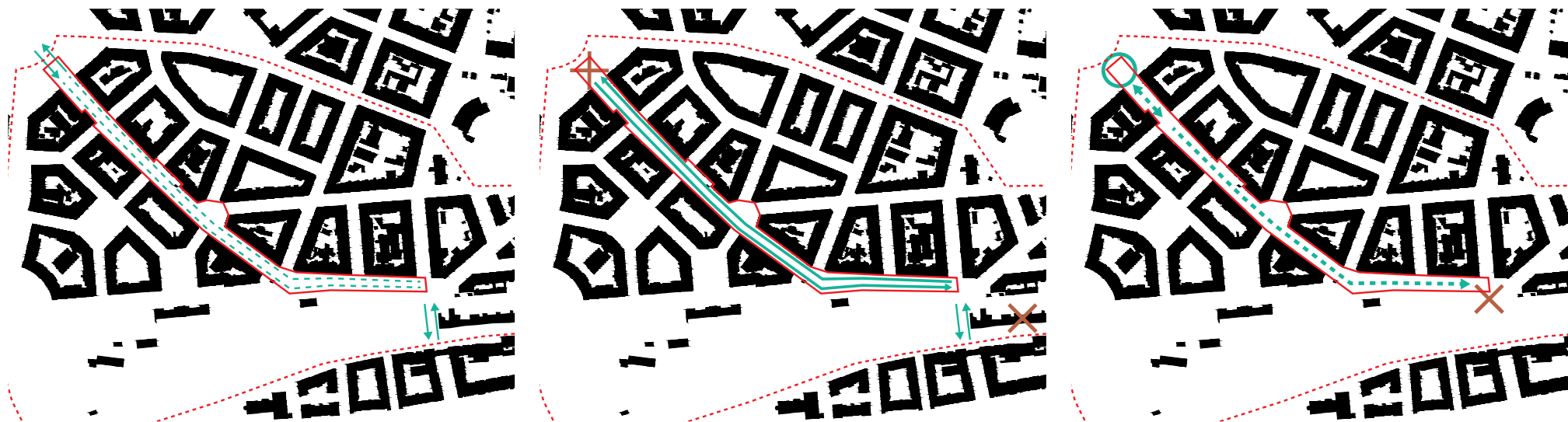
Po vzniku Vítězného náměstí a rozvoje tramvajové dopravy Dejvická ztrácí tranzitní funkci a má více pobytový charakter. Pro automobilovou dopravu je stále přístupná z ulice Milady Horákové i Vítězného náměstí.

### Konec 90. let

S nárůstem automobilové dopravy rostou nároky na parkovací stání. Ulice ztrácí přímé napojení na Vítězně náměstí a na jihovýchodním konci dochází k demolici bloku bytové zástavby.

### Od 2010

Se zrušením přímého napojení na ulici Milady Horákové dochází k částečnému zklidnění ulice. Místo parkovacích stání u Vítězného náměstí vzniká veřejný prostor Šesťák.



Obrázek 15 Schéma vývoje dopravního režimu ulice, autor: ONplan, 2026

## — 3.2 DEJVICKÁ DŘÍVE A DNES



**Obrázek 16** 20. l. 20. stol. — historicky nebyla Dejvická ulice lemována vzrostlou stromovou vegetací, zdroj: Aktualita.cz



**Obrázek 17** 2025 — pohled ulicí směrem k Vítěznému náměstí a na kaštan vytvářející dominantní prvek prostoru, zdroj: ONplan, 2025



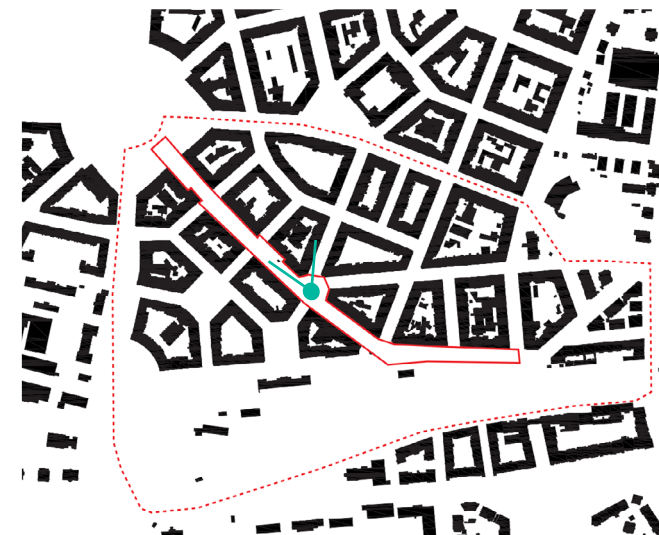
**Obrázek 18** Vyznačení místa pohledu, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 19** 20. l. 20. stol. — v době výstavby bloků byly vysázeny menší stromy na „trojroží“, zdroj: Bubenec.eu



**Obrázek 20** 2025 — současný stav „trojroží“, které dnes slouží převážně k parkování a odpadovému hospodářství, zdroj: ONplan, 2026



**Obrázek 21** Vyznačení místa pohledu, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 22** 20. l. 20. stol. — charakter ulice dokládající typické povrchy a šířky silnic a chodníků



**Obrázek 23** 2025 — současný stav „trojroží“ se zachovanou šířkou a povrchem komunikace, zdroj: ONplan, 2026



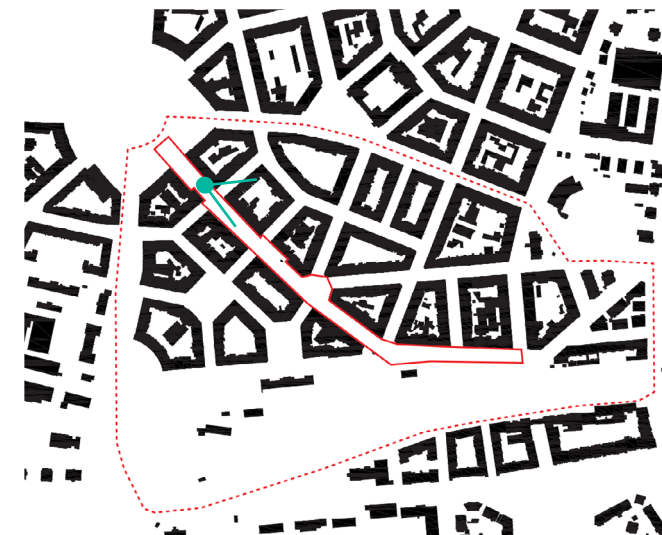
**Obrázek 24** Vyznačení místa pohledu, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 25** 20. l. 20. stol. — Dejvická ul. byla tradičně charakteristická širokým spektrem obchodů a služeb, zdroj: Historicke-foto.cz



**Obrázek 26** 2025 — v současnosti je nejvíce služeb zaměřených na bankovníctví, prodej potravin a gastro provozovny, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 27** Vyznačení místa pohledu, zdroj: ONplan, 2025

## — 3.3 PAMÁTKOVÁ OCHRANA

### Památkové zóny

Řešené území se nachází v **Památkové zóně Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice**, vymezené vyhláškou hl. m. Prahy č. 10/1993 Sb., o prohlášení částí území hl. m. Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany.

Zároveň je území součástí **ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze**, vyhlášeného rozhodnutím bývalého odboru kultury NV hl. m. Prahy č. j. Kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Ochranné pásmo Pražské památkové rezervace představuje zároveň ochranné pásmo (buffer zónu) světové památky, Historického centra Prahy, zapsané na seznam světového, kulturního a přírodního dědictví UNESCO v roce 1992.

### Památková zóna Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice

Památková zóna zahrnuje rozsáhlé území s převážně městskou blokovou zástavbou. Součástí zóny jsou i starší či odlišné enklávy, dominanty a rozmanitosti terénu.

Památková zóna je stanovena vyhláškou hlavního města Prahy č. 10/1993 ze dne 28. 9. 1993 takto:

#### Čl. 2 Poslání památkových zón

Posláním památkových zón je zachovat a trvale chránit kulturně-historické a urbanisticko-architektonické hodnoty vybraných částí území hlavního města Prahy, aby jako organická součást životního prostředí sloužily kulturním, výchovným, společenským a hospodářským potřebám společnosti.

### Čl. 3 Předmět ochrany v památkových zónách

Předmětem ochrany v památkových zónách jsou:

1. historický půdorys a jemu odpovídající prostorová a hmotná skladba,
2. urbanistická struktura, uliční interiéry spolu s povrchy komunikací (zejména mozaiková dlažba chodníků, historická komunikační dlažba), charakter objektů a pozemků, architektura objektů a jejich exteriéry, veřejné interiéry včetně řemeslných a uměleckořemeslných prvků,
3. historické podzemní prostory (zejména historické sklepy s klenbami, štolý apod.),
4. panorama památkových zón s hlavními dominantami v blízkých a dálkových pohledech,
5. historické zahrady a parky, doplňkové parkové-zahradní plochy a prvky tvořící nedílnou součást krajinného celku, nebo historického prostředí.

	řešené území
	zájmové území
	hranice městských částí
	zástavba
	veřejná zeleň
	pražská památková zóna
	pražská památková rezervace
	nemovitě kulturní památky
1	Husův sbor Církve československé
2	železniční stanice Praha - Dejvice
3	činžovní dům, Čs. armády 370/9
4	činžovní dům, Čs. armády 369/7
5	činžovní dům, Čs. armády 368/5
6	přečerpávací stanice Bruska
7	pomník K. Bendla
8	Pelléova vila
9	Koulova vila
10	socha Mír
11	Skleněný palác



1:8000

0m 160m 320m 480m

**Schéma 6** Památková ochrana

**Autor:** ONplan

**Datum:** prosinec 2025

#### Čl. 4 Podmínky pro stavební a další činnost

Pro zabezpečení ochrany a regenerace památkových zón se stanoví tyto podmínky:

1. při pořizování územně plánovací dokumentace, musí být vymezena a respektována vhodná základní funkce památkových zón v prostorovém a funkčním uspořádání území, jakož i zhodnocována urbanistická skladba území,
2. využití prostorů, ploch, území a staveb v památkových zónách musí být v souladu s jejich charakterem, architekturou, kulturní hodnotou, kapacitními a technickými možnostmi,
3. veškeré úpravy prostorů, ploch, území a staveb musí směřovat k jejich estetickému, funkčnímu, technickému, kulturnímu a společenskému zhodnocení s ohledem na charakter památkových zón,
4. při nové výstavbě, přestavbě a modernizaci musí být zohledněn charakter a měřítko zástavby a prostorové uspořádání památkových zón, rozsah nové výstavby, přestavby a modernizace musí být přiměřený památkovému významu jednotlivých částí památkových zón.

#### Ochranné pásmo památkové rezervace v hlavním městě Praze

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

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

#### Předmět ochrany řešeného území

Dle vyjádření Národního památkového ústavu obdrženo 2. ledna 2026 je předmětem památkové ochrany „stávající prostorové a funkční uspořádání ulice, zejména jasné rozlišení jednotlivých funkčních ploch, tedy chodníků a vozovky. Součástí chráněných hodnot jsou rovněž historické obrubníky OP1 vybavené zámky ve tvaru šípky, historická komunikační dlažba - žulová + vápencová mozaiková, a to i v řezané formě, dále historické patice stožárů veřejného osvětlení s kanelurou pocházející z období realizace Engelova urbanistického konceptu, a také standardní výška nášlapu chodníku přibližně 12 cm.“

Uvedené prvky tvoří vzájemně provázaný a ucelený soubor památkových hodnot, které společně definují historický charakter ulice.

## Implikace pro návrh

Při přípravě koncepční studie je nutno zohlednit tyto aspekty vyplývající z památkové ochrany:

Nenarušit urbanistickou strukturu, uliční interiér ani siluetu města v dálkových pohledech.

Zachovat historický půdorys, stávající prostorové a funkční členění – jasné oddělení chodníků a vozovky.

Respektovat památkově chráněné prvky:

- historické obrubníky OP1 vybavené zámky ve tvaru šipky
- historickou komunikační dlažbu - žulová + vápencová mozaiková, a to i v řezané formě,
- historické patice stožárů veřejného osvětlení s kanelurou
- standardní výška chodníku přibližně 12 cm, případně volba takového kompromisního řešení, které umožní skloubit hledisko ochrany památkové péče s požadavky současného městského prostoru





# 04

---

## PLÁNOVACÍ HISTORIE A LIMITY

## — 4.1 PLÁNOVACÍ HISTORIE

Území Dejvické ulice a jejího okolí se v uplynulých dvou desetiletích stalo předmětem ověření řady záměrů, úvah a dílčích projektů. Ačkoli k realizaci komplexní proměny veřejného prostoru dosud nedošlo, vznikla celá řada plánovacích podkladů, které jsou důležitým východiskem pro další postup.

DOKUMENT	ROK	AUTOR	POPIS	RELEVANCE PRO KONCEPČNÍ STUDII
Podchod pod Vítězným náměstím v Praze 6 - Dokumentace pro územní rozhodnutí	2004	METROPROJEKT Praha a.s.	Projekt zabývající se podúrovňovým propojením stanice metra Dejvická a okolních ulic Vítězného náměstí pasáží.	Projekt zůstává relevantní zejména z hlediska technického řešení propojení Dejvické ulice se stanicí metra Dejvická a Vítězným náměstím. Jeho přímá využitelnost je však omezená vzhledem k aktuálně připravovaným projektům v prostoru Vítězného náměstí a 4. kvadrantu.
Ověřovací studie podzemních hromadných garáží	2007	VHE a spol.	Cílem studie bylo ověřit a navrhnout možnosti povrchového parkování prostoru Dejvické ulice a celkové dopravní zklidnění tohoto významného městského prostoru Prahy 6.	Přestože dopravní řešení, vstupy do podzemních garáží i navržené uliční profily již neodpovídají současným požadavkům, studie ukazuje možné varianty umístění podzemního parkování v území. Pro přípravu koncepční studie je využitelná především jako podklad pro ověření prostorových možností a orientačních nákladů souvisejících s obdobným typem řešení.
Variantská ideová studie Dejvické třídy	2008	MČ Praha 6	Městská část zadala v roce 2008 námětovou urbanisticko-architektonickou studii na zklidnění Dejvické třídy (po výstavbě podzemních garáží) a její transformaci na městskou obchodní třídu s preferencí pěšího prostoru.	Studie je relevantní jako doklad dříve identifikovaných prostorových limitů a dlouhodobých úvah o proměně Dejvické třídy na městskou obchodní ulici s preferencí pěšího pohybu a možností vedení tramvajové trati. Navržené řešení veřejného prostoru i umístění vegetačních prvků je však již zastaralé a jeho využitelnost je omezená zejména z důvodu chybějící koordinace s technickou infrastrukturou.
Studie ověření technické infrastruktury - Podzemní garáže Dejvická	2008	PUDIS a.s.	Studie zachycuje uložení stávajících inženýrských sítí a součástí je zároveň návrh přeložek inženýrských sítí dotčených stavbou garáží na úrovni studie.	Pro současnou koncepční studii je využitelná zejména jako podklad pro posouzení technických limitů a proveditelnosti obdobného záměru.
Participativní aktivity včetně tvorby pocitových map	2015	AGORA (facilitátor)	Výstupy dotazování veřejnosti během Týdnu mobility 2015 na Praze 6.	Výstupy představují užitečný historický záznam názorů veřejnosti na prostor ulice. Umožňují porovnání s dnešním stavem a s aktuálními potřebami uživatelů. Jejich využitelnost je však omezená, protože nereprezentují současný stav a nezohledňují některé již realizované změny v území.
Urbanisticko-architektonická soutěž na Vítězném náměstí	2018	IPR Praha	Předmětem soutěže bylo zpracování řešení prostoru Vítězného náměstí se všemi urbanistickými a dopravními vazbami v dané lokalitě.	Soutěžní projekt představuje důležitý referenční podklad pro budoucí podobu Vítězného náměstí a jeho vazby na Dejvickou ulici. Pro současnou analýzu je relevantní zejména z hlediska nutnosti koordinace řešeného území s připravovanými úpravami náměstí a jeho okolí.
Vítězný náměstí - podchod (obchodní pasáž) - podkladová prověřovací studie	2020	Pavel Hnilička Architekti	Rozpracování vítězného soutěžního návrhu do podoby koncepční studie a navazující ověřovací studie podchodu.	Podchod má vliv na pěší pohyb v severní části Dejvické ulice a na její propojení s Vítězným náměstím. Plánované vstupy do podchodu proto představují důležitý aspekt, který je nutné zohlednit při přípravě koncepční studie.

**Tabulka 1** Přehled zásadních dokumentů plánovací historie spojených s řešeným územím, autor: ONplan, 2026

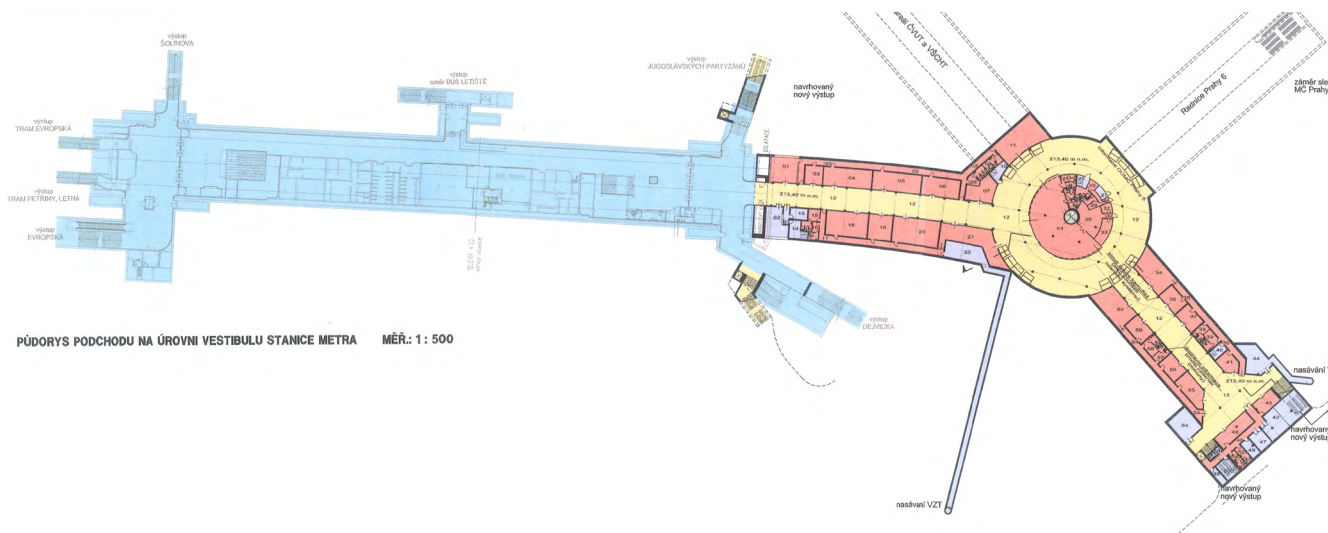
## Podchod pod Vítězným náměstím v Praze 6 - Dokumentace pro územní rozhodnutí

**Zadavatel:** Magistrát hlavního města Prahy - Odbor městského investora

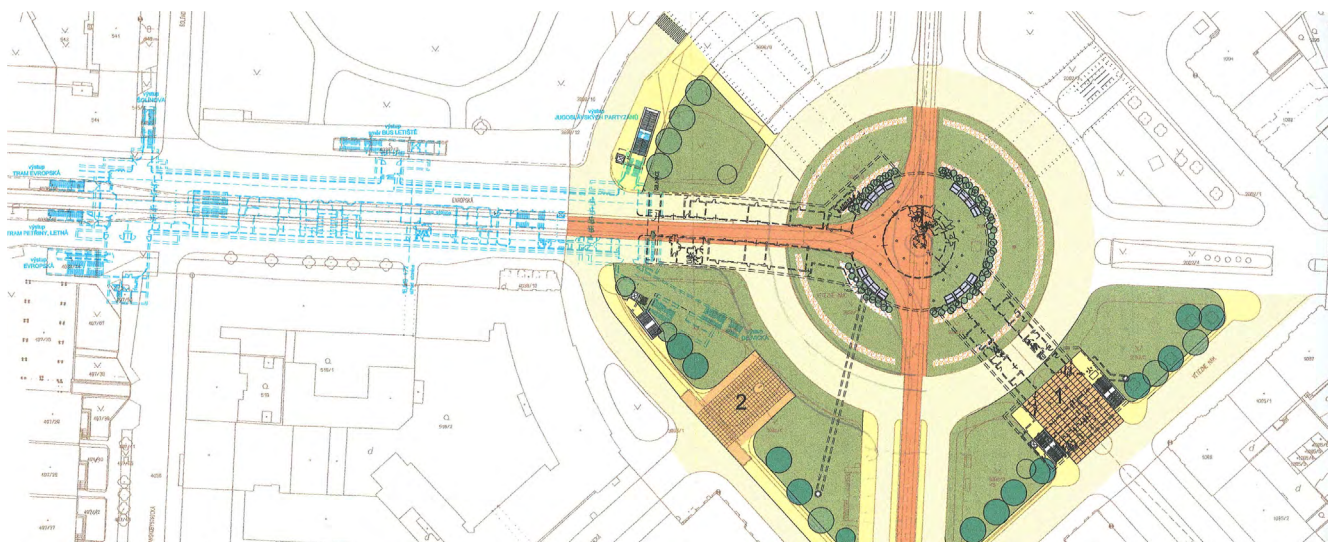
**Zpracovatel:** METROPROJEKT Praha a.s.

**Rok zpracování:** 2004

Cílem projektu bylo prověřit možnosti podúrovňového propojení stanice metra Dejvická s okolními ulicemi Vítězného náměstí pomocí pasáže, která by umožnila bezpečný a bezkolizní pohyb chodců mezi stanicí a přílehlými prostory. Projekt řešil zejména technickou proveditelnost, trasování pasáže a její napojení na stávající infrastrukturu, s ohledem na dopravní a prostorové podmínky náměstí.



**Obrázek 28** Půdorysné zobrazení podchodu na úrovni vestibulu stanice metra, zdroj: METROPROJEKT Praha a.s., 2004



**Obrázek 29** Půdorysné zobrazení podchodu v kontextu Vítězného náměstí, zdroj: METROPROJEKT Praha a.s., 2004

## Ověřovací studie podzemních hromadných garáží

**Zadavatel:** MČ Praha 6

**Zpracovatel:** VHE a spol. + PUDIS a.s.

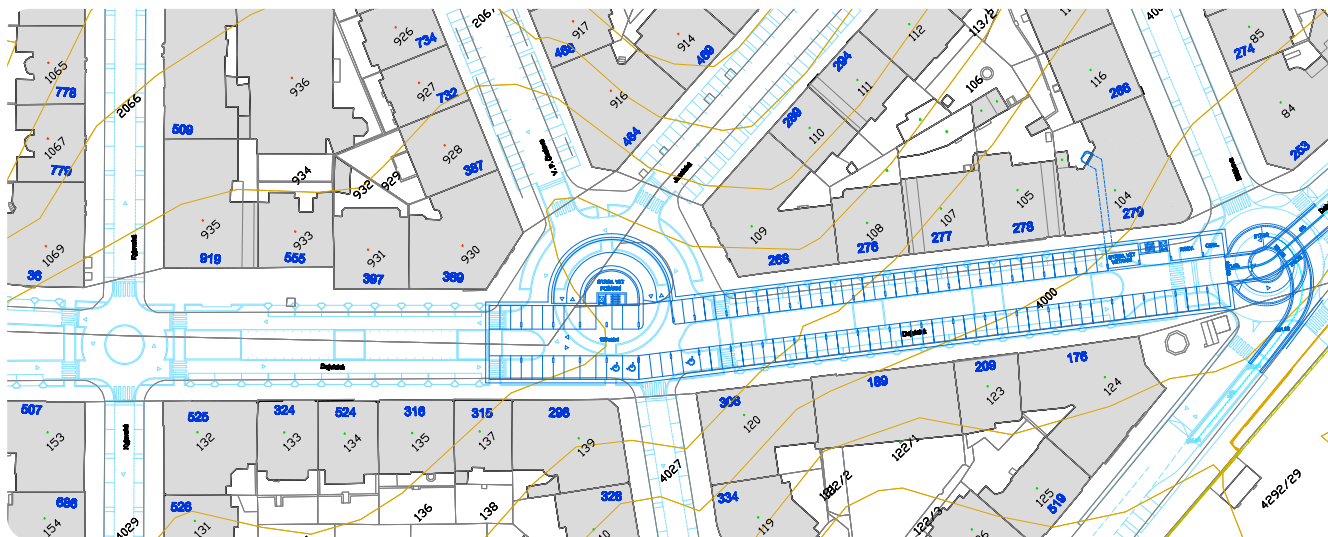
**Rok zpracování:** 2007

V roce 2003 městská část Praha 6 zadala „Studii uličního a poduličního prostoru – Dejvická“, jejímž cílem bylo prověřit možnosti podpovrchového parkování a dopravního zklidnění Dejvické ulice.

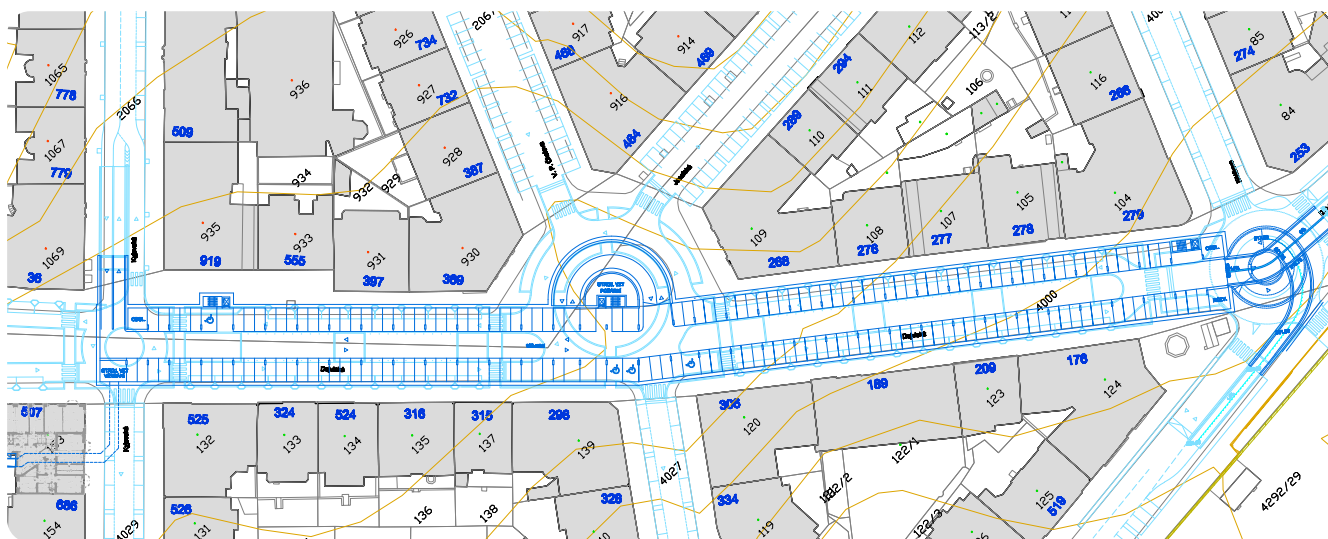
Studie byla rozdělena do čtyř etap, v nichž byly postupně posuzovány varianty umístění garáží mezi ulicemi Kyjevská, Na hutích, Eliášova a Jaselská.

Jako perspektivní se ukázala kombinace variant C a E (tzv. varianta F), třípodlažní garáž mezi Kyjevskou a Eliášovou, u níž byla ve II. etapě ověřena možnost dopravního zklidnění ulice a nového uspořádání uličního parteru.

U všech variant byly odhadnuty náklady včetně zajištění stavební jámy (milánské stěny nebo kotvené záporové pažení). Nejvýhodnější z hlediska investičních nákladů bylo kotvené záporové pažení (cca 25–30 % úspora oproti milánským stěnám). Varianta D měla nejvyšší celkové náklady a omezený potenciál budoucího rozvoje parkování.



**Obrázek 30** Varianta E, půdorys - 1 P.P., podzemní garáže umístěny mezi „trojzím“ a Eliášovou/Václavkovou, zdroj: VHE a spol., PUDIS, 2007



**Obrázek 31** Varianta F, půdorys - 1 P.P., podzemní garáže prodlouženy až do ulice Kyjevská umožňující větší počet parkovacích míst, zdroj: VHE a spol., PUDIS, 2007

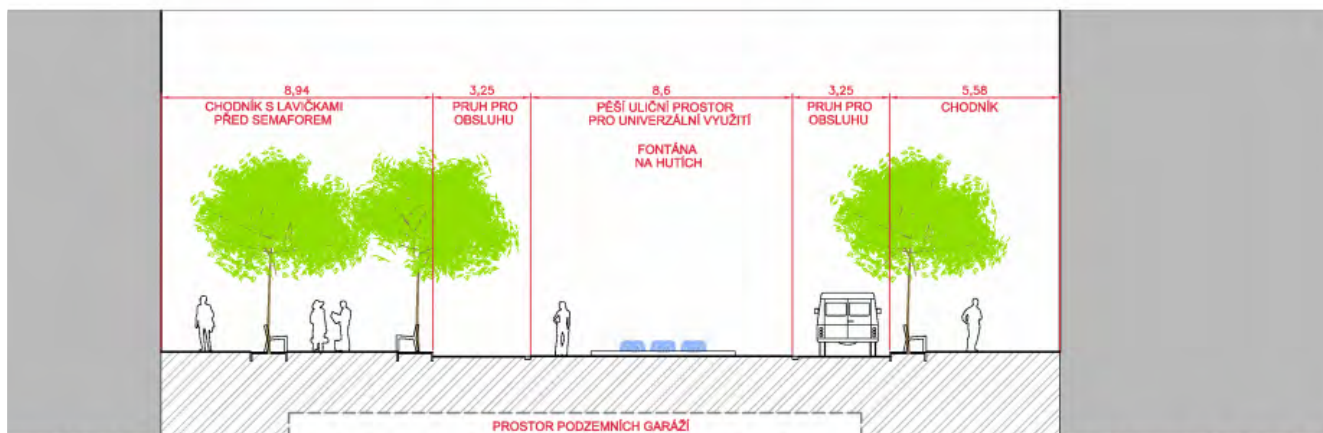
Z hlediska provozu a dopravního napojení se jevila nejméně výhodná varianta D03 – třípodlažní s využitím záporového pažení (cca 423 mil. Kč, 563 800 Kč/stání), přičemž dvoupodlažní verze varianty D byla investičně méně výhodná a neumožňovala další rozšíření kapacity. Varianty byly hodnoceny také z hlediska napojení ramp do Vítězného náměstí, kde stávající dopravní režim omezuje manévrování a vyžadoval by případné obnovení pátého ramene kruhové křižovatky.



**Obrázek 32** Křižovatka Dejvická - Václavkova - Eliášova, zdroj: VHE a spol., 2007



**Obrázek 33** Vizualizace vjezdu do garáží pod Dejvickou ulicí, zdroj: PUDIS, 2008



**PŘÍČNÝ ŘEZ C - C' V PROSTORU PŘED DIVADLEM SEMAFOR S POHLEDEM K FONTÁNE NA HUTÍCH**

**Obrázek 34** Řez Dejvickou ulicí pro ověřovací návrh podzemních garáží, zdroj: PUDIS, 2008

## Variantní ideová studie Dejvické třídy

**Zadavatel:** MČ Praha 6

**Zpracovatel:** veřejnosti bylo prezentováno 6 finálních zpracování

**Rok zpracování:** 2008

V roce 2008 městská část zadala námětovou urbanisticko-architektonickou studii zaměřenou na zklidnění Dejvické třídy po výstavbě podzemních garáží a její proměnu na městskou obchodní třídu s preferencí pěšího prostoru. Studie měla za úkol navrhnout a obhájit řešení ulice jako celku i jednotlivých částí, zohlednit povrchové úpravy, organizaci dopravy a zásobování, atraktivitu pro pěší, drobnou architekturu a umístění uměleckých či vodních prvků.

Cílem studie bylo:

- Získat různé moderní přístupy k řešení městského parteru a umožnit MČ P6 formulovat zadání transformace ulice.
- Vytvořit shromažďovací náměstí na křižovatce Dejvická – Jaselská – V. P. Čkalova s možností pořádání společenských akcí.
- Navrhnout varianty drobné architektury, uměleckých děl a prvků městského parteru, jako jsou lavičky, osvětlení, zeleň či odpadkové koše.
- Zahájit dialog s veřejností o konečné podobě ulice.

Podkladem pro návrh byla dopravně-urbanistická ověřovací studie podzemních garáží Dejvická.

V rámci finální prezentace veřejnosti bylo zveřejněno 6 návrhů od těchto architektonických ateliérů:

- ALEJ architektonický atelier
- VHE a spol. – architektonická kancelář
- Architektonický atelier AR18
- PATA&FRYDECKÝ architekti s.r.o.
- 4A architekti s.r.o.
- Znamení čtyř – architekti s.r.o.



