

PRŮVODNÍ ZPRÁVA	01
ANALÝZY	02
ANALÝZY	03
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	04
PROBLÉMOVÝ VÝKRES	05
KONCEPT	06
SITUACE CELÉHO ÚZEMÍ	07
PROVOZY ÚZEMÍ	08
SITUACE MÍSTA STAVBY	09
PŮDORYS 1NP	10
PŮDORYS 1NP	11
PROVOZY 1NP	12
PŮDORYS 1PP	13
PROVOZY 1PP	14
PŮDORYS SŘECHA	15
PŘÍČNÝ ŘEZ	16
PODÉLNÝ ŘEZ	17
POHLEDY	18
MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ	19
VIZUALIZACE	20
VIZUALIZACE	21
VIZUALIZACE	22
VIZUALIZACE	23
VIZUALIZACE	24
VIZUALIZACE	25
VIZUALIZACE	26
VIZUALIZACE	27

VYMEZENÍ A ÚČEL STAVBY

Zadání je zpracování výzkumně orientované urbanisticko-architektonické studie, která ověří potenciál lokality Místního nádraží z hlediska jejího budoucího rozvoje, dopravní obslužnosti a zapojení do struktury města. Studie se má zaměřit na hledání vyváženého vztahu mezi dopravní infrastrukturou, parkováním, veřejnými prostory a navazujícími městskými funkcemi. Zvláštní pozornost je třeba věnovat tomu, aby technická infrastruktura, zejména parkování, nebyla vnímána pouze jako nutné provozní zázemí, ale jako integrální součást urbanistického řešení, která může pozitivně ovlivnit charakter území a jeho každodenní využívání. Architektonická studie bude koncipována jako námětová. Rozsah a druh navrhovaných intervencí v daném místě bude vycházet z individuálního přístupu autora k zadané lokalitě v návaznosti na kontextuální vazby místa se záměrem kultivovat, humanizovat, oživit či dotvořit toto nesourodé místo. Při návrhu je nutno zohlednit celoroční užívání.

CHARAKTER ÚZEMÍ

Území místního nádraží v Prostějově představuje specifický urbanistický celek s výrazným industriálním a historickým charakterem, definovaným především autenticky dochovanou architekturou z konce 19. století a lineárním uspořádáním podél železniční trati. Lokalitě dominuje patrová výpravní budova z roku 1889 s přilehlým objektem pošty. Dříve se na území nacházelo unikátní technické zázemí v podobě pětimístné výtopy, vodárny a točny. Dnes jsou dochovány jen fragmenty, které propůjčují silný genius loci. V současné době se areál nachází v kritické transformační fázi; po změně statusu stanice na zastávku v prosinci 2025 došlo k redukci kolejové infrastruktury a uzavření historických budov pro drážní účely, čímž vznikl rozsáhlý areál typu brownfield. Aktuální stav je charakterizován přípravou na celkovou revitalizaci a převod objektů do majetku města Prostějova, přičemž cílem je konverze historického fondu pro nové administrativní či komunitní využití (např. Policie ČR) při současném zachování památkových hodnot a zlepšení dostupnosti území pro pěší a cyklisty.

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Navržené urbanistické řešení lokality místního nádraží v Prostějově důsledně pracuje s transformací dříve bariérového drážního areálu v plnohodnotnou městskou čtvrť. Koncept je rozdělen železniční tratí na dvě specifické zóny, které jsou však nově komunikačně propojeny. V severní části za kolejíštěm návrh respektuje a přejímá urbanistické členění dle předložené studie města. Tato zóna je primárně určena pro rezidenční funkci, reprezentovanou bloky řadových rodinných domů a dvěma nízkopodlažními bytovými domy. Na tuto zástavbu navazuje směrem na východ nové náměstí s výraznými veřejnými funkcemi. Jeho ústředním motivem je vodní prvek, který svou polohou a formou cituje historickou točnu, čímž do území vrací paměť místa. Východní okraj severní části pak tvoří prostorný veřejný park určený k rekreaci, zatímco západní segment je vyhrazen pro parkovací kapacity.

Jižní část území, přiléhající k historickému jádru nádraží, se soustředí na zkvalitnění dopravní obslužnosti a kultivaci veřejného prostoru. V západním segmentu je zachována vlaková zastávka, jejíž okolí prošlo zásadní reorganizací: zrušení původního, nevhodně situovaného parkoviště umožnilo vytvoření bezpečného pěšího koridoru kolem historické budovy. Pro potřeby rychlého odbavení je navrženo nové parkoviště typu Kiss & Ride. Předprostor historických objektů je pohledově sjednocen prodloužením stávající stromové aleje, která areálu dodává reprezentativní charakter. Východně od historického souboru nahrazuje stávající nevyhovující objekt nová polyfunkční stavba, která v sobě integruje garáže pro Policii ČR, restaurační provozy a veřejný parkovací dům. Klíčovým architektonickým prvkem je rampa a pobytové schodiště, které jsou přímo integrovány do fasády objektu. Tato vertikální komunikace organicky doplňuje přilehlý dynamický park, jenž slouží jako prostor pro odpočinek a rekreaci široké veřejnosti. Zatímco pobytové schody nabízejí místo pro sezení a výhled, rampa umožňuje cyklistům a chodcům plynulé a bezbariérové překonání železniční trati směrem do severní části území. Celý prostor parku je v místě přirozeného křížení pěších tras a autobusových zastávek doplněn drobným objektem kavárny, který dotváří živý a bezpečný charakter tohoto nového urbanistického celku.

KONSTRUKČNÍ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ

Objekt je založen na základové monolitické železobetonové desce, která zajišťuje dostatečnou únosnost a stabilitu celé stavby. Nosný systém je navržen jako železobetonový skelet tvořený sloupy, které v patrech vynášejí monolitické stropní desky s obousměrnou výztuží. Stejným způsobem je řešena i konstrukce střechy. V podzemní části a v místech, kde je nutné vynést značné zatížení venkovního pobytového schodiště, je sloupový systém doplněn nosnými betonovými stěnami. Vnitřní nenosné dělicí konstrukce, zejména v prostoru kavárny a u komunikačních jader, jsou navrženy z přesných tvárníc systému Ytong. Obvodový plášť a lehká střešní konstrukce je tvořena ocelovými pozinkovanými profily na kterých je kotvena nerezová síť.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Navržený polyfunkční objekt je koncipován jako podlouhlá horizontální stavba situovaná podél železniční trati. Svoji velkorysou dimenzí reaguje na potřebu pojmout různorodé provozní funkce, z nichž nejvýraznější je veřejný parkovací dům s kapacitou 189 parkovacích míst. Budova je v části parkování členěna na jedno podzemní a jedno nadzemní podlaží, přičemž vjezd do parkovací části je strategicky umístěn ve východní části areálu a řešen pomocí dvou ramp.

Architektonický výraz západní části objektu je založen na snaze o citlivý dialog s historickým dědictvím místa. Tato část stavby přímo navazuje na původní výpravní budovu a vědomě integruje historickou geometrii a formu do moderního materiálového provedení. Kompozičně tak doplňuje stávající trojici objektů místního nádraží a završuje osovou symetrii, která prochází středem areálu. Základnu tvoří solidní betonový sokl s velkorysími otvory, které slouží jako vjezd pro garáž Policie ČR, okna s výhledy z restaurace a prosklený vstup do veřejných garáží. Nad betonovým parterem je vynesena lehká ocelová konstrukce, která symetricky zrcadlí tvar střechy historického objektu. Tato konstrukce je potažena ocelovou sítí, která slouží jako podpora pro popínavou zeleň, pod níž na střeše vzniká atraktivní relaxační prostor.

Klíčovým bodem celého návrhu je místo, kde se v bezprostřední blízkosti potkává historizující forma se zcela soudobým prvkem. Právě v sousedství vystupující části, která napodobuje historickou geometrii, je situováno výrazné pobytové schodiště s rampou z jemného pohledového betonu. Tento organický prvek funguje jako prostorový střet starého a nového. Zatímco schodiště slouží jako tribuna do parku, rampa plynule vyvádí cyklisty a chodce na úroveň střechy k nadchodu přes kolejíště, čímž elegantně řeší bezbariérové propojení území.

Fasáda části objektu, ve které se nachází parkovací dům, je řešena jako lehký obvodový plášť tvořený ocelovou mřížkou, na níž je natažena ocelová síť. Po této síti porůstá popínavá zeleň. Ocelová mříž však zároveň nechává záměrně vyniknout konstrukci domu, tedy betonové sloupy a monolitické stropy. Fasáda tak propouští přirozené světlo a odlehčuje celou hmotu parkovacího domu, zatímco rostliny jej harmonicky začleňují do navazujícího parku. Urbanistický celek pak doplňuje samostatný objekt kavárny, jehož oválný tvar a organická střecha reagují na trasování pěších komunikací a dotvářejí rekreační charakter celého území.

DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ

Dispoziční řešení parkovacího domu důsledně vychází z platných normových požadavků na parkovací plochy. Základní modul tvoří středová obslužná komunikace o šířce 6 m, po jejích stranách jsou situována parkovací stání o délce 5 m. Parkovací dům je koncipován jako dvě neprůjezdná patra, která jsou na svých koncích ukončena kotvou pro snadné otočení vozidla v případě nenalezení volného místa. Vertikální pohyb automobilů zajišťují dvě rampy umístěné ve východní části objektu, zatímco pro pohyb osob jsou k dispozici tři komunikační jádra vybavená schodištěm a výtahem.

Část objektu na západ od parkování je vyhrazena pro jednopodlažní prostor restaurace. Ten v sobě integruje veškeré zázemí nezbytné pro plnohodnotný gastronomický provoz, včetně odbytové plochy, baru, sociálního zařízení pro hosty, kuchyně, skladových prostor a místnosti pro zaměstnance.

Západní část objektu, bezprostředně navazující na historickou budovu nádraží, tvoří jednopodlažní garáž určená pro potřeby Policie ČR s kapacitou 15 parkovacích míst. Do garáže se vstupuje jedním společným vjezdem a v jejím interiéru jsou situovány dveře vedoucí přímo do historického objektu. Tímto řešením je zajištěno přímé a efektivní napojení na vnitřní provoz Policie ČR sídlící v původní budově.

Pod ocelovou konstrukcí v západní části střechy se nachází klidová odpočinková zóna pro veřejnost, na kterou v části nad parkovacím domem navazuje aktivní prvek v podobě běžeckého okruhu.

