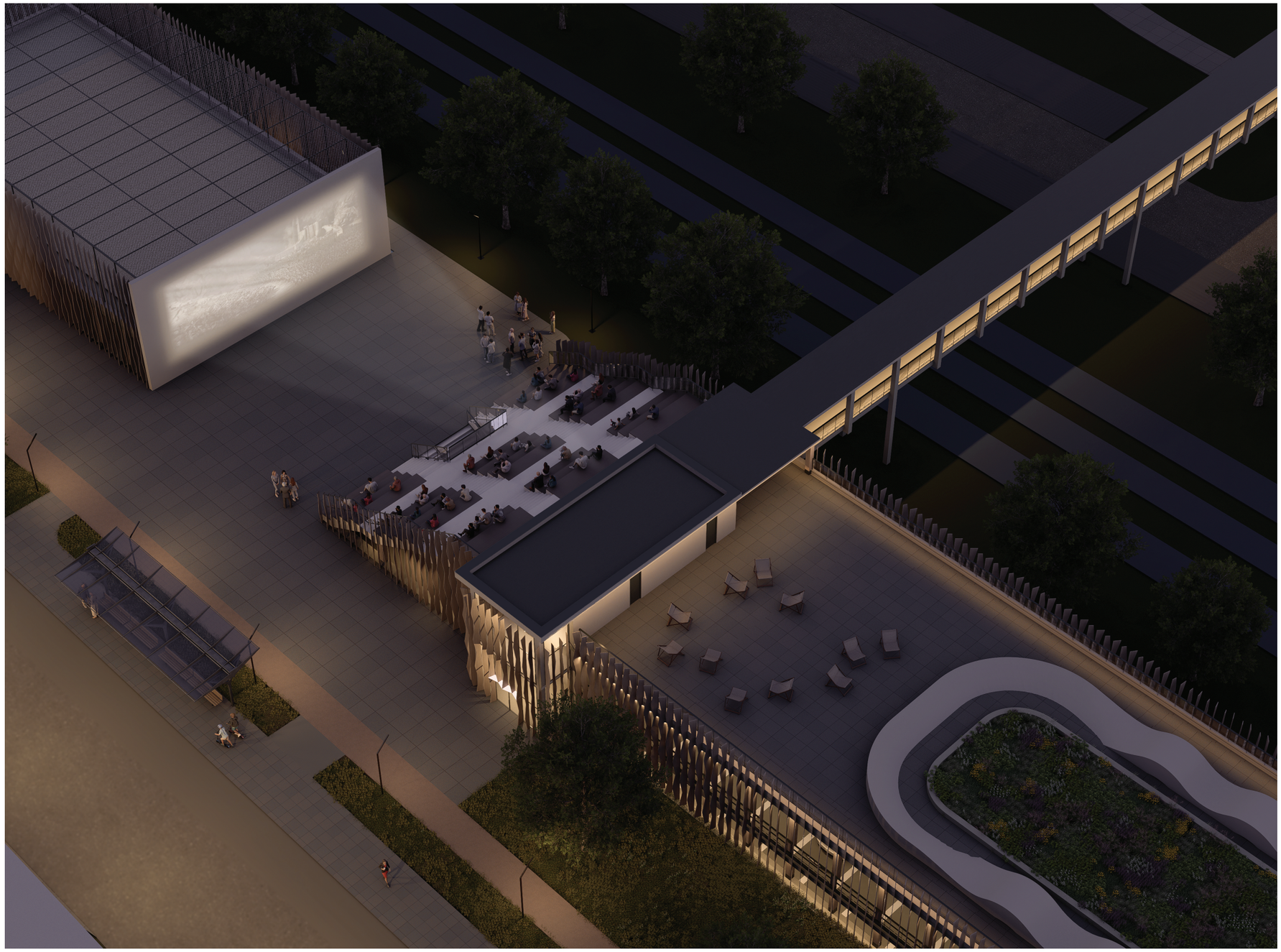


PROSTĚ PARKUJ

Petra Schindlerová

BGA036 - Ateliér architektonické tvorby 5

Nové využití objektu Místního nádraží v Prostějově s dostavbou parkovacího domu

3. ročník/letní semestr/2025-2026

Vedoucí práce: Ing. arch. Bohumila Hybská

Konzultant: Ing. Olga Rubinová, Ph. D.