**Obrázek 35** Vizualizace revitalizované ulice směřem k Vítěznému náměstí od „trojroží“, zdroj: Atelier ALEJ, 2008



**Obrázek 36** Půdorysné zobrazení návrhu revitalizace Dejvické ulice, zdroj: Atelier ALEJ, 2008



**Obrázek 37** Vizualizace návrhu „trojroží“, zdroj: VHE a spol., 2008



**Obrázek 38** Půdorysné zobrazení návrhu „trojroží“, zdroj: VHE a spol., 2008



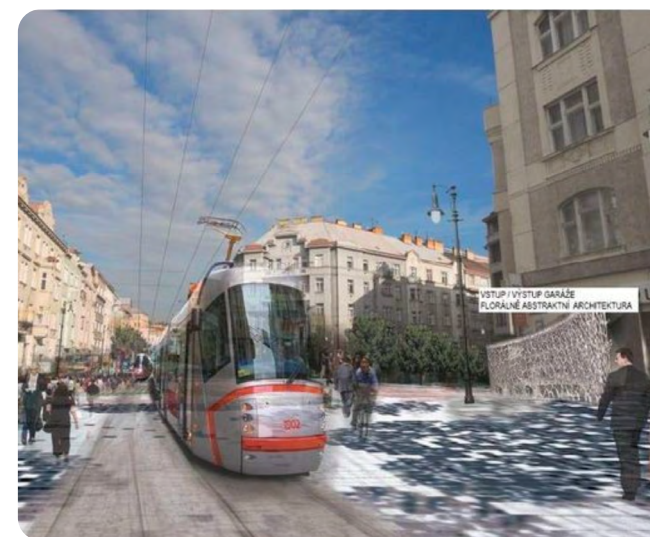
**Obrázek 39** Perspektivní zobrazení návrhu „trojroží“, zdroj: Architektonický ateliér AR18, 2008



**Obrázek 40** Perspektivní zobrazení návrhu „trojroží“, zdroj: PATA&FRYDECKÝ architekti, 2008



**Obrázek 41** Vizualizace návrhu vjezdu do podzemních garáží, zdroj: 4A architekti, 2008



**Obrázek 42** Vizualizace revitalizované uličky s tramvajovou tratí a vstupem do podzemních garáží, zdroj: Znamení čtyř - architekti, 2008

## Studie ověření technické infrastruktury - Podzemní garáže Dejvická

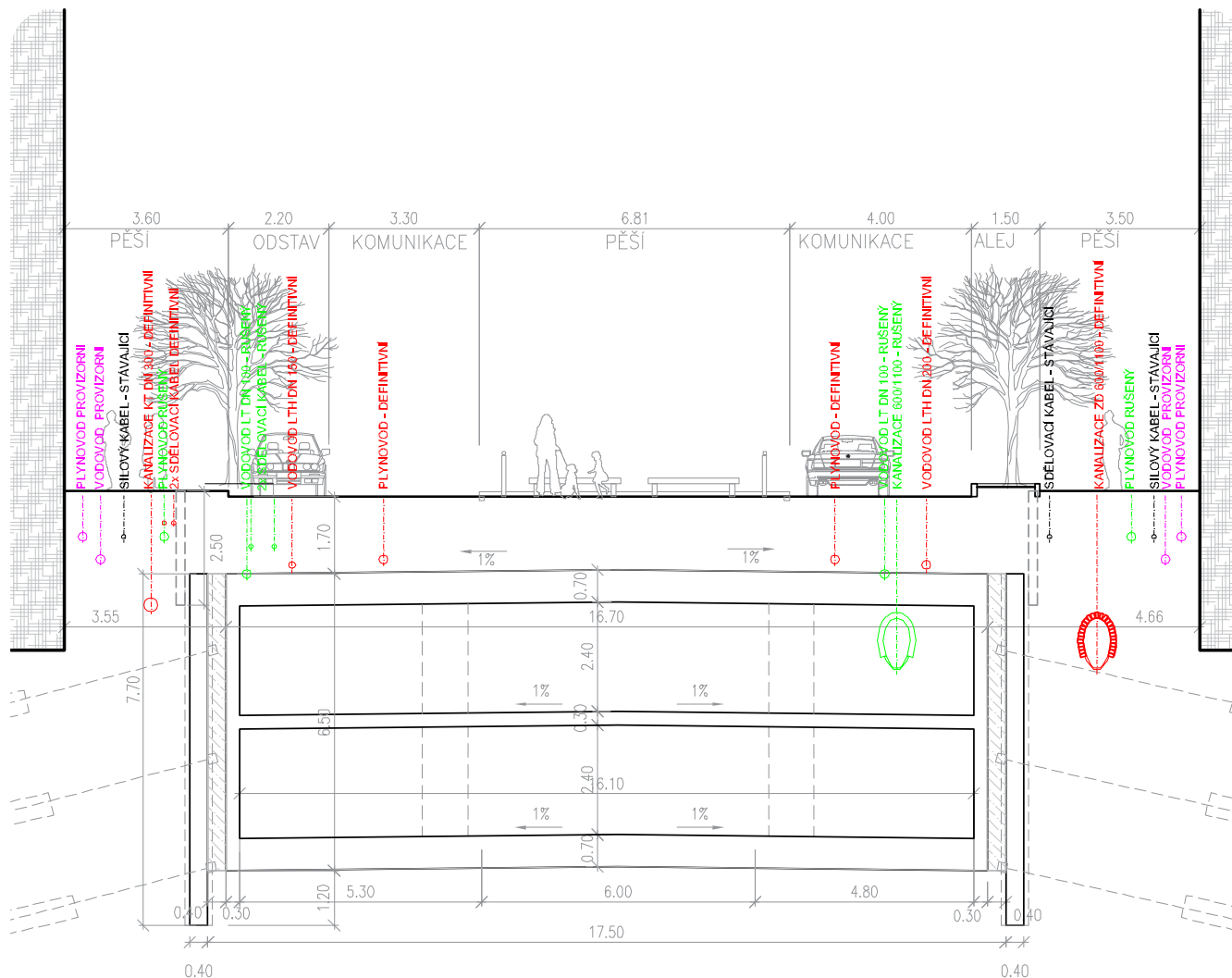
**Zadavatel:** MČ Praha 6

**Zpracovatel:** PUDIS a.s.

**Rok zpracování:** 2008

Tato ověřovací studie se zabývala zmapováním a vyhodnocením stávajícího uložení inženýrských sítí v ulici Dejvická v prostoru plánované výstavby podzemních garáží Dejvická. Cílem bylo identifikovat sítě, které by byly navrhovanou stavbou dotčeny, a prověřit možnosti jejich přeložení nebo úprav v rámci další přípravy projektu.

Závěr studie navrhl přeložky všech inženýrských sítí dotčených výstavbou podzemních garáží, včetně dočasných během výstavby i definitivních po jejím dokončení. Některé sítě, zejména vodovodní, plynovodní a kabelová vedení, byly vedeny nad objektem garáží, kanalizace mimo objekt v prostoru chodníku. Studie upozornila, že při tehdejších krytí garáží 1,7 m by bylo nutné zasahovat do stropní konstrukce, a doporučila zvýšení krytí na 2,0-2,2 m pro technicky vhodnější řešení.



**Obrázek 43** Řez ulicí a navrhovanými garážemi + uložení sítí, zdroj: PUDIS a.s., 2008

## Participativní aktivity včetně tvorby pocitových map

**Zadavatel:** MČ Praha 6 (Týden mobility)

**Zpracovatel:** AGORA (facilitátor)

**Rok zpracování:** 2015, 2016

Na podzim roku 2015 v rámci Týdne mobility se uskutečnilo zapojení veřejnosti na Dejvické ulici. Ve dnech 21.–22. října 2015 proběhlo mapování formou face-to-face ankety, jejímž výstupem byla tzv. pocitová mapa Dejvické ulice. Zřizovatelem dotazníku byla organizace Agora.

Cílem dotazování bylo zachytit subjektivní vnímání Dejvické ulice, identifikovat její problémy a zároveň pojmenovat potenciál území z pohledu veřejnosti.

Hlavní vnímaná negativa:

- nedostatek zeleně v některých částech ulice,
- nepřehledná a neprůjezdná dopravní situace, zejména špatně řešená doprava v klidu,
- změna skladby služeb a obchodů (úbytek služeb denní potřeby),
- chybějící výstup ze stanice metra Dejvická,
- nevhodně řešený prostor tzv. „trojroží“,
- problematické řešení odpadového hospodářství,
- kumulace agresivních osob v oblasti Hradčanské.

Pozitiva a rozvojový potenciál území:

- možnost zklidnění ulice a vytvoření lepších podmínek pro pěší a cyklisty,
- vznik kvalitních veřejných prostor a míst pro setkávání,
- zavedení systematictější organizované dopravy, včetně parkování.

Na akci z října 2015 navázalo další dotazování veřejnosti realizované v únoru 2016, jehož výsledky sloužily jako jeden z podkladů pro plánovanou revitalizaci prostoru stanice metra Hradčanská a navazující části Dejvické ulice, kterou městská část připravovala k realizaci v průběhu roku 2016.

Dotazování proběhlo ve dnech 9.–11. února 2016 přímo v řešeném území, a to na dvou stanovištích – v podchodu pod železnici a v prostoru poblíž povrchového přechodu přes železnici. Respondenti odpovídali formou dokončení pěti předložených výroků zaměřených na současný stav i budoucí podobu místa.



**Obrázek 44** Participace na Dejvické ulici v rámci Týdne mobility, zdroj: AGORA, 2015

## Urbanisticko-architektonická soutěž na Vítězné náměstí

**Zadavatel:** IPR Praha

**Zpracovatel:** Pavel Hnilička Architekti (- vítězný návrh)

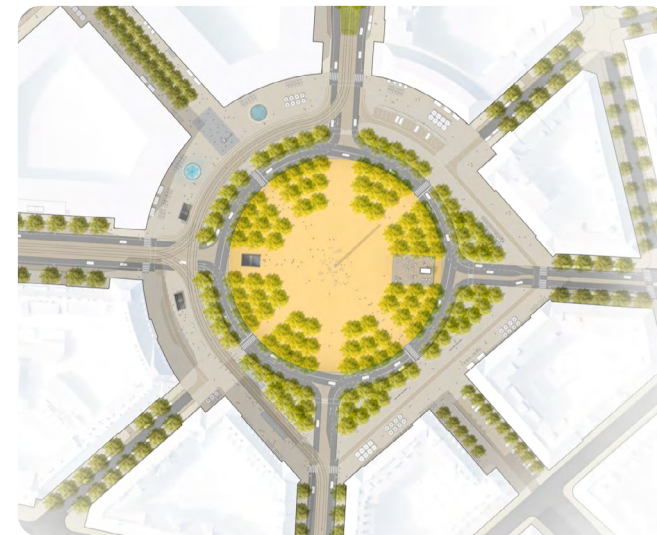
**Rok zpracování:** 2018

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy uspořádal mezinárodní urbanisticko-architektonickou soutěž o návrh na celkové řešení Vítězného náměstí. Cílem soutěže bylo nalézt koncepční návrh, který by komplexně řešil prostor náměstí včetně jeho urbanistických a dopravních vazeb v širším území. Důraz byl kladen zejména na vytvoření kvalitního veřejného prostranství reprezentativního i pobytového charakteru, které by odpovídalo významu místa a zároveň bylo v souladu s nově navrženým dopravním uspořádáním.

Vítězný návrh zpracoval ateliér Pavel Hnilička Architekti. Koncepce vychází z urbanistického odkazu profesora Antonína Engela, autora původního plánu Dejvic, a z velkorysých městských kompozic 19. století. Základní myšlenkou návrhu je uvolnění středu dosud nedokončeného náměstí odsunutím tramvajové a automobilové dopravy k jeho okrajům. V centrální části tak vzniká velký otevřený prostor určený pro různé městské aktivity, jako jsou trhy, veřejná setkání či kulturní akce, jehož hlavní hodnotou je univerzálnost a flexibilní využití.



**Obrázek 45** Vizualizace vítězného návrhu, zdroj: Pavel Hnilička, 2018



**Obrázek 46** Půdorysné zobrazení vítězného návrhu, zdroj: Pavel Hnilička, 2018

## Vítězné náměstí - podchod (obchodní pasáž) - podkladová prověřovací studie

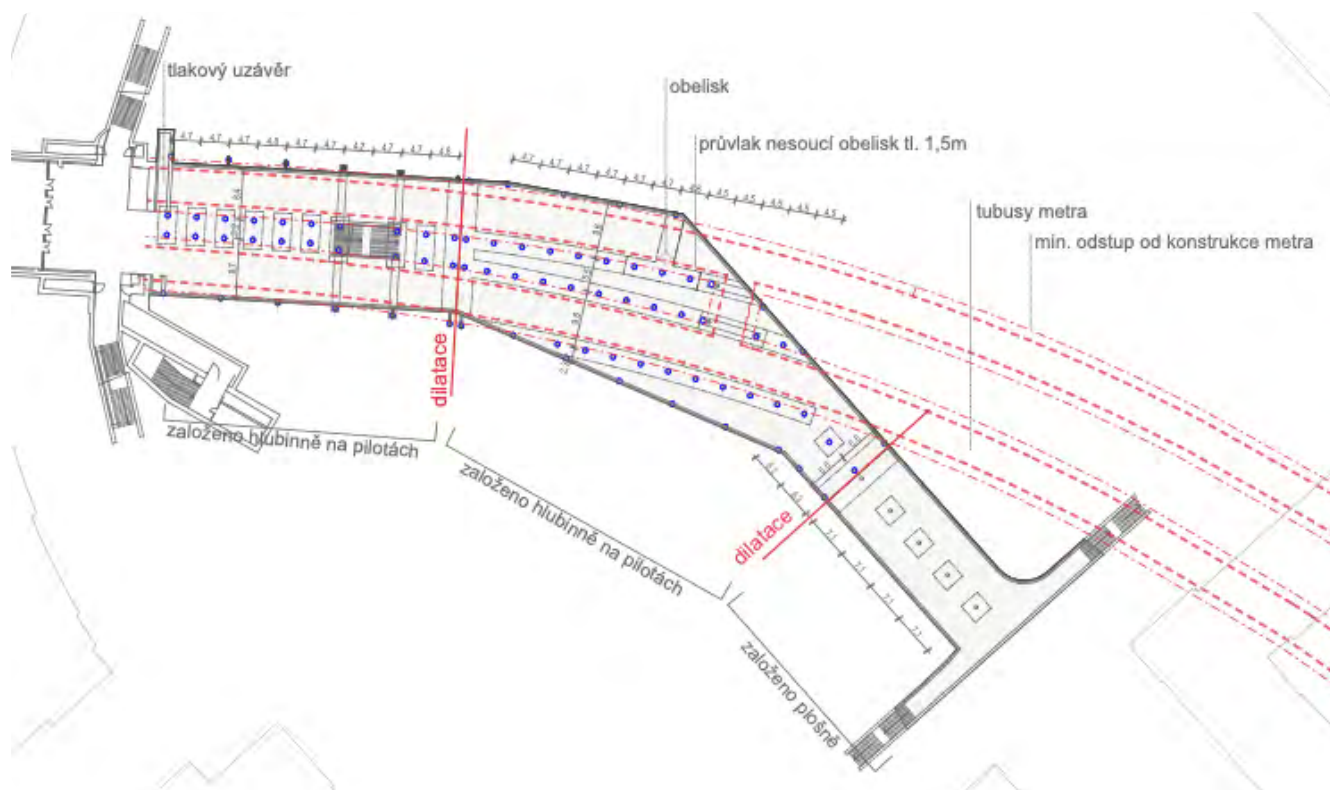
**Zadavatel:** IPR Praha

**Zpracovatel:** Pavel Hnilička Architekti

**Rok zpracování:** 2020

Prověřovací studie se zabývala možností doplnění podchodu pod Vítězným náměstím, který by vedl ze stávajícího východního vestibulu metra směrem do Dejvické ulice. Studie navazuje na návrh revitalizace Vítězného náměstí, jenž vzešel z architektonické soutěže z roku 2018. Na základě zadání Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy bylo cílem prověřit, zda je tento záměr technicky a prostorově realizovatelný, určit jeho hlavní limity a zároveň popsat změny, které by jeho realizace vyvolala v širším území náměstí.

Hlavním smyslem navrhovaného podchodu je umožnit bezpečný, bezkolizní pohyb chodců mezi stanicí metra a Dejvickou ulicí. Tím by došlo ke snížení pěšího zatížení zejména na Svatovítské ulici a k částečnému odlehčení automobilové dopravy v prostoru celého Vítězného náměstí. Studie tedy především ověřuje, jak by tento prvek mohl doplnit celkovou koncepci přeměny náměstí a jaké dopady by měl na fungování dopravy a veřejného prostoru.



**Obrázek 47** Půdorysné zobrazení obchodní pasáže v podchodu pod Vítězným náměstím, zdroj: Pavel Hnilička Architekti, 2020

## — 4.2 LIMITY

### Územní plán

Ze v současnosti (únor 2026) platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy vyplývají pro řešené území – prostor ulice – následující limity a regulativy využití. Území je vymezeno především v ploše DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství, okrajově pak zasahuje do ploch OV – všeobecně obytných. Navazující veřejná prostranství uliční sítě nejsou v platném územním plánu vymezena.

### Limity vyplývající z ploch DU

Plochy DU jsou primárně určeny pro funkci veřejného prostranství a dopravní obsluhy. Zásadním je zachování jejich veřejného charakteru a průchodnosti. Přípustné je zejména řešení náměstí, shromažďovacích a pěších prostor, obslužných a nemotoristických komunikací, cyklostezek, lávek a související zeleně. Umisťovat lze pouze takové stavby a zařízení, které slouží provozu a obsluze veřejného prostranství (např. drobná obchodní zařízení, technická infrastruktura, zařízení PID).

Podmíněně přípustné jsou parkovací a odstavné plochy či **podzemní parkoviště**, avšak pouze za podmínky, že neomezí hlavní a přípustné využití a nenaruší funkci veřejného prostoru. Přesah jiných funkcí ze sousedních ploch je možný jen výjimečně, v nezbytném rozsahu a za splnění přísných podmínek náhrady veřejného prostranství.

### Limity vyplývající z ploch OV

V plochách OV je hlavní funkcí bydlení, doplněné o zařízení a služby sloužící obsluze obyvatel. Přípustné jsou pouze takové stavby a činnosti, které jsou s bydlením slučitelné a nenarušují kvalitu obytného prostředí (např. drobná výroba, služby, občanská vybavenost, zeleň, pěší a vozidlové komunikace).

Podmíněně přípustné funkce (např. větší obchodní zařízení, administrativa, parkoviště, P+R) mohou být realizovány pouze za předpokladu, že nedojde ke snížení kvality prostředí a pohody bydlení, ani k jinému znehodnocení dotčených pozemků.

- OV všeobecně obytné
- DU urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství
- SV všeobecně smíšené
- SMJ smíšené městského jádra
- ZVO zvláštní komplexy občanského vybavení - ostatní
- WV veřejné vybavení
- S vybraná komunikační síť
- ZMK zeleň městská a krajinná

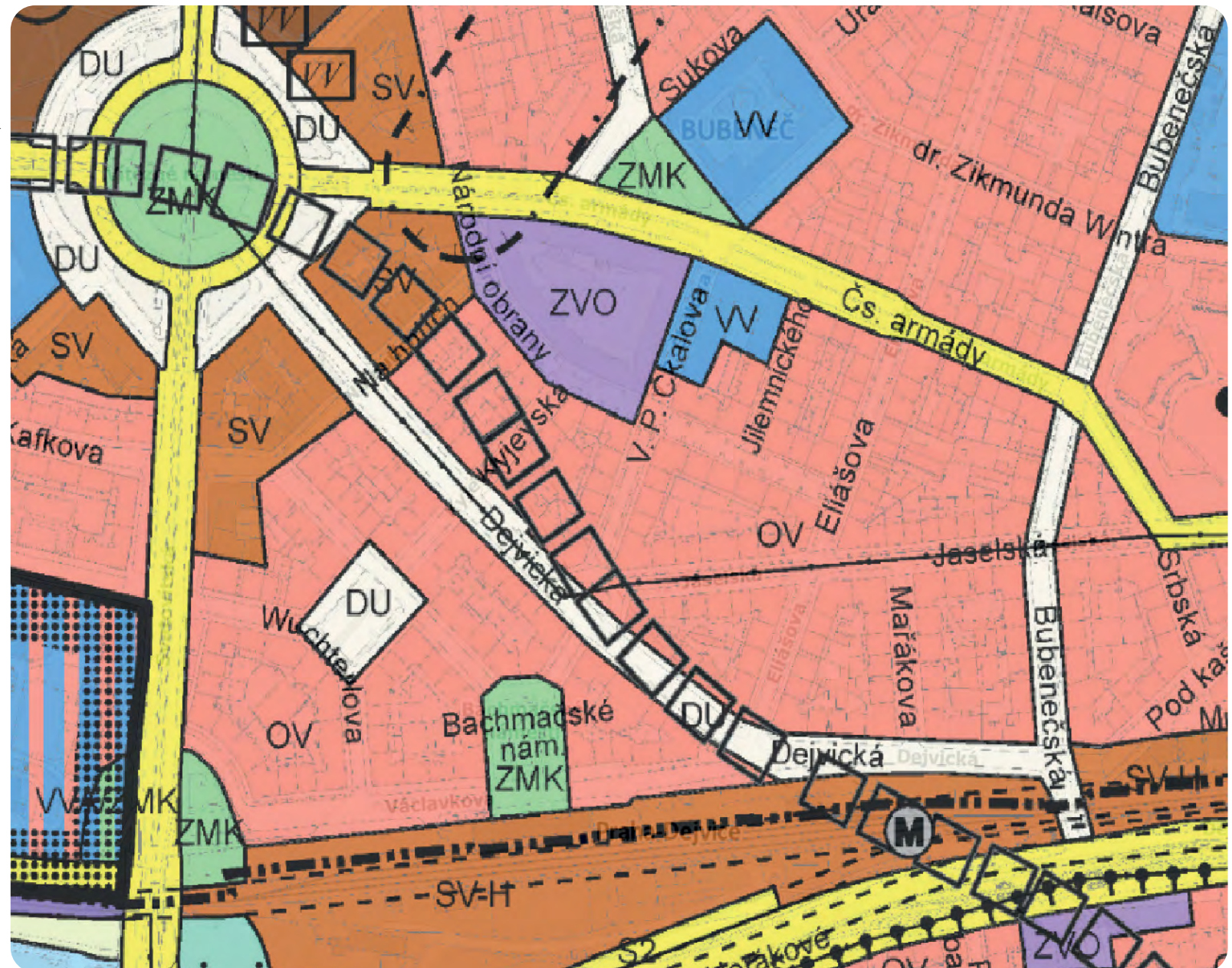


Schéma 7 Výřez z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy

Autor: IPR Praha

Datum: 2025

## Metropolitní plán

V návrhu nového územního plánu ve verzi k veřejnému projednání ze října 2025 (tzv. Metropolitní plán) spadá řešené území Dejvické ulice do stabilizované lokality 029/Dejvice a Bubeneč, která je v Metropolitním plánu vymezena jako bloková struktura s cílovým obytným využitím. Hlavním cílem regulativů je zachovat a dotvořit charakter lokality, respektovat historickou kompozici a umožnit doplnění zástavby v prolukách, aniž by byla narušena kvalita veřejného prostoru.

Metropolitní plán stanovuje, že Dejvická ulice je významnou kompoziční osou, označuje ji za ulici metropolitní úrovně, vedoucí z Vítězného náměstí, které je centrálním prvkem lokality a spojuje radiální městské třídy. Limity pro tuto ulici vyplývají zejména z potřeby zachovat blokovou strukturu a urbanistické měřítko okolní zástavby.

Dalším důležitým regulativem je živý parter ulice – nové stavby podél Dejvické by měly podporovat aktivní využití uličních prostor, zahrnovat obchodní, kulturní či společenské funkce, které přispívají k veřejnému životu, a zároveň nenarušují obytnou kvalitu sousedních bloků.

Metropolitní plán také zdůrazňuje význam veřejných prostranství a zeleně, zejména vnitrobloků, které jsou v severovýchodní a východní části lokality převážně nezpevněné a doplněné vegetací. Zachování nebo vhodné doplnění těchto prostor je klíčové pro udržení městské přírody a kvality prostředí.



**Schéma 8** Výřez z Metropolitního plánu hl. m. Praha

**Autor:** IPR Praha

**Datum:** 2025

## Dopravní limity

V řešeném území je návrh zásadně ovlivněn ochrannými pásmy metra a železnice.

Ochranné pásmo metra, přibližně 35 m od osy krajní koleje v tunelu a cca 30–31,5 m od obrysu stanic, omezuje zejména hloubkové zásahy. V tomto rozsahu je nutné minimalizovat zásahy do podloží, navrhovat konstrukce s ohledem na vibrace a veškeré úpravy konzultovat s Dopravním podnikem. To v praxi znamená omezené možnosti podzemních staveb a technicky náročnější řešení.

Ochranné pásmo železnice, obvykle 60 m od osy krajní koleje (min. 30 m od obvodu dráhy), ovlivňuje především umístění nových objektů v kontaktu s tratí. Je nutné dodržet odstupy, řešit hlukovou zátěž a koordinovat návrh se Správou železnic, což z těchto ploch činí spíše omezeně zastavitelné území.

- řešené území
- zájmové území
- zástavba
- veřejná zeleň
- ochranné pásmo metra
- ochranné pásmo žel. dráhy

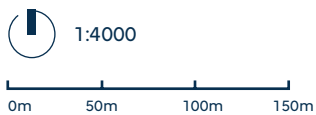
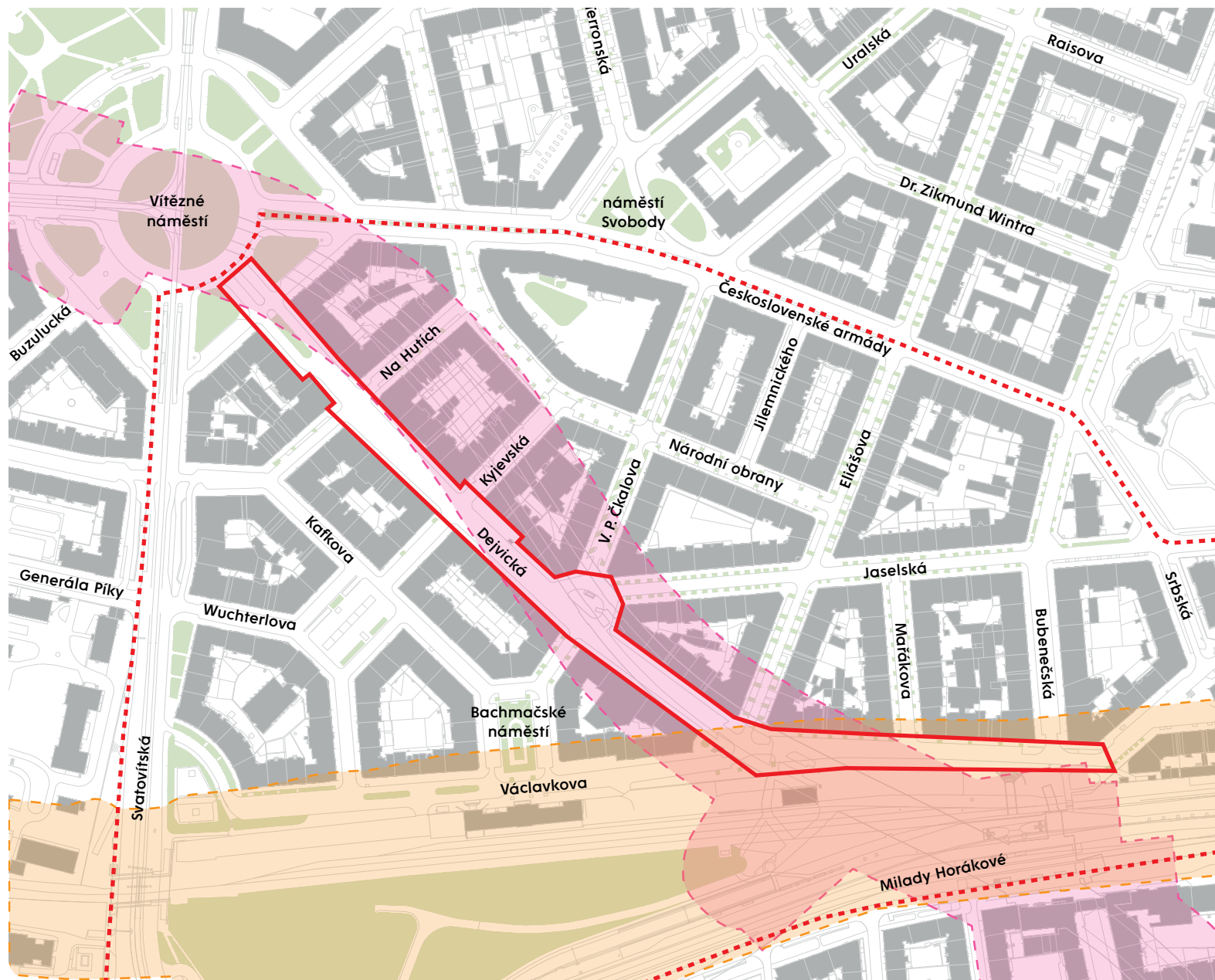


Schéma 9 Dopravní limity

Autor: ONplan

Datum: leden 2026

## Limity technické infrastruktury







V řešeném území se uplatňují ochranná pásma technické infrastruktury, jejichž cílem je zajistit bezpečný provoz, údržbu a ochranu jednotlivých vedení a zařízení a zároveň omezit činnosti, které by mohly vést k jejich poškození nebo ohrožení okolí. Tato ochranná pásma představují významný limit pro umísťování staveb, terénní úpravy i realizaci dalších zásahů v území.

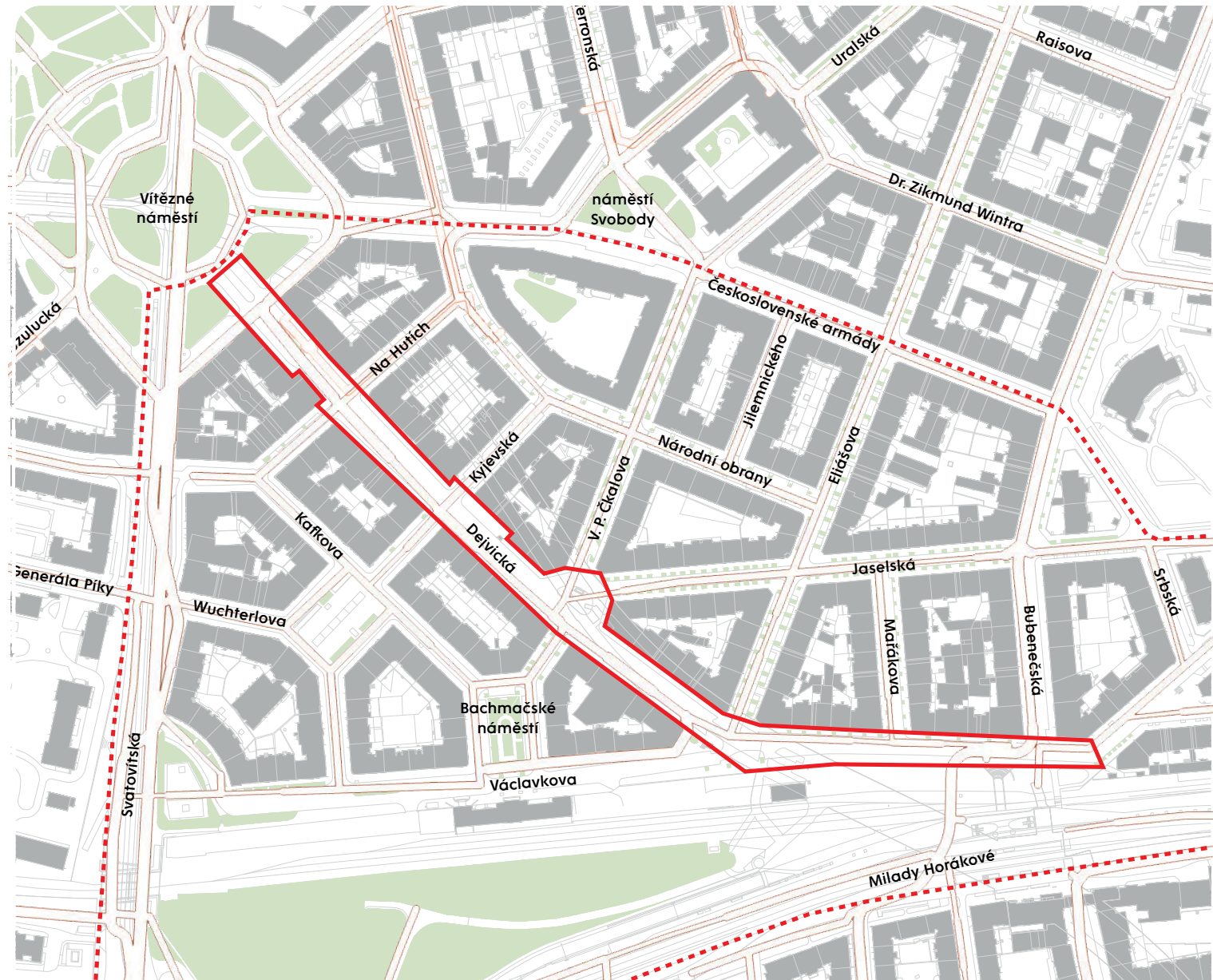
Z hlediska technické infrastruktury jsou v území zásadní zejména kanalizační stoky a teplovodní vedení. U kanalizace je ochranné pásmo vymezeno v šířce 2,5 m od vnějšího líce potrubí na obě strany. V tomto pásmu je omezeno umísťování staveb, výsadba hlubokokořenících dřevin a provádění zemních prací, které by mohly narušit stabilitu nebo funkčnost kanalizačního vedení. Jakékoli zásahy v ochranném pásmu kanalizace vyžadují souhlas provozovatele kanalizační sítě.

Podobně teplovodní vedení má stanoveno ochranné pásmo v šířce 2,5 m od vnějšího obrysu potrubí. Toto pásmo slouží k ochraně teplovodu před mechanickým poškozením a k zajištění přístupu pro provoz a údržbu. V ochranném pásmu teplovodu je omezeno provádění stavebních prací, ukládání materiálu a další činnosti, které by mohly ohrozit bezpečný provoz zařízení.

Návrh revitalizace musí respektovat zejména tyto právní předpisy:

- zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu, který upravuje ochranná pásma vodovodních a kanalizačních řadů,
- zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon, který stanovuje ochranná pásma energetických zařízení, včetně teplovodů, plynovodů a elektrických vedení,
- zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, který vymezuje ochranná pásma komunikačních vedení a zařízení.

-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
-  veřejná zeleň
-  ochranná pásma kanalizačních stok a sběračů
-  ochranná pásma tepelných zařízení



 1:4000

0m 50m 100m 150m

**Schéma 10** Limity techn. infrastruktury

**Autor:** ONplan

**Datum:** leden 2026

## Pražské stavební předpisy

Pražské stavební předpisy (PSP) jsou prováděcími předpisy ke stavebnímu zákonu, vydávanými formou nařízení, které stanovují pro hlavní město Prahu obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby.

Pro nově navrhovanou zástavbu PSP určují pravidla pro umístění staveb – zejména stavební čáru, uliční čáru, výškovou regulaci, odstupy od okolních objektů, napojení na technickou a dopravní infrastrukturu, řešení dopravy v klidu, veřejného osvětlení a zásad řešení veřejných prostranství. Dále stanovují pravidla pro povolování, užívání a provoz staveb, čímž zajišťují bezpečné, funkční a urbanisticky kvalitní prostředí.