ZÁKLADNÍ VÝMĚRY

plocha pozemku: 16 674 m²

zastavěná plocha: 3 827 m²

užitná plocha: 5 258 m²

obestavěný prostor: 19 020 m³

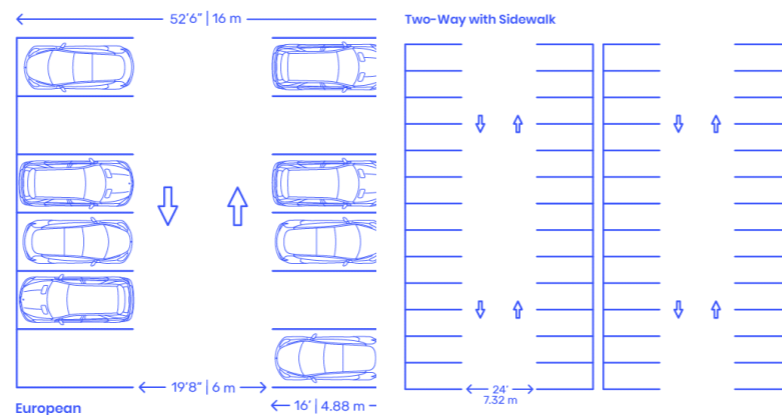
přibližné náklady na stavbu: 171 180 000 Kč

NORMOVÉ PODKLADY

OSOBNÍ AUTOMOBIL

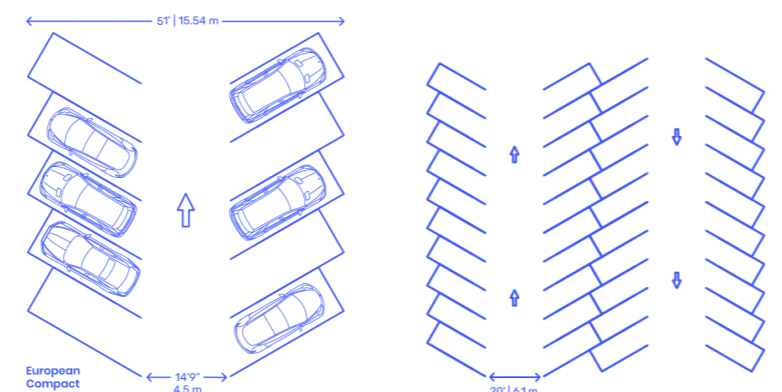
KOLMÉ STÁNÍ 90°

- šířka x délka – 2,50 x 5,00 m
- obousměrná komunikace : 6,00 m
- jedностарnný pás (stání + komunikace):
11,0 m vpřed/ 9,75 m couvání
- oboustranný pás (stání + komunikace + stání)
16,0 m vpřed/ 14,75 m couvání
- modul: $5,0 + 6,0 + 5,0 = 16,0$ m



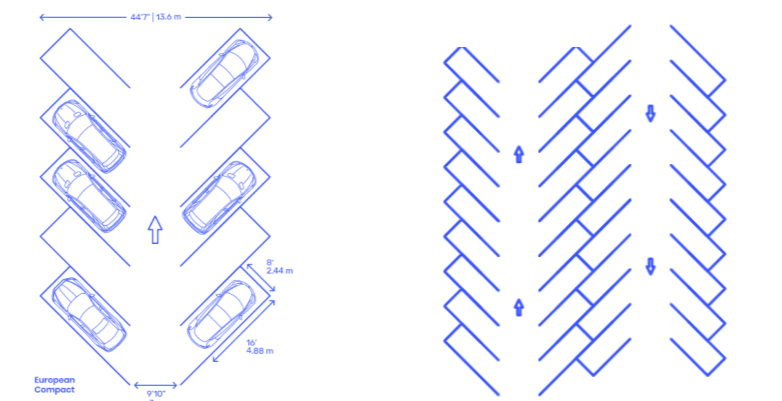
ŠIKMÉ STÁNÍ 60°

- šířka x délka – 2,90 x 5,20 m
- komunikace: 3,50 m
- modul: $5,20 + 3,50 + 5,20 = 13,90$ m



ŠIKMÉ STÁNÍ 45°

- šířka x délka – 3,55 x 4,80 m
- komunikace: 3,00 m
- modul: $4,80 + 3,00 + 4,80 = 12,60$ m



NORMY

- volná výška h : min o 0,20 m vyšší než největší uvažované vozidlo
min 2,20 m
- v místě zavazadlového prostoru min 2,40 m
- kde sklon > 8% se navrhuje volná výška 2,30 m

REFERENČNÍ PŘÍKLADY



PARKING GARAGE PIETA
autor: White Arkitekter + Henning Larsen Architects
lokace: Pieta, Švédsko
realizace: 2015



PARKOVACÍ DŮM JANA GAYERA
autor: architekti chmelík & partneři
lokace: Hradec Králové, Česká republika
realizace: 2019

HISTORIE MÍSTNÍHO NÁDRAŽÍ

Na konci 19. století vyvstala naléhavá potřeba **propojit hanácký Prostějov s Čechami**. Výsledkem těchto snah byla **Moravská západní dráha (MZD)**, jejíž provoz byl oficiálně zahájen 1. září 1889. Vzhledem k velmi členitému terénu byla trať koncipována jako dráha místního charakteru, určená především pro přepravu zemědělských produktů. Klíčovým bodem se stalo **Místní nádraží v Prostějově**, které sloužilo jako ústřední stanice celého tahu spojujícího město přes Chornici až s Třebovicemi v Čechách.

Dominantou areálu je velká patrová **přijímací budova z roku 1889**, která se dodnes dochovala v téměř autentické podobě. K tomuto objektu byla později, v roce 1912, přistavěna **budova pošty**. Na opačné straně od přijímací budovy se nacházejí dva obytné domy, které původně sloužily k ubytování tehdejších zaměstnanců dráhy. Technické zázemí stanice bylo soustředěno za kolejíštěm, kde se nacházela pětimístná výtopna, vodárna a rozlehlá kancelářská budova. Před prostějovskou výtopnou byla v provozu točna pro lokomotivy. Důležitou roli hrála místní vodárna, v níž se čerpala voda do obrovských nádrží. Odtud byla následně rozváděna k vodním jeřábům, kde posádky parních lokomotiv prováděly jejich pravidelné zbrojení vodou.

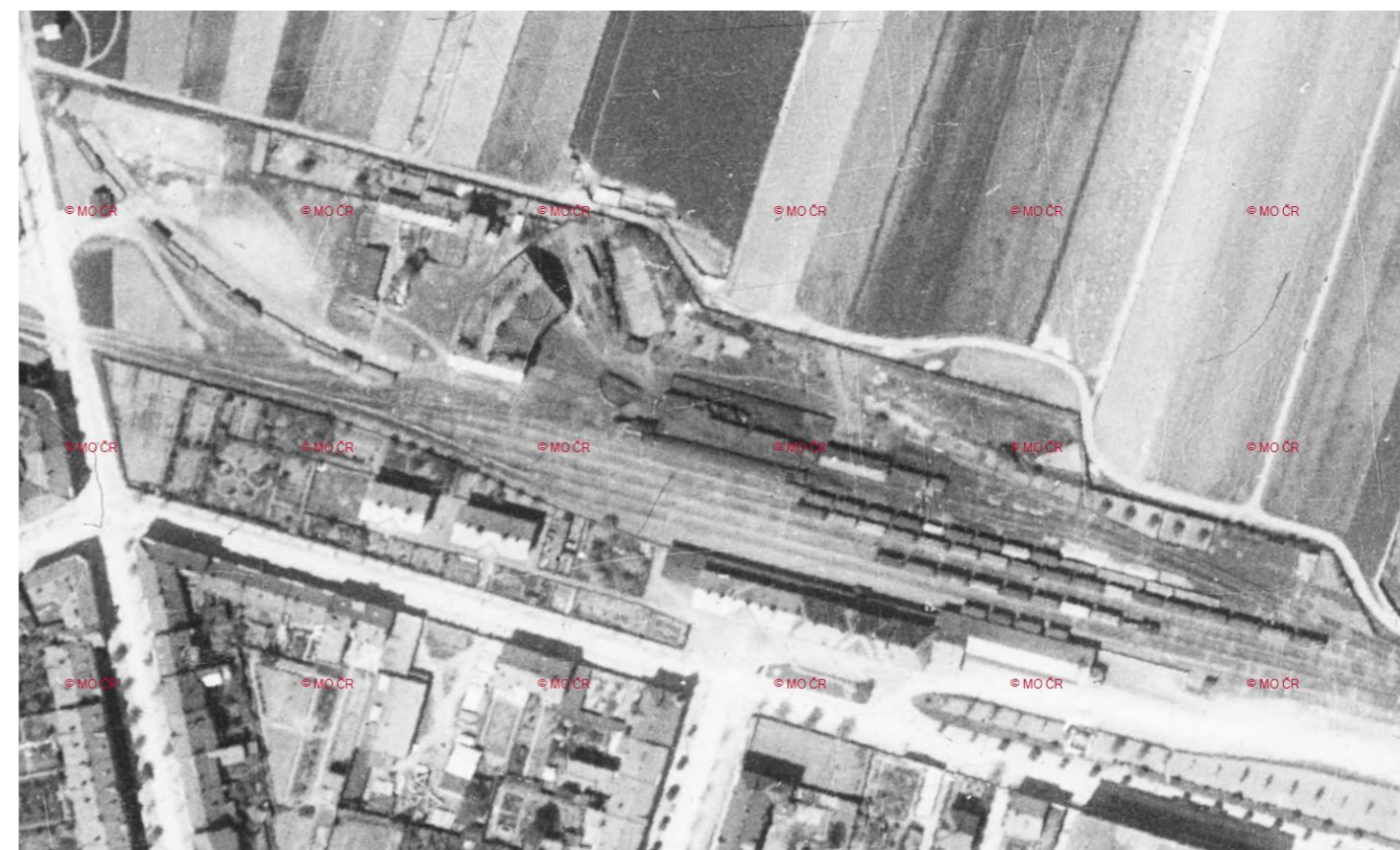
zdroj fotografií: zdeneksmida.cz



nádraží na historické pohlednici



nádraží na fotografii z roku 1976



letecké měřické snímky 1938, místní nádraží včetně koleječelechovického cukrovaru





ANALÝZA TVARU STŘECH

Analýza širších prostorových vztahů v okolí řešené lokality odhaluje značnou nejednotnost střešních krajin. V jižní části námi řešeného území se nachází dvojice historických objektů místního nádraží s charakteristickou valbovou střechou, které doplňuje podlouhlý objekt se střechou sedlovou. Jižním směrem, v návaznosti na městské centrum, dominuje tradiční městská zástavba se sedlovými střechami, přičemž nárožní dominanty jsou často akcentovány střechami valbovými, ojediněle proloženými novodobými objekty s plochým zastřešením. Doplňkové stavby a garáže ve vnitroblocích si zde udržují drobnější měřítko se sedlovou formou. Severovýchodní segment je definován panelovou výstavbou s převahou plochých střech, které jsou místy doplněny o dodatečně realizované sedlové či valbové konstrukce. Naproti tomu severozápadní sektor charakterizují rodinné domy s modernější plochou střechou, zatímco dále k severu se tvarosloví opět proměňuje ve prospěch střech valbových a sedlových.