OBSAH

PRŮVODNÍ ZPRÁVA	5
ANALÝZA MÍSTA STAVBY	6-7
ANALÝZA PROGRAMU	8-9
PROBLÉMOVÝ VÝKRES	10
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	11
SITUACE MÍSTA STAVBY	12-13
KONCEPT	14-15
PŮDORYSY	16-23
ŘEZY	24-27
POHLEDY	28-31
FÁZE	32-33
PERSPEKTIVNÍ ZOBRAZENÍ	34-41
FOTOGRAFIE FYZICKÉHO MODELU	42-43

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

VYMEZENÍ A ÚČEL STAVBY

Předmětem návrhu je novostavba parkovacího domu v Prostějově, v lokalitě Místního nádraží. Zároveň jsme mohli zasáhnout do revitalizace přilehlého brownfieldu a do budoucího funkčního využití samotných historických budov.

Koncept parkovacího domu přesahuje jeho primární účel a transformuje jej do polyfunkčního veřejného prostoru. Kromě samotných parkovacích kapacit objekt integruje provoz bistra, pobytové schody (využitelné ve večerních hodinách jako hlediště pro „silent“ letní kino) a střešní pumptrack. Významným prvkem návrhu je nová lávka přes železniční trať, jež zajišťuje propojení centra města s revitalizovaným územím za nádražím.

Pokud jde o historické budovy, z bývalé výpravny by se měla stát restaurace s ubytováním v patře. Budovu staré pošty návrh proměňuje na novou základnu pro Policii ČR a Českou poštu, přičemž na ni bezprostředně navazuje nový objekt pro parkování jejich zaměstnanců. Na jeho střeše pak vznikne soukromé sportoviště vyhrazené přímo policii.

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Urbanistická koncepce klade důraz na minimalizaci kolizních bodů mezi jednotlivými druhy dopravy. Odstraněním výškových bariér a využitím materiálového odlišení zpevněných ploch (různé typy dlažeb) je dosaženo bezpečnějšího a komfortnějšího pohybu chodců i cyklistů. Předprostor historických budov je nově definován jako čistě pěší zóna, přičemž vjezd na stávající parkoviště byl posunut západním směrem. Před hlavním průčelím parkovacího domu vzniká menší piazzetta vymezená pobytovými schody a garážemi pro policii. Hmotu hlavního objektu z obou stran lemují stromořadí, jež zároveň poskytují stín cyklostezce vinoucí se podél komunikace. Z důvodu ochrany klidového charakteru nového náměstí je vjezd pro automobily do parkovacího domu situován až do východního cípu řešeného území.

Součástí studie je také území brownfieldu “Místní nádraží” jež je rozděleno do tří zón. Na lávku přímo navazuje nové náměstí s bytovými domy s živým parterem. Uprostřed najdeme bytové domy se společnou parkovou úpravou. Na severovýchodě je poté vyčleněn prostor pro řadové a bytové domy se soukromými zahradami.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Tvar pozemku a samotná typologie parkovacího domu determinovaly návrh podélné hmoty, která je za účelem zjednodušení a optimalizace provozu zapuštěna o půl podlaží pod úroveň terénu. Potenciální jednotvárnost dlouhé fasády je narušena dvěma rizality, v nichž jsou integrovány vstupy do objektu. Dominantou celého projektu se staly pobytové schody, pod kterými se nachází bistro. Tyto schody zároveň tvoří plynulý nástup na minimalistickou lávku překlenující kolejiště. Fasádní plášť je tvořen dřevěnými lamelami s proměnlivým úhlem natočení kolem svislé osy. Tato orientace vytváří optický efekt měnící se fasády v závislosti na pohybu pozorovatele – jinak ji vnímá chodec, cyklista nebo cestující ve vlaku.