S účinností nového stavebního zákona od července 2024 se změnila role PSP – některá ustanovení byla nahrazena či doplněna celostátní vyhláškou o požadavcích na výstavbu (VPV). Přesto PSP zůstávají klíčovým nástrojem pro specifické potřeby Prahy, zejména při řešení městských ulic, veřejných prostranství a dopravních os.

Cílem PSP je zajistit kvalitní a udržitelný rozvoj města, ochranu veřejného prostoru, efektivní využití území a adaptaci stavebních pravidel na pražské podmínky. PSP také podporují kultivaci veřejného prostoru, rozvoj městské zeleně, hospodaření s dešťovou vodou, zlepšení dostupnosti veřejných služeb

Pro návrh Korza Dejvická jsou z hlediska Pražských stavebních předpisů (PSP) závazná zejména následující ustanovení:

- **§ 8 Obecné požadavky na veřejná prostranství**  
Vymezuje základní principy kvality veřejného prostoru, jeho prostupnosti, bezpečnosti a pobytové funkce.
- **§ 9 Umisťování staveb ve veřejných prostranstvích**  
Stanovuje podmínky pro umisťování prvků v uličním prostoru tak, aby neomezovaly jeho funkčnost a kontinuitu.
- **§ 10 Uspořádání veřejných prostranství**  
Definuje členění uličního profilu a vztah jednotlivých funkcí (pěší, zeleň, doprava).
- **§ 11 Uspořádání sítí**  
Upravuje koordinaci technické infrastruktury v prostoru ulice a její vztah k ostatním prvkům.
- **§ 12 Výsadbové pásy a stromořadí v uličních prostranstvích**  
Stanovuje požadavky na umístění a dimenzování stromů a výsadbových pásů jako základního prvku uliční zeleně.
- **§ 26 Forma a charakter parkování**  
Definuje způsob řešení parkování ve veřejném prostoru a jeho vztah k celkovému uspořádání ulice.
- **§ 27 Požadavky na odkládání jízdních kol**  
Stanovuje požadavky na kapacitu a umístění stojanů a zařízení pro cyklisty.

Z hlediska konkrétního návrhu jsou dále zásadní i specifické přílohy, zejména:

- **Příloha I. Stromy a inženýrské sítě (k § 8 odst. 4 a § 12 odst. 2 a 4)**  
Stanovují minimální vzdálenosti podzemních sítí od paty kmene stromu, což je klíčové pro koordinaci výsadby stromořadí s technickou infrastrukturou a pro dlouhodobou udržitelnost uliční zeleně.

## — 4.3 IMPLIKACE PRO NÁVRH

Z uvedených limitů vyplývají pro návrh zejména tyto požadavky:

- **Priorita pěšího prostoru** – řešení musí podporovat pěší pohyb a nemotorovou dopravu; automobilová doprava a parkování mohou být pouze doplňkové a nesmí omezovat hlavní funkci prostoru.
- **Respektování ochranného pásma metra** (35 m od osy krajní koleje) - v praxi znamená omezenější možnosti podzemních zásahů a vyžaduje náročnější technická řešení.
- **Respektování ochranného pásma železnice** (60 m od osy krajní koleje) - omezuje především umístění objektů v kontaktu s tratí a má dopad na řešení hlukové zátěže území.
- **Respektování ochranných pásem technické infrastruktury** (2,5 m - kanalizace, teplovod, vodovod; 1 m - elektřina, plynovod, komunikační vedení, veřejné osvětlení) - představuje důležitý návrhový limit, který je nutné zohlednit při umísťování prvků v uličním prostoru.

Zároveň je však třeba s vedením technické infrastruktury aktivně pracovat a v odůvodněných případech zvažovat jejich reorganizaci či přeložení tak, aby bylo možné plnohodnotně rozvíjet kvalitní veřejný prostor a modrozelenou infrastrukturu.

- **Soulad s pražskými stavebními předpisy** - návrh musí respektovat pravidla pro vymezení veřejných prostranství a jejich vztah k okolní zástavbě.

Limity vyplývající z památkové ochrany jsou popsány v kapitole 3.3 Památková ochrana, patří mezi ně zejména:

- **Nenarušení urbanistické struktury**, uličního interiéru ani siluety města v dálkových pohledech.
- **Zachování historického půdorysu**, stávajícího prostorového a funkčního členění.
- **Respektování památkově chráněných prvků.**



The background features three light gray silhouettes of people in a meeting. On the left, two people are looking at a tablet together. On the right, a person stands holding a tablet. The overall scene is set against a light beige background.

# 05

---

**STRATEGICKÁ  
VÝCHODISKA**

**Kapitola Strategický kontext** shrnuje hlavní dokumenty a faktory, které rámuji možné směry proměny ulice Dejvická.

Nejprve jsou představeny relevantní **strategické dokumenty hlavního města Prahy (5.1)**, které definují dlouhodobé priority rozvoje města v oblasti veřejného prostoru, mobility, životního prostředí a kvality života.

Následuje přehled **strategických dokumentů městské části Praha 6 (5.2)**, jež konkretizují cíle rozvoje z pohledu samosprávy Prahy 6 a určují priority rozvoje území Dejvic a Bubenče.

Závěrečná část kapitoly **(5.3) shrnuje základní trendy demografického vývoje**, které mají vliv na budoucí využívání veřejného prostoru, mobilitu i každodenní život v území.

DOKUMENT	ROK	ZADAVATEL
Strategický plán hl. m. Prahy	2016	hl. m. Praha
Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030	2021	hl. m. Praha
Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu	2017	hl. m. Praha
Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy	2014	hl. m. Praha
Plán udržitelné mobility Prahy a okolí	2019	hl. m. Praha
Strategie aktivní mobility v Praze	2022	hl. m. Praha
Koncepce kulturní politiky hl. m. Prahy	2022	hl. m. Praha
Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu	2018	hl. m. Praha
Strategie rozvoje MČ Praha 6	2025	MČ Praha 6
Koncepce rozvoje kultury Městské části Praha 6	2018	MČ Praha 6

**Tabulka 2** Přehled relevantních strategických dokumentů hl. m. Prahy a MČ Prahy 6, autor: ONplan, 2026

# — 5.1 STRATEGICKÉ DOKUMENTY HMP

Záměr „Korzo Dejvická“ naplňuje celou řadu strategických cílů rozvoje hl. města Prahy tak, jak byly definovány ve strategických dokumentech samosprávy. Tato skutečnost může podpořit financování záměru hlavním městem.

## Strategický plán hl. m. Prahy (2016)

Klíčovým celoměstským strategickým rámcem pro proměnu Dejvické ulice je Strategický plán hl. m. Prahy, schválený v roce 2016, který stanovuje dlouhodobou vizi rozvoje města do roku 2030.

Revitalizace Dejvické ulice může konkrétně přispět k naplnění velkého množství rozvojových priorit a opatření Strategického plánu Prahy (řazeno dle číselné řady cílů):

### 1.3 A – Město krátkých vzdáleností

1.3 A1: *Rozvíjet kompaktní město v souladu s principy města krátkých vzdáleností*

### 1.3 C – Veřejná prostranství města

1.3 C1: *Zvyšovat fyzickou prostupnost a bezbariérovost*

1.3 C2: *Zvyšovat kvalitu veřejných prostranství*

### 1.4 A – Zelená infrastruktura

1.4 A1: *Rozvoj zelené infrastruktury v zastavěném prostředí*

### 1.4 B – Ovzduší a hluk

1.4 B1: *Snižování emisí z dopravy*

1.4 B2: *Omezování hlukové zátěže*

### 1.5 D – Nová propojení

1.5 D1: *Posilování pěších a cyklistických vazeb*

1.5 D2: *Odstraňování bariér v dopravní infrastruktuře*

### 2.2 B – Podnikatelské prostředí

2.2 B1: *Podpora lokální ekonomiky a služeb*

2.2 B2: *Kvalitní prostředí pro podnikání ve městě*

### 2.3 D – Kultura ve veřejném prostoru

2.3 D1: *Podpora kulturních aktivit ve veřejném prostoru*

2.3 D2: *Posilování kulturní identity města*

## Klimatický plán hl. m. Prahy (2021)

Dalším důležitým strategickým dokumentem je Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030, schválený v roce 2021. Dokument představuje akční plán města pro naplnění klimatického závazku, jehož cílem je snížit do roku 2030 emise CO<sub>2</sub> o 45 % oproti roku 2010 a dosáhnout uhlíkové neutrality nejpozději do roku 2050.

Revitalizace Dejvické ulice se vztahuje zejména k následujícím oblastem a prioritám Klimatického plánu:

### Udržitelná mobilita

— *Zvyšovat atraktivitu nemotorové a veřejné dopravy*

— *Snižovat intenzitu automobilové dopravy*

### Adaptační opatření

— *Zlepšování mikroklimatických podmínek*

— *Snižování dopadů extrémních hydrologických jevů*

### Cirkulární ekonomika

— *Předcházení vzniku odpadů a zvyšování míry jejich třídění*



Obrázek 48 Strategický plán hl. m. Prahy, zdroj: IPR Praha, 2016

## Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2019)

Současnou politiku a cíle metropole v oblasti dopravy určuje kromě zmíněného Strategického plánu především Plán udržitelné mobility Prahy a okolí z roku 2019 (PUM).

Revitalizace Dejvické ulice se vztahuje zejména k následujícím konkrétním opatřením Plánu udržitelné mobility:

- **o-83: Železniční spojení Praha - Letiště - Kladno**
- o-141: Odstraňování bariér ve veřejném prostoru
- o-360: Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily
- o-386: Podpora udržitelné logistiky, zásobování
- o-389: Program zřizování pěších zón v centru města
- o-390: Program zřizování zón 30
- o-428: Navádění na volná parkovací místa
- **o-476: Realizace 2. vestibulu metra Hradčanská**

Tento výčet záměrů a opatření je třeba v území koordinovat a vytvořit podmínky pro zajištění jejich vzájemné provázanosti a funkčního souladu.

## Strategie aktivní mobility v Praze (2022)

Strategie aktivní mobility v Praze byla schválena Radou hlavního města Prahy v roce 2022. Je to střednědobý strategický dokument s platností do roku 2030, který se zaměřuje na podporu pěší a cyklistické dopravy ve městě. **Navazuje na Plán udržitelné mobility Prahy a okolí a Koncepti rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze.**

Revitalizace Dejvické ulice se vztahuje zejména k následujícím konkrétním cílům Strategie aktivní mobility v Praze:

- **05: Systematická aplikace zón 30, cyklistických zón a obytných zón na síti obslužných komunikací**
- **06: Rozvoj pěších zón a zón setkávání (sdílených prostorů) ve významných veřejných prostranstvích i před významnými cíli cest**
- **07: Systematická plošná aplikace kvalitních podmínek pro pěší**
- **08: Systematické zajištění kvalitních podmínek pro pohyb cyklistů v uličním prostoru**
- **10: Rozvoj parkovišť B+R a dalších parkovacích možností pro jízdní kola**
- **12: Zapojení aktivní mobility do systémového řešení městské logistiky**
- **13: Zajištění kvalitní zimní i běžné údržby infrastruktury pro aktivní mobilitu**
- **15: Zohlednění požadavků na rozvoj aktivní mobility již v rané fázi přípravy projektových záměrů městských, státních i soukromých investorů**



Obrázek 49 Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, zdroj: hl. m. Praha, 2019b



Obrázek 50 Strategie aktivní mobility v Praze, zdroj: hl. m. Praha, 2022a

## Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy (2014)

Strategie rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy je koncepční dokument Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) z roku 2014, jehož cílem je definovat principy, cíle a nástroje pro dlouhodobé zvyšování kvality veřejného prostoru v Praze. Dokument vznikl jako součást širší koncepce rozvoje veřejných prostranství města a reaguje na dlouhodobou absenci systematického přístupu k jejich plánování, tvorbě a správě.

Strategie vychází z předpokladu, že veřejná prostranství tvoří základní strukturu města a zásadně ovlivňují kvalitu života obyvatel, fungování městského prostředí i jeho ekonomický a sociální rozvoj. Při přípravě koncepční studie Korzo Dejvická budou zohledněny tyto teze strategie:

Základní principy

- **Veřejná prostranství jsou základní strukturou města** a jejich význam musí být zohledněn při vedení infrastruktury i umístování staveb.
- **Kvalita veřejného prostoru je základním předpokladem kvality života ve městě.**

Obytná kvalita prostoru:

- Kvalitní veřejné prostranství je **především obytné** – bezpečné, přívětivé, živé a esteticky hodnotné.
- **Emocionální a prožitkové kvality** prostředí jsou stejně důležité jako jeho funkční vlastnosti.
- Základem návrhu je **lidské měřítko** a respekt k lidským smyslům.

Přístupnost a využití

- Veřejná prostranství mají být **přístupná a atraktivní pro všechny skupiny obyvatel.**
- Mají **podporovat pěší pohyb a pobyt ve městě**, nikoli pouze dopravu.

Dopravní principy

- **Pobytová kvalita prostoru má být prioritou před dopravní a technickou funkcí.**
- Dopravní řešení musí zohledňovat **potřeby chodců a bezmotorové dopravy.**
- **Parkování na veřejných prostranstvích má být omezeno** a řešeno alternativními způsoby.

Urbanistické vztahy

- Důležitým prvkem kvalitního prostoru je **aktivní vztah mezi veřejným prostranstvím a parterem budov.**

Správa a dlouhodobá kvalita

- **Kvalitní údržba a pravidelný úklid** jsou zásadním předpokladem dlouhodobé kvality veřejného prostoru.

Sociální a prostorové principy

- Jedním z důležitých cílů rozvoje veřejného prostoru je **odstraňování bariér** – fyzických, sociálních i funkčních.



Obrázek 51 Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy a Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy, zdroj: IPR Praha, 2014

## Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu

Tento dokument stanovuje zásady pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí jako významnou součást modrozelené infrastruktury města. Uliční stromy chápe jako plnohodnotný prvek městské infrastruktury, který přispívá ke zlepšení mikroklimatu, hospodaření se srážkovou vodou i kvalitě veřejného prostoru.

Ve vztahu k revitalizaci Dejvické ulice je tento standard důležitým metodickým podkladem pro návrh uličního stromořadí a modrozelené infrastruktury; zdůrazňuje přítomnost potřeby vymezit výsadbové pásy, koordinovat vedení technické infrastruktury a řešit uliční prostor komplexně v návaznosti na cílový záměr veřejného prostranství. Zároveň stanovuje požadavky na dostatečný prokořenitelný prostor a přístup srážkové vody, bez nichž nelze zajistit dlouhodobě funkční zeleň v podmínkách městské třídy.



Obrázek 52 Strategie aktivní mobility v Praze, zdroj: hl. m. Praha, 2022a

## — 5.2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY MČ PRAHA 6

### Strategie rozvoje MČ Praha 6 (2025)

Strategii rozvoje městské části Praha 6 (s výhledem do roku 2040) je ve vztahu k revitalizaci Dejvické ulice klíčový strategický dokument. Strategie se zaměřuje na dlouhodobé zvyšování kvality života obyvatel prostřednictvím kultivace veřejného prostoru, podpory místních center a udržitelné mobility.

Dokument identifikuje **Dejvickou ulici jako jednu z hlavních městských os** a přirozené centrum Prahy 6 s nadmístním významem, jehož stav a fungování mají zásadní vliv na každodenní život obyvatel i návštěvníků městské části.

Strategie přímo pojmenovává tento význam a potřebu revitalizace i v konkrétním opatření v rámci tématické oblasti: „Veřejný prostor, územní rozvoj a historické dědictví:

- **Systematický rozvoj a revitalizace veřejných prostranství reflektující potřeby obyvatel, pobytovou kvalitu, bezpečnost a univerzální přístupnost a charakter lokalit (např. Dejvická, vnitrobloky, sídlištní centra).**

Mezi další opatření, ke kterým chce revitalizace přímo přispět patří:

- Formování urbanisticky uceleného a funkčně vybaveného **centra městské části** jako přirozeného jádra veřejného života a identity Prahy 6.
- Zavádění nového a **jednotného městského mobiliáře**, včetně orientačního systému.
- Podpora rozvoje systému lokálních center v souladu s principy metropolitního plánu, **vytváření různorodých prostranství pro volnočasové aktivity a adaptaci na změnu klimatu**
- Zajišťování **rovného přístupu k veřejnému prostoru** pro všechny skupiny obyvatel včetně dětí, seniorů a osob se zdravotním znevýhodněním prostřednictvím bezbariérového a inkluzivního designu.
- Podpora výjimečných architektonických řešení, urbanistické kvality a **vysoké estetické kvality veřejných prostranství** s ambicí inspirovat i mimo území městské části. Veřejný prostor doplňovat uměleckými díly s motivy, které mají vztah k Praze 6.
- Podpora výstavních, edukativních a interpretačních programů ve veřejném prostoru.
- Implementace **opatření pro adaptaci na změnu klimatu nad rámec povinných standardů.**
- **Adaptace** parkových ploch a **ulic na extrémní teploty** (např. stínění, přístup k pitné vodě), tvorba mikroklimatických prvků, posilování prvků zelené infrastruktury, **snižování nepropustnosti povrchů** v místech s přehříváním

- Zlepšování kvality ovzduší a snižování hlukové zátěže prostřednictvím **zklidňování dopravy** a realizace protihlukových opatření.
- Rozvoj pěší infrastruktury zaváděním prvků, jako jsou **bezpečné přechody, bezbariérovost, zklidněné zóny, širší chodníky**, přehledné trasy.
- Podpora cyklistické a pěší dopravy v každodenním životě, např. kampaně, rozvoj parkování pro kola, sdílená kola
- Podpora **umění ve veřejném prostoru**, prezentace výrazných kulturních iniciativ a kulturní edukace v městském prostředí.



Obrázek 53 Strategie rozvoje městské části Praha 6, zdroj: MČ Praha 6, 2025

## Koncepce rozvoje kultury MČ Praha 6 (2018)

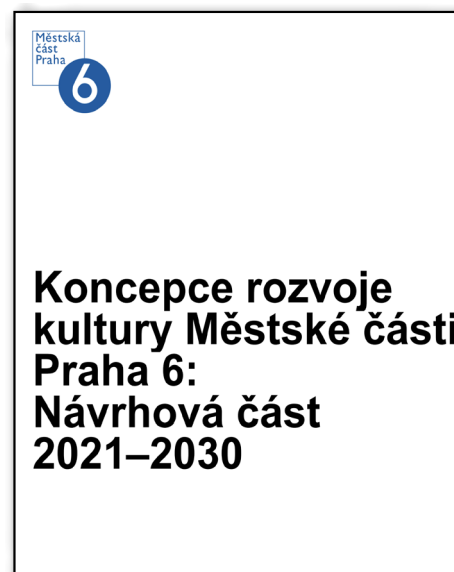
Za dalších koncepčních a strategických dokumentů městské části ve vztahu k revitalizaci Dejvické ulice lze považovat Koncepci rozvoje kultury městské části Praha 6, schválenou v roce 2018 a platnou pro období 2021–2030. Dokument vymezuje tři oblasti rozvoje: (A) kulturní identitu, (B) nabídku a spolupráci a **(C) infrastrukturu pro kulturní a komunitní dění.**

V poslední kapitole (C) koncepce upozorňuje na nedostatek dostupných prostor pro kulturní a komunitní aktivity ve veřejných prostranstvích s vysokou koncentrací obyvatel. Revitalizace Dejvické ulice, jako významné městské osy Prahy 6 chce přispět především k naplnění těchto konkrétních opatření:

*C 3.2.1: Vytvořit systémové předpoklady pro zajištění kvalitních prostorových i technických **podmínek pro realizaci kulturně komunitních aktivit v projektech revitalizací veřejných prostranství.***

*C 3.2.2: Připravit a postupně realizovat projekty veřejných prostranství, které povedou k **zvýšení využitelnosti veřejných prostranství pro kulturní a komunitní život.***

Revitalizace v souladu s koncepční studií Korzo Dejvické zároveň přispívá k **posílení kulturní identity území**, podporuje spolupráci místních aktérů a vytváří základní infrastrukturu pro nízkoprahové kulturní a komunitní aktivity.



**Obrázek 54** Strategie rozvoje městské části Praha 6, zdroj: MČ Praha 6, 2025

# 5.3 DEMOGRAFIE

## Demografický vývoj obyvatelstva

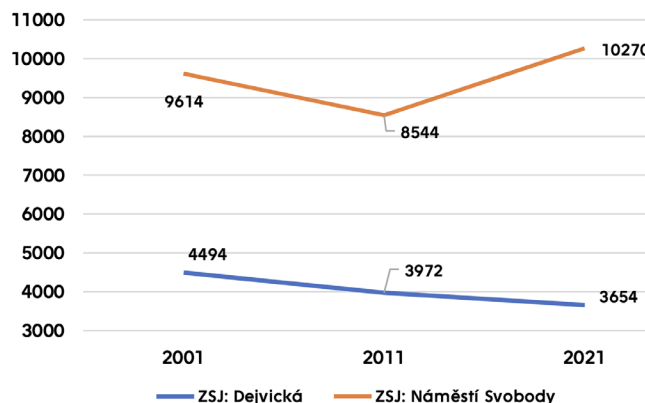
Od přelomu tisíciletí je vývoj počtu obyvatel městské části Praha 6 spíše stabilní, s mírným nárůstem po roce 2010. Tento trend souvisí zejména s kladným migračním saldem, regenerací bytového fondu a rostoucí atraktivitou vnitroměstských lokalit. V roce 2025 dosáhl počet obyvatel Prahy 6 téměř 108 tisíc.

Z dlouhodobého hlediska Praha 6 zaznamenala výrazný růst mezi 20. a 70. lety 20. století v souvislosti s urbanizací a výstavbou obytných čtvrtí, včetně rozvoje Dejvic jako významné rezidenční a institucionální části města (až 140 tis. obyvatel). Následný pokles od 70. let byl způsoben především vyšší spotřebou bytové plochy domácnostmi stárnutím populace a omezenou výstavbou (Graf 3).

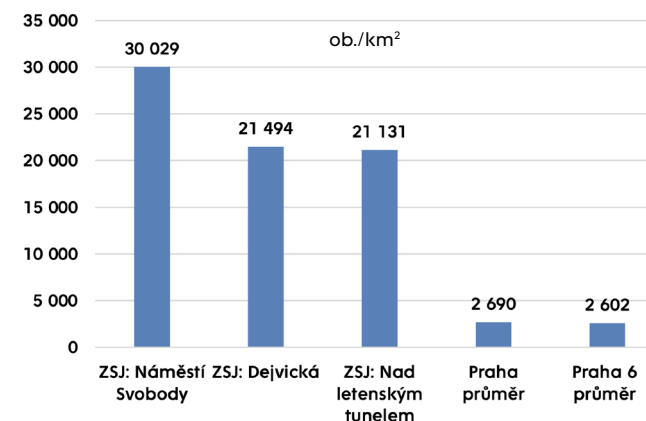
Podle **Demografické prognózy** městské části Praha 6 pro školské účely (2023) lze v následujících desetiletích očekávat další růst počtu obyvatel, zejména vlivem migrace. Na konci 30. let 21. století by Praha 6 mohla mít více než 120 tisíc obyvatel.

**Na úrovni základních sídelních jednotek** v okolí Dejvické ulice je patrný diferencovaný vývoj (Graf 1). ZSJ Dejvická zaznamenala mezi lety 2001–2021 postupný pokles počtu obyvatel (z 4 494 na 3 654), zatímco ZSJ Náměstí Svobody po poklesu mezi lety 2001–2011 vzrostla a v roce 2021 dosáhla 10 270 obyvatel (oproti 9 614 v roce 2001). Tento vývoj ukazuje na výraznou vnitřní proměnu území a rozdílné tempo generační obměny.

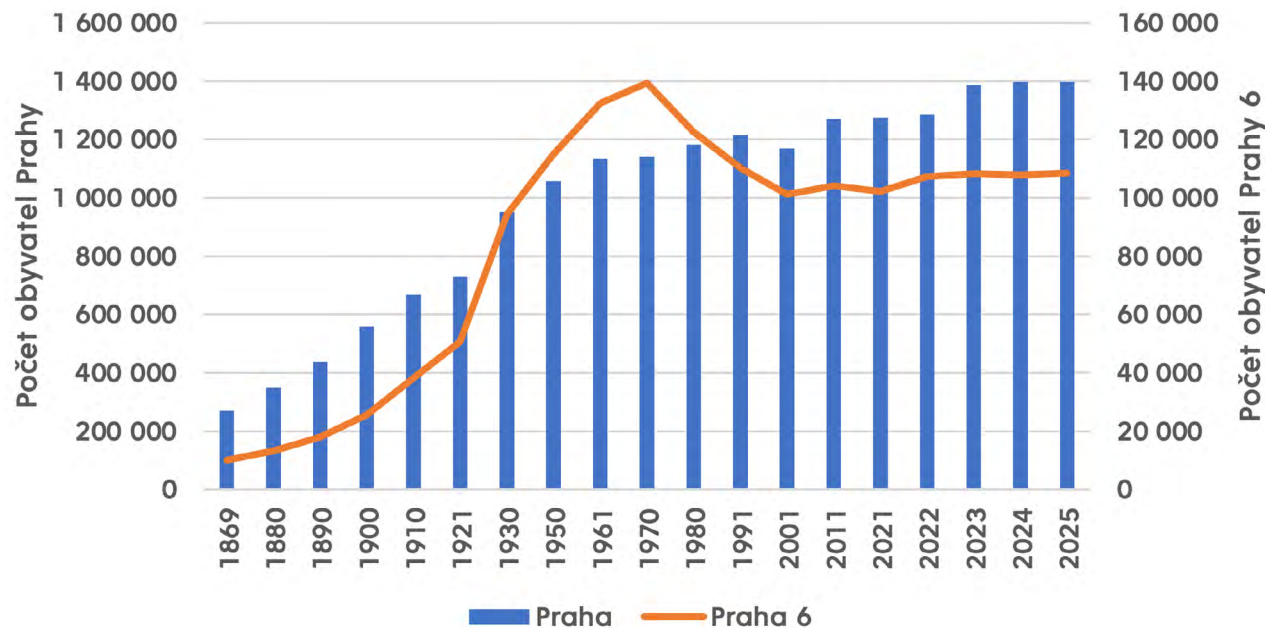
**Hustota obyvatel** v řešeném území je výrazně nadprůměrná – ZSJ Náměstí Svobody dosahuje po přepočtu přibližně 30 000 ob./km<sup>2</sup> a ZSJ Dejvická kolem 21 000 ob./km<sup>2</sup>, zatímco průměr Prahy činí přibližně 2 700 ob./km<sup>2</sup> a Prahy 6 zhruba 2 600 ob./km<sup>2</sup>. Území tak patří mezi nejintenzivněji využívané části města, což zvyšuje nároky na kvalitu veřejného prostoru (Graf 2).



**Graf 1** Vývoj počtu obyvatel mezi lety 2001 a 2021 v ZSJ Dejvická a Náměstí Svobody, zdroj: ČSÚ, 2025b



**Graf 2** Hustota obyvatel přepočtena na km<sup>2</sup> v dotčených ZSJ a referenčním území, zdroj: ČSÚ, 2025b



**Graf 3** Vývoj počtu obyvatel mezi lety 1869 a 2025 v hlavním městě Praze a Městské části Praha 6, zdroj: ČSÚ, 2025b

## Dynamika obyvatelstva

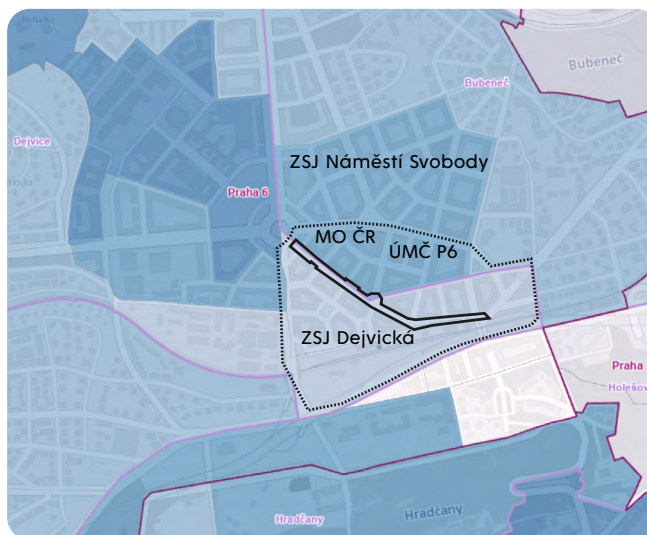
Praha sleduje dynamiku obyvatelstva pomocí dat získaných z pohybu mobilních telefonů. V rámci sběru dat byli v území identifikováni:

- pracující – osoby zdržující se v daném území pravidelně delší čas v průběhu denních hodin,
- návštěvníci – osoby zdržující se v území, které není jejich bydliště ani pracoviště, déle než 1 hodinu,

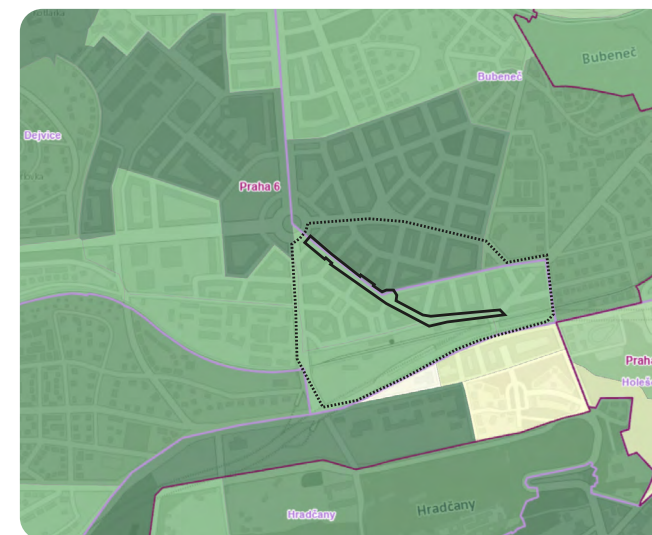
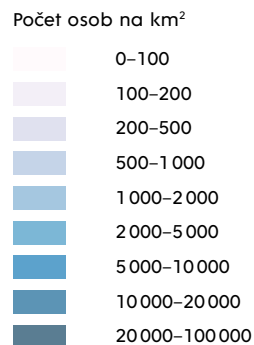
Na základě časoprostorového chování těchto skupin lze identifikovat rozdílné typy území podle jejich funkce a denního rytmu.

Zájmové území podél Dejvické ulice se v tomto ohledu zřetelně dělí na dvě části. V ZSJ Dejvická je patrná nižší koncentrace pracujících osob, což odpovídá převažujícímu obytnému charakteru této oblasti. Naopak ZSJ Náměstí Svobody vykazuje vyšší hustotu denní populace, danou koncentrací významných institucí a zaměstnavatelů (např. úřad MČ Praha 6, Ministerstvo obrany či školská zařízení).

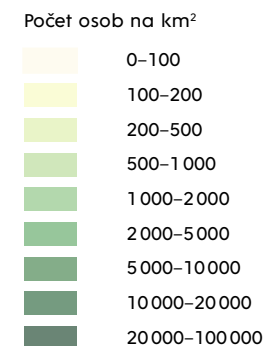
Současně je v ZSJ Náměstí Svobody vyšší intenzita návštěvnosti v pracovních dnech. Nejvyšší hodnoty, přesahující 20 000 osob/km<sup>2</sup>, se koncentrují v místech s vyšší koncentrací občanské vybavenosti, jako jsou opět školy, veřejné instituce a další cíle každodenních cest.



**Obrázek 55** Hustota pracujících ve všední den, zdroj: IPR Praha, 2025b



**Obrázek 56** Hustota návštěvníků ve všední den, zdroj: IPR Praha, 2025b



## — 5.4 IMPLIKACE PRO NÁVRH

- Navrhnout prostory pro kulturně-komunitní aktivity a každodenní setkávání.
- Navrhnout a aplikovat jednotný městský mobiliář v souladu se Strategií MČ Praha 6.
- Integrovat řešení pro městskou logistiku, včetně cargo a cyklologistiky.
- Vytvořit podmínky pro umístění uměleckých děl ve veřejném prostoru.
- Systematicky zahrnout adaptační opatření na změnu klimatu (zeleň, voda, mikroklima).
- Koncipovat ulici jako centrální městský prostor pro cca 25 000 obyvatel v bezprostředním okolí.
- Při komunikaci s hl. m. Prahou akcentovat naplnění celoměstských strategických cílů v oblasti aktivní mobility, kvality veřejného prostoru, .





The background features three light gray silhouettes of people in a meeting. On the left, two people are looking at a document together. On the right, a third person stands holding a tablet or laptop. The overall scene is set against a light beige background.

# 06

---

**ZÁMĚRY  
V ÚZEMÍ**

## — 6.1 ZÁMĚRY V OKOLÍ DEJVICKÉ ULICE

V současné době i ve výhledu do budoucna je okolí zájmového území ovlivňováno řadou plánovaných záměrů a rozvojových projektů, které zásadním způsobem promění jeho charakter i funkční využití.

Z hlediska konkrétních rozvojových impulsů se jedná především o dopravní záměry, které mají potenciál zásadně proměnit dopravní vztahy v území a ovlivnit jeho dostupnost i zatížení. Mezi klíčové dopravní záměry patří modernizace stanice metra Hradčanská, vybudování cyklostezky Kladenská drážní cesta, nové komunikační propojení Evropská – Svatovítská, modernizace železniční trati Praha – Kladno a s tím v návaznosti vznik nové železniční stanice a také připravované vedení tramvajové tratě Dejvickou ulicí. Další dopady na dopravní režim bude mít také projekt revitalizace ulice ČSA.

Neméně významným faktorem je připravovaná územní studie Hradčanská, která předpokládá změnu funkčního využití a intenzifikaci zástavby. Klíčovou roli hraje rovněž plánovaná revitalizace Vítězného náměstí, doplněná o dostavbu 4. kvadrantu Vítězného náměstí, jež má ambici dotvořit urbanistickou strukturu tohoto významného veřejného prostranství.