Z provedené analýzy vyplývá, že pro danou lokalitu neexistuje jeden převažující typ či jednotný charakter tvaru střech.



LEGENDA

	sedlová střecha		pultová střecha
	valbová střecha		
	plochá střecha		









ANALÝZA VÝŠKY ZÁSTAVBY

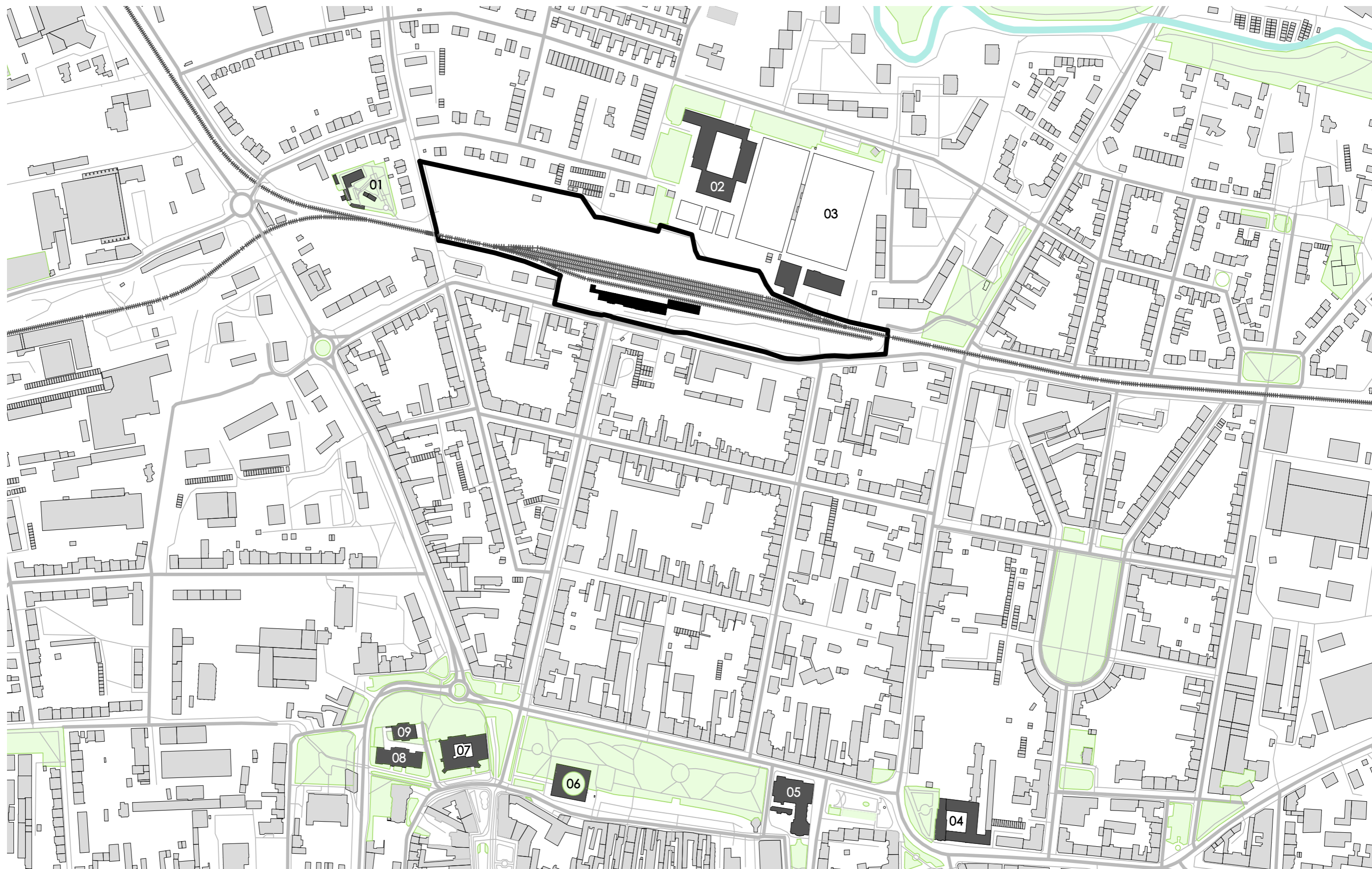
Výšková úroveň zástavby v řešeném území a jeho okolí ukazuje značnou výškovou rozmanitost, která reflektuje postupný stavební vývoj této části města. Přímo v řešené lokalitě se nacházejí dvoupodlažní historické objekty, na které navazuje nižší, přízemní stavba. Jižní hranu území definuje administrativně-průmyslový objekt o čtyřech nadzemních podlažích. Směrem k historickému centru je patrná stabilizovaná hladina převážně dvoupodlažní zástavby, která je v nárožních polohách gradována do tří podlaží, zatímco proluky či doplňkové objekty mají pouze jedno podlaží. Jihozápadní směr je charakteristický bytovými domy v historické zástavbě o čtyřech podlažích. Na severozápad navazuje segment rodinných domů se dvěma až třemi podlažními a nízké, jednopodlažní garážové areály. Zcela odlišné měřítko se otevírá na severovýchodě, kde se nachází panelové sídliště s výraznou gradací od čtyř až po osm podlaží.

Z provedené analýzy vyplývá, že v okolí neexistuje jednotná převažující výška zástavby, přičemž průměrná výšková hladina objektů v bezprostřední blízkosti se pohybuje na úrovni dvou nadzemních podlaží.



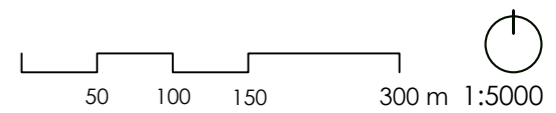
LEGENDA

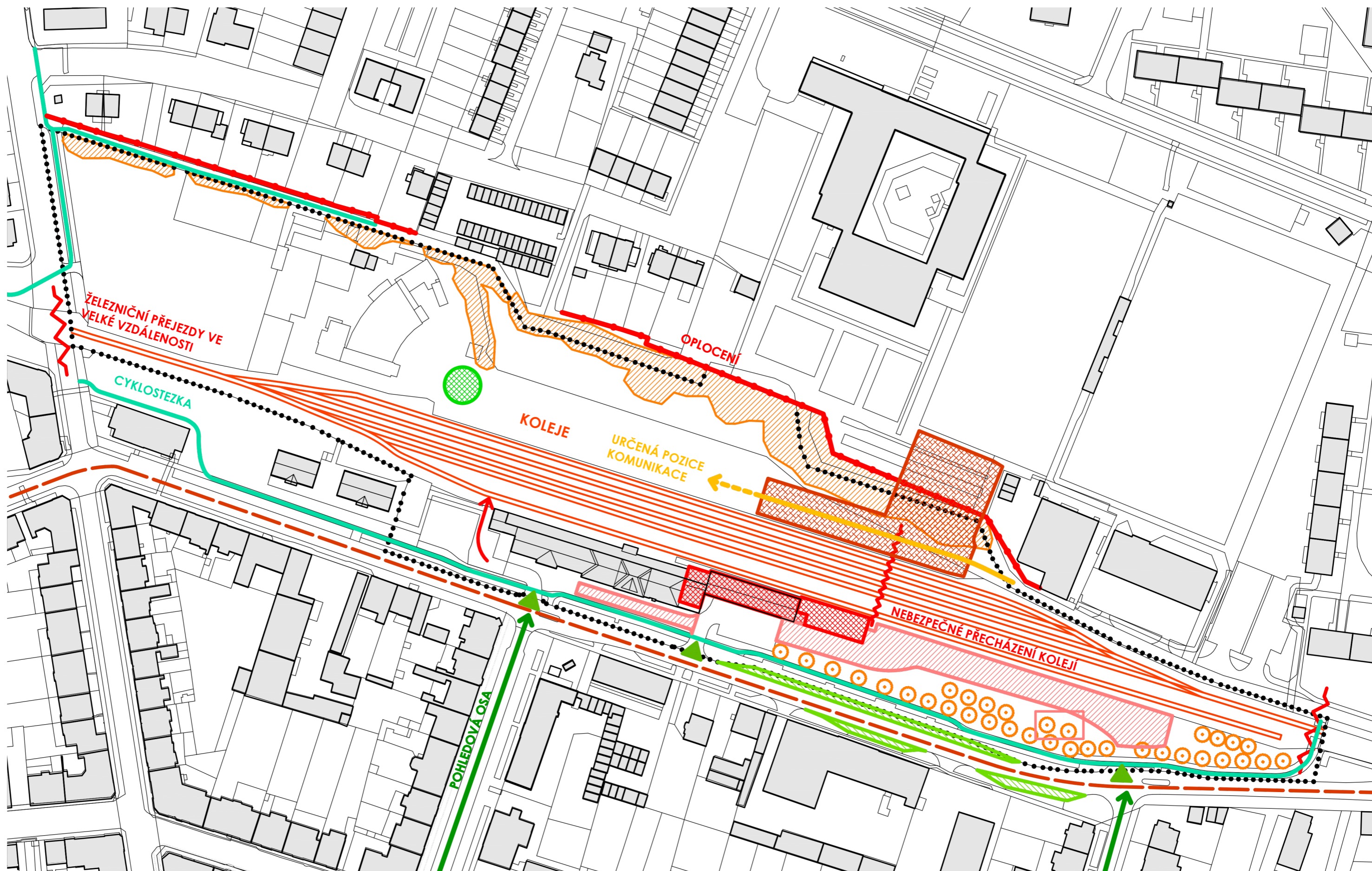
	3-5 m	1 podlaží		12-13 m	4 podlaží		19-21 m	7 podlaží
	6-8 m	2 podlaží		14-16 m	5 podlaží		22-24 m	8 podlaží
	9-11 m	3 podlaží		17-18 m	6 podlaží			