Interiéry parkovacího domu jsou koncipovány jako mimořádně prostorné a prosvětlené. Aplikace světlého dřeva navíc účinně eliminuje ponurý a stísněný dojem, jenž je pro stavby tohoto typu často charakteristický.

PROVOZNĚ-DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ

Parkovací dům je dvoupodlažní a jeho spodní úroveň je zapuštěna 1,3 m pod úroveň přilehlého terénu. Toto řešení umožňuje dispoziční zjednodušení celého provozu s nájezdovými rampami situovanými v exteriéru, a to pouze u východní fasády. Vertikální komunikaci do 1NP zajišťuje dvojice schodišť a osobní výtah, který garantuje plnou bezbariérovost objektu. V bezprostřední návaznosti na komunikace je vyhrazeno 8 parkovacích stání pro handicapované. Celková kapacita 1NP dále činí 71 standardních stání a 7 stání pro motocykly. Mimo to se zde nachází také provoz bistra s kuchyní, skladem a hygienickým zázemím. Ve druhém nadzemním podlaží se nachází 78 standardních stání a 10 stání pro motocykly. Dispozici doplňuje technická místnost, úklidová komora pro garáže a společenská zóna bistra s posezením a kulečníkovými stoly. Přístup na střechu je zajištěn venkovním schodištěm nebo hlavním schodištěm a výtahem. Střešní rovina je vybavena veřejnými toaletami, provozním zázemím letního kina a uzamykatelnými skříňkami pro uživatele pumptracku.

Parkovací dům pro Policii je řešen velmi podobným způsobem, s jedním vjezdem a otočištěm na konci. Na střeše tohoto objektu je umístěno sportoviště s odpočinkovou zónou pro zaměstnance Policie, jež je přímo přístupné z 2NP sousední historické budovy. Východní stěna této budovy bude navíc sloužit jako projekční plocha pro zmíněné letní kino.

KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Konstrukčně je objekt rozdělený na dva samostatné, dilatačně oddělené celky. Prvním je otevřený, provzdušněný dřevěný parkovací dům, druhým pak zateplená železobetonová část bistra s pobytovými schody. Dřevěná konstrukce nám dovoluje pracovat s velkými rozpony, takže samotné garáže si vystačí jen s vnějšími sloupy o průřezu 300 × 300 mm a CLT nosníky o výšce 600 mm. I když současné české požární normy představují pro dřevostavby určité překážky, tento systém dává smysl – v zahraničí se u podobně velkých parkovacích domů úspěšně používá. Postavit garáže z hořlavého materiálu je reálné, pokud se poctivě dodrží všechny legislativní požadavky (jako je dostatečné větrání, detekce kouře, instalace automatického hašení apod.). Železobetonová část kombinuje nosné stěny o tloušťce 200 mm se sloupy 200 × 200 mm Rozdílný konstrukční systém byl zvolen z důvodu složitého napojení zateplených železobetonových pobytových schodů na dřevěnou konstrukci.

ZÁKLADNÍ VÝMĚRY

Plocha pozemku: 8620 m^2
Zastavěná plocha: 3440 m^2
Celková užitná plocha: 5450 m^2
Obestavěný prostor: 20860 m^3
Celkový počet parkovacích míst: 174 míst pro veřejnost + 18 míst pro policii



ANALÝZA TVARU STŘECH

- řešený pozemek
- sedlová střecha - 42%
- plochá střecha - 28%
- valbová střecha - 12%
- mansardová střecha - 3%
- polovalba - 7%
- pultová střecha - 8%

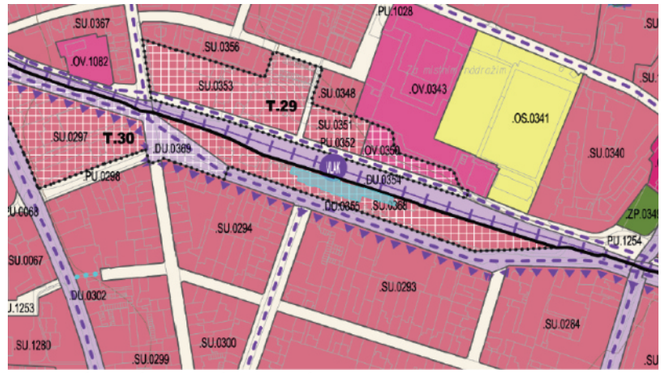
Převažuje sedlová střecha. Plochá střecha je z většiny případů bez využití, Fotovoltaiku najdeme pouze na jednotkách budov a zelenou střechu najdeme pouze na budově kina Metro 70.