- řešené území
- zájmové území
- zástavba
- veřejná zeleň
  
- 1 modernizace stanice metra Hradčanská
- 2 Kladenská drážní cesta
- 3 komunikační propojení Evropská - Svatovítská
- 4 územní studie Hradčanská
- 5 záměr Amadeus Real
- 6 modernizace železniční trati Praha - Kladno
- 7 nová železniční stanice
- 8 revitalizace Vítězného náměstí
- 9 výstavba 4. kvadrantu Vítězného náměstí
- 10 revitalizace ulice ČSA
- 11 nové vedení tramvajové tratě
- 12 Hradčanské rozhraní
- plánované výstupy z metra/vlaku

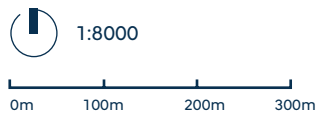
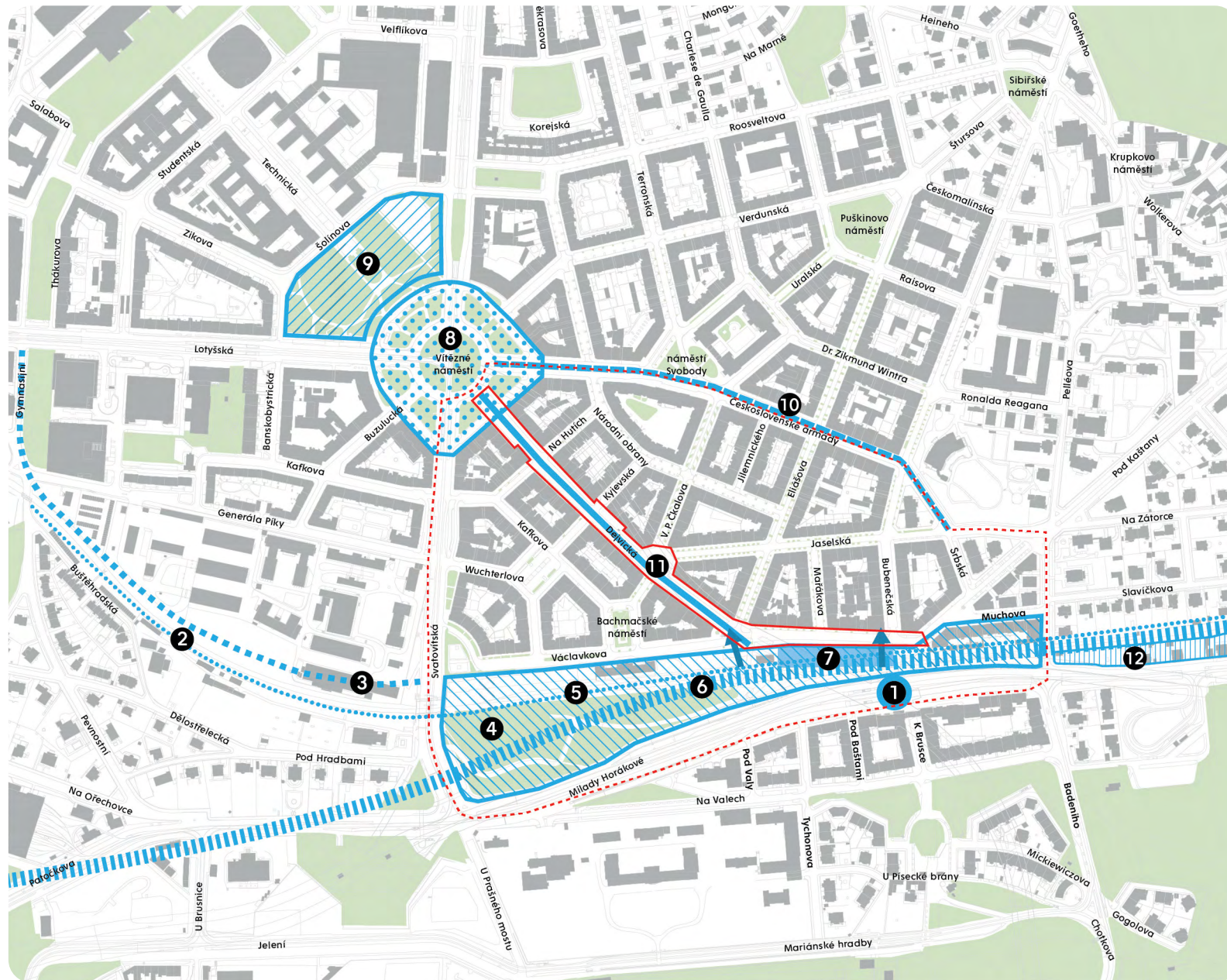


Schéma 11 Záměry v území

Autor: ONplan

Datum: listopad 2025



## Č. 1 Modernizace stanice metra Hradčanská (DPP)

**Investor:** Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.

**Stav:** připravovaný záměr

**Datum předložení:** příprava projektu 2024–2025, zahájení rekonstrukce bylo posunuto na přelom roku 2026 a 2027

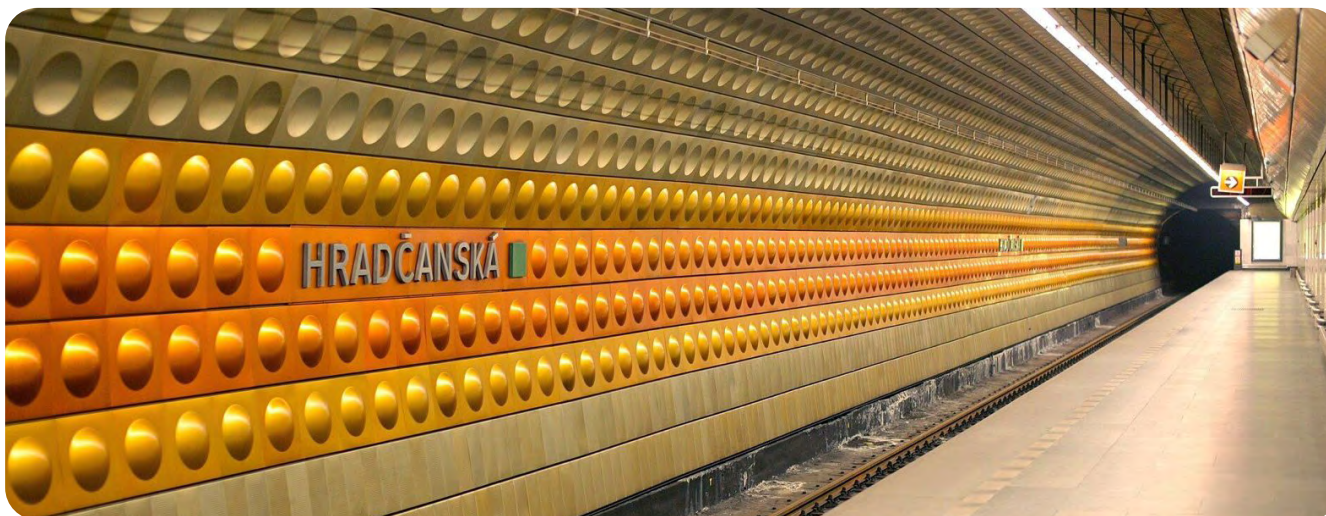
Stanice metra Hradčanská na trase A, uvedená do provozu v roce 1978, je jedním z klíčových přestupních uzlů v severozápadní části Prahy. Dopravní podnik hl. m. Prahy připravuje její komplexní modernizaci, jejímž cílem je technická obnova stanice vzhledem k nevyhovujícímu současnému stavu a zlepšení komfortu i bezpečnosti cestujících.

Rekonstrukce zahrnuje zejména opravy nástupišť, vestibulu a výstupů, výměnu eskalátorů a modernizaci technických zařízení stanice. Součástí záměru je také úprava komerčních ploch ve vestibulu, včetně odstranění části provozoven, aby mohly být znovu zpřístupněny původní umělecké prvky a reliéfy, které jsou v současnosti zakryté. Předpokládané náklady na modernizaci stanice metra Hradčanská činí 1,1 miliardy Kč.

V rámci připravované rekonstrukce stanice nedojde ke změně parametrů bezbariérového přístupu

### Vztah k řešenému území

Samotná modernizace výrazně neovlivní širší dopravní vazby ani propojení s Dejvickou ulicí, neboť se soustředí výhradně na prostory stanice.



Obrázek 57 Aktuální stav nástupiště stanice metra Hradčanská, Zdroj: O. M. Hrubeš, 2026



Obrázek 58 Aktuální stav nástupiště stanice metra Hradčanská, Zdroj: O. M. Hrubeš, 2026

## Č. 2 Cyklotrasa - Kladenská drážní cesta

**Investor:** Středočeský kraj a Hlavní město Praha

**Stav:** projektová příprava

**Datum předložení:** projektový záměr schválen v roce 2021, výstavba 2029–2031 (termín bude upřesněn)

Projekt „Kladenská drážní cesta“, v úseku Veleslavín–Dejvice často označovaný také jako **Zelená radiála**, představuje záměr vybudovat dlouhodobě plánovanou cyklostezku spojující město Kladno s hlavním městem Prahou v trase stávající železniční komunikace. Nová stezka pro bezmotorovou dopravu má sloužit jak rekreačním cyklistům, tak zlepšit pěší a cyklistické propojení zastávek železniční tratě v úseku mezi oběma městy a navazovat na existující a plánovanou

cyklistickou infrastrukturu v okolí Prahy i Středočeského kraje.

Projektová příprava probíhá již několik let a jeho realizace je koncipována jako dvoufázový proces: nejprve proběhne modernizace železniční tratě a až poté – po převodu tělesa tratě na kraj a po získání všech povolení – může být zahájena samotná výstavba cyklostezky. Přesný termín realizace tohoto úseku zatím není závazně stanoven.

Cyklostezka, označovaná i jako tzv. kladenská drážní stezka, má výrazně zlepšit dostupnost železničních zastávek a posílit propojení přilehlých obcí s regionálním centrem i Prahou. Napojení na již existující cyklostezky v okolí Hostivice a dalších úseků má zajistit souvislou a bezpečnou trasu

pro nepříměstskou i rekreační cyklistiku.

### Vztah k řešenému území

V souvislosti s územní studií Hradčanská bude cyklotrasa vedena převážně v rámci území transformační lokality, takže Dejvická ulice nebude přímo ovlivněna. Projekt však i nadále přinese změny v intenzitě cyklo dopravy vzhledem k blízkosti budoucí významné trasy.



**Obrázek 59** Plány Prahy 6 na zelenou radiálu v koridoru bývalé trati, Zdroj: Praha 6

### Č. 3 Komunikační propojení Evropská - Svatovítská (KES)

**Investor:** Hlavní město Praha

**Stav:** příprava dokumentace pro poolení záměru

**Datum předložení:** záměr prověřován od konce 90. let, projektová dokumentace zpracována v několika etapách (včetně dokumentace pro EIA a územní řízení)

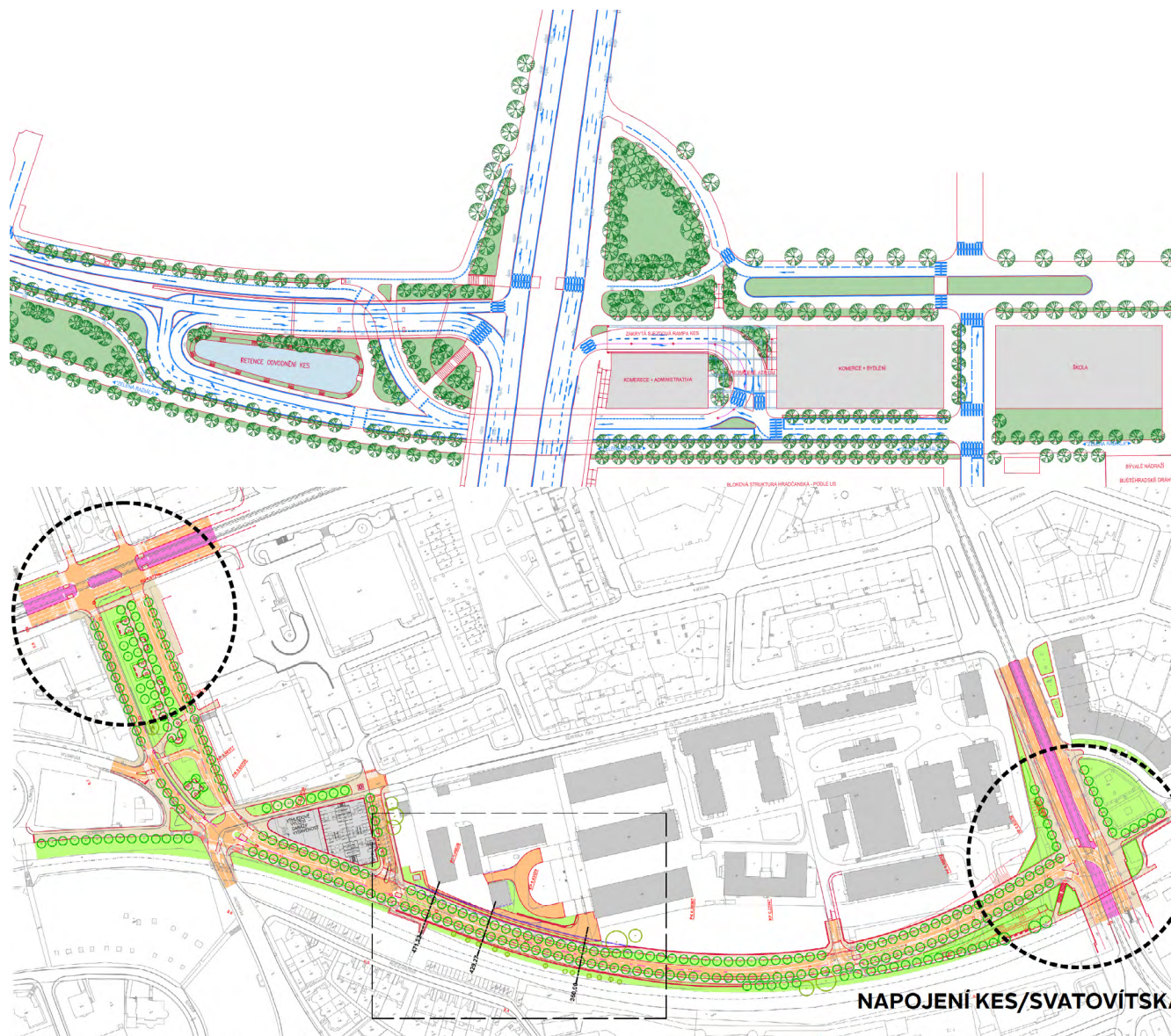
Komunikační propojení Evropská – Svatovítská (KES) je dlouhodobě sledovaný záměr vybudování sběrné komunikace městského významu, která má propojit ulice Evropská a Svatovítská v severozápadní části Prahy. Trasa je vedena převážně paralelně se železniční tratí Praha – Kladno a je zakotvena v platném územním plánu hl. m. Prahy.

Hlavním cílem projektu je odlehčení dopravně přetíženým komunikacím v oblasti Vítězného náměstí a přilehlých ulic, kam je v současnosti soustředěna značná část tranzitní dopravy mezi Evropskou a Svatovítskou ulicí. Záměr má vytvořit alternativní kapacitní propojení mimo centrální prostor Dejvic.

Projekt byl v minulosti rozpracován do podrobnějších stupňů dokumentace, včetně variantních řešení šířkového uspořádání komunikace a posouzení vlivů na životní prostředí (EIA). V průběhu přípravy došlo k úpravám návrhu, zejména ke zmenšení kapacitních parametrů komunikace ve snaze lépe reagovat na urbanistický kontext území. Součástí řešení jsou rovněž prvky cyklistické infrastruktury vedené podél trasy.

#### Vztah k řešenému území

Z hlediska řešeného území Dejvické ulice má projekt KES význam především v širším dopravním kontextu. Jeho realizace by mohla ovlivnit rozložení dopravních proudů v oblasti Hradčanské a Vítězného náměstí.



Obrázek 60 Výkresy KES, Zdroj: m4 architekti, 2026

## Č. 4 Územní studie Hradčanská

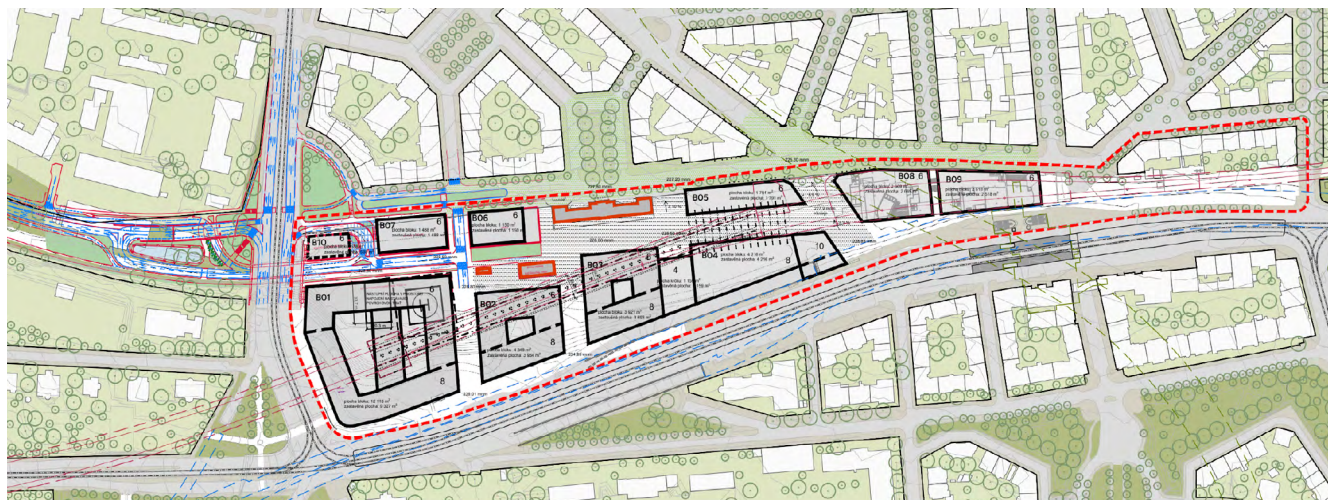
**Zadavatel:** Hlavní město Praha

**Zpracovatel:** m4 architekti s. r. o.

**Stav:** příprava územní studie dle stavebního zákona

**Datum předložení:** zpracovávána od roku 2020, v současnosti probíhá aktualizace

Územní studii Hradčanská pro Hlavní město Praha připravuje ateliér m4architekti od roku 2020. V současnosti probíhá její aktualizace. Předmětem studie je zpracování alternativ návrhu urbanistického a dopravního řešení území, stanovení jeho kapacit a regulativů. Územní studie je nezbytným předpokladem pro rozvoj tohoto území. Studie slouží jako podklad ke změně Územního plánu a také ke koordinaci se záměry v území, a to zejména přípravě projektu železnice Praha - Letiště VH - Kladno (Metroprojekt a.s.) a „KES“ Komunikace Evropská - Svatovítská (MČ Praha 6, PÚDIS).



**Obrázek 61** Situační výkres územní studie Hradčanská, zdroj: m4 architekti, 2025



**Obrázek 62** 3D vizualizace hmotového rozvržení územní studie Hradčanská, zdroj: m4 architekti, 2025

## Č. 6 + 7 Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Dejvice (včetně)

**Investor:** Správa železnic

**Stav:** příprava dokumentace pro povolení záměru

**Datum předložení:** v aktivní přípravě od roku 2016  
schválení projektu, představení podoby stanice Praha-Dejvice 02/2026, zahájení: 2028 (dokončení 2032)

Projekt modernizace železniční trati Praha–Kladno s napojením na Letiště Václava Havla zahrnuje v řešeném území zásadní změnu – vedení trati v tunelu a vznik nové podzemní stanice Praha-Dejvice s přímou vazbou na stanici metra Hradčanská.

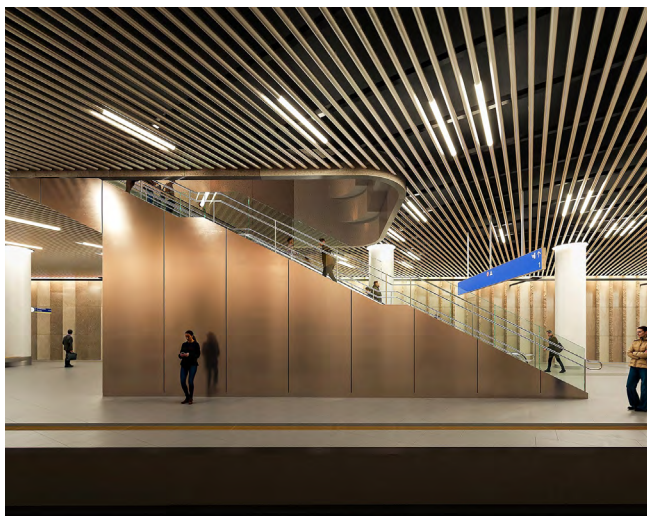
Součástí návrhu je také sekundární vestibul u křižovatky Dejvická–Eliášova, který umožní bezbariérový vstup do podzemní stanice, přímo z úrovně ulice Dejvická.

Nová stanice vytvoří v zájmovém území významný přestupní uzel železnice–metro–povrchová doprava, což povede k výraznému nárůstu pěších pohybů v území a zvýší nároky na kapacitu a organizaci veřejného prostoru v okolí stanice.

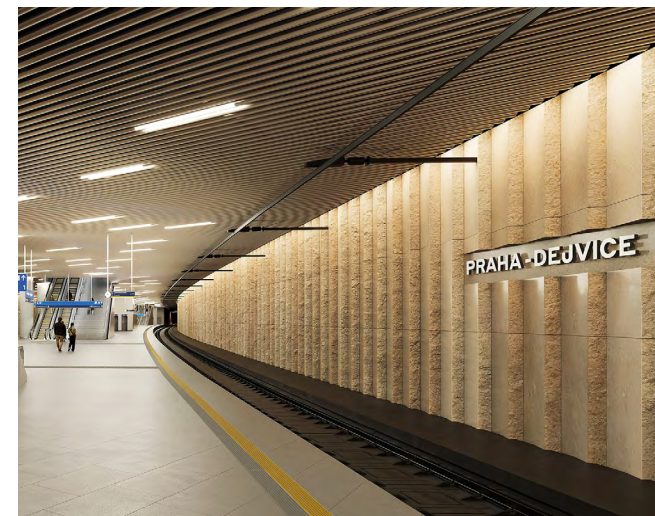
Zároveň dojde k odstranění stávající železniční tratě na povrchu, čímž se uvolní prostor pro nové pěší a cyklistické vazby a potenciálně i pro vznik nové zelené radiály. Tím se otevírá možnost přímého propojení Dejvické ulice s Hradčanskou,

Projekt tak zásadně mění dopravní a prostorové vztahy v území a je nutné jej chápat jako jeden z klíčových vstupů pro návrh Korza Dejvická, zejména z hlediska organizace pohybu, přestupních vazeb a návaznosti na nové rozvojové plochy (současný odhad dokončení v roce 2032).

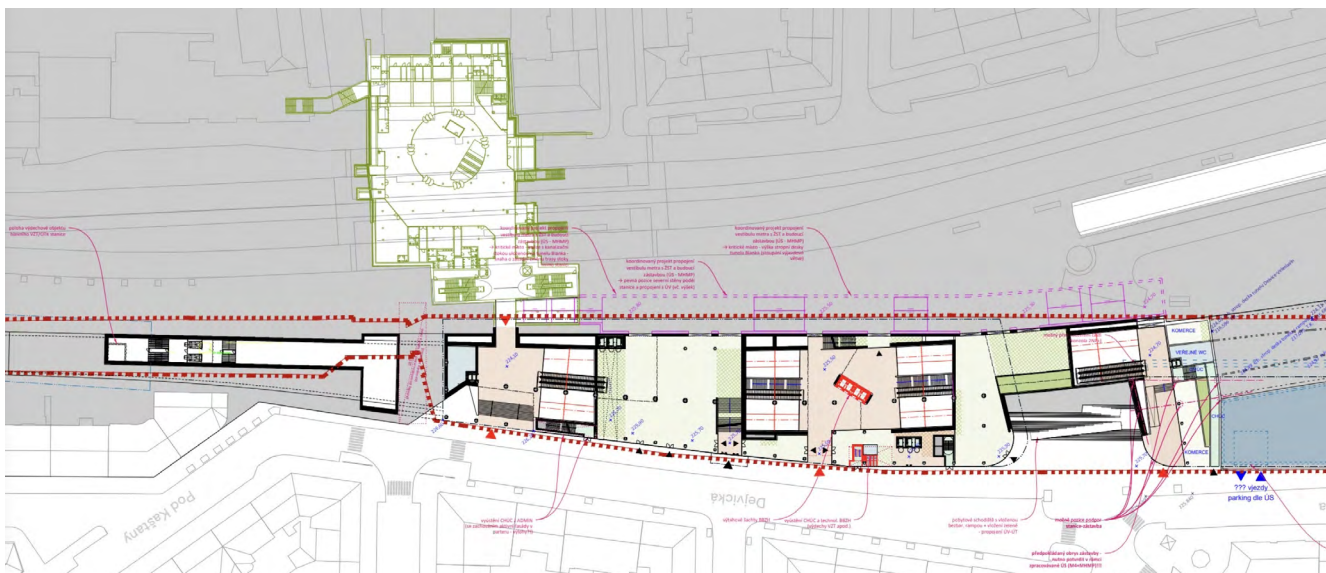
Traf z Výstaviště se bude soutěžit v režimu Design&Build. Vítěz tak zajistí i podrobné projektování. Stavba by měla začít v roce 2028. Zatím poslední zveřejněné odhadované náklady uvádějí částku 7,66 miliardy Kč.



**Obrázek 63** Nová podzemní stanice bude přímo propojena se stanicí metra Hradčanská i ulicí Dejvická, zdroj: SŽ, 2026



**Obrázek 64** Budoucí podzemní stanice Praha-Dejvice od studia dh architekti, zdroj: SŽ, 2026



**Obrázek 65** Půdorys nové stanice v úrovni ulice Dejvická se znázorněnými vstupy a vazbou na stávající vestibul metra, zdroj: SŽ, 2026

## Č. 8 Revitalizace Vítězného náměstí

**Zadavatel:** Hlavní město Praha

**Zpracovatel:** Pavel Hnilička Architects+Planners s.r.o

**Stav:** soutěžní návrh

Projekt revitalizace Vítězného náměstí vzešel z mezinárodní urbanisticko-architektonické soutěže pořádané IPR Praha v letech 2017–2018. Cílem návrhu je kompletní revitalizace náměstí a jeho proměna v reprezentativní, pobytový veřejný prostor odpovídající významu centrálního uzlu Dejvic.

Základním principem vítězného konceptu je uvolnění středu náměstí přesunutím automobilové a tramvajové dopravy na jeho obvod a vytvoření velkorysého centrálního prostoru využitelného pro trhy, veřejná shromáždění a další městské aktivity. Návrh pracuje s vloženým bosketem stromů, který zlepšuje mikroklima, vytváří lidské měřítko prostoru a zároveň částečně kryje dopravní infrastrukturu. Aktivní parter po obvodu náměstí má posílit městský život a vazbu na okolní zástavbu.

Součástí dalšího rozpracování soutěžního návrhu je prověřovací studie podchodu pod Vítězným náměstím, viz. kapitola 4.1 Plánovací historie.



**Obrázek 66** Soutěžní návrh, zdroj: Pavel Hnilička Architects+Planners s.r.o., 2018

## Č. 9 Rozvoj 4. kvadrantu

**Investor:** Fourth Quadrant, s.r.o.

**Zpracovatel:** Benthem Crouwel Architects a OVA Architekti

**Stav:** příprava dokumentace pro povolení záměru

Projekt 4. kvadrantu Vítězného náměstí vzniká jako dostavba posledního chybějícího urbanistického elementu ve struktuře Dejvic, navazujícího na původní Engelův koncept osové, symetrické kompozice náměstí. Cílem je vytvořit polyfunkční městský blok kombinující bydlení, kanceláře, obchodní služby, kulturní zařízení a prostory univerzity, které přispějí k oživení veřejného prostoru a nabídnou služby pro obyvatele, studenty a návštěvníky.

Architektonické řešení bylo vybráno v mezinárodní soutěži architektonických návrhů prováděné formou workshopu, do níž se přihlásilo několik desítek týmů a do druhého kola postoupilo pět finalistů. Vítězný návrh vznikl ve spolupráci holandského studia Benthem Crouwel Architects a českého studia OVA Architekti a klade důraz na respektování historické urbanistické kompozice a současné požadavky na udržitelnou, kvalitní městskou zástavbu.

V letech 2025–2026 proběhla také soutěž na novou budovu VŠCHT Praha, která je součástí širší dostavby Vítězného náměstí. Vítězem soutěže se stalo sdružení ra15/mackovič architecture.

Osa Dejvické ulice tak po dokončení 4. kvadrantu nalezne pokračování v prodloužení Technické ulice až do prostoru Vítězného náměstí. S brzkým dokončením této Engelovy kompozice by měl počítat i návrh revitalizaci Dejvické ulice.



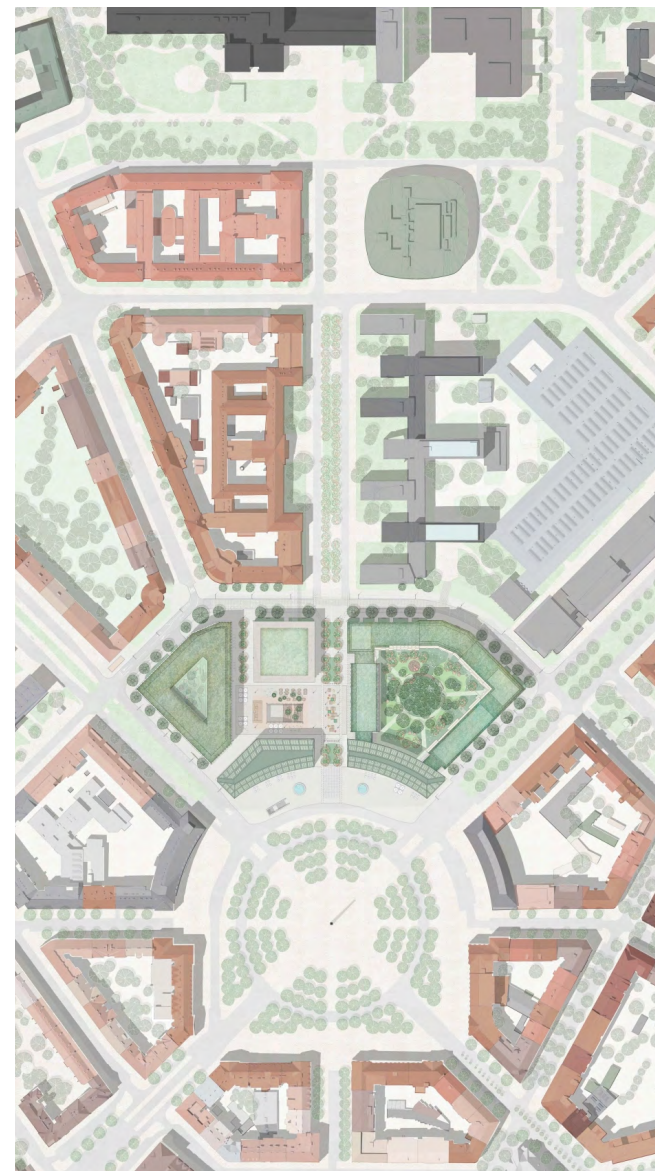
Obrázek 67 Soutěžní návrh z nadhledu, zdroj: BCA & OVA



Obrázek 68 Soutěžní návrh z nadhledu, zdroj: BCA & OVA



Obrázek 69 Vítězný návrh soutěže na novou budovu VŠCHT Praha, zdroj: ra15 / mackovič architecture, 2026



Obrázek 70 Situace soutěžního návrhu, zdroj: BCA & OVA

## Č. 10 Revitalizace ulice Čs. armády

**Investor:** Městská část Praha 6

**Zpracovatel:** Atelier PROMIKA s.r.o.

**Stav:** zpracování dokumentace pro společné řízení

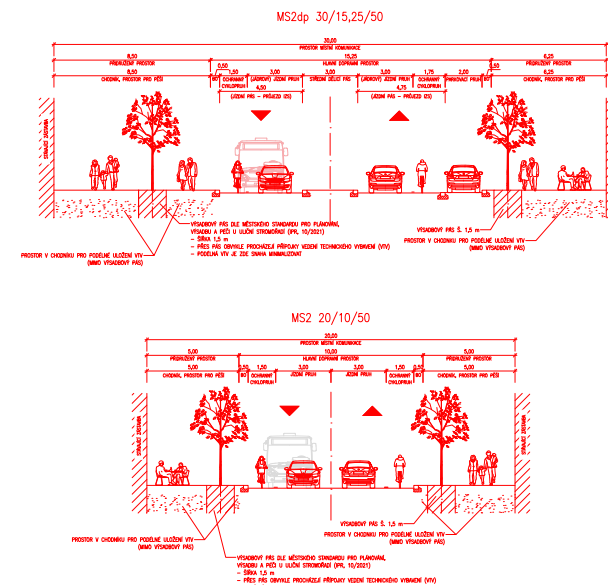
Revitalizace ulice Čs. armády navazuje na připravované úpravy Vítězného náměstí a další koncepční záměry v navazujícím území. Návrh usiluje o zvýšení kvality uličního prostoru, bezpečnosti provozu a komfortu pro pěší. Základním principem dopravního řešení je redukce jednoho jízdního pruhu v každém směru při zachování směrově rozděleného provozu se středním dělicím pásem. Díky tomu má dojít k rozšíření prostoru pro pěší, doplnění nového stromořadí a navýšení počtu parkovacích míst.

V roce 2024 bylo zahájeno zpracování dokumentace pro společné řízení. Po získání příslušných povolení má být projekt předán k realizaci Technické správě komunikací hl. m. Prahy.