LEGENDA

- | | | | | | |
|----------------|------------------------|---------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| budovy | hranice řešeného území | vedlejší komunikace | 01 dopravní hřiště | 04 bývalý klášter | 07 zámek |
| řešené objekty | říčka hloučela | významné stavby | 02 základní škola | 05 městské divadlo | 08 základní škola |
| veřejná zeleň | hlavní komunikace | | 03 fotbalový areál | 06 kino | 09 knihovna |








LEGENDA

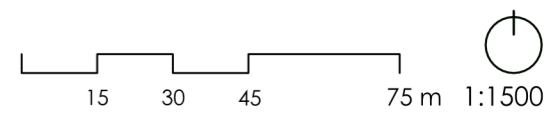
-  budovy
-  řešené území

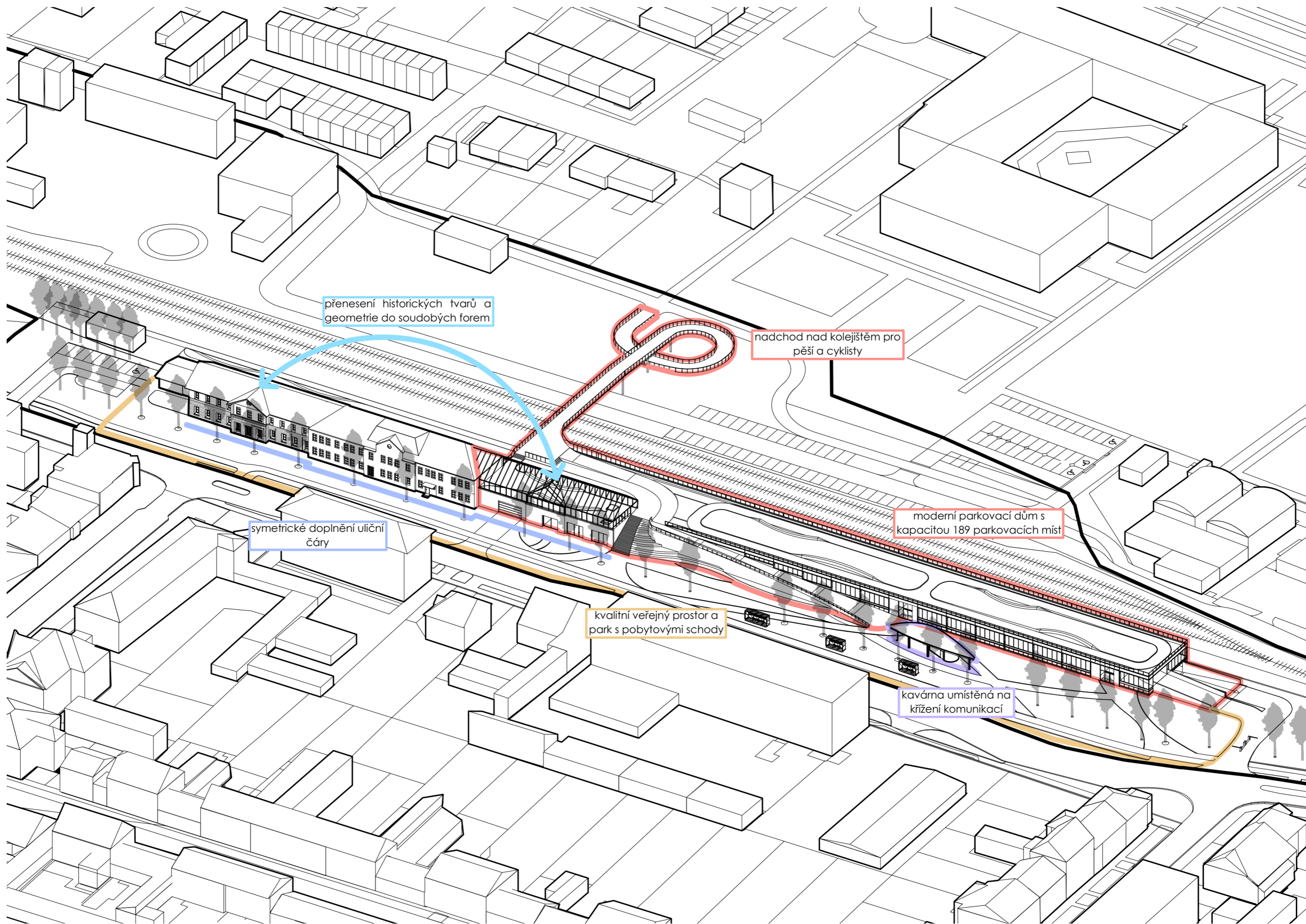
PROBLÉMY/LIMITY

-  nevhovující budovy
-  neorganizované parkování
-  náletové dřeviny

KVALITY/HODNOTY

-  parkoviště ve výstavbě
-  stávající alej
-  vlakové obratiště
-  autobusové zastávky
-  vjezdy na pozemek





přenesení historických tvarů a geometrie do soudobých forem

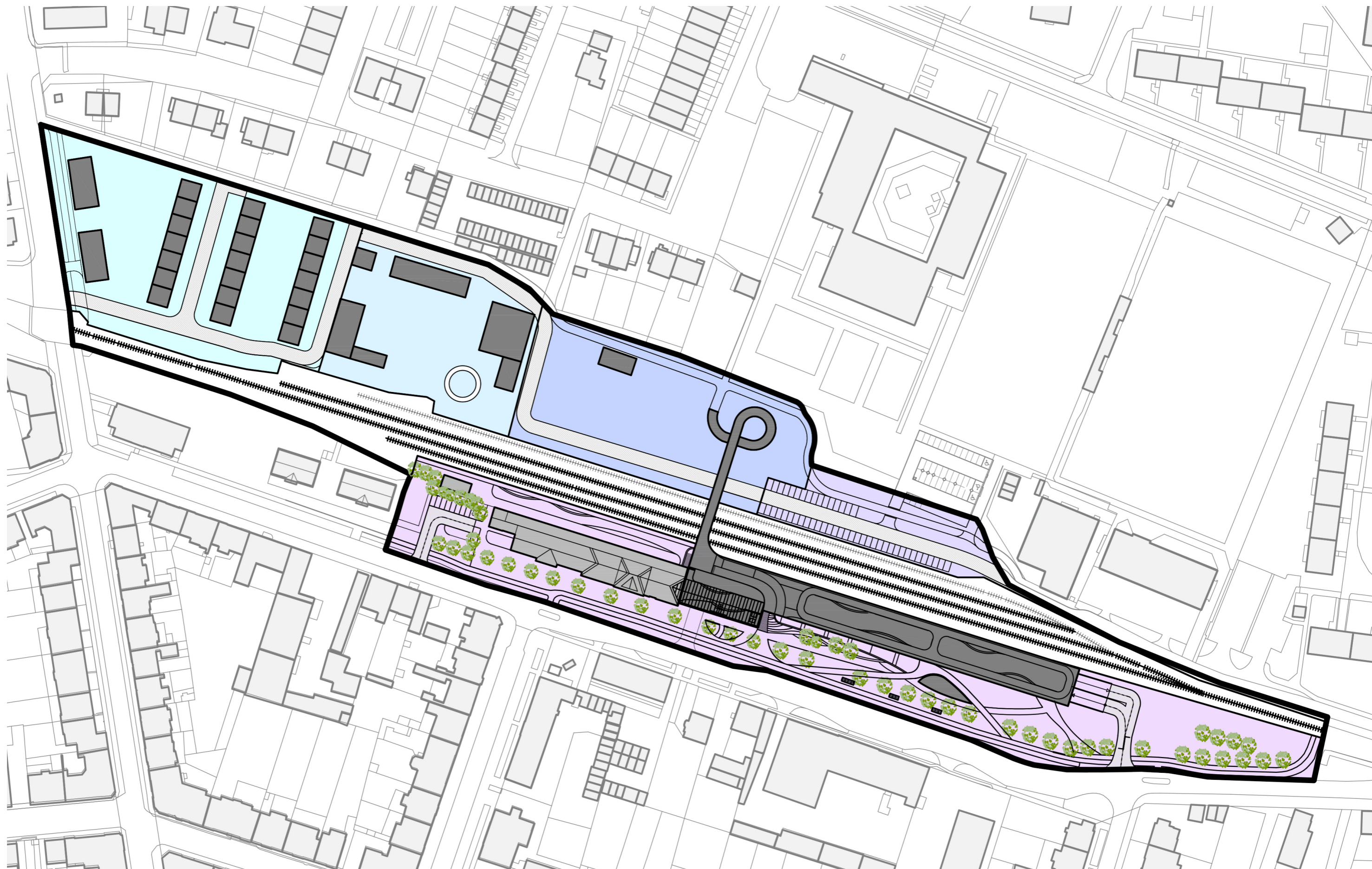
nadchod nad kolejíštěm pro pěší a cyklisty

moderní parkovací dům s kapacitou 189 parkovacích míst











symetrické doplnění uliční čáry

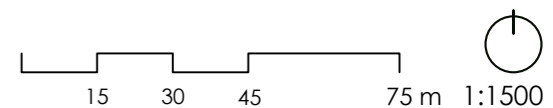
kvalitní veřejný prostor a park s pobytovými schody