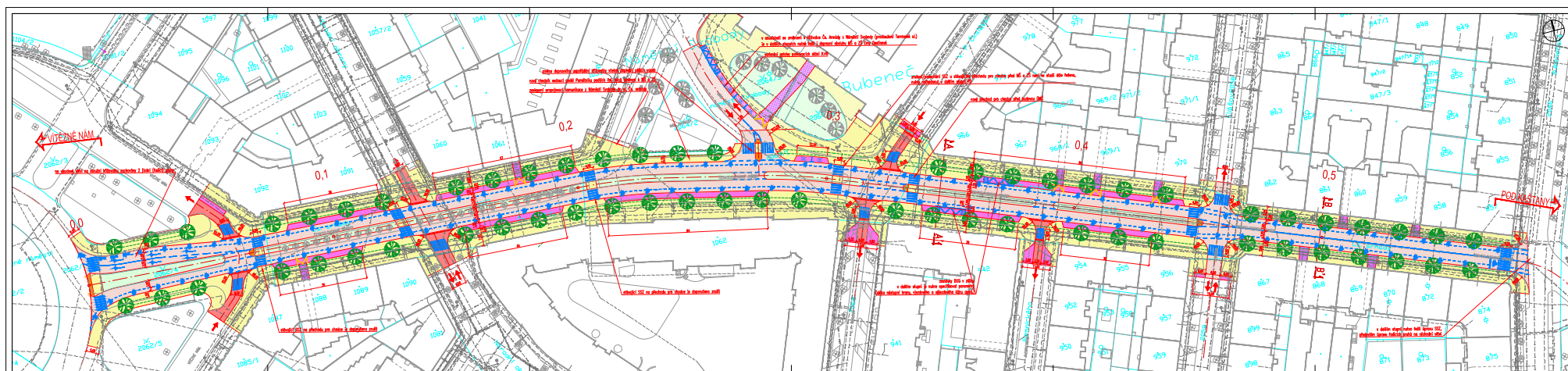
## Č. 11 Tramvajová trať v Dejvické ulici

V rámci přípravy územní studie Hradčanská se hlavní město Praha vrátilo ke starému záměru (viz např. studie ateliéru ALEJ z roku 2008) zbudovat v Dejvické ulici tramvajovou trať propojující Vítězné náměstí s Hradčanskou. Praha 6 by tak získala alternativní kolejové propojení se zbytkem tramvajové sítě a ulehčilo by to tramvajovému provozu ve Svatovítské ulici. Nová zastávka / zastávky v Dejvické ulici by obsloužili část Bubence, které nyní leží dále od stanic kolejové veřejné dopravy.

Tento záměr není součástí nového územního plánu, tzv. Metropolitní plán, ani dalších strategických a koncepčních dokumentů města.



**Obrázek 72** Charakteristické příčné řezy revitalizace ČSA, zdroj: Praha 6



**Obrázek 71** Situační výkres revitalizace ČSA, zdroj: Praha 6

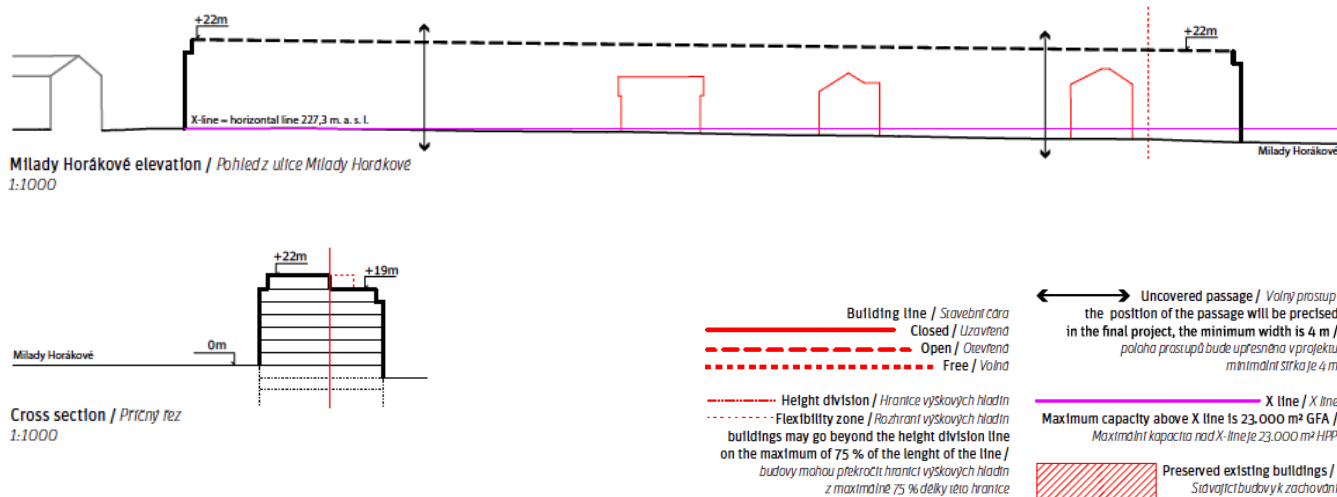
## Č. 12 Hradčanské rozhraní

**Investor:** Lordship Group

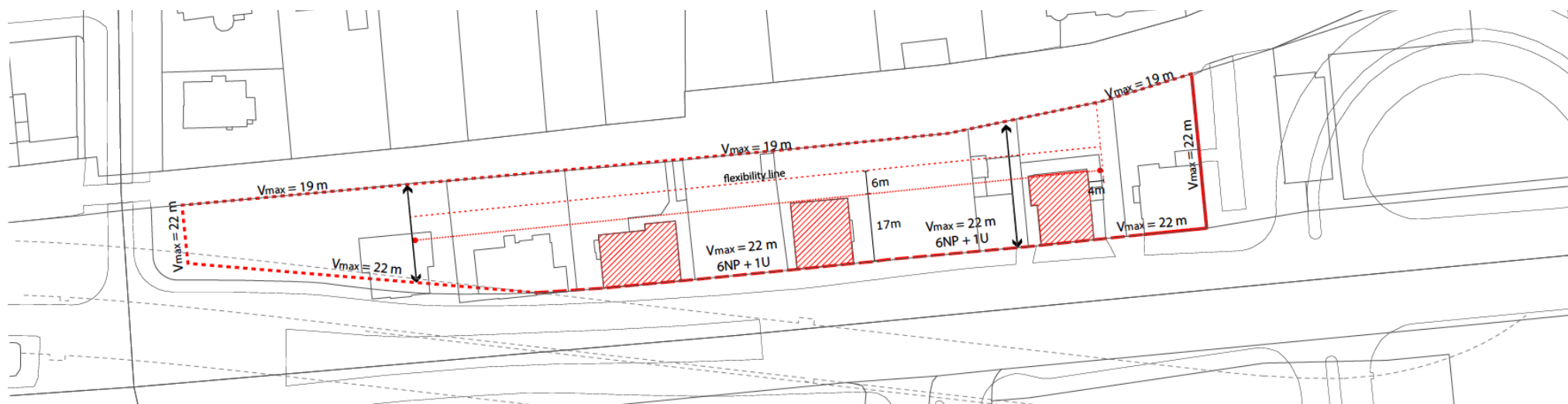
**Stav:** podepsaná plánovací smlouva

V roce 2024 proběhl neformální plánovací proces Testovací plánování Hradčanské rozhraní, jehož cílem bylo prověřit různé scénáře rozvoje území a na jejich základě formulovat hlavní parametry rozvoje území a další postup.

Výsledkem procesu jsou Principy rozvoje území a regulační výkres, připravené Poradním výborem složeným ze zástupců města, městské části, vlastníka území a nezávislých expertů a následně schváleny radou MČ Praha 6. Doporučení kladou důraz přiměřené měřítko nové zástavby, prostupnost územím, smíšené využití, kvalitní veřejná prostranství a návaznost na plánovanou cyklostezku v zeleném koridoru.



**Obrázek 74** Pohled z ulice Milady Horákové a příčný řez řešeným územím, zdroj: IPR Praha, 2024



**Obrázek 73** Regulační výkres řešeného území Testovacího plánování Hradčanské rozhraní, zdroj: IPR Praha, 2024





The background features three light gray silhouettes of people in a professional setting. On the left, two figures are engaged in conversation, one holding a folder or tablet. On the right, a third figure stands facing them, gesturing with their hand. The overall scene suggests a collaborative work environment.

# 07

---

**ŠIRŠÍ PROSTOROVÁ  
ANALÝZA**

# — 7.1 URBANISTICKÁ STRUKTURA

## Morfologie

Území kolem Dejvické ulice je převážně formováno blokovou strukturou vycházející z Engelova regulačního plánu Dejvic. Kompaktní bloky s pěti až šesti podlažími vytvářejí souvislou uliční frontu. Ta výrazně dotváří charakter bulváru a zvýrazňuje linii ulice jako kompoziční osy území.

Na severním vstupu u Vítězného náměstí se však charakter mění – rozlehlý kruhový prostor snižuje pocit kompaktnosti a otevírá ulici směrem k centrálnímu veřejnému prostranství. Tento kontrast mezi monumentálním náměstím a lineární ulicí je výrazným urbanistickým motivem území.

Na opačném konci jižní hrana ulice v podobě blokové zástavby chybí. Vlivem infrastruktury železnice se zde pevně daná struktura rozpadá a zároveň vzniká bariéra, která odděluje fragmentované transformační území od stávající uliční sítě.

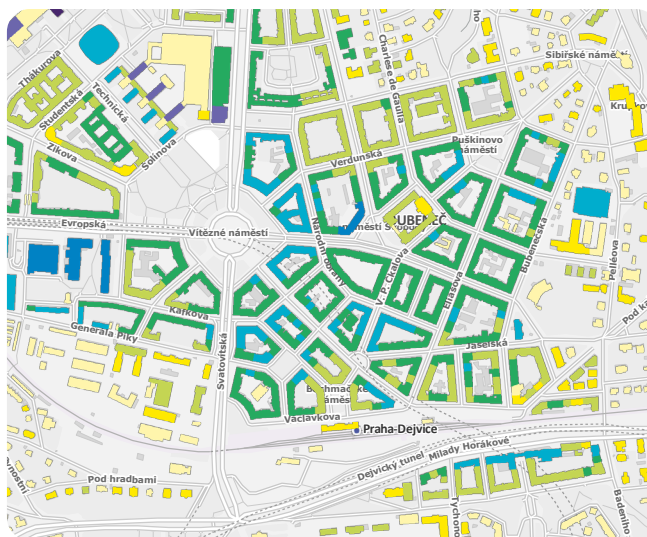
Směrem na západ i na východ od zájmového území postupně přechází bloková zástavba do struktury zahradního města s vilovou zástavbou s vyšším podílem zeleně.

Kontrast k pravidelné blokové struktuře i zahradnímu městu vytváří areál kampusu vysokých škol. Ten je charakteristický modernistickou výstavbou a solitérními objekty se zcela odlišnou měřítkovou logikou.

## Podlažnost



## Střešní krajina



Obrázek 75 Podlažnost zástavby, zdroj: IPR Praha, 2022a



Obrázek 76 Střešní krajina, zdroj: IPR Praha, 2022a

-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
  
-  bloková struktura
-  kampus vysokých škol
-  transformační plochy
-  zahradní město
-  struktura areálu - Armáda ČR



 1:8000





0m 100m 200m 300m

Schéma 12 Městské struktury

Autor: ONplan

Datum: listopad 2025

## Městská struktura

-  bloková struktura
-  hybridní struktura
-  struktura areálů vybavenosti
-  struktura zahradního města

### 1. Bloková struktura Dejvic

**Historie:** Vznikla v první třetině 20. století na základě regulačního plánu Antonína Engela pro Dejvice. Ten vycházel z klasicistních principů městotvorné blokové zástavby s důrazem na pravidelnou uliční síť a jasně definované prostory.

**Prostorové řešení:** Kompaktní městské bloky s vnitrobloky určenými pro zeleň a klidné využití; vytvářejí jasně vymezené uliční fronty s vysokou prostorovou kontinuitou.

**Veřejný prostor a současné využití:** Bloková struktura podporuje aktivní uliční život, hustotu pohybu a dobrou prostupnost.

**Uživatelé:** Obyvatelé rezidenčních bloků, studenti, zaměstnanci, návštěvníci obchodů a provozoven i tranzitní chodci.

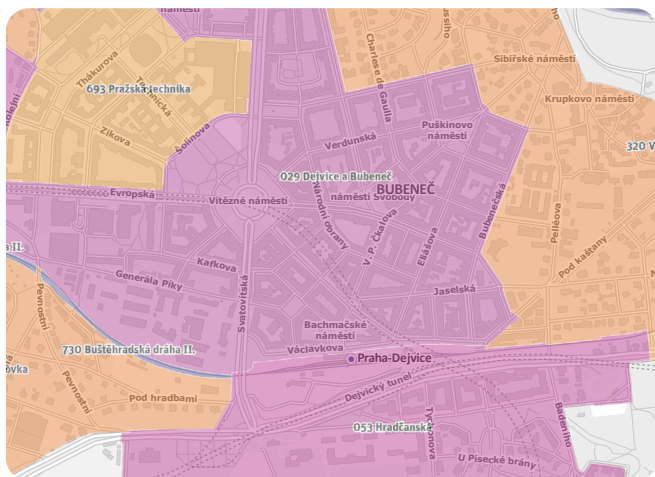
### 2. Kampus vysokých škol

**Historie:** Vznik ve 20. století jako součást rozvoje Prahy jako hlavního města nové země, která potřebovala odpovídající prostory pro své vysoké školy. Od druhé poloviny 20. století se v jeho rozvoji uplatňují modernistické přístupy.

**Prostorové řešení:** Hybridní forma s uzavřenými bloky a solitéry, bez jasně definovaných uličních front. Orientace budov je více funkční než urbanistická, často s velkorysími odstupy a oddělením dopravy a pěších tras.

**Veřejný prostor a současné využití:** Veřejný prostor je méně definovaný a více rozvolněný. Slouží především jako prostory pro pohyb studentů a zaměstnanců univerzity a pro dopravu. Aktivní uliční parter je minimální.

**Uživatelé:** Především studenti, akademici a zaměstnanci univerzit.



**Obrázek 77** Typy struktur lokalit vystavěného území, zdroj: IPR Praha, 2022a



**Obrázek 79** Bloková struktura Dejvic, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 78** Kampus vysokých škol, zdroj: ONplan, 2025

### 3. Fragmentované plochy transformačního území Hradčanská

**Historie:** Území formované železniční tratí a pozdější dopravní infrastrukturou (tunely, nájezdy). Nikdy nebylo plně integrováno do městské struktury a fungovalo spíše jako technické a dopravní zázemí.

**Prostorové řešení:** Rozvolněné, nevyužité nebo podvyužité plochy, dopravní koridory a nájezdy na tunely. Chybí jasná uliční síť a prostorová kontinuita.

**Veřejný prostor a současné využití:** Aktuálně je využíván převážně pro dopravu a technické účely, zároveň však díky rozsahu nezastavěných a vegetací porostlých ploch plní i dílčí ekologickou a mikroklimatickou funkci.

**Uživatelé:** Především tranzitní.



**Obrázek 80** Fragmentované plochy transformačního území Hradčanská,

### 4. Vilová čtvrť Bubeneč

**Historie:** Vznikla koncem 19. a začátkem 20. století jako prestižní rezidenční čtvrť podle principů zahradního města. Část vil byla postupně adaptována na ambasády.

**Prostorové řešení:** Volně stojící vily a menší obytné domy. Široké, zelení lemované ulice s velkorysími dvory a prostornými parcelami.

**Veřejný prostor a současné využití:** Ulice působí reprezentativně a klidně. Přítomnost ambasád přináší i zvýšenou bezpečnost a omezený veřejný přístup do některých částí.

**Uživatelé:** Rezidenti vyšší socioekonomické třídy, zaměstnanci ambasád, návštěvníci institucí.



**Obrázek 81** Vilová čtvrť Bubeneč, zdroj: ONplan, 2025

### 5. Zahradní město – Ořechovka

**Historie:** Postupný rozvoj od 20. let 20. století jako obytná čtvrť s převahou rodinných domů a vil.

**Prostorové řešení:** Nižší hustota zástavby, rodinné domy a vily s vlastními zahradami. Ulice jsou klidné, se silným podílem zeleně a příměstským charakterem.

**Veřejný prostor a současné využití:** Dominuje soukromá zeleň. Ulice slouží spíše dopravě rezidentů.

**Uživatelé:** Především rezidenti; veřejný život je slabý, čtvrť funguje jako klidná obytná enkláva.

## — 7.2 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Dejvická ulice se nachází v klíčové poloze v rámci městské struktury Prahy a je součástí významného systému veřejných prostranství na celoměstské, čtvrtkové i lokální úrovni. Těžištěm tohoto systému je Vítězné náměstí, které funguje jako hlavní městský uzel s výraznou prostorovou i funkční koncentrací. Dejvická ulice na něj přímo navazuje a plní roli významného městského bulváru propojujícího dvě důležitá lokální centra Prahy 6 – Vítězné náměstí a oblast Hradčanské.

Z hlediska širších vazeb se území nachází v centru blokové zástavby Dejvic a Bubeneč, v prostředí s intenzivním městským využitím a vysokou koncentrací veřejných funkcí. Veřejná prostranství zde proto sehrávají nejen roli dopravních a orientačních os, ale také potenciálních pobytových a komunitních prostorů každodenního života.

Přestože se v území nachází hustá síť veřejných prostranství, jejich vzájemná provázanost je narušena výraznou hierarchizací uliční sítě a dominancí automobilové dopravy.

Významnou bariéru představuje jižní okraj území s liniovou dopravní infrastrukturou, která omezuje dostupnost směrem k navazujícím zeleným plochám a dalším částem města. Severojižní propojení území je obecně slabší než vazby ve směru východ–západ, což se promítá do nerovnoměrného využívání veřejných prostranství a jejich rozdílné kvality.

Z hlediska historického kontextu se v blízkosti Dejvické zároveň nachází stopa tzv. Královské cesty, propojující Pražský hrad, Píseckou bránu, Hradčanskou, ulici Pod Kaštany, Místodržitelský letohrádek a Královskou oboru Stromovka.

### Hierarchie veřejných prostranství

Na celoměstské úrovni vystupují jako klíčové prvky zejména Vítězné náměstí, Evropská, Svatovítská a ulice Československé armády. Tyto prostory plní roli hlavních kompozičních a dopravních prvků území, zajišťují jeho napojení na širší městskou strukturu a soustřeďují významné pohybové i pobytové aktivity.

Na ně navazuje čtvrtková úroveň, do níž je zařazeno i řešené území Dejvické ulice. Její postavení je však v tomto členění chápáno odlišně oproti Metropolitnímu plánu – nikoliv primárně jako metropolitní třída celoměstského významu, ale především jako hlavní bulvár pro Dejvice a Bubeneč. Bloková struktura vytváří na této úrovni hustou a dobře provázanou síť veřejných prostranství, která se vyznačuje koncentrací menších náměstí a uzlů, které jsou vzájemně dostupné v krátké pěší vzdálenosti.

### Zelená infrastruktura

Zelená infrastruktura je v území zastoupena především formou vzrostlé stromové aleje v jižní části Dejvické ulice, dále pak prostřednictvím vzrostlé zeleně v přilehlých ulicích (Bubenečská, Mařákova, Eliášova, Václavkova, Jaselská a V. P. Čkalova) a na menších lokálních náměstích. Tato zeleň významně přispívá k mikroklimatickému komfortu a kvalitě prostředí v rezidenčních částech území.

V rámci uličního prostranství zejména Dejvické ulice je však přítomnost prvků zelenomodré infrastruktury omezená a nedostatečně integrovaná do pobytových částí veřejného prostoru. Zeleň zde plní spíše doprovodnou nebo izolační funkci a její potenciál pro zvyšování kvality pobytu, stínění a zlepšení mikroklimatu není plně využit.

Významnou výhodou lokality je také geografická blízkost rozsáhlých městských parků, zejména Stromovky a Letné, které představují klíčové rekreační zázemí širšího okolí a doplňují systém veřejných prostranství na celoměstské úrovni. Jejich skutečná pěší dostupnost je však pro některé skupiny obyvatel, zejména seniory a osoby se sníženou mobilitou, ztížena překonáváním větších vzdáleností, výškových rozdílů a dopravních bariér.



## Vítězné náměstí

Vítězné náměstí je nejvýznamnějším veřejným prostranstvím severozápadní části Prahy a klíčovým centrem městské části Praha 6. Náměstí má tvar podkovy. Jeho střed je dnes v podstatě jednou velkou okružní křižovatkou s travnatým středem. Po obvodu kruhové komunikace jsou travnaté plochy, které přechází v obslužnou komunikaci s chodníkem při patě navazujících objektů.

V segmentu od ulice Verdunské po ulici Svatovítskou jsou bytové domy převážně s živým parterem, který v některých místech výrazně aktivuje přilehlá veřejná prostranství. K nejvyužívanějším patří komunitní prostor Šesták v prodloužení městské obchodní třídy Dejvické. Zde se v průběhu května až října odehrává zhruba 50–70 akcí. Mezi ulicemi Dejvickou a Buzuluckou je objekt hotelu DAP (Dům Armády Praha) s konferenčním sálem a restaurací a mezi ulicemi Buzuluckou a Evropskou je budova generálního štábu Armády ČR. Tyto objekty aktivují přilehlá veřejná prostranství jen minimálně.

Prostor náměstí bude v severozápadním kvadrantu uzavřen a dodefinován výstavbou budov, tzv. 4. kvadrant. V segmentu náměstí mezi ulicemi Jugoslávských partyzánů a Verdunskou byl realizován objekt Victoria Palace s aktivním parterem.

Současný stav Vítězného náměstí výrazně upřednostňuje individuální automobilovou dopravu a řešení a stav veřejných prostranství není z pohledu ostatních uživatelů příliš komfortní. Je zde řada bariér pro pěší i cyklisty. Pro Vítězné náměstí byla zpracována a konceptní studie revitalizace Vítězného náměstí (zadavatel IPR Praha, zpracovatel Pavel Hnilička Architects+Planners s.r.o., 2020), která je podkladem studie. Viz kapitola 6 - Záměry.

Napojení Vítězného náměstí na Dejvickou ulici v současné podobě působí jako dočasné řešení. Není dostatečně využito potenciál tohoto místa a zároveň dochází ke kolizi mezi pěší a automobilovou dopravou.



**Obrázek 82** Nově upravené prostranství při vyústění Svatovítské ulice, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 83** Veřejný prostor na Šestáku, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 84** Parková úprava v severní části Vítězného náměstí, zdroj: ONplan, 2025

## Šabachův park

Šabachův park je menší lokální park situovaný jeden blok od ulice Dejvická, podél ulice Kyjevské. Plní především funkci klidového rekreačního prostoru pro obyvatele okolní zástavby a uživatele přilehlých institucí.

Park má intimní měřítko a slouží především k neformální rekreaci, krátkému odpočinku a každodennímu pobytovému využití místními obyvateli. Díky kvalitní rekonstrukci realizované v roce 2018 a netradičnímu prostorovému řešení je dlouhodobě velmi oblíbený a nabízí široké spektrum aktivit pro různé skupiny uživatelů.

Pod parkem je umístěno podzemní parkoviště, které výrazně ovlivňuje jeho prostorovou a vegetační strukturu. Stromy mají menší vzrůst a terén je modelován do mírných pahorků vystupujících z dlážděných ploch. Součástí parku jsou soudobé vodní prvky a umělecké instalace. Významným kompozičním i vizuálním prvkem je centrální poloha výrazné budovy kostela Husova sboru, která prostoru dodává silnou identitu a orientační hodnotu.

## Bachmačské náměstí

Park na Bachmačském náměstí je menší lokální veřejný prostor situovaný jižně od ulice Dejvická, v obytné struktuře Dejvic. Původně byl koncipován jako předprostor nádražní budovy. Postupně však tuto funkci ztratil a nyní funguje především jako klidový park a každodenní pobytový prostor pro obyvatele okolních bytových domů. Prostor má převážně rezidenční charakter a je vnímán jako součást vnitřního sousedského prostředí.

Park je tvořen kombinací travnatých ploch, vzrostlé zeleně a zpevněných pěších tras. Intenzita pobytových aktivit je spíše nižší a odpovídá lokálnímu významu



Obrázek 85 Šabachův park, zdroj: Google Maps, 2026

prostoru. Silná přítomnost zeleně vytváří chladnější mikroklima a poskytuje vizuální i hlukový odstín od okolní zástavby.

Místo však místy postrádá dostatečnou přehlednost a čitelnost, což spolu s fyzickými a vizuálními bariérami komplikuje orientaci i celkovou prostupnost územím. Park zároveň postrádá pestřejší nabídku pobytových prvků, což omezuje rozmanitost jeho využití. Veřejný



Obrázek 86 Park na Bachmačském náměstí, zdroj: ONplan, 2025

prostor je tak využíván především jako průchozí trasa, klidné místo k sezení nebo k venčení psů. Pro koncepční studii je klíčová jeho blízkost (asi 60 metrů) od Dejvické ulice a plácku u tzv. „trojroží“.

## Prostranství u stanice Hradčanská

Plácek na východním zakončení Dejvické ulice, v místě přechodu přes kolejiště, představuje specifický typ veřejného prostoru na pomezí ulice a dopravní infrastruktury. Jeho charakter je dán především kontaktem s bariérou železniční trati, která zde vytváří výrazné prostorové i provozní rozhraní.

Prostor funguje jako lokální uzel pěšího pohybu, kde se koncentrují trasy směřující z Dejvické ulice směrem k přechodu přes koleje a ke zastávce Hradčanská. Zároveň zde dochází k přirozenému zpomalení pohybu a krátkodobému setrvání – ať už v souvislosti s čekáním na možnost přechodu, nebo orientací v území.

Z hlediska prostorového uspořádání působí plácek spíše jako v dočasném řešení. Chybí mu jasně definované hrany a jednoznačná pobytová kvalita, což je dáno jednak přítomností dopravní infrastruktury, jednak absencí výraznějších prvků, které by podporovaly jeho využití nad rámec tranzitu.

V rámci hierarchie veřejných prostranství jej lze zařadit na místní až lokální úroveň, s důležitou rolí přechodového bodu. Jeho význam nespočívá v reprezentativnosti, ale v každodenní funkci – propojuje části území a zajišťuje jeho základní prostupnost.



Obrázek 87 Veřejný prostor na Hradčanské, zdroj: ONplan, 2025

## Náměstí Svobody

Náměstí Svobody je lokální veřejné prostranství situované v těsné blízkosti ulice Dejvická, které funguje jako přechodový prostor mezi hlavní městskou třídou a rezidenční strukturou Dejvic. Svým měřítkem a charakterem má spíše sousedský význam, zároveň však díky poloze v blízkosti významné dopravní a pěší osy disponuje potenciálem vyšší frekvence pohybu.

Prostor je tvořen kombinací zpevněných ploch, zeleně a komunikací, přičemž v jeho dnešním fungování výrazně převažuje dopravní a průchozí charakter nad pobytovým využitím. Zeleň je přítomna spíše fragmentárně, náměstí postrádá jasně definované centrum i kvalitní mobiliář a místy je hůře přístupné pro pěší, zejména na jižní straně, kde nejednoznačně vedené pěší trasy vedou ke vzniku neformálních cest po trávníku nebo podél vozovky.

Náměstí Svobody bude v blízké době výrazně proměněno připravovanou rekonstrukcí ulice Československé armády, díky níž získá na jižní straně novou hranu s doplněným chodníkem, dalšími stromy a přechodem ve východním rohu směrem k Základní škole a Mateřské škole Emy Destinnové.

## Plácek „na trojroží“

Veřejný prostor na křižovatce ulic Dejvická, Jaselská a Čkalova je významným místním uzlem na městské třídě Dejvická, který však v současném uspořádání funguje především jako dopravní prostor. Prostor je silně determinován automobilovou dopravou, parkováním a provozními plochami, což výrazně omezuje jeho pobytový charakter.

V současnosti je využíván převážně jako průchozí a tranzitní území. Křižovatka tak představuje problematický, avšak strategický bod s potenciálem transformace na čitelnější a kvalitnější veřejné prostranství v návaznosti na budoucí úpravy ulice Dejvická.



Obrázek 88 Náměstí Svobody, zdroj: Google Maps, 2022



Obrázek 89 Náměstí na „trojroží“, zdroj: ONplan, 2025

## 7.3 AUDIT PARTERU ULICE

Z mapy je patrné, že Dejvická má silnou aktivitu v parteru po celé délce ulice. Funkce jsou výrazně diverzifikované a ve velké míře cílí na každodenní potřeby místních obyvatel i obyvatel okolních čtvrtí (restaurace, kavárny, drobný maloobchod a služby, např. květinářství či obchody s oděvy). Aktivní parter přispívá k pocitu bezpečí a podporuje pobyt i plynulý pěší pohyb podél ulice. Z porovnání jihovýchodní a severozápadní části zároveň vyplývá, že celkový dojem z ulice není dán pouze hustotou provozoven, ale výrazně jej ovlivňuje také kvalita uličního profilu – zejména přítomnost stromů a způsob uspořádání

zástavba

veřejná zeleň

Odhad zákaznickicky přístupného prostoru dle typu

Restaurace, kavárny, bary, rychlé občerstvení

Potraviny / večerka + drogerie

lékárna

Móda a osobní zboží

Služby krásy a wellness

Služby a opravy

Finance (banka, pojišťovna)

Domácnost a volný čas

Divadlo / kulturní zařízení

Prázdná jednotka



1:1000

0m 12,5m 25m 37,5m

Schéma 14 Parter

Autor: ONplan

Datum: leden 2026





## Rozšíření chodníku na křižovatce ulic Dejvická, Václavkova a Eliášova

Rozšíření chodníku v prostoru křižovatky ulic Dejvická, Václavkova a Eliášova představuje dílčí zásah do veřejného prostoru, jehož hlavním cílem je zklidnění dopravy a zlepšení podmínek pro pěší pohyb. Prvek funguje jako nárožní rozšíření chodníkové plochy, které zkracuje délku přecházení vozovky, opticky zužuje jízdní pruhy a zvyšuje přehlednost křižovatky.

Z hlediska funkce má rozšíření chodníku jednoznačně pozitivní dopad na bezpečnost přecházení i celkovou přístupnost prostoru pro pěší, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Zásah přispívá ke zpomalení automobilové dopravy a posiluje čitelnost pěších tras v místě.

Podle místních obyvatel je opatření vnímáno pozitivně a je oceňováno zejména pro zlepšení bezpečnosti a komfortu každodenního pohybu v prostoru křižovatky.



Obrázek 90 Křižovatka ulic Dejvická a Eliášova, zdroj: ONplan, 2025



Obrázek 91 Rozšíření chodníku na křižovatce ulic Dejvická a Eliášova, zdroj: Google Maps, 2021 & 2025

## Odpadové hospodářství

V rámci ulice Dejvická i přilehlých veřejných prostranství je patrná absence jednotného a systematického přístupu k umístění a řešení odpadového hospodářství. Odpadní kontejnery jsou často situovány přímo ve veřejném prostoru, bez jasného prostorového vymezení nebo začlenění do celkového konceptu ulice.

Kontejnery jsou navíc často kapacitně nevyhovující a dochází k jejich přeplňování, což má negativní dopad jak na provozní kvalitu prostoru, tak na jeho vizuální vnímání. Neuspořádané shluky nádob na odpad, rozdílné typy kontejnerů a jejich rozmístění přispívají k celkové fragmentaci veřejného prostoru a snižují jeho estetickou i pobytovou hodnotu.

Stav poukazuje na potřebu koncepčního řešení, které by sjednotilo umístění, typologii i kapacitní dimenzování odpadových nádob a zároveň minimalizovalo jejich negativní vizuální a prostorový dopad na veřejný prostor.



**Obrázek 92** Odpadové nádoby u stojanů na kola (v blízkosti Šestáku), zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 93** Kontejnery na tříděný a směsný komunální odpad u křižovatky Dejvické a V. P. Čkalovy, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 94** Kontejnery na tříděný odpad v prostoru tzv. „Trojroží“, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 95** Popelnice z domu dočasně umístěné v prostoru přechodu pro chodce, zdroj: ONplan, 2025

## Nevyužitá veřejná prostranství

V území byly identifikovány veřejné prostory s absencí jasného programu nebo s nečitelným využitím zeleně. Často mají dobrou polohu i potenciál, který však není v současném stavu využit.

V blízkosti stanice Hradčanská se mezi plochou Trhů Hradčanská a vstupem do metra nachází zelená plocha bez jasné funkce. V praxi slouží převážně k venčení psů a působí jako zbytková zeleň bez vazby na okolní intenzivně využívané prostory.

Prostor u solitérního kaštanu na křižovatce Dejvická a Václavkova má díky poloze, stínu a otevřeným pohledům vysoký pobytový potenciál, aktuálně je však využíván jen omezeně (krátký odpočinek, příležitostné sezení) a postrádá program i jasné prostorové vymezení.

Veřejný prostor na křižovatce Dejvická, Jaselská a Čkalova (viz kap. 7.2) je podvyužitý kvůli absenci funkční náplně a dominanci parkování. Negativně zde působí také odpadové nádoby a parkování motocyklů na plochách pro pěší.

V severní části Dejvické ulice u Vítězného náměstí je travnatá plocha mezi komunikacemi bez vybavení a využití, ze všech stran obklopená parkujícími vozidly. Působí jako izolovaný zelený ostrov bez návaznosti na pěší pohyb a pobyt.

Společným jmenovatelem těchto míst je nevyjasněná role zeleně a pobytových ploch, nedostatek mobiliáře a slabá integrace do celkového konceptu veřejného prostoru.



Obrázek 96 Veřejný prostor na Hradčanské, zdroj: ONplan, 2025



Obrázek 97 Prostor u solitérního kaštanu na křižovatce Dejvická a Václavkova, zdroj: ONplan, 2025



Obrázek 98 Náměstí na „trojroží“, zdroj: ONplan, 2025



Obrázek 99 Travnatá plocha u Vítězného náměstí, zdroj: ONplan, 2025

## Parkování jízdních kol

V ulici Dejvická je patrná přítomnost stání pro jízdní kola, což podporuje mikromobilitu a usnadňuje využívání sdílených kol. Jejich rozmístění však není rovnoměrné a jejich kapacita není ve všech částech ulice dostačující v přímé návaznosti na aktivní parter a vstupy do obchodů či služeb. Současně je systém stojanů a vyhrazených ploch roztržštěný a nejednotný – vyskytují se zde rozdílné typy a způsoby umístění, často bez návaznosti na širší koncept veřejného prostoru. V některých lokalitách zároveň dochází ke sdílení prostoru s parkováním motocyklů, což může snižovat vidi-telnost, přehlednost a uživatelský komfort cyklistického parkování, například na tzv. náměstíčku Na Trojroží.



**Obrázek 100** Parkování motocyklů na pěší ploše na náměstí Na „Trojroží“, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 101** Stojany pro jízdní kola obsazované parkováním motocyklu na Dejvické, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 102** Nově zřízené stání pro jízdní kola na křižovatce ulic Dejvická a Václavkova, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 103** Vyhrazené stání pro jízdní kola (včetně sdílených kol) v prostoru u Šestáku, zdroj: ONplan, 2025

## Povrchy chodníků

Povrchy chodníků jsou materiálově rozdílné a nejednotné, často s nahodilým střídáním asfaltu, betonové a kamenné dlažby. V řadě míst se vyskytují vady povrchu (praskliny, výtluky, lokální opravy a záplaty) a také výškové nerovnosti v návaznostech jednotlivých ploch. Tyto nedostatky snižují komfort pěšího pohybu a zhoršují bezbariérovou prostupnost, zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, seniory, rodiče s kočárky nebo uživatele invalidních vozíků.



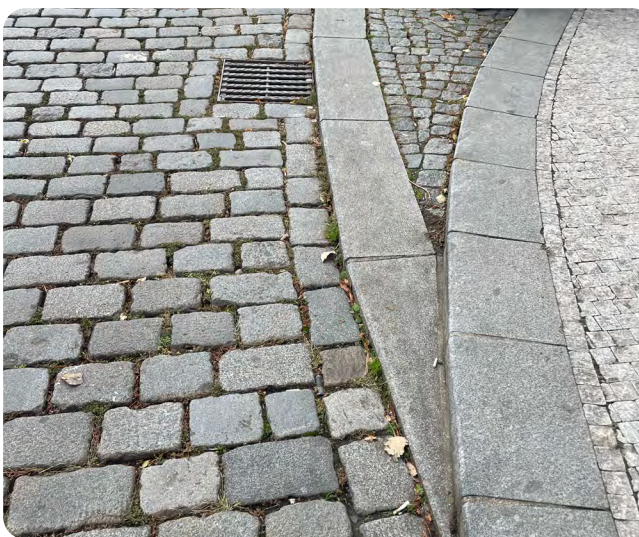
**Obrázek 105** Nahodilé střídání asfaltu a kamenné dlažby v trase chodníku, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 106** Asfalt a mozaiková dlažba, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 104** Výškové nerovnosti a lokální opravy chodníku, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 107** Výškové rozdíly v napojení obrub a dlažby – snížený komfort pohybu, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 108** Degradovaný povrch a provizorní „záplata“ z kamenné dlažby v asfaltu, zdroj: ONplan, 2025

## Mobiliář a prvky ve veřejném prostoru

V ulici Dejvická je patrný nejednotný přístup k městskému mobiliáři a dalším prvkům ve veřejném prostoru. Vybavení je rozmístěno nerovnoměrně – některé úseky postrádají lavičky, jinde se naopak kumulují, často v odlišných typech a provedeních. Dočasná, výrazně barevná dopravní opatření a sloupky působí nesystematicky a vizuálně rušivě, podobně jako nahodile umístěné odpadkové koše.

Problematické je také umístění komerčního automatu, který zužuje průchod, blokuje průhledy a přináší jen omezenou přidanou hodnotu vzhledem k obsazené ploše. Stav ukazuje potřebu sjednotit typologii a rozmístění mobiliáře a lépe integrovat doplňkové prvky do celkového návrhu ulice.



**Obrázek 109** Komerční automat umístěný na chodníku – zúžení pěšího prostoru, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 110** Dočasná dopravní prvky (sloupky) v prostoru přechodu a zpevněných ploch, zdroj: ONplan, 2025



**Obrázek 111** Nadměrná kumulace laviček, zdroj: ONplan, 2025



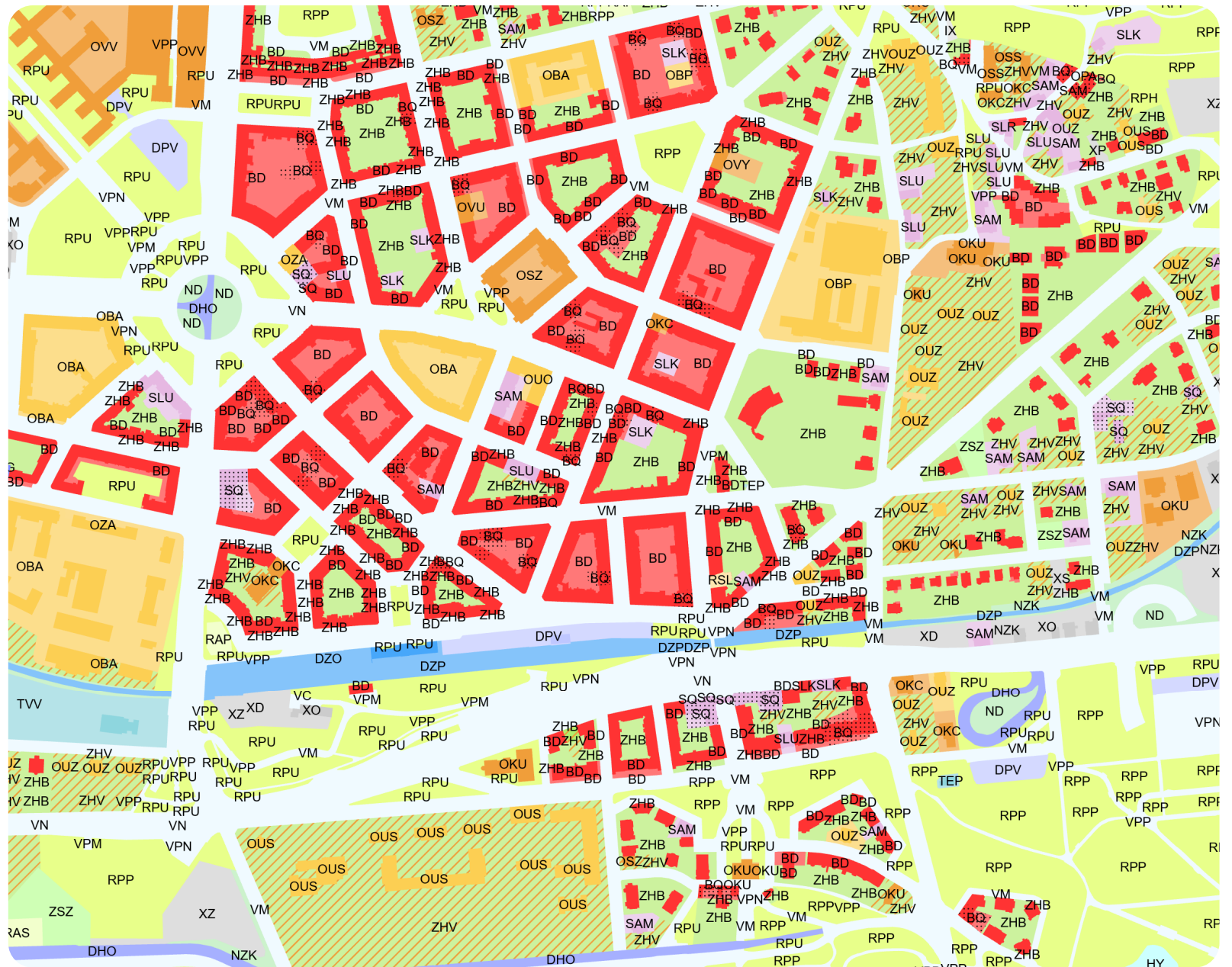
**Obrázek 112** Nevhodně umístěný odpadkový koš, zdroj: ONplan, 2025

## — 7.4 VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Funkční využití území je dáno relativně flexibilními možnostmi blokové struktury z počátku 20. století. Dominantní funkce bydlení od 2NP výše je doplněna kontinuálním využitím parteru v Dejvické ulici pro převážně komerční provozovny. Některé bytové domy byly transformovány na kanceláře, v řadě bytových domů se pak nacházejí ojedinělé byty využívané jako kanceláře nebo ordinace.

Zatímco jihozápadní část zájmového území je převážně rezidentní - až na výjimku kostela Československé církve bratrské, využití budov v severovýchodní části zájmového území má větší podíl kancelářských budov (Ministerstvo obrany ČR, ÚMČ Praha 6 a další). Přes ulici Československé armády pak stojí základní a mateřská škola - cíl residentů a návštěvníků zájmového území.

- řešené území
- zájmové území
- Bydlení (BRR+BRV+BD+BQ)
- Vzdělávání, kultura, sociální služby:  
školy a vzdělávání (OSS+OSZ+OSO)  
vysoké školy, věda, výzkum (OVY+OVV+OVK+OVU)  
kultura, církev, média (OKM+OKK+OKU+OKC)  
sociální služby (OPA+OPP)
- Komerce, služby, kanceláře (SOS+SOL+SOK+SLU+SLR+SLK + SAM+SAK + SQ)
- Rekreace, sport, zeleň (RPP+RPH+RPU+RAP+RAS+RAZ+RAG +RV+ RSL+RSM + ZA+ZSZ+ZSV +ZSP +ZSO +ZL + NZS+NZK+NZO+NNS+ NNK+NNO+ND + LRO+LRR+NM)
- Doprava (DHO+DHT+DHA+DHM+DHG + DK+DPG+DPV+DPR+DOS+DOB + DZO+ DZP+DZV+ DLP+DLO+DAP+DAO+DSO)
- Výroba, logistika, technická infrastruktura (PND+PNP+PRR+PRZ+PRS+ PT+PO +TOL+TOS+ TVV+TVK+TVC+TVD+ TET+TEE+TEP+TI+TQ)



1:8000



**Schéma 15** Využití území

**Autor:** ONplan

**Datum:** leden 2026

## — 7.5 OBČANSKÁ VYBAVENOST V ÚZEMÍ

Dejvická ulice a její okolí se vyznačují vysokou koncentrací občanské vybavenosti, jejíž struktura je úzce provázána s historickým vývojem Vítězného náměstí jako akademického, administrativního a obytného centra Prahy 6. Oblast zájmového území je významnou rezidenční lokalitou. Kromě stálých obyvatel zde hrají významnou roli návštěvníci vysokých škol a výzkumných institucí v severní a severozápadní části území (kampus ČVUT, Národní technická knihovna, další akademické ústavy), jejichž spádová oblast je celoměstská až celorepubliková. Tyto instituce generují každodenní pěší provoz, poptávku po službách, stravování a neformálních setkávacích prostorech.

V rámci obytných bloků podél Dejvické ulice a v jejím bezprostředním okolí se nachází základní a mateřské školy, menší zdravotnická zařízení, lékárny a komunitně orientované služby, jejichž spádová oblast je především lokální – orientovaná na rezidenty Prahy 6. Tyto funkce posilují každodenní využití území a stabilizují roli Dejvické jako ulice každodenní obsluhy, nikoli pouze tranzitního koridoru.



Obrázek 113 Divadlo Spejbla a Hurvínka, Zdroj: Bubenec.eu



Obrázek 114 Divadla Semafor, Zdroj: Bohumír Kráčmar

Další funkce podporující roli Dejvické ulice jako lokálního centra tvoří administrativní objekty městské části, kanceláře, drobný retail a služby v parteru, doplněné o koncentraci finančních institucí. Tyto aktivity jsou soustředěny především podél hlavních ulic a v okolí Vítězného náměstí a společně vytvářejí polyfunkční strukturu území se stabilním celodenním provozem.

Kulturní vybavenost je v území zastoupena zejména dvěma divadly – Divadlo Semafor a Divadlo Spejbla a Hurvínka. Divadlo Semafor, založené roku 1959, patří k nejvýznamnějším kulturním institucím moderních českých dějin a je spojeno se vznikem autorského hudebního divadla a s formováním české populární kultury 60. let.

Obě instituce přitahují návštěvníky z celé Prahy a významně přispívají k večernímu a víkendovému oživení ulice. V kombinaci s gastronomií a aktivním parterem posilují roli Dejvické jako městského bulváru se společenskou a kulturní funkcí, nikoli pouze jako dopravní osy.



Obrázek 115 Obal alba „Semafor – Jiří Suchý a Jiří Šlitr: Zuzana, Jonáš a spol.“, Zdroj: Divadlo Semafor

- řešené území
- zájmové území
- zástavba
- veřejná zeleň
- aktivní obchodní parter
- zdravotnická zařízení v rámci čtvrti
- kulturní zařízení
- vysoké školy a akademické instituce
- obecní a státní budovy
- hotely
- základní a mateřské školy
- kancelářské budovy
- objekty Armády ČR
- církev
- zastupitelské úřady a rezidence



1:8000

0m 100m 200m 300m

**Schéma 16** Občanská vybavenost

**Autor:** ONplan

**Datum:** leden 2026

## — 7.6 AKCE A UDÁLOSTI V ULICI

### Veřejné akce v prostoru Dejvické ulice

Dejvická ulice v byla v období 2004-2015 opakovaně využívána jako plnohodnotný veřejný prostor pro velké městské akce, při nichž docházelo k dočasnému omezení automobilové dopravy a proměně ulice v pěší zónu. Tyto události, například spojené s oslavami konce druhé světové války, zahrnovaly kulturní program, historickou vojenskou techniku a těšily se vysoké návštěvnosti.

Po roce 2015 dochází k výraznému ústupu velkých událostí přímo z Dejvické ulice. Veřejné akce se přesouvají především na Vítězné náměstí, které postupně převzalo roli hlavního komunitního a kulturního centra Dejvic. Dejvická ulice v současnosti funguje převážně jako dopravní a obchodní osa, doplněná pouze o menší sousedské slavnosti nebo jednorázové intervence.

Od roku 2016 tuto roli dále posiluje Šesták, sousedská venkovní kavárna a volnočasová zóna umístěná na rozhraní Vítězného náměstí a Dejvické ulice. Prostor dlouhodobě funguje jako místo pro každodenní setkávání, odpočinek a kulturní akce. Konají se zde koncerty, tančírny, trhy a vetešárny, sportovní a dětské aktivity nebo kreativní workshopy. Šesták tak představuje stabilní zázemí pro komunitní aktivity v bezprostřední blízkosti Dejvické ulice, které doplňují větší akce pořádané na Vítězném náměstí.

### Přehled akcí 2025

#### Festival ambasád

Datum: 7. června 2025

Místo: Vítězné náměstí (bezprostřední blízkost Dejvické ulice)

Pořadatel: Městská část Praha 6 ve spolupráci s Farmářskými trhy

Charakter akce: Celodenní multikulturní festival s účastí zahraničních ambasád, zaměřený na gastronomii, hudbu a prezentaci národních kultur. Akce přitahuje desítky tisíc návštěvníků a významně ovlivňuje pohyb i pobyt na Dejvické ulici.



Obrázek 116 Tančírna na Šestáku, zdroj: Café Šesták, n. a.

#### Reuse neděle / Reuse den na Šestce (swap)

Datum: 15. června a 25. června

Místo: Vítězné náměstí (Kulařák)

Pořadatel: Městská část Praha 6

Charakter akce: Výměnná akce (swap) oblečení a drobných předmětů doplněná o workshopy a osvětový program zaměřený na udržitelnost a cirkulární ekonomiku.

#### Farmářské trhy na Kulařáku (pravidelná aktivita)

Datum: každou sobotu (březen–listopad)

Místo: Vítězné náměstí

Pořadatel: Farmářské trhy, z. s.

Charakter akce: Pravidelná tržní a komunitní událost, která dlouhodobě formuje sociální a ekonomické vazby v okolí Dejvické ulice.



Obrázek 117 Festival ambasád, zdroj: Trhy na Kulařáku, 2025

## Přehled akcí v nedávné minulosti

### Dejvické slavnosti (státní svátek 8. května)

Datum: 2004 - 2009

Místo: Dejvická ulice

Pořadatel: Městská část Praha 6

Charakter akce: Pietní a kulturní oslavy konce druhé světové války. Program zahrnoval vystavení historických vojenských vozidel, polní kuchyni, koncerty a doprovodné aktivity pro veřejnost.

Slavnosti na Dejvické ulici jsou pokračováním tradice Dejvická demarkační. Jedním z důvodů pořádání akce bylo udržet Dejvickou ulici jako tradiční hlavní třídu Prahy 6.



Obrázek 118 Dejvické slavnosti z roku 2009, zdroj: Praha 6, 2009

### Oslava „Dejvická československá“

Datum: 9. května 2010

Místo: Dejvická ulice

Pořadatel: Městská část Praha 6

Charakter akce: Kulturně-společenská slavnost připomínající společnou československou historii, s koncerty, pietním aktem a veřejným programem v ulici.

### Vánoce na Dejvické

Datum: prosinec 2012

Místo: Dejvická ulice a Vítězné náměstí

Pořadatel: Městská část Praha 6

Charakter akce: Předvánoční akce s dočasným pobytovým využitím ulice, drobnými stánky a komunitním programem.

### Sousedská a komunitní akce spolku Živé město

Datum: zejména 2011–2019

Místo: Dejvická ulice a přilehlé ulice (např. roh Dejvické a Václavkovy)

Pořadatel: spolek Živé město

Charakter akce: Menší sousedské happenings a intervence do veřejného prostoru (např. „Zažít dejvické záchodky jinak“ v roce 2019), zaměřené na dočasnou aktivaci a komunitní využití ulice.

### Oslavy konce 2. svět. války na Dejvické

Datum: 8. - 9. květen 2015

Místo: Dejvická ulice a Vítězné náměstí

Pořadatel: Městská část Praha 6 (ve spolupráci se společností Post Bellum)

Charakter akce: Kulturně-společenská a pietní akce připomínající 70. výročí ukončení 2. světové války.

### Evropský týden mobility

Datum: září 2015

Místo: Dejvická ulice

Pořadatel: Magistrát hlavního města Prahy a Městská část Praha 6

Charakter akce: Kulturně-společenská a vzdělávací akce zaměřená na udržitelnou mobilitu ve městě, pořádaná v rámci Evropského týdne mobility. Slavnostní finále proběhlo v Dejvické ulici, která se na dva dny proměnila v dočasnou pěší zónu.

### Farmářské trhy na Kulafáku (pravidelná aktivita)



Obrázek 119 Evropský týden mobility z roku 2015, zdroj: Praha 6, 2015





**08**

---

**DOPRAVA  
A MOBILITA**

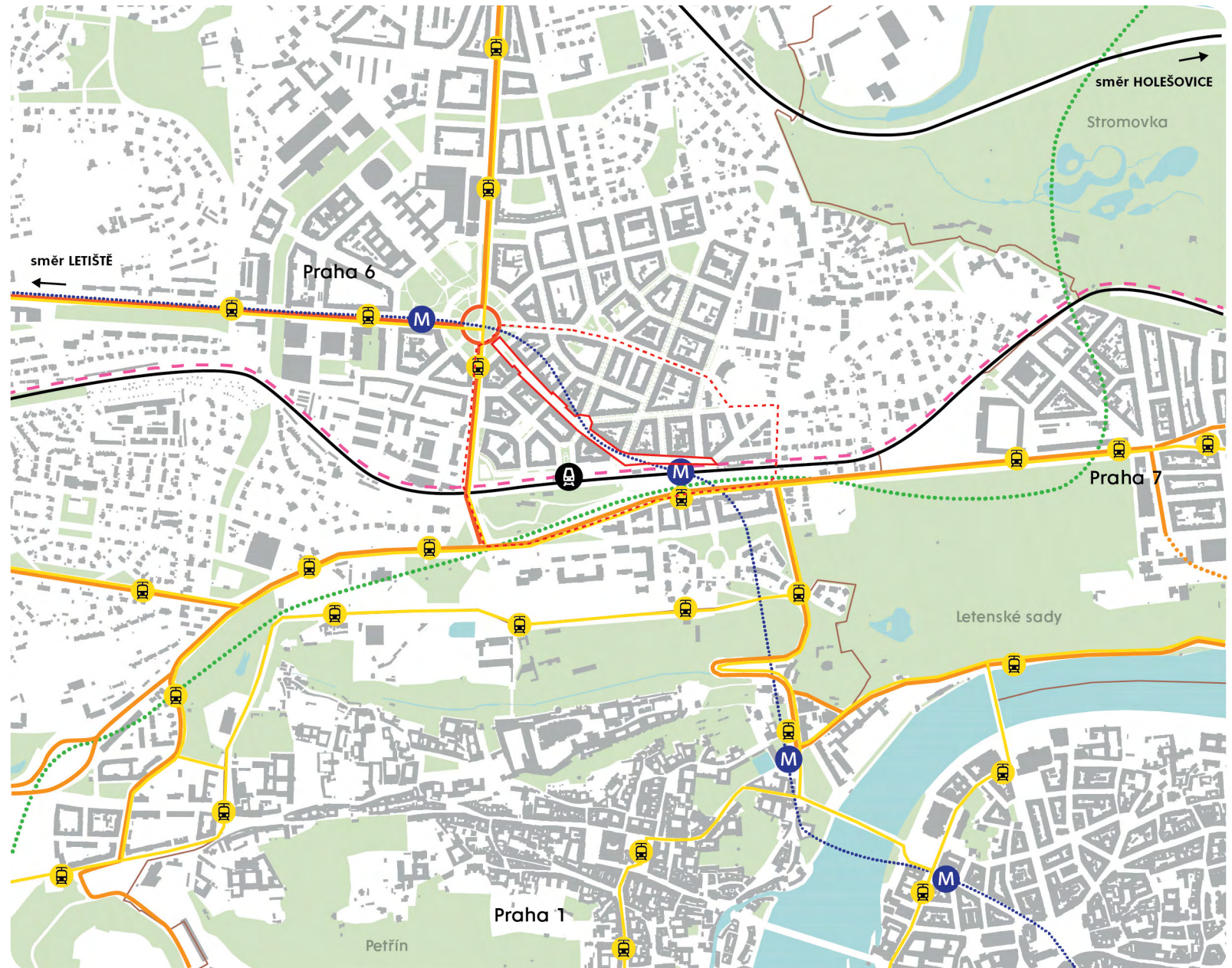
## — 8.1 DOPRAVA - ŠIRŠÍ VZTAHY

Území v okolí Dejvické ulice je součástí jedné z nejvýznamnějších dopravních oblastí severozápadní části Prahy. Dejvice tvoří důležitý dopravní uzel, který propojuje centrální části města s letištním areálem a přilehlými městskými čtvrtěmi.

Zásadní roli zde hraje Evropská třída, vedoucí v západovýchodním směru, která zajišťuje přímé propojení centra Prahy s Pražským okruhem až k Letišti Václava Havla. Dejvická ulice na tuto dopravní osu přímo navazuje a představuje její přirozené prodloužení směrem od Vítězného náměstí k ulici Milady Horákové.

Lokalita je dobře napojena na hlavní městský komunikační systém také prostřednictvím ulic Svatovítská, Jugoslávských partyzánů a Československé armády, které zajišťují průjezdnost a dopravní obslužnost širšího území. V těsné blízkosti se nachází významné dopravní přestupní body – zejména stanice metra Dejvická a Hradčanská, doplněné tramvajovými a autobusovými linkami. V souvislosti s plánovanými záměry v území lze zároveň očekávat významné změny v organizaci a intenzitě dopravy, které ovlivní stávající dopravní vztahy i celkovou obslužnost lokality.

- řešené území
- zájmové území
- hranice městských částí
- zástavba
- veřejná zeleň
  
- městský okruh, v tunelu
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy, v tunelu
- železnice, železniční stanice
- metro, stanice metra
- tramvaj, zastávka tramvaje
- Kladenská drážní cesta



1:16000

0m 200m 400m 600m

Schéma 17 Doprava - širší vztahy

Autor: ONplan

Datum: říjen 2025

## — 8.2 MĚSTSKÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Okolí ulice Dejvická představuje významný dopravní uzel v rámci širší městské struktury Prahy 6 a tvoří jeden z hlavních přestupních bodů městské hromadné dopravy. Její centrální poloha v návaznosti na stanice metra Hradčanská a Dejvická (trasa A) zajišťuje přímé a rychlé spojení s centrem města, stejně jako s dalšími částmi metropolitní oblasti.

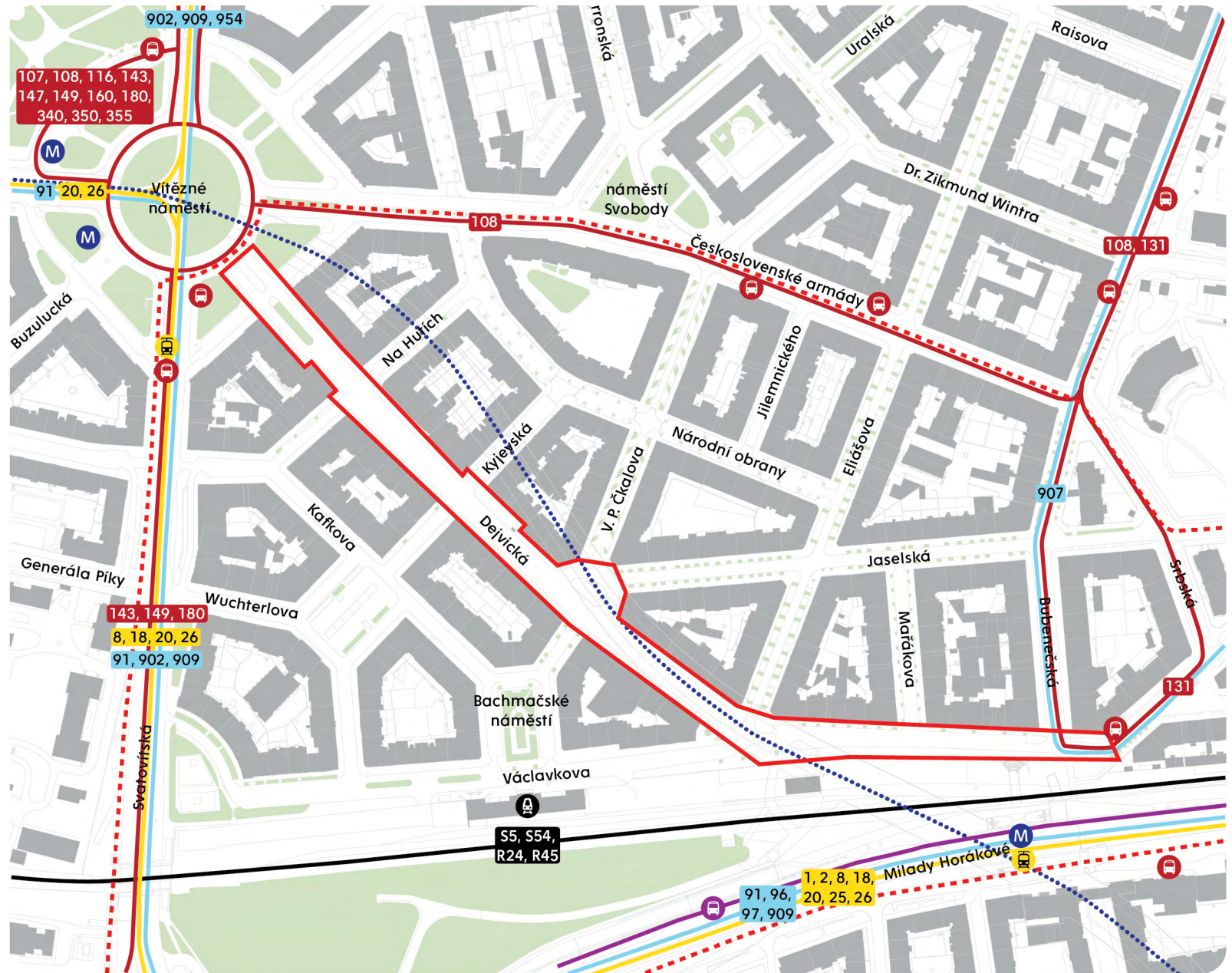
V bezprostředním okolí Dejvické ulice je vedeno několik tramvajových linek, které propojují Dejvice s oblastmi Vokovic, Bubeneč, Hradčan i centra Prahy. Tramvajové zastávky Dejvická, Vítězné náměstí a Hradčanská patří mezi nejvytíženější dopravní body městské části.

Dopravní obslužnost dále doplňuje síť autobusových linek, zajišťujících spojení jak v rámci Prahy 6, tak směrem k Letišti Václava Havla a do přilehlých městských částí, například Suchdola, Nebušic či Horoměřic.

V okolí stanice Hradčanská se nachází integrovaný dopravní uzel, který umožňuje pohodlné přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy – metrem, vlaky, tramvajemi i autobusy. Tento systém zajišťuje vysokou dostupnost celé lokality a činí z Dejvické ulice jednu z nejlépe dopravně obslužených částí Prahy 6.

Pěší dostupnost zastávek, pravidelné intervaly spojů a návaznost na hlavní dopravní tahy, včetně Evropské třídy, posilují význam Dejvické ulice jako klíčového dopravního koridoru. Přesto se střední část ulice nachází mimo běžné docházkové parametry od nejbližších zastávek MHD, což představuje dílčí limit v rámci jinak nadstandardní obslužnosti území veřejnou dopravou.

- řešené území
- zájmové území
- zástavba
- veřejná zeleň
- M metro, stanice metra
- A železnice, železniční stanice
- T tramvaj, tramvajová zastávka
- B autobus, autobusová zastávka
- D dálkový autobus, zastávka dálkových autobusů
- L linky nočního provozu



1:4000

0m 50m 100m 150m

**Schéma 18** Hromadná doprava

**Autor:** ONplan

**Datum:** říjen 2025

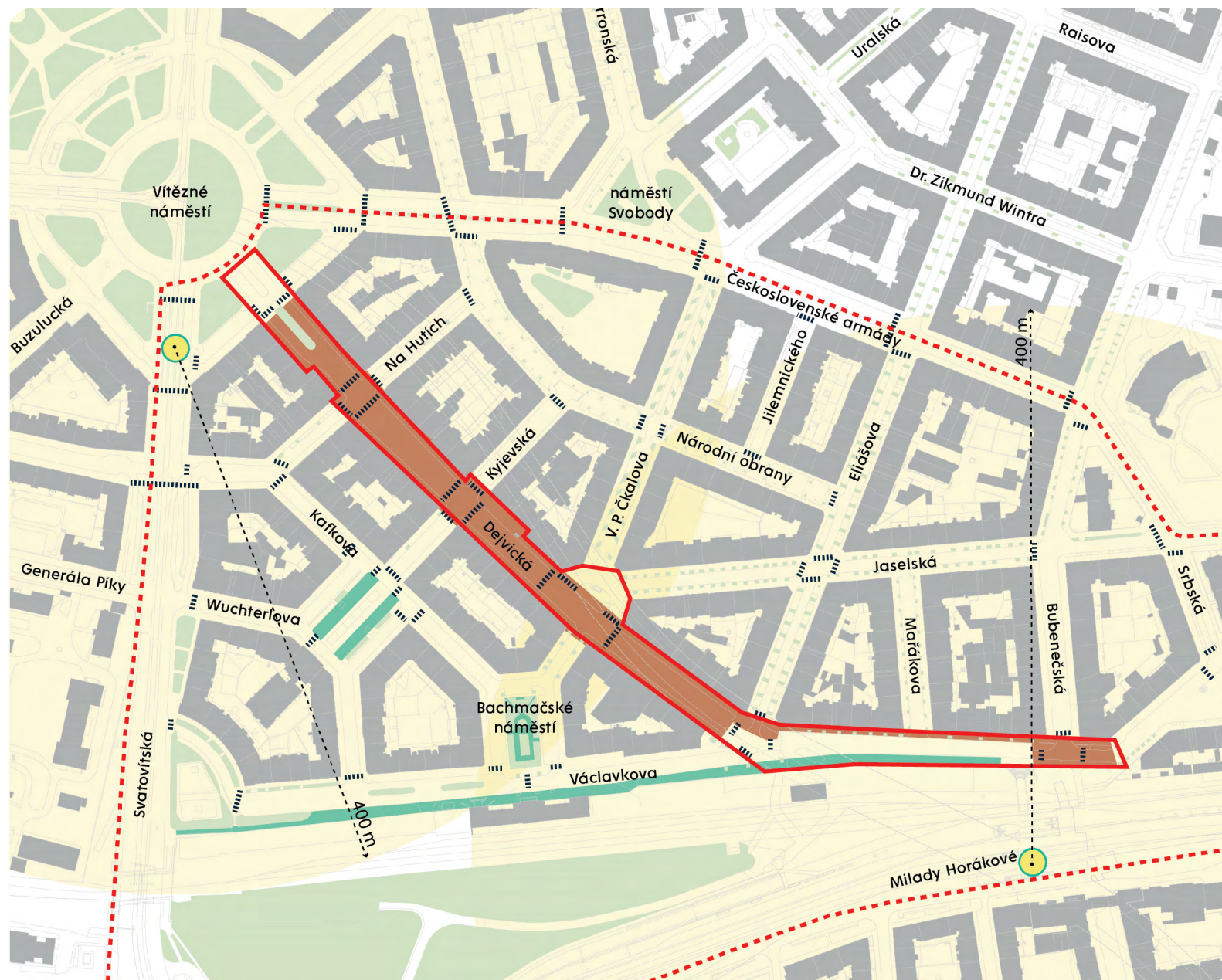
## — 8.3 PĚŠÍ PROSTUPNOST

Dejvická ulice je jednou z nejvíce využívaných pěších tras v zájmovém území, a to především díky svému umístění mezi dvěma klíčovými dopravními uzly – stanicemi metra Hradčanská a Dejvická. Tato osa tak přirozeně funguje jako hlavní pěší koridor. Její atraktivitu dále posiluje aktivní parter, široká nabídka obchodů, služeb a gastronomických provozů, které generují vysoký pěší pohyb po celý den.

Z Vítězného náměstí se pak pěší pohyb rozptyluje do několika hlavních směrů. Ulice Technická slouží jako hlavní přístupová trasa do univerzitního kampusu a dalších akademických institucí. Ulice Jugoslávských partyzánů, vybavená aktivním parterem a městskými službami, přitahuje významný proud pěších směřujících severním směrem. Evropská ulice naopak odvádí pěší k rozsáhlým obchodně-administrativním lokalitám a dalším městským funkcím.

Pohyb v území probíhá zejména po chodnících v rámci uličních profilů blokové zástavby, které tvoří základní kostru pěší sítě. Ty doplňují menší pěší propojení, ať už ve formě zpevněných chodníků nebo pěšin mezi jednotlivými body zájmu, jež přispívají k jemnější prostupnosti celého území. Celkově tak okolí Dejvické ulice nabízí dobře využívaný a funkční systém pěší infrastruktury odpovídající významu této městské lokality.

-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
-  veřejná zeleň
-  obchodní ulice
-  zelené cesty
-  dochozí vzdálenost 400 m
-  zastávka tramvaje
-  přechod pro chodce



 1:4000

0m 50m 100m 150m

**Schéma 19** Pěší prostupnost

**Autor:** ONplan

**Datum:** říjen 2025

## — 8.4 CYKLODOPRAVA

V současnosti je v území realizována část cyklistické infrastruktury v podobě ochranných cyklopruhů a cykloobousměrek v přilehlých ulicích (např. Terronská, Wuchterlova, Kafkova, Gymnasijní), které vytvářejí základní kostru lokálních tras. Značené cyklotrasy celoměstského systému v okolí ulice jsou pouze trasy A16 a A160, které jsou však nyní jen krátkými úseky bez smysluplného napojení.