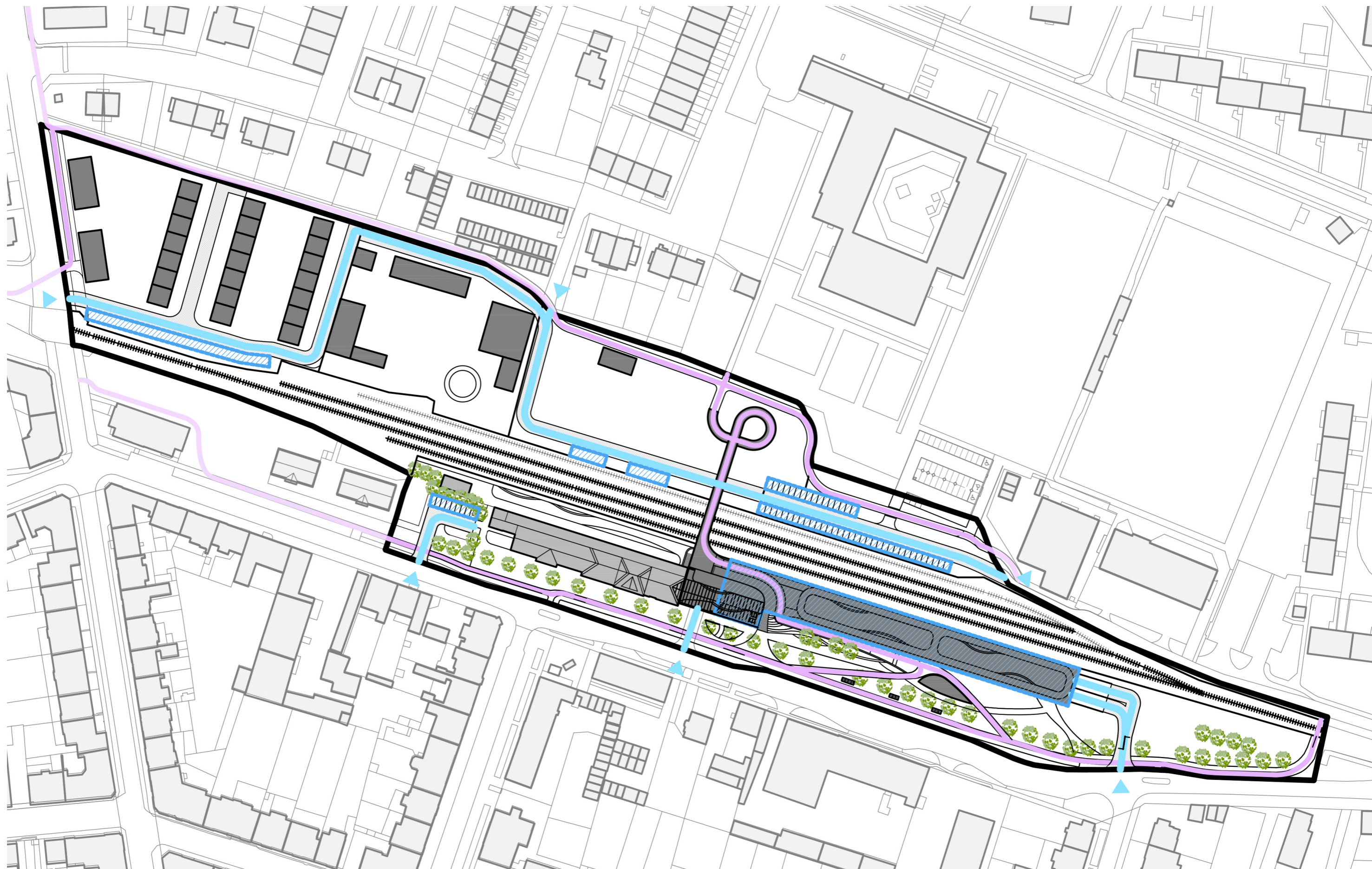
kavárna umístěná na křížení komunikací



LEGENDA

- | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|--|--|
|  stávající budovy |  hranice území |  zóna místní nádraží |  zóna bydlení |  zóna náměstí |  zóna parku |  zóna parkování |
|  navržené budovy |  hranice zón | místní nádraží, sídlo policie s garáží, parkoviště pro veřejnost, restaurace, kavárna, veřejný park | bydlení v rodinných řadových domech a v nízkopodlažních bytových domech | náměstí s veřejnými funkcemi, veřejný prostor, vodní prvek z obratiště | plochy zeleně, vegetace, dětské hřiště, lavičky | parkoviště pro fotbalové hřiště a základní školu |
|  silniční komunikace | | | | | | |





LEGENDA

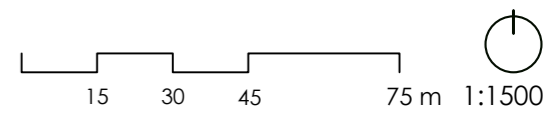
- stávající budovy
- navržené budovy
- silniční komunikace
- hranice území
- hranicé zón

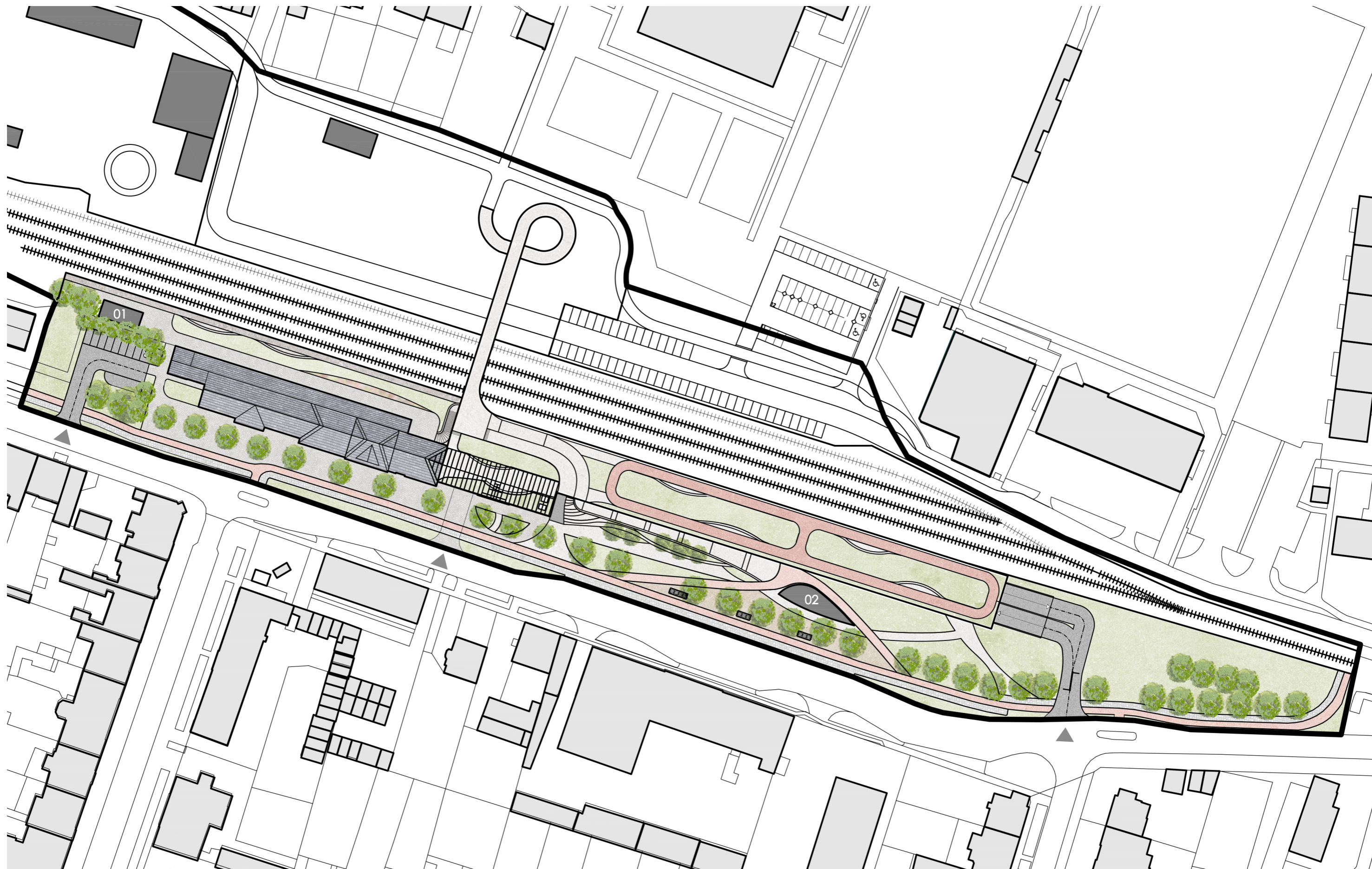
AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

- pohyb aut po území
- vjezd aut na území
- plochy parkování

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

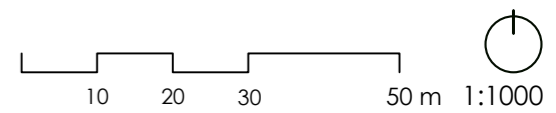
- pohyb cyklistů po území



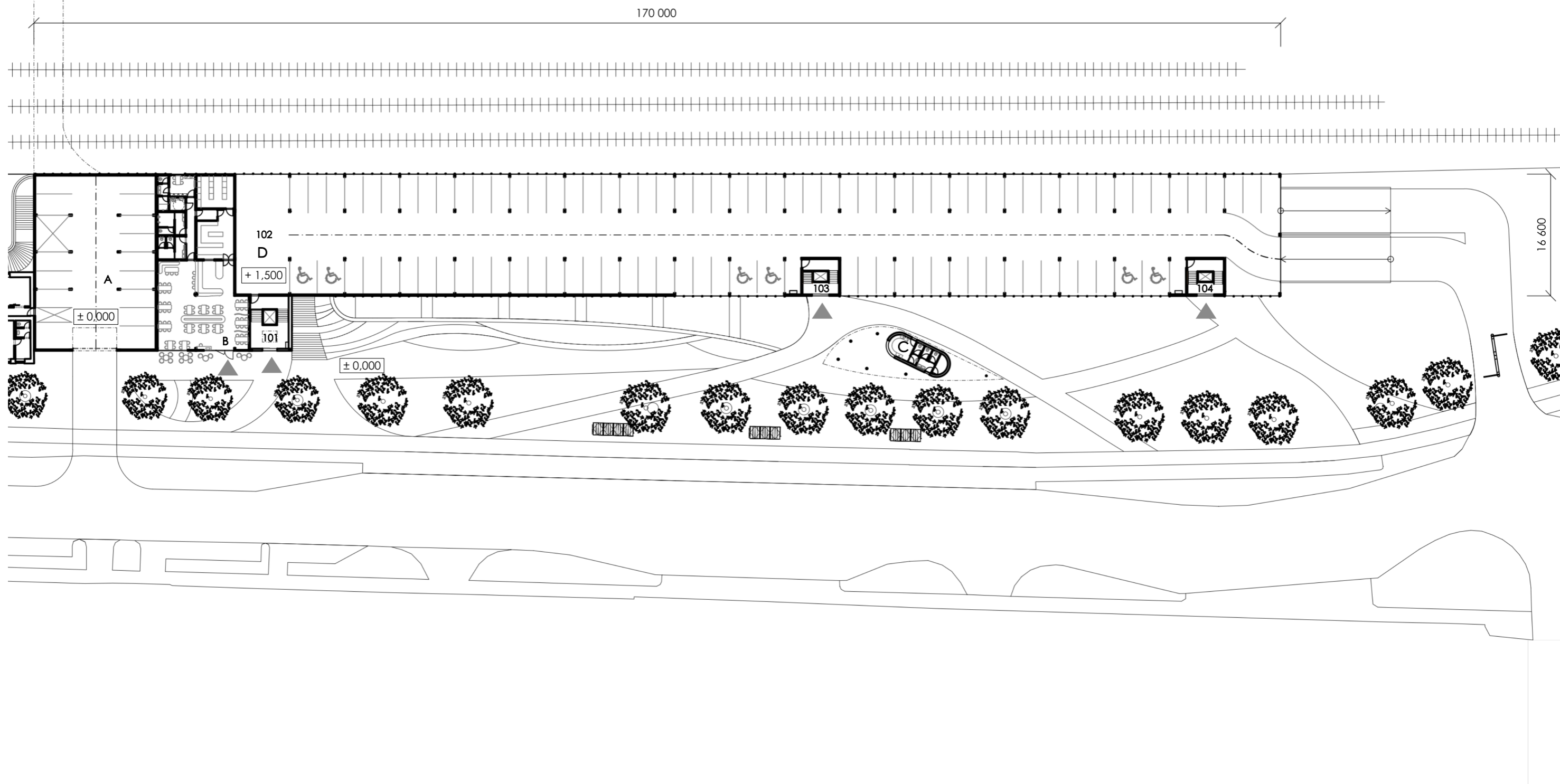


LEGENDA

- | | | | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|---------------------|
| okolní zástavba | zatravněné plochy | kartáčovaný beton | mlatový povrch | stromy | 01 vlaková zastávka |
| budovy na pozemku | dlážděný chodník | cyklostezka | střešní krytina | vjezd na pozemek | 02 kavárna |
| hranice území | žulová dlažba | jemnozrný asfalt | asfaltová silnice | autobusová zastávka | trvalkový záhon |



SITUACE MÍSTA STAVBY 09



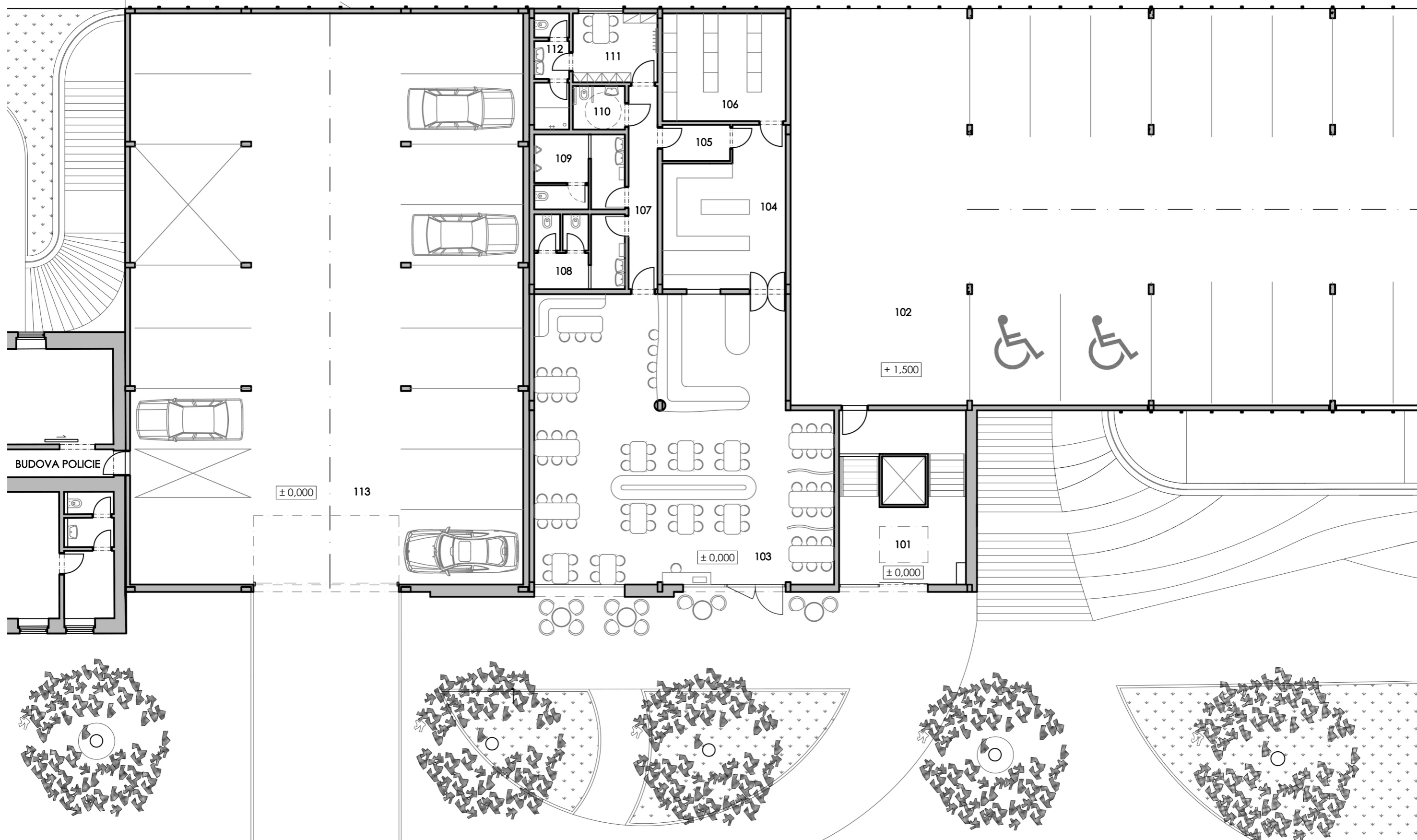
LEGENDA

A garáž pro policii - 15 parkovacích míst
 B restaurace
 C kavárna

D parkovací dům pro veřejnost - 96 parkovacích míst
 101 hlavní vstup do parkovacího domu
 102 plocha pro parkování aut

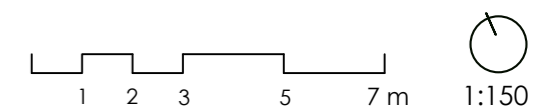
103 vstup do parkovacího domu
 104 vstup do parkovacího domu

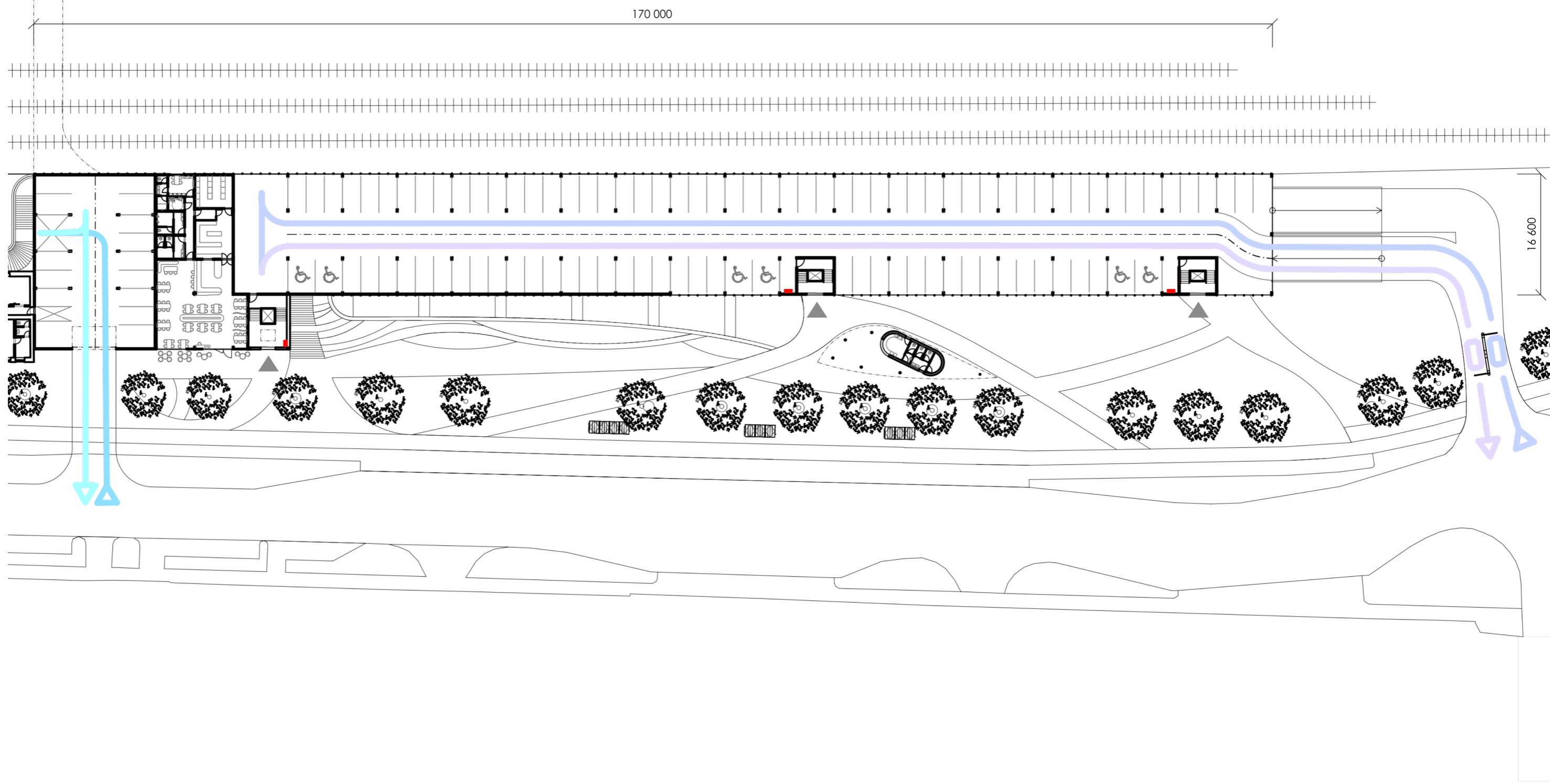











LEGENDA

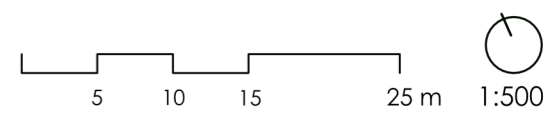
- | | | | | |
|--------------------------------|------------------|-------------|--------------------------------|---|
| 101 hlavní vstup parkovací dům | 104 kuchyně | 107 chodba | 110 WC bezbariérové | 113 garáž pro policii - 15 parkovacích míst |
| 102 plocha pro | 105 sklad odpadu | 108 WC ženy | 111 denní místnost zaměstnanců | |
| 103 obytnová plocha | 106 sklad jídla | 109 WC muži | 112 WC a sprcha zaměstnanci | |