Za klíčové bariéry pro cyklodopravu v území lze označit především vysokou intenzitu automobilové dopravy v okolí Vítězného náměstí a v ulici Milady Horákové, dále nevyhovující šířku jízdních profilů a absenci přímých návazností na okolní trasy. Tyto faktory způsobují zvýšené konfliktní situace mezi cyklistickou a individuální automobilovou dopravou, a to zejména v dopravně zatížených křižovatkách, jako jsou Vítězné náměstí, Terronská a Evropská.

V širších vztazích je Dejvická ulice součástí strategického systému městské cyklistické infrastruktury hlavního města Prahy, který má za cíl vytvořit souvislou a bezpečnou síť cyklotras propojující jednotlivé městské části s centrem i periferními oblastmi. Podle Cyklogenerelu hl. m. Prahy je cílovým stavem v území dosažení plnohodnotného propojení mezi Vítězným náměstím, Evropskou třídou, Bubeneč, Hradčanskou a Letnou. Hlavní nadřazenou trasou s výrazným dopadem na obsluhu území cyklodopravou by se měl stát koridor Kladenské drážní cesty – trasa A6 společně s trasou A7.

- řešené území
- zájmové území
- zástavba
- veřejná zeleň

**Značené cyklotrasy**

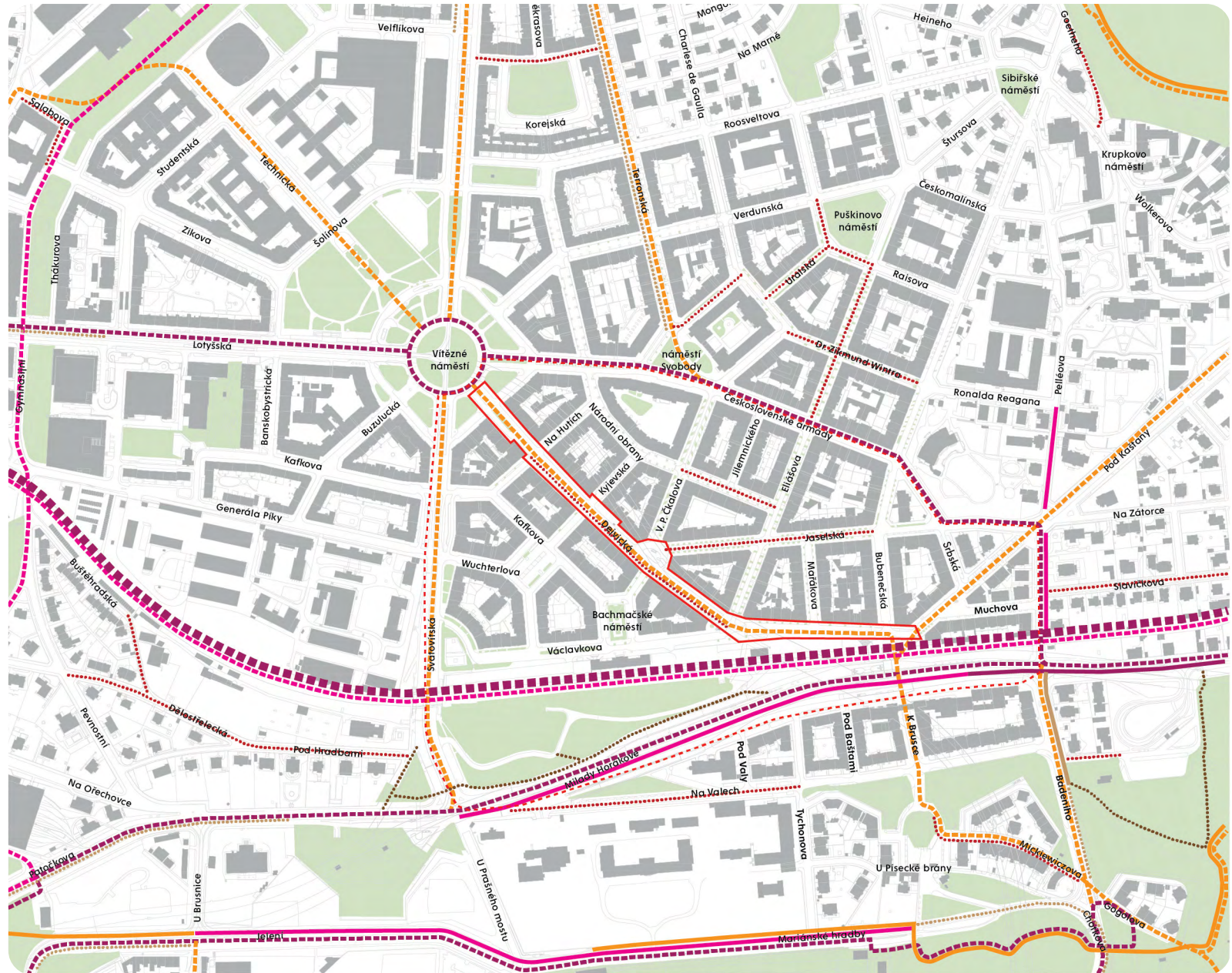
- značená cyklotrasa
- chráněné řešení
- řešení v provozu
- silný provoz

**Cykloopatření mimo trasy**

- cykloobousměrka
- ochranný cyklopruh
- stezka pro pěší a cyklo - společná

**Cyklogenerel - návrh**

- nadřazené trasy
- páteřní trasy
- hlavní trasy
- Kladenská drážní cesta



1:8000

0m 100m 200m 300m

**Schéma 20** Cyklodoprava

**Autor:** ONplan

**Datum:** říjen 2025

## — 8.5 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

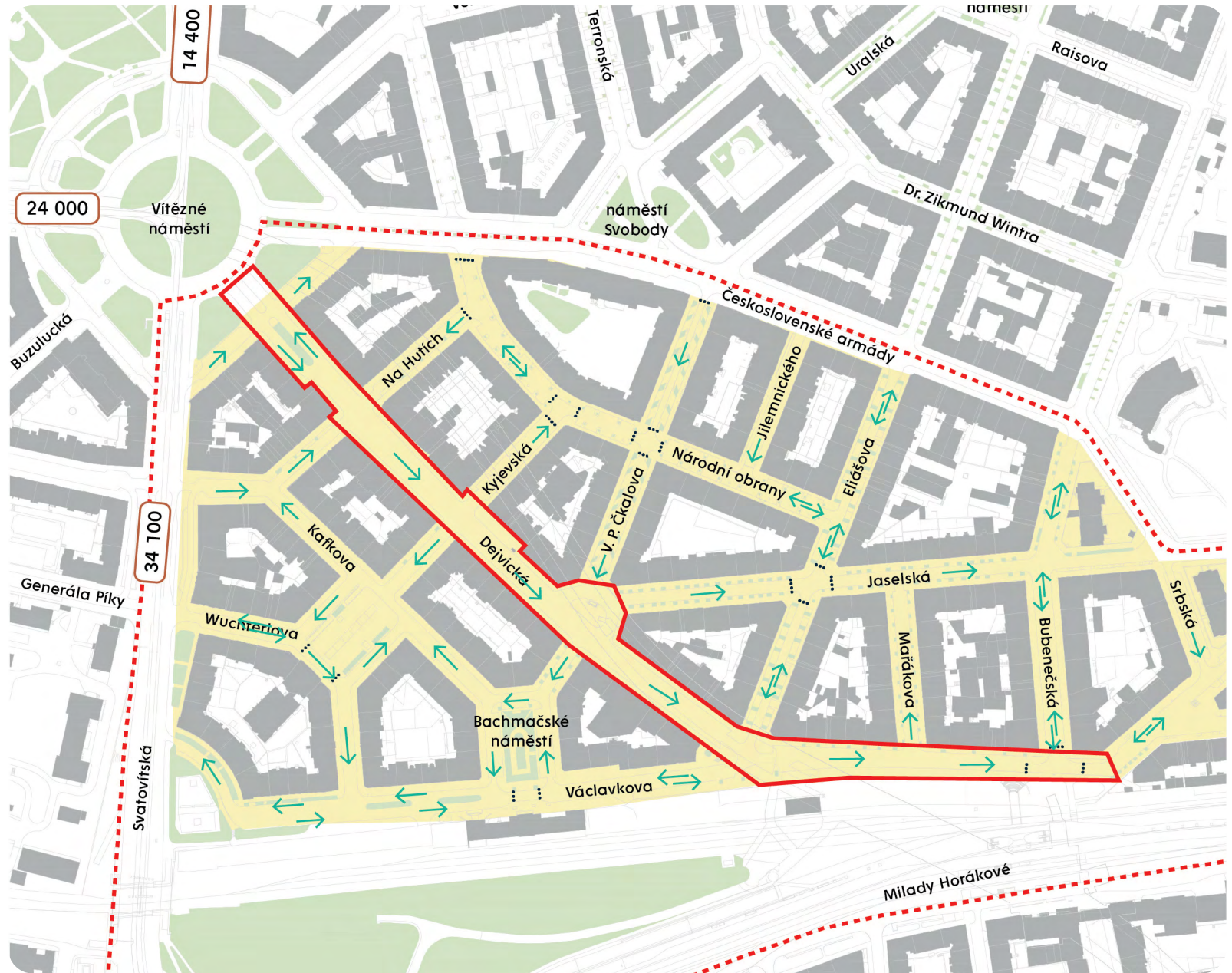
Automobilová doprava v širším okolí Dejvické ulice je výrazně ovlivněna silnými tranzitními proudy, které procházejí hlavními městskými tahy. Nejvýznamnější z nich vede z Evropské ulice přes Vítězné náměstí dále na Svatovítskou, což vytváří jeden z nejzatíženějších směrových toků v celé oblasti. K tomuto tranzitu se přidává doprava ze severu po ulici Jugoslávských partyzánů, a v menší míře také doprava přicházející z východu z ulice Československé armády.

Vítězné náměstí představuje klíčový dopravní uzel, jehož omezená kapacita se ve špičkových obdobích promítá nejen do plynulosti dopravy v celém zájmovém území, ale také do přelévání automobilové dopravy do okolních vedlejších ulic. Tento jev je patrný i v ulicích s převážně rezidenčním či lokálním charakterem, například v ulici Studentská v areálu univerzitního kampusu, v ulicích Pevnostní a Slunná na Ořechovce nebo v ulici Václavkova v rámci zájmového území.

Oproti těmto kapacitním a intenzivně zatíženým dopravním osám je samotné území v okolí Dejvické ulice částečně odstíněno od největšího dopravního ruchu. V obytných ulicích převažuje spíše pomalejší typ provozu, který souvisí s dojezdy obyvatel do místa bydliště, zásobováním a cestami za místními službami.

Tento charakter lokální dopravy však zároveň vytváří vysokou poptávku po parkovacích místech, protože velká část automobilového provozu je tvořena právě vozidly rezidentů a návštěvníků, kteří chtějí parkovat v bezprostřední blízkosti svých cílů.

- řešené území
- zájmové území
- zástavba
- veřejná zeleň
  
- zóna 30 km/h
- jednosměrný provoz
- zvýšená plocha křižovatky
- 24 000 intenzita automobilové dopravy (všechny vozidla/den)



1:4000

0m 50m 100m 150m

Schéma 21 Automobilová doprava

Autor: ONplan

Datum: říjen 2025

## — 8.6 DOPRAVA V KLIDU

Převažující typ lokální dopravy v zájmovém území přirozeně generuje velkou poptávku po parkovacích místech, protože významnou část automobilového provozu tvoří vozidla rezidentů a návštěvníků, kteří potřebují zaparkovat co nejbližší svým cílům, ať už jde o bydlení, služby či práci v okolí. V zájmovém území se nacházejí parkovací zóny modré/rezidenční a fialové/smíšené, přibližně ve stejném počtu. Parkování je zde realizováno kombinací podélného, šikmého i kolmého typu, přičemž v některých ulicích je doplněno stromořadím, které částečně vizuálně i akusticky stíní zaparkovaná vozidla a zvyšuje komfort uličního prostoru.

Pro samotnou Dejvickou ulici je situace odlišná. Většina ulice spadá do fialové, smíšené zóny, kde je parkování umožněno v celé délce ulice po obou stranách. Dominantní jsou zde kolmá a šikmá parkovací stání a vegetace či jiné vizuální členění prakticky chybí. V důsledku toho zaparkovaná auta vytvářejí výraznou vizuální bariéru, která ovlivňuje profil ulice a snižuje vizuální prostupnost prostoru, zároveň však reflektuje vysokou intenzitu využívání parkovacích kapacit v této významné městské ose.

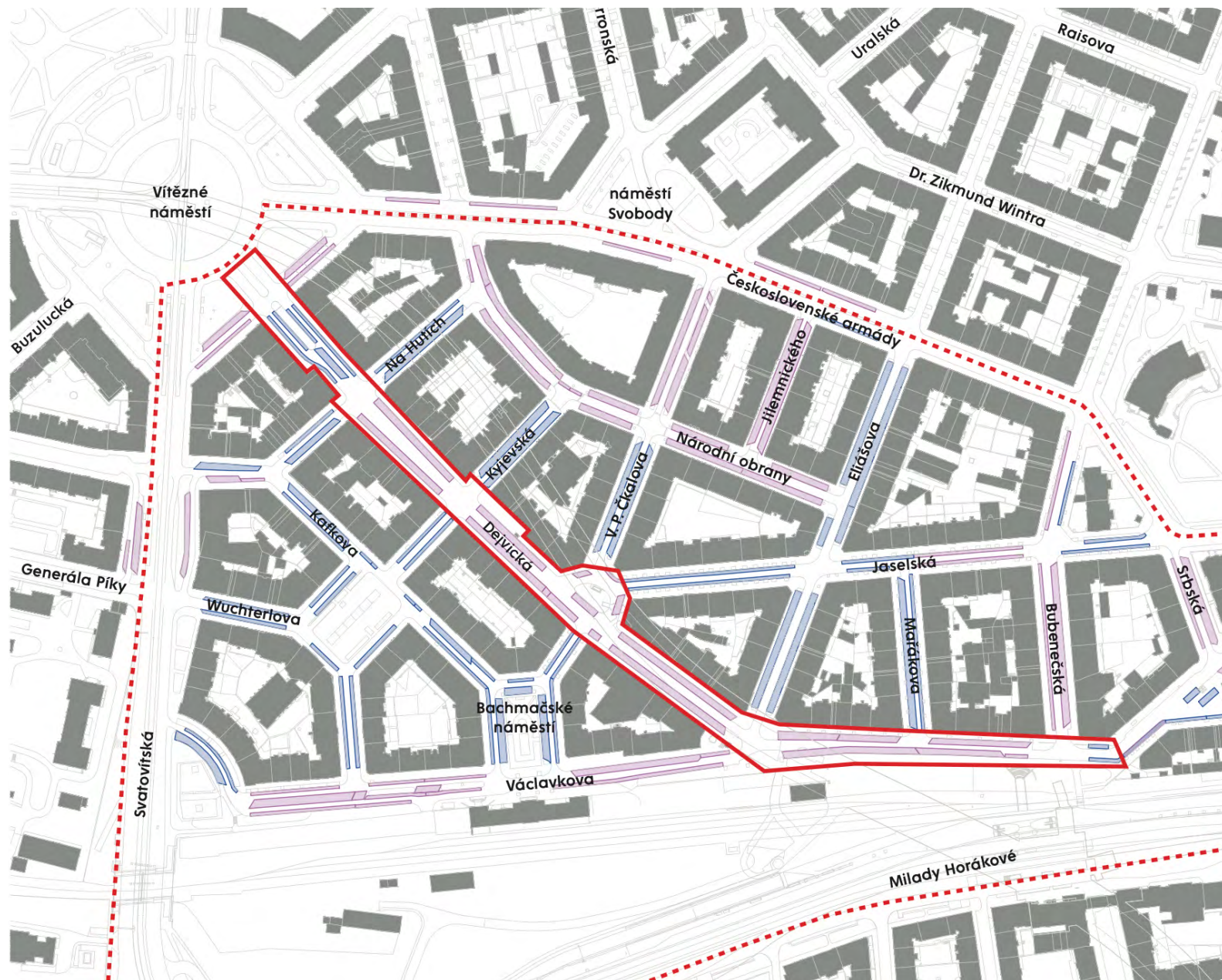
-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
  
-  fialová zóna - smíšená
-  modrá zóna - rezidenční

**Fialová zóna** - stání povoleno bez omezení rezidentům s platným parkovacím oprávněním, pro ostatní je možné parkování po dobu maximálně 22 hodin po platbě v parkovacím automatu nebo přes virtuální parkovací hodiny (mobilní aplikace). Sobota a neděle parkování zdarma.

50 Kč/hod

**Modrá zóna** - je určena primárně pro rezidenty a abonenty na základě zakoupené parkovací karty, kteří zde mohou stát bez časového omezení. Ostatním řidičům je umožněno krátkodobé parkování po dobu maximálně 3 hodin, přičemž úhrada probíhá výhradně prostřednictvím systému virtuální parkovací hodiny (mobilní aplikace).

60 Kč/hod



 1:4000

0m 50m 100m 150m

**Schéma 22** Doprava v klidu

**Autor:** ONplan

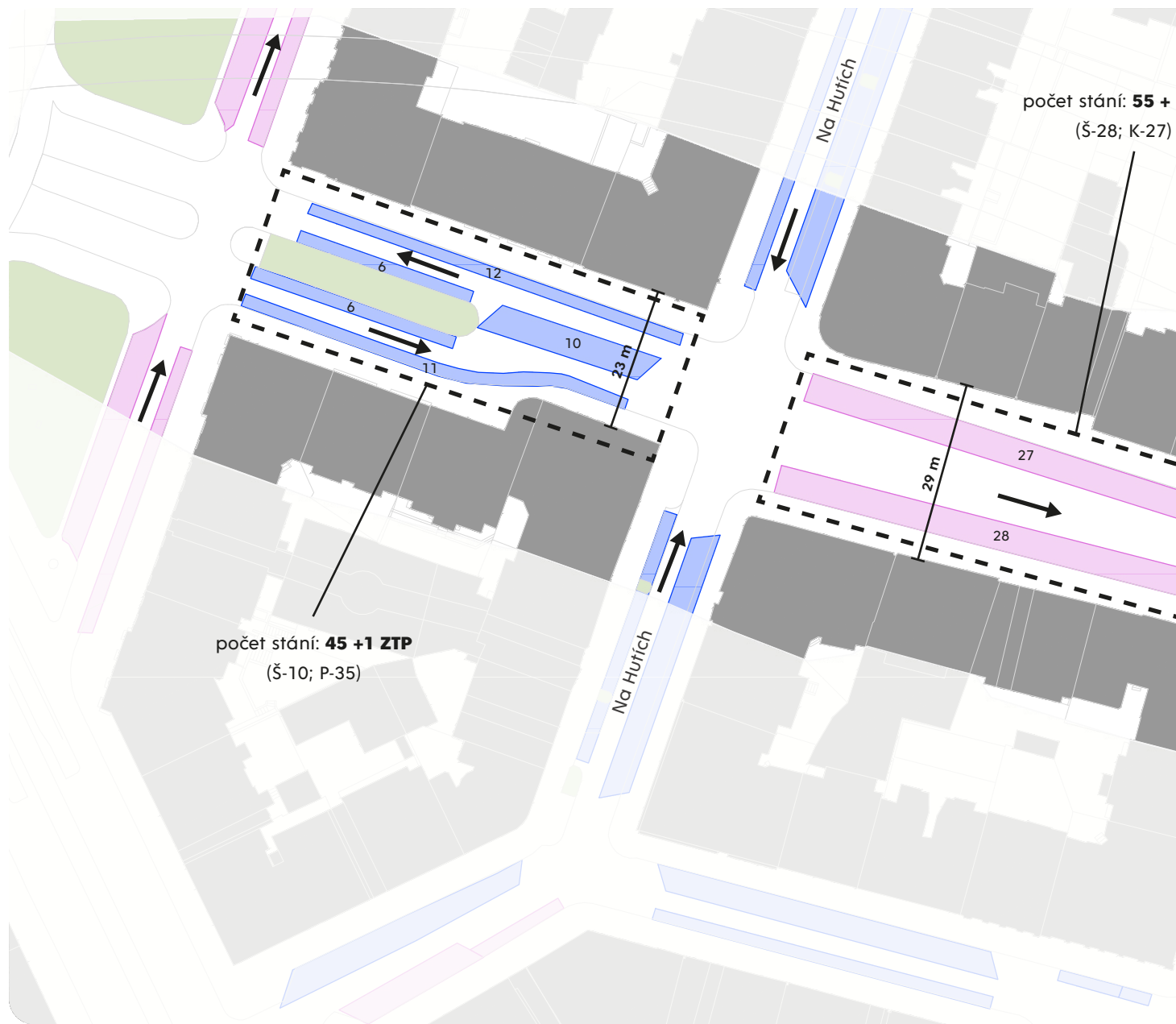
**Datum:** říjen 2025

## 8.6 DOPRAVA V KLIDU

### Parkovací zóny

- zástavba
- nezpevněné povrchy
- fialová zóna - smíšená
- modrá zóna - rezidenční
- jednosměrný provoz

celková kapacita parkovacích míst: **371**  
z toho rezidenčních: **49**



1:1000

0m 12,5m 25m 37,5m

Schéma 23 Doprava v klidu

Autor: ONplan

Datum: listopad 2025



## 8.6 DOPRAVA V KLIDU

### Typ parkovacích stání

- zástavba
- nezpevněné povrchy
- podélné parkování
- šikmé parkování
- kolmé parkování

celková kapacita parkovacích míst: **371**

z toho rezidenčních: **49**

1:1000

0m 12,5m 25m 37,5m

Schéma 24 Doprava v klidu

Autor: ONplan

Datum: listopad 2025





## — 8.7 REFERENČNÍ PROFILY PRAŽSKÝCH ULIC

Na základě výše uvedeného záměru vybudování nové tramvajové tratě vedené Dejvickou ulicí, která má propojit zastávku Hradčanská s oblastí Vítězného náměstí a zároveň přispět ke zlepšení obslužnosti území veřejnou dopravou, byla v rámci této kapitoly provedena analýza vybraných referenčních pražských ulic s tramvajovou tratí.

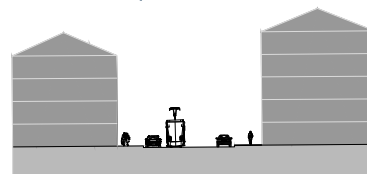
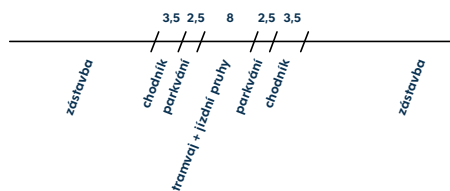
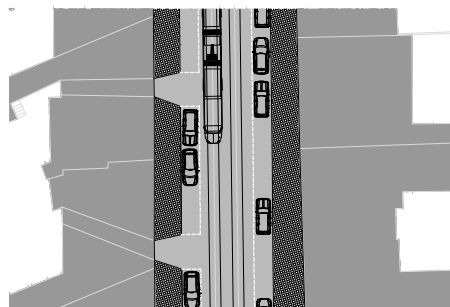
Cílem této analýzy bylo zmapovat různé typy uličních profilů a prostorového uspořádání tramvajových tratí v kontextu městského prostředí a identifikovat principy, které mohou být relevantní pro budoucí řešení Dejvické ulice. Sledovány byly zejména vztahy mezi tramvajovou tratí, automobilovou dopravou, pěším pohybem a kvalitou veřejného prostoru.

Vybrané referenční ulice představují různé přístupy k integraci tramvajové dopravy do uličního prostoru – od tradičních městských tříd s tramvají ve středovém pásu až po ulice, kde je tramvajový provoz výrazněji integrován mezi ostatní druhy dopravy. Tyto příklady slouží jako podklad pro porovnání možných variant uspořádání uličního profilu.

### MILADY HORÁKOVÉ

Praha 7, Letná

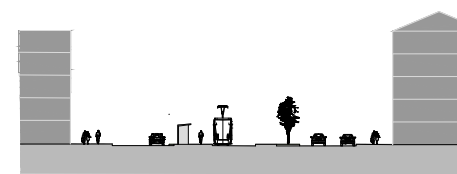
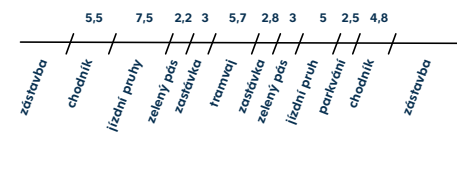
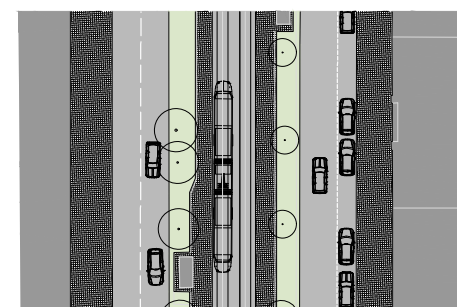
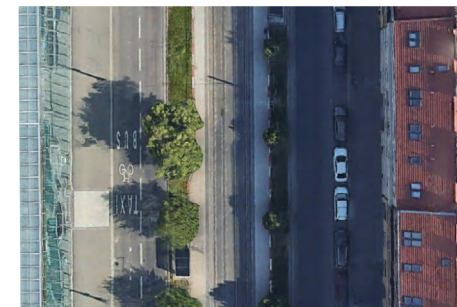
celková šířka ulice: 20 m



### JUGOSLÁVSKÝCH PARTYZÁNŮ

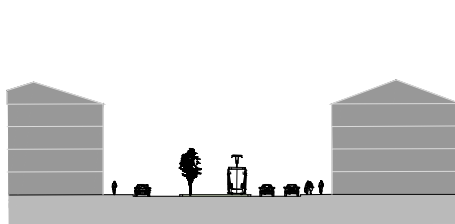
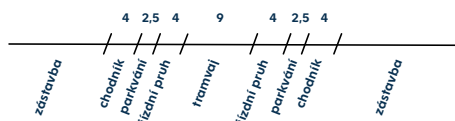
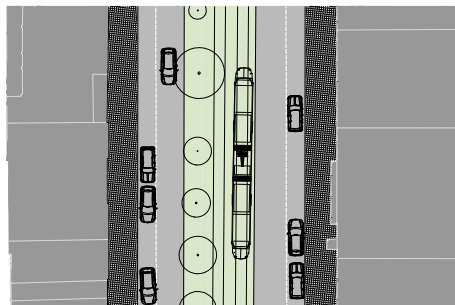
Praha 6, Dejvice

celková šířka ulice: 42 m



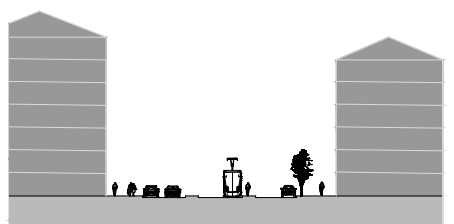
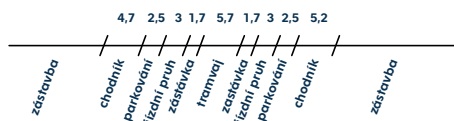
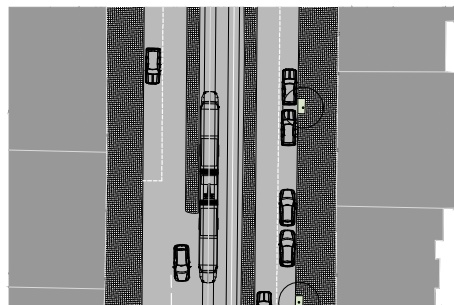
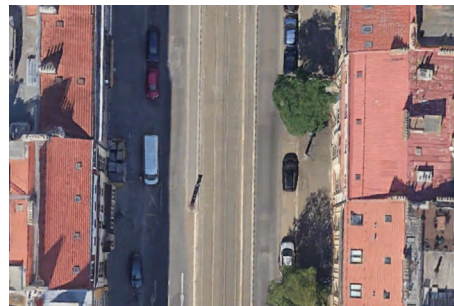
## BĚLOHORSKÁ

Praha 6, Břevnov  
celková šířka ulice: 30 m



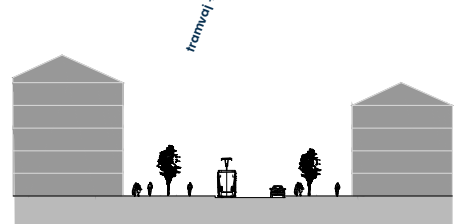
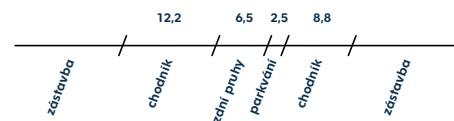
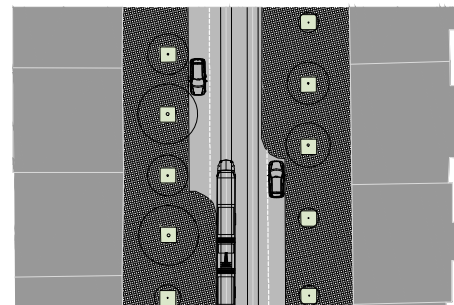
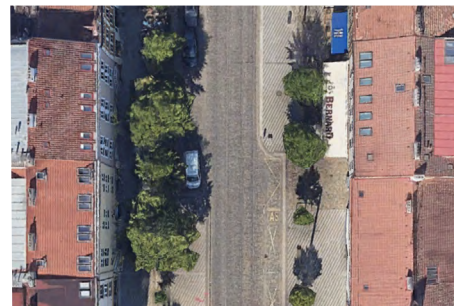
## VINOHRADSKÁ

Praha 3, Vinohrady  
celková šířka ulice: 30 m



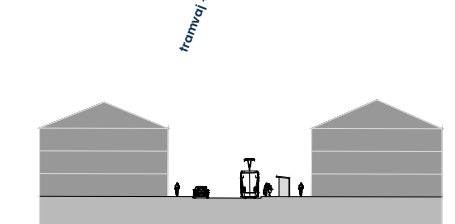
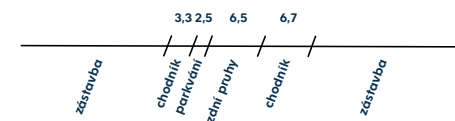
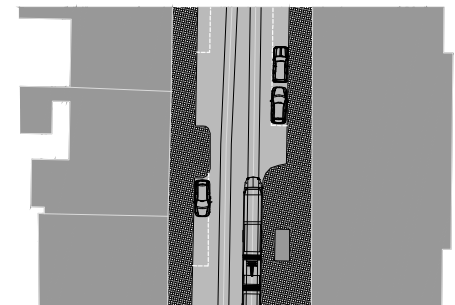
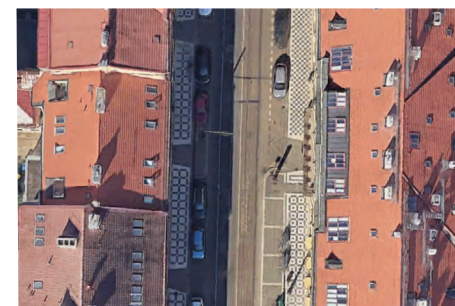
## MOSKEVSKÁ

Praha 10, Vršovice  
celková šířka ulice: 30 m



## SOKOLOVSKÁ

Praha 8, Karlín  
celková šířka ulice: 19 m





The background features three light gray silhouettes of people in a professional setting. On the left, two figures are engaged in conversation, one holding a folder. On the right, a third figure stands with hands clasped. The overall aesthetic is clean and modern.

# 09

---

**ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

## — 9.1 ZELENÁ INFRASTRUKTURA - ŠIRŠÍ VZTAHY

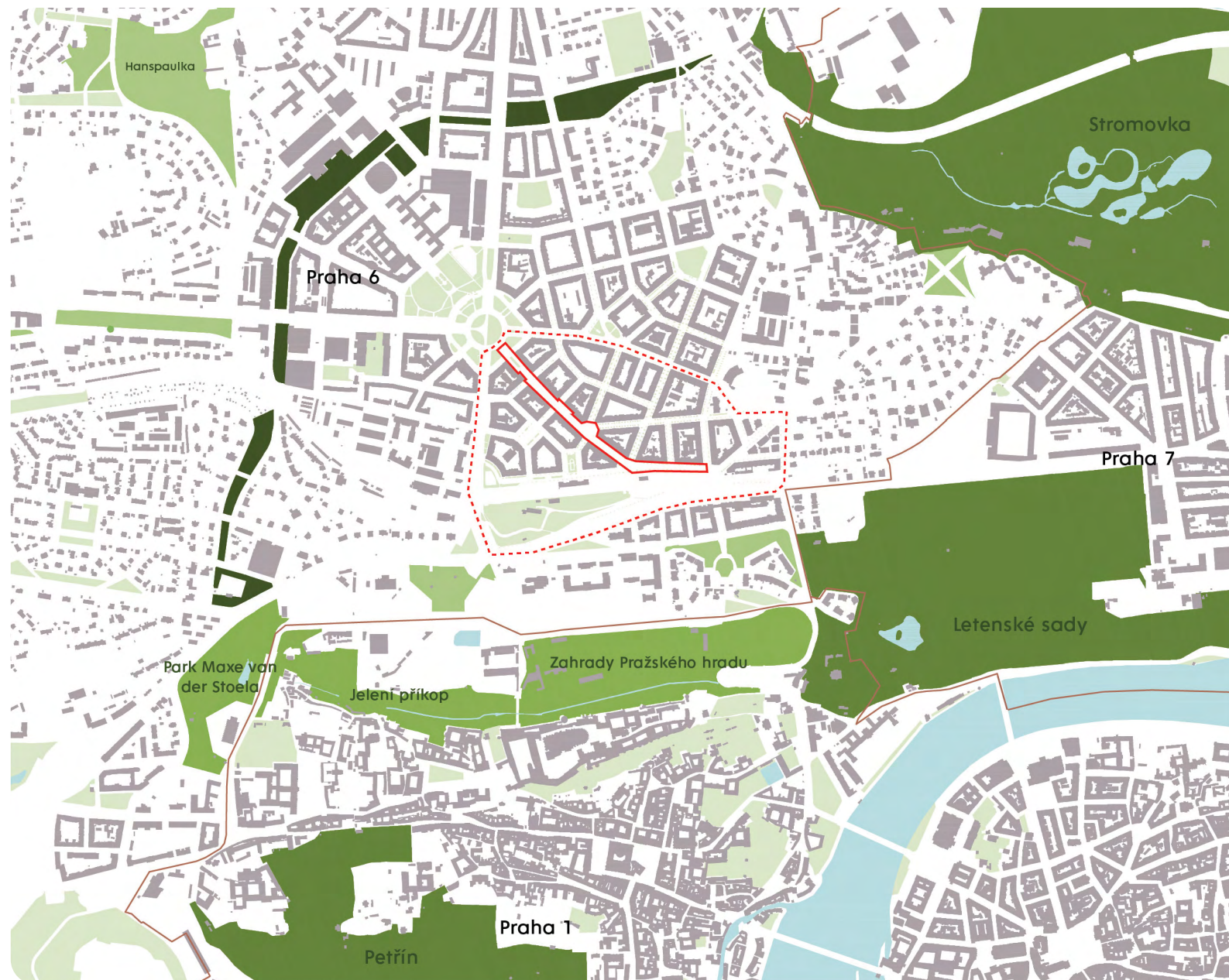
Území Prahy 6 se obecně vyznačuje nadprůměrným množstvím rekreační zeleně, které zahrnuje rozsáhlé parky, zahrady a přírodní plochy. Tyto prvky vytvářejí příjemné prostředí a přispívají k ekologické stabilitě i celkové obytné kvalitě městské části.