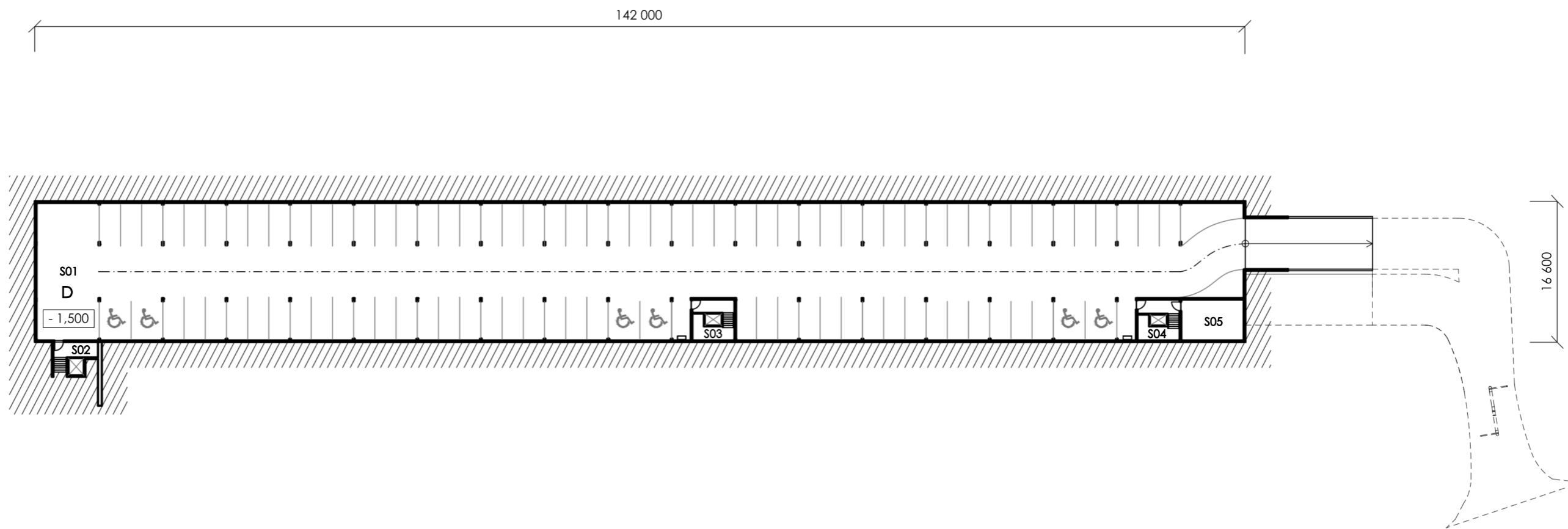




LEGENDA

- | | | |
|--|--|---|
|  směr DOVNITŘ garáž policie |  směr DOVNITŘ parkovací dům |  parkovací automat |
|  směr VEN garáž policie |  směr VEN parkovací dům |  vstup pro pěší |
| |  zastavení u závory | |





LEGENDA

D parkovací dům pro veřejnost - 93 parkovacích míst

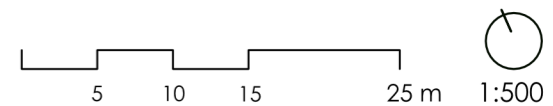
S01 plocha pro parkování aut

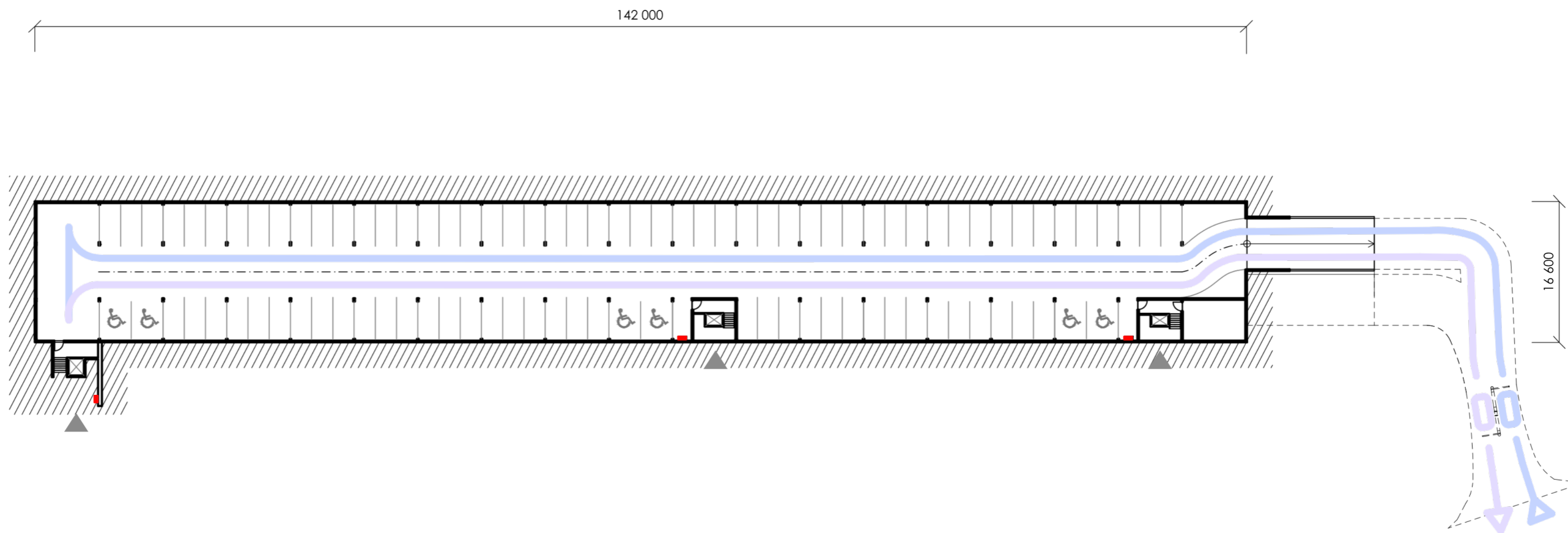
S02 hlavní vstup do parkovacího domu

S03 vstup do parkovacího domu

S04 vstup do parkovacího domu

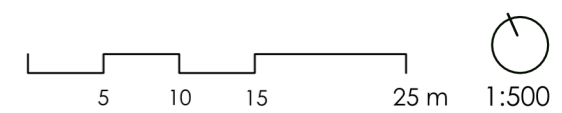
S05 technická místnost

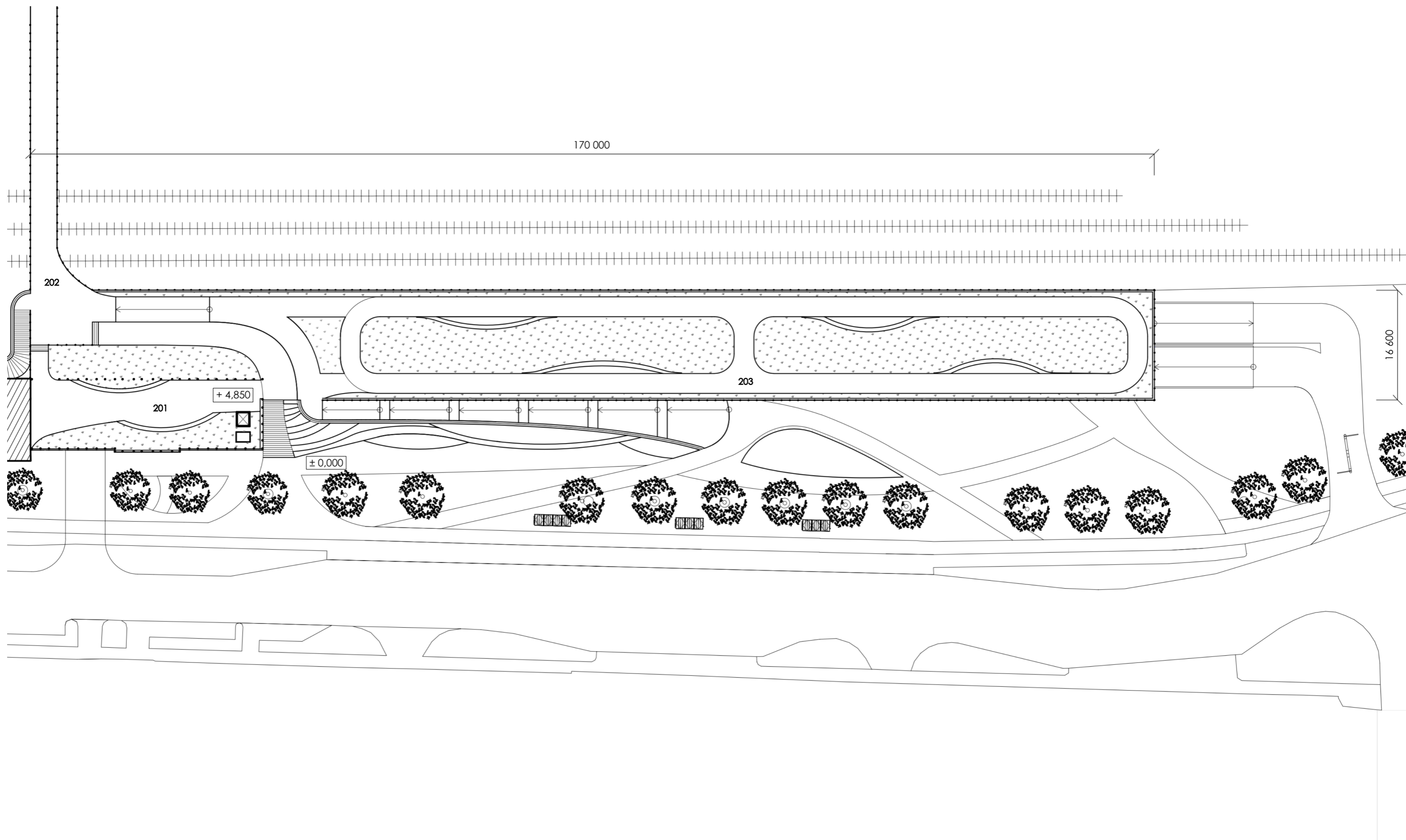




LEGENDA

- směr DOVNITŘ parkovací dům
- směr VEN parkovací dům
- zastavení u závory
- parkovací automat
- vstup pro pěší

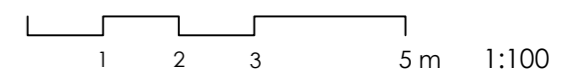
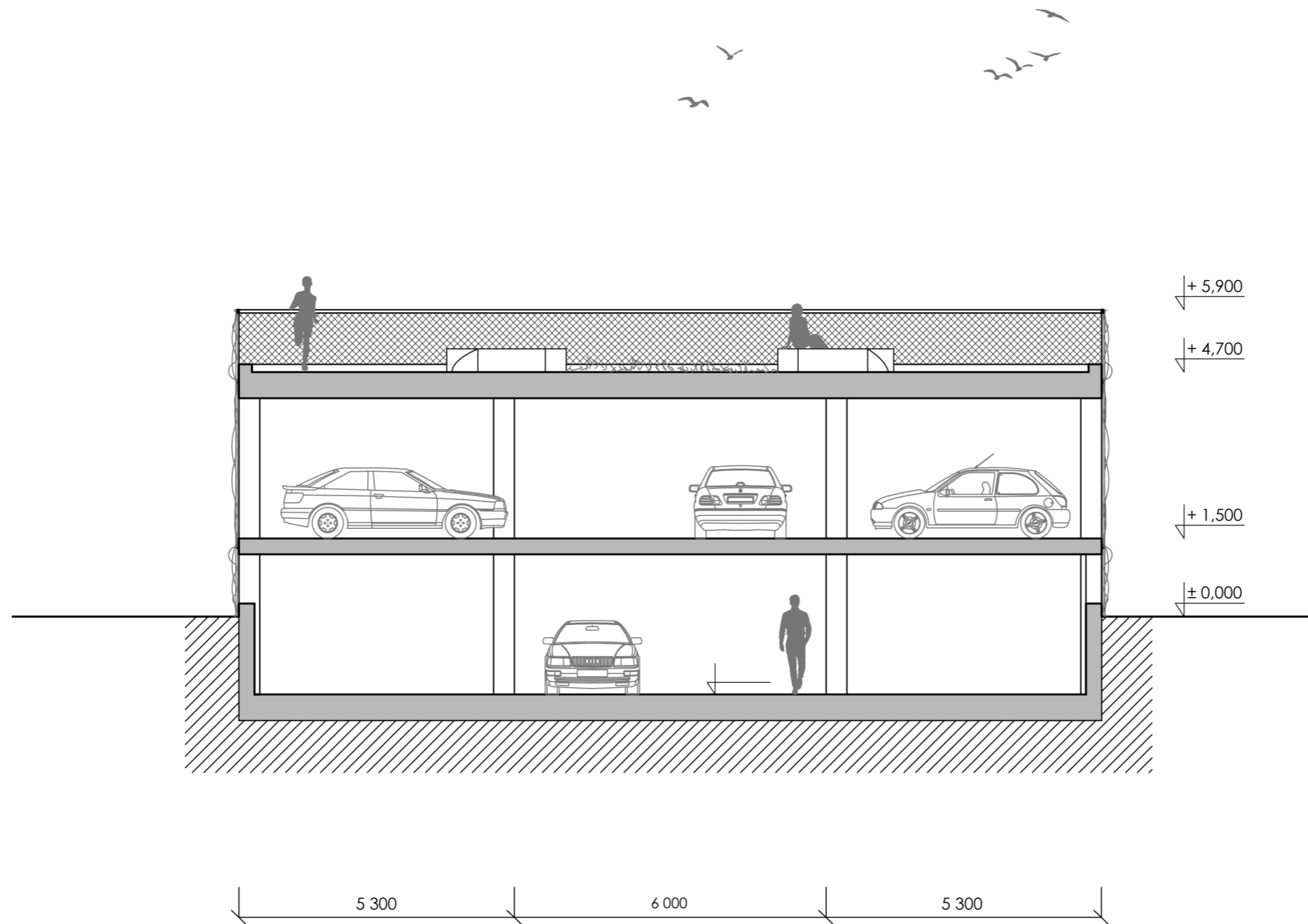




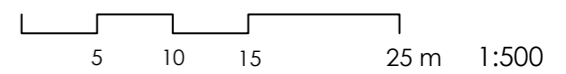
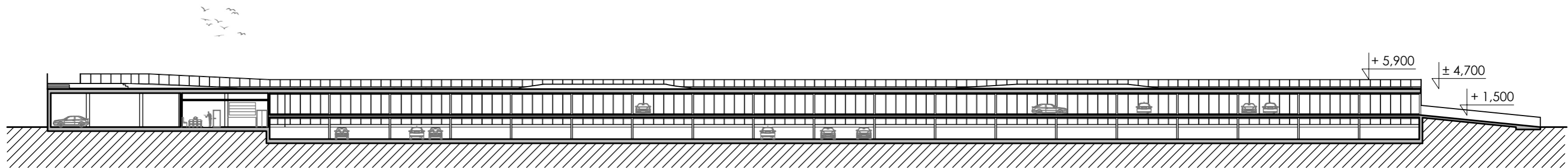
LEGENDA

- 201 odpočinková zóna
- 202 nadchod nad kolejemi
- 203 běžecký okruh



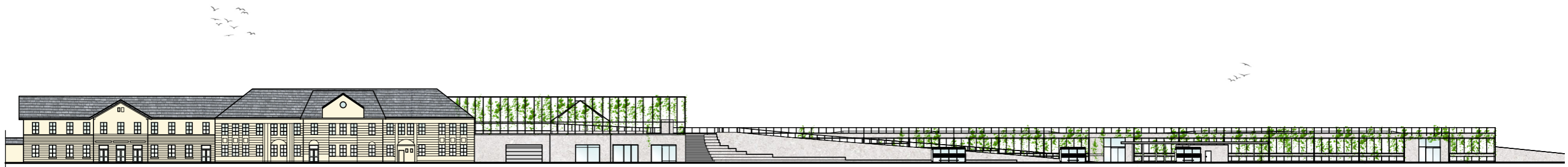


PŘÍČNÝ ŘEZ 16

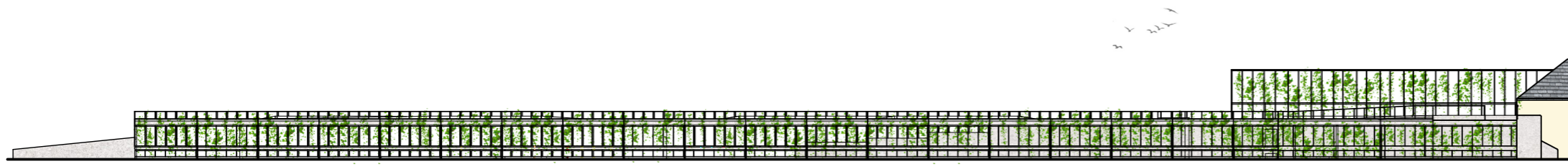


PODÉLNÝ ŘEZ 17

JIŽNÍ POHLED



SEVERNÍ POHLED



VÝCHODNÍ POHLED



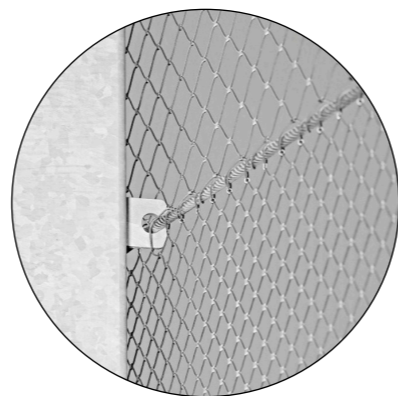
PARKOVACÍ DŮM



beton



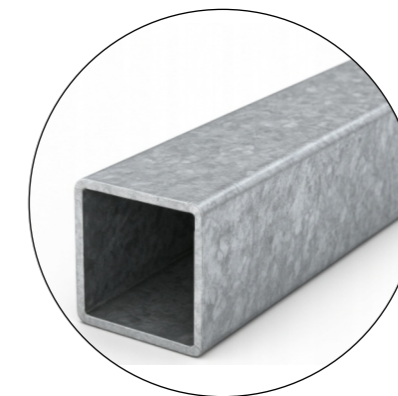
pohledový beton



nerezová síť

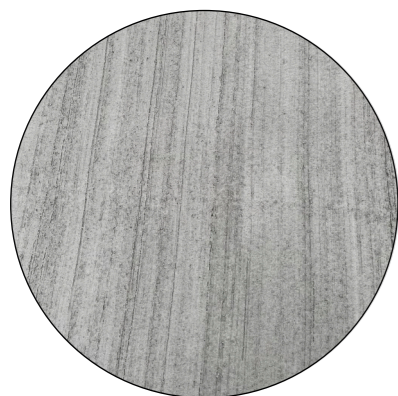


popínavé rostliny



pozinkované profily

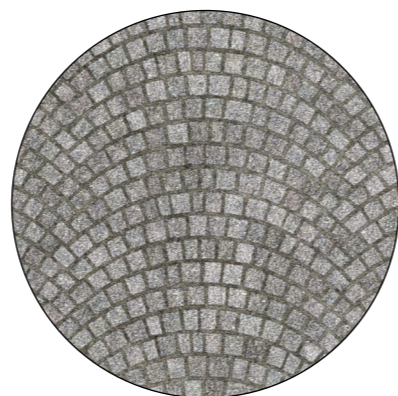
VEŘEJNÝ PROSTOR



kartáčovaný beton



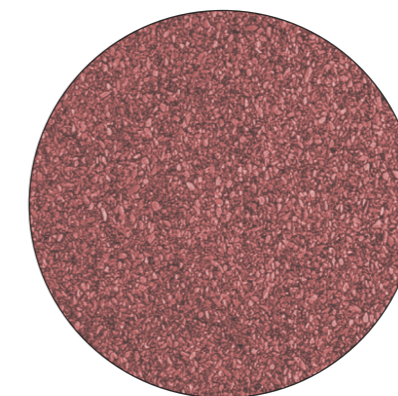
dlažba



žulové kostky



mlat



jemnozrný asfalt



tráva