V rámci zájmového území v okolí Dejvické ulice však situace vypadá odlišně. Jedná se o kompaktní blokovou městskou zástavbu, kde prostor pro velké veřejné zelené plochy prakticky chybí. Zeleň je zde přítomna především ve formě vnitroblokových zahrad, které sice poskytují mikroklimatické zlepšení, ale mají omezený veřejný význam, a dále v podobě uličních stromořadí v některých částech, jež přispívají ke stínění a zlepšují kvalitu uličního prostředí.

Významným krajinotvorným prvkem v širších vztazích je Engelův zelený pás, koncepční systém propojující metropolitní parky – Stromovku a Letenské sady – prostřednictvím menších čtvrtkových a lokálních parků a městské zeleně. Tento systém funguje jako ekologický i rekreační koridor, který podporuje biodiverzitu, zmírňuje tepelné ostrovy a vytváří propojenou síť kvalitních veřejných prostranství.

Ulice Dejvická však není do tohoto zeleného pásu přímo zapojena, a proto nemůže plně využívat jeho ekologických ani rekreačních přínosů. Chybí zde přímé napojení na hlavní zelené osy a celkový charakter lokality je více městský. V důsledku toho je zelená infrastruktura v této části Dejvic spíše doplňková a omezená prostorovými možnostmi blokové zástavby.

-  řešené území
-  zájmové území
-  hranice městských částí
-  zástavba
-  Engelův zelený pás
-  metropolitní park
-  čtvrtkový park
-  lokální park
-  veřejná zeleň



 1:16000

0m 200m 400m 600m

**Schéma 25** Zeleň - širší vztahy

**Autor:** ONplan

**Datum:** listopad 2025

## — 9.2 ZELEŇ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

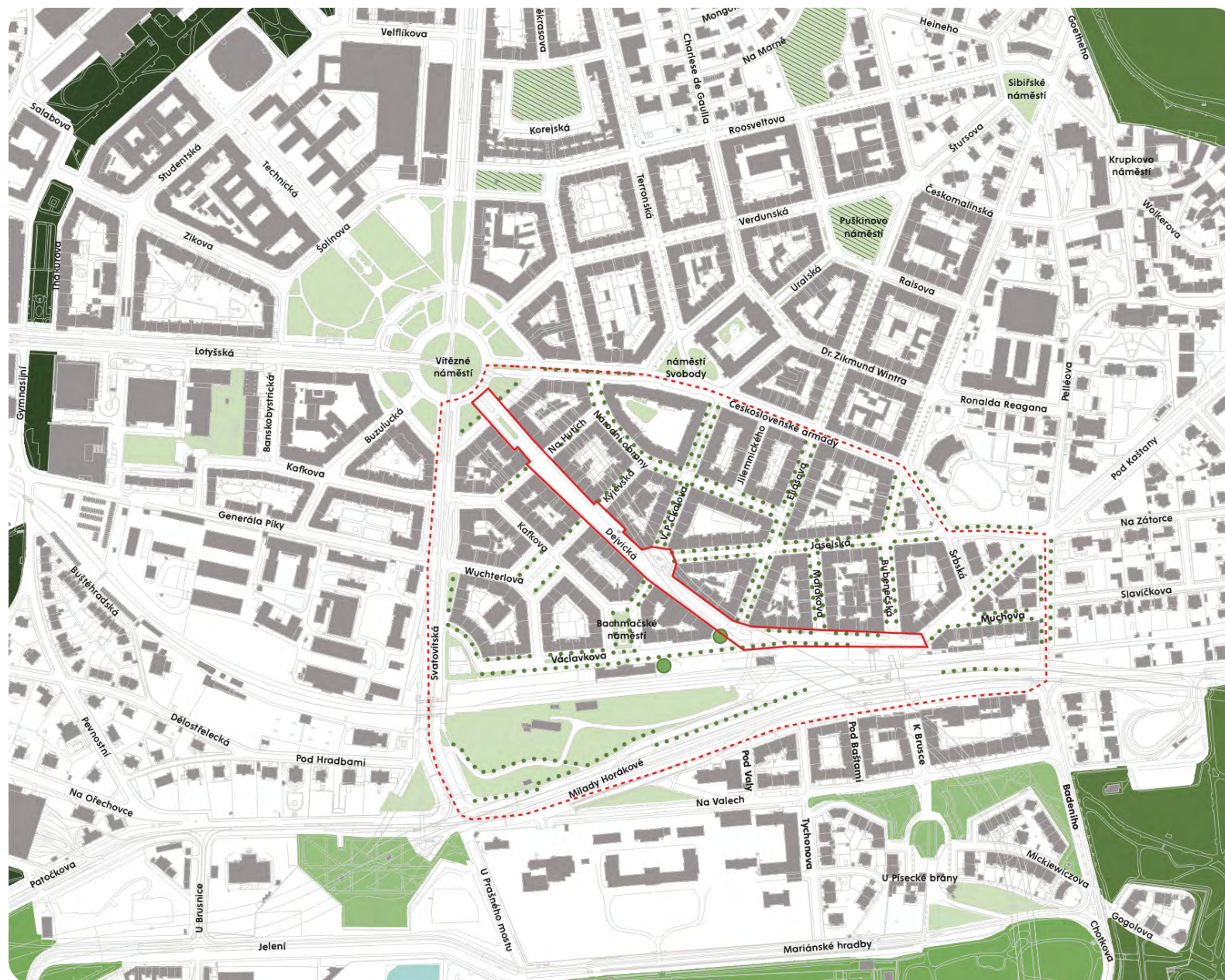
Zeleň v zájmovém území hraje důležitou, i když prostorově omezenou roli. Samotná Dejvická ulice není přímo napojena na žádný větší prvek městské zeleně, a její bezprostřední okolí tak postrádá rozsáhlejší přírodní nebo parkové plochy schopné výrazněji ovlivnit lokální mikroklima. V sousedních ulicích se však nacházejí uliční stromořadí, která významně přispívají ke zlepšení podmínek v husté blokové zástavbě – poskytují stín, zachytávají prachové částice, podporují vlhkost vzduchu a pomáhají zmírňovat dopady efektu tepelného ostrova typické pro městské prostředí.

Nejbližší větší plochou veřejné zeleně, i když hůře dostupnou, je území mezi železniční tratí a ulicí Milady Horákové. V tomto území se však do budoucna počítá s realizací nové zástavby, která navíc ještě více oddělí Dejvickou ulici od přímého kontaktu se zelení, a tím sníží její ekologickou i rekreační dostupnost.

V rámci blokové struktury Dejvic se nachází také několik menších parkových ploch, které jsou oblíbené mezi místními obyvateli pro každodenní rekreaci a pobyt. Patří mezi ně například Puškinovo náměstí, Rooseveltův park či park Lotyšák, které doplňují síť menších zelených veřejných prostranství v této části města.

Důležitým prvkem zelené infrastruktury v blokové zástavbě jsou rovněž vnitrobloky. Přestože nejsou veřejně přístupné, plní zásadní ekologickou a pobytovou funkci – regulují mikroklima, umožňují vsakování dešťové vody a přinášejí do husté městské struktury přírodní prvek, který pomáhá zmírňovat dopady urbanizovaného prostředí. V souhrnu tak vnitrobloky představují klíčovou součást zeleně v této části Dejvic, přestože nejsou přímo v uličním prostoru viditelné.

- řešené území
- zájmové území
- zástavba
- Engelův zelený pás
- metropolitní park
- čtvrtkový park
- lokální park
- funkční park místního významu
- veřejná zeleň
- stromořadí
- solitérní strom



1:8000

0m 100m 200m 300m

**Schéma 26** Zeleň - zájmové území

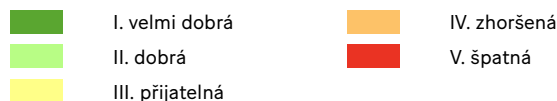
**Autor:** ONplan

**Datum:** listopad 2025

## — 9.3 ENVIRONMENTÁLNÍ VLASTNOSTI

### Bonita klimatu

Oblast zájmového území spadá do kategorie bonity klimatu IV – zhoršená. Tento stupeň vychází z vyhodnocení dílčích klimatických ukazatelů, mezi které patří zejména oslunění, přirozená ventilace území, rychlost proudění vzduchu, četnost bezvětří, imisní zátěž a míra zastavěnosti (IPR Praha). Zařazení do zhoršené kategorie je dáno především vysokou mírou zastavěnosti a významnou dopravní zátěží v okolí, která negativně ovlivňuje kvalitu ovzduší emisemi i lokální mikroklimatické podmínky.



Obrázek 122 Mapa bonity klimatu, zdroj: IPR Praha, 2025

### Kvalita ovzduší

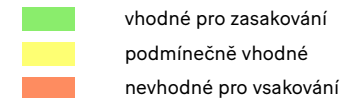
Pro území Dejvic v roce 2023 je stanoven roční všeobecný index kvality ovzduší, jehož hodnoty se pohybují v rozmezí 0,35–0,40, místy až 0,40–0,45. Tyto hodnoty ukazují na mírně až středně zhoršenou kvalitu ovzduší. Roční všeobecný index je souhrnný ukazatel dlouhodobé kvality ovzduší, který vychází z koncentrací hlavních sledovaných škodlivin (např. oxidy dusíku, benzen, polévatý prach). Nižší hodnoty indexu představují lepší kvalitu ovzduší, vyšší pak zhoršené podmínky. Většina širšího centra Prahy spadá do podobného rozmezí indexu kvality ovzduší, což odráží celkovou zátěž typickou pro hustou městskou strukturu a intenzivní dopravu v této části města.



Obrázek 121 Mapa ročního všeobecného indexu kvality ovzduší, zdroj: IPR Praha, 2025

### Vsakovací poměry

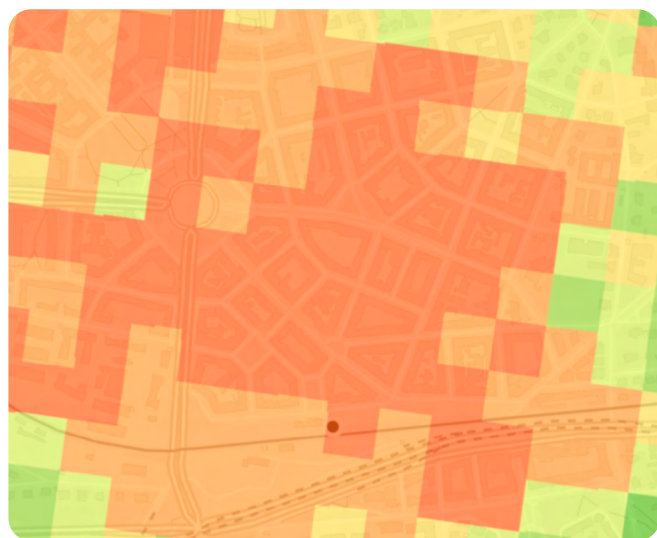
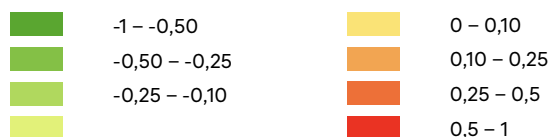
Území spadá z hlediska vsakovacích poměrů do kategorie nevhodné pro vsakování. Hodnocení je založeno na vsakovacích mapách, které vznikly v roce 2021 na podkladu inženýrskogeologických a hydrogeologických map. Presentovaná mapa kategorizuje území Prahy podle vsakovacích schopností povrchu a podloží, a dále vymezuje oblasti vhodné pro hloubkové vsakování či území s kolísající hladinou podzemní vody. V případě Dejvic však převládají geologické a hydrogeologické podmínky, které vsakování významně omezují, což je dáno jak charakterem podloží, tak vysokou mírou urbanizace a rozsáhlými zpevněnými plochami.



Obrázek 120 Mapa vsakovacích poměrů, zdroj: IPR Praha, 2025

## Index zranitelnosti

Index zranitelnosti (HVI) vyjadřuje relativní míru náchylnosti území k dopadům vln horka v mřížce o velikosti 100 × 100 m. Každý čtverec získává hodnotu indexu v rozmezí od -1 do 1, přičemž výsledná hodnota je určena především povrchovou teplotou a mírou zastoupení modro-zelené infrastruktury. Vstupní data byla shromážděna během extrémně horkých dnů v letech 2015–2019.



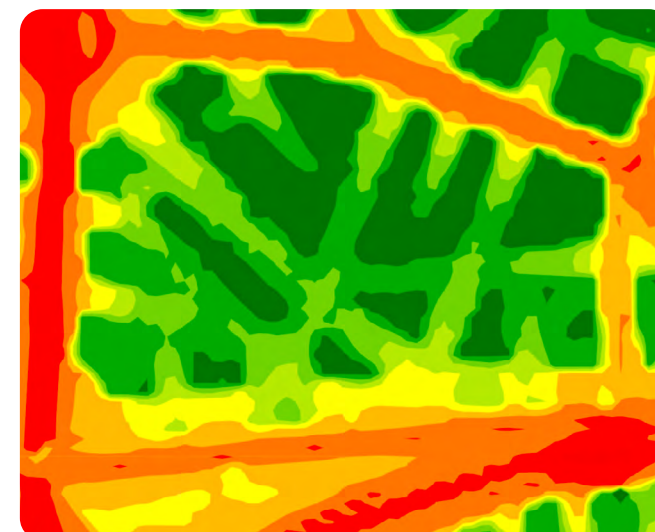
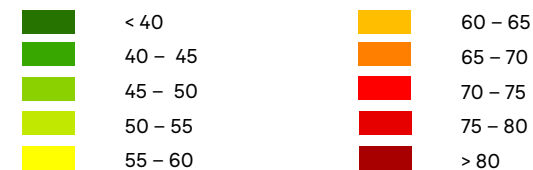
Obrázek 123 Mapa indexu zranitelnosti, zdroj: IPR Praha, 2025

V případě Dejvic se hodnoty indexu zranitelnosti pohybují v rozmezí 0,1 až 0,5, což ukazuje na zvýšenou náchylnost území k vlnám horka. Tento stav je způsoben zejména intenzivní městskou zástavbou, vysokým podílem zpevněných povrchů a nedostatkem nezpevněných ploch, které by umožňovaly vsak a výpar dešťové vody. Omezené zastoupení vzrostlé zeleně a modro-zelené infrastruktury vede k tomu, že se území v horkých obdobích rychleji přehřívá a hůře ochlazuje, což se promítá do vyšších hodnot HVI.

## Hluková zátěž

Hlavním zdrojem hlukové zátěže v území je především silniční doprava, a to zejména z ulic Svatovítská a Milady Horákové, v menší míře pak z ulice Československé armády. Dalším významným prvkem s výrazným dopadem na úroveň hluku je také železniční trať, která přispívá k celkovému hlukovému zatížení.

Nejvíce jsou hlukem postiženy fasády objektů orientované přímo k uvedeným komunikacím, kde dochází k nejvyššímu zachycení dopravního ruchu. Domy situované blíže k ulici Dejvická jsou zatíženy podstatně méně, neboť se nacházejí mimo hlavní zdroje intenzivní dopravy. Vnitroblokové prostory vykazují pouze minimální hlukovou zátěž, protože jsou přirozeně odstíněny okolní zástavbou, která funguje jako akustická bariéra.



Obrázek 124 Mapa hlukové zátěže, zdroj: IPR Praha, 2024





# 10

---

**TECHNICKÁ  
INFRASTRUKTURA**







## — 10.1 VODOVOD

V okolí řešeného území jsou tři úrovně vodovodního řadu, přičemž zájmovým územím prochází přiváděcí vodovodní řad, který vede ulicí Svatovítská a dále pokračuje ulicí Jugoslávských partyzánů směrem k severní části Dejvic (Schéma 27).

Ulicí Václavkova prochází hlavní vodovodní řad DN 250 navazující na zmíněný přiváděcí řad, který dále pokračuje Dejvickou ulicí a směřuje směrem na Letnou.

V rámci blokové zástavby celého zájmového území je zásobování objektů zajištěno sítí rozváděcích vodovodních řadů. V Dejvické ulici se tyto rozvody nacházejí v celé její délce (DN 100 až 200).

Od Vítězného náměstí až po ulici V. P. Čkalova, se nacházejí rozváděcí řady po obou stranách ulice. Přičemž na jižní straně ulice je vodovodní řad (DN 200) umístěn převážně na rozhraní chodníku a vozovky. Na severní straně ulice je potrubí (DN 100) umístěno pod chodníkem, blíže hraně zástavby. Do těchto řadů jsou z bočních ulic napojeny jednotlivé vodovodní řady LT DN 100-150.

-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
-  přiváděcí vodovodní řad
-  hlavní vodovodní řad
-  rozváděcí vodovodní řad



 1:4000

0m 50m 100m 150m

Schéma 27 Vodovod

Autor: ONplan

Datum: prosinec 2025

## — 10.2 KANALIZACE







V okolí řešeného území jsou tři úrovně kanalizace, příčmež Kmenová stoka, která je nadřazená místním uličním a sběrným stokám, vstupuje do zájmového území v ulici Svatovítská, pokračuje dále ulicí Jugoslávských partyzánů a následně směřuje až do Čistírny odpadních vod na Císařském ostrově.

**Samotnou Dejvickou ulicí je veden vedlejší kanalizační sběrač, zděná stoka vejčitého profilu 600/1050.** Hloubka jejího uložení je cca 2,5–3,5m pod úrovní terénu. Do této stoky jsou z bočních ulic připojeny stoky KT DN 250 -400.

Tento sběrač se poté na Vítězném náměstí napojuje na vedlejší sběrač C, zděnou stoku vejčitého profilu 700/1250.

Ochranná pásma pro vedení vodovodů a kanalizací jsou vymezena dle průměru potrubí:

- do DN 500 mm - 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm - 2,5 m na obě strany

-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
  
-  kmenová stoka
-  vedlejší kanalizační sběrač
-  ostatní stoky, zaklenutá vodoteč



 1:4000

0m 50m 100m 150m

**Schéma 28** Kanalizace

**Autor:** ONplan






**Datum:** prosinec 2025

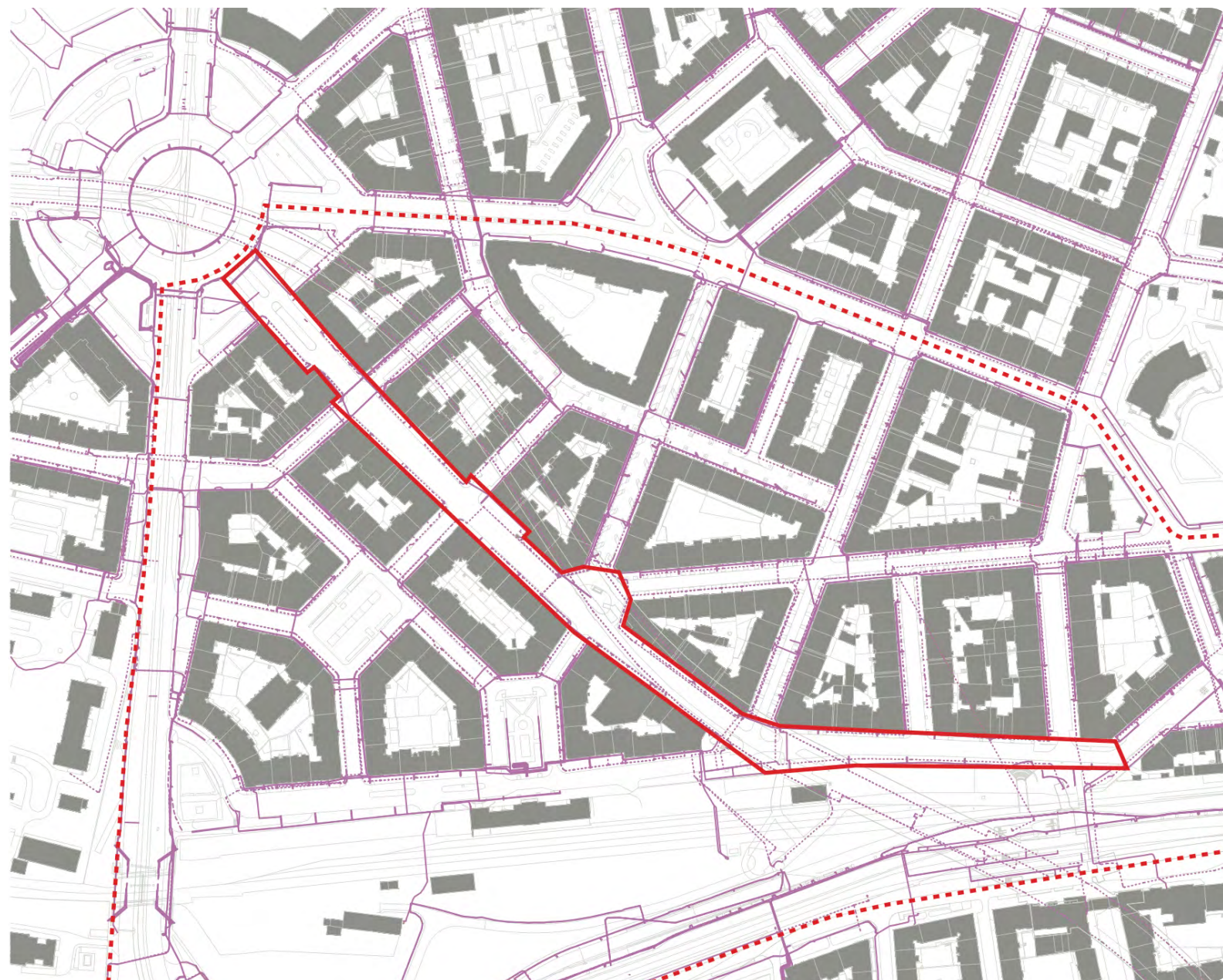
## — 10.3 ELEKTRICKÉ ROZVODY

V ulici Dejvická je pod chodníky veden rozvod silových kabelů 1kV, 22 kV a rozvody veřejného osvětlení.

Sdělovací kabely jsou vedeny po obou stranách ulice.

Kabelovod je veden ulicí Kyjevská, která společně s ním kříží ulici Dejvickou. Dále je kabelovod veden v severní straně ulice Dejvická od křižovatky ulic Kyjevská-Dejvická až k Vítěznému náměstí. V prostoru ulice Dejvická jsou umístěny 3 kabelové komory.

-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
  
-  podz. trasa el. vedení - silnoproud
-  podz. trasa el. vedení - slaboproud



 1:4000

0m 50m 100m 150m





**Schéma 29** Elektrické rozvody

**Autor:** ONplan

**Datum:** prosinec 2025

## — 10.4 ZÁSBOVÁNÍ PLYNEM

V prostoru Dejvické je veden nízkotlaký plynovod v jižní i severní části ulice. Do těchto plynovodů jsou napojeny jednotlivé řady z okolních ulic.

-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
-  STL, NTL plynovod



 1:4000

0m 50m 100m 150m





**Schéma 30** Zásobování plynem

**Autor:** ONplan

**Datum:** prosinec 2025

## — 10.5 TEPELNÝ KOLEKTOR

Tepelný kolektor (horkovod) se v rámci řešeného území nachází pouze na severozápadním konci Dejvické ulice, v oblasti ulic Na Hutích - Dejvická. Z uvedeného úseku pak horkovod pokračuje do ulice Národní obrany, kterou je veden směrem na sever, tedy mimo vlastní zájmové území.

-  řešené území
-  zájmové území
-  zástavba
-  tepelný rozvod



 1:4000

0m 50m 100m 150m

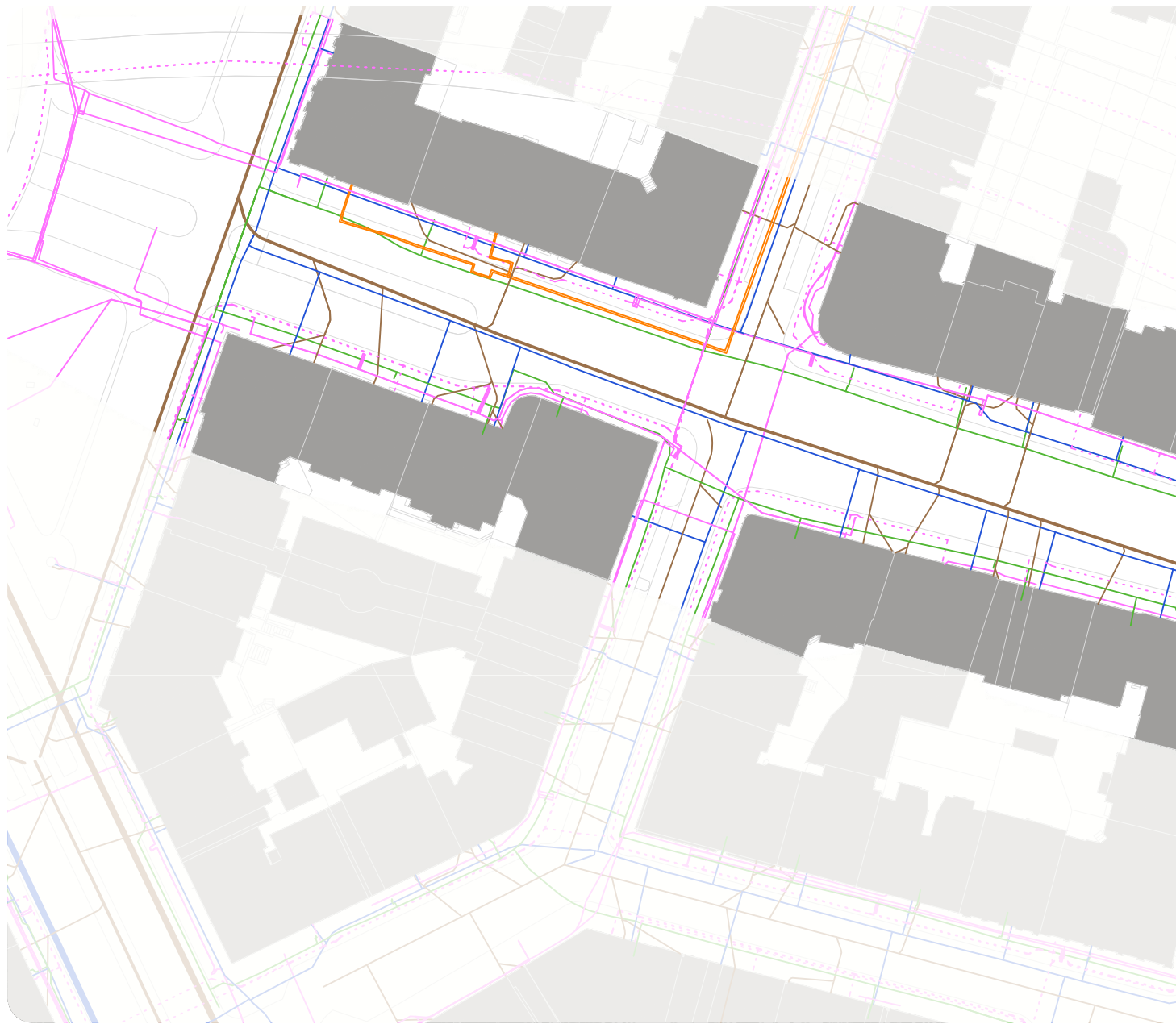
Schéma 31 Tepelný rozvod

Autor: ONplan

Datum: prosinec 2025

## 10.6 SOUTISK

- zástavba
- hlavní vodovodní řad
- rozdávěcí vodovodní řad
- vedlejší kanalizační sběrač
- ostatní stoky, zaklenutá vodoteč
- podz. trasa el. vedení - silnoproud
- podz. trasa el. vedení - slaboproud
- STL, NTK plynovod
- tepelný rozvod



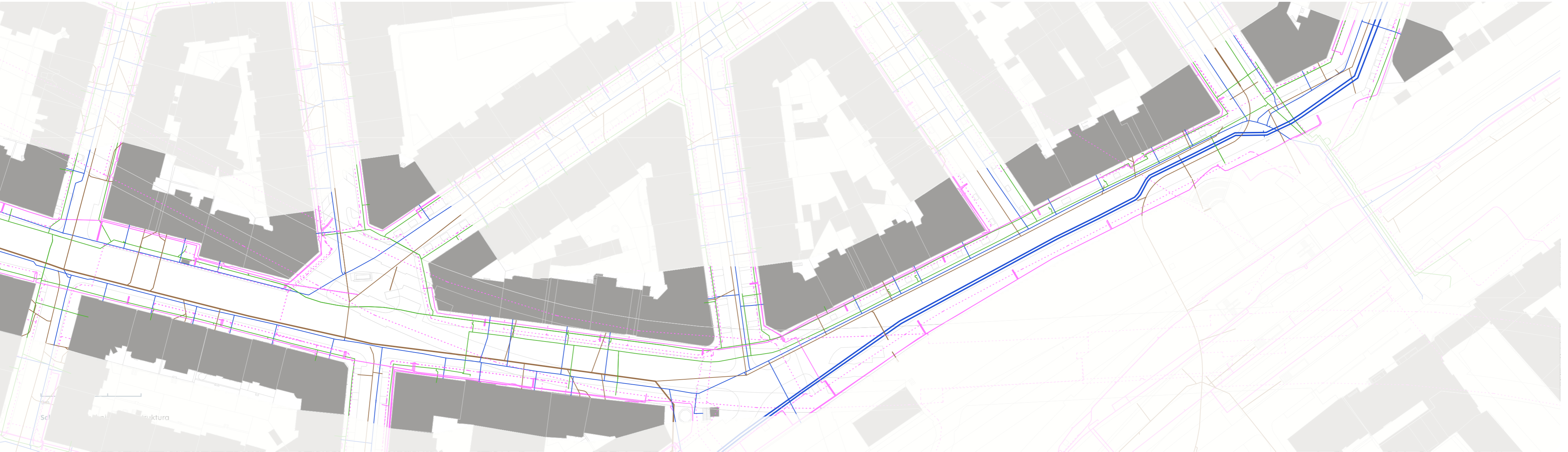
1:1000

0m 12,5m 25m 37,5m

Schéma 32 Technická infrastruktura

Autor: ONplan

Datum: prosinec 2025



## — 10.7 IMPLIKACE PRO NÁVRH

- Využít revitalizaci ulice k modernizaci a optimalizaci umístění technické infrastruktury tak, aby nebyla limitem pro změnu uspořádání uličního profilu a umístění zeleně.
- Integrovat hospodaření s dešťovou vodou do návrhu (retenční a vsakovací opatření).
- Zohlednit trasu kanalizační stoky jako významný limit pro změnu uspořádání uličního profilu a další významné zásahy.
- Zohlednit, že část klíčových inženýrských sítí v řešeném území byla rekonstruována v nedávné době, zejména plynovod a vodovod, takže jejich případné přeložky nelze v krátkodobém horizontu spojovat s cyklickou obnovou.
- Uvažovat s rezervami pro budoucí technologický rozvoj (např. dobíjecí infrastruktura, smart prvky), aby se předešlo opakovaným zásahům do již upraveného veřejného prostoru.







**11**

---

**ZDROJ**

## ZDROJE:

**Aktualita.cz.** (n.d.). Aktualita.cz. <https://www.aktualita.cz>

**Bubeneč.eu.** (n.d.). Bubeneč.eu. <https://www.bubeneč.eu>

**Divadlo Semafor.** (n.d.). Divadlo Semafor. <https://www.semafor.cz>

**Google.** (n.d.). Google Earth. <https://earth.google.com>

**Google.** (n.d.). Google Maps. <https://maps.google.com>

**Historicke-foto.cz.** (n.d.). Historické fotografie. <https://www.historicke-foto.cz>

**IPR Praha.** (n.d.). Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. <https://iprpraha.cz>

**IPR Praha.** (n.d.). Atlas územně analytických podkladů. <https://uap.iprpraha.cz/mapy/atlas>

**IPR Praha.** (n.d.). Aplikace IPR Praha. <https://app.iprpraha.cz>

**Klub Za starou Prahu.** (n.d.). Archiv. <https://www.zastarouprahu.cz>

**Magistrát hlavního města Prahy.** (n.d.). Geoportál Praha. <https://geoportalpraha.cz>

**Magistrát hlavního města Prahy.** (n.d.). Digitální technická mapa Praha. <https://map.dtm-praha-sck.cz>

**Magistrát hlavního města Prahy.** (n.d.). Portál hlavního města Prahy. <https://praha.eu>

**Městská část Praha 6.** (n.d.). Praha 6. <https://www.praha6.cz>

**Správa železnic.** (n.d.). Správa železnic. <https://www.spravazeleznic.cz>

**Technická správa komunikací hl. m. Prahy.** (n.d.). Datový portál TSK. <https://www.tsk-praha.cz>

## LEGISLATIVA:

Česká republika. (2000). **Zákon č. 458/2000 Sb.**, energetický zákon.

Česká republika. (1994). **Zákon č. 266/1994 Sb.**, o drahách.

Česká republika. (2001). **Zákon č. 274/2001 Sb.**, o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu.

Česká republika. (2005). **Zákon č. 127/2005 Sb.**, o elektronických komunikacích.

Hlavní město Praha. (1993). **Vyhláška hlavního města Prahy č. 10/1993 Sb.**, o prohlášení částí území hlavního města Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany.

Národní výbor hlavního města Prahy, odbor kultury. (1981). **Rozhodnutí č. j. Kul/5-932/81** o určení ochranného pásma Pražské památkové rezervace (19. 5. 1981; doplněk 9. 7. 1981).