ANALÝZA DOPRAVY

- řešený pozemek
- parkovací plochy - přibližně 830 parkovacích míst
- hlavní tahy cyklo a pěší dopravy
- hlavní tahy automobilové dopravy

V okolí pozemku se nachází autobusové zastávky, železniční stanice a hojně využívaná cyklostezka.



ANALÝZA ÚZEMNÍHO PLÁNU

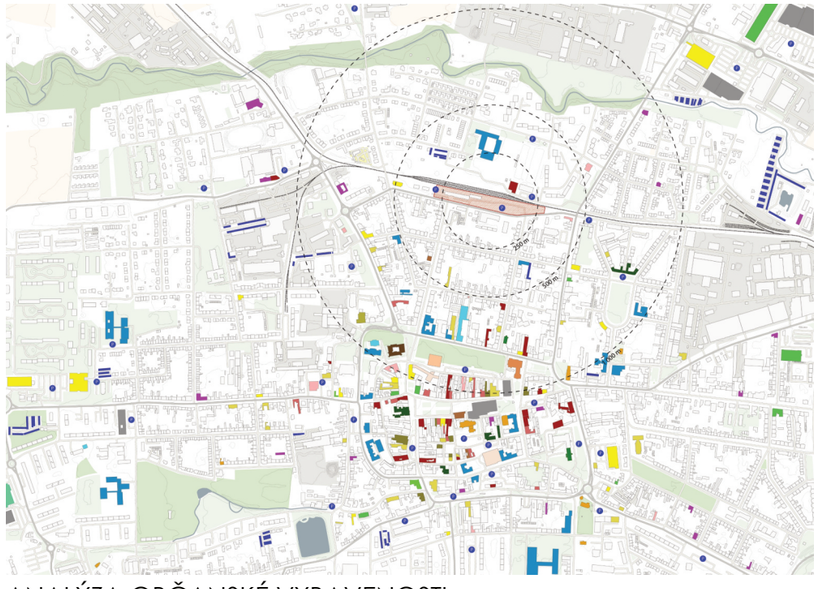
- Zájmová budova
- Transformační plocha
- Občanské vybavení sport
- Smíšené obytné všeobecné
- Občanské vybavení veřejné
- Doprava všeobecná
- Zeleň parková a parkově upravená
- Smíšené obytné všeobecné — návrhové
- Občanské vybavení veřejné — návrhové
- Doprava všeobecná — návrhové
- Lokalita
- Občanské vybavení komerční
- Cyklistická komunikace
- Železniční trať
- Hranice území s rozdílnou korekcí počtu parkovacích
- Pěší propojení

Územní plán klasifikuje naši plochu jako Smíšenou obytnou všeobecnou (SU), což je nejflexibilnější funkční typ umožňující kombinaci bydlení, služeb a nerušivé výroby. Povolená výška 15/19 metrů (cca 5 NP) v kombinaci s vysokým koeficientem zastavěnosti (až 75 %) umožňuje vznik městotvorné a prostorově úsporné zástavby, která odpovídá konceptu "kompaktního města". Zásadní bariérou je ochranné pásmo komunikačního zařízení MV ČR a ochranné pásmo dráhy, které vyžadují koordinaci s dotčenými orgány státní správy. Projekt musí respektovat podmínku prostupnosti územím (zákaz nepropustného oplocení) a zachovat podíl bydlení u polyfunkčních domů v rozmezí 40–50 % HPP.



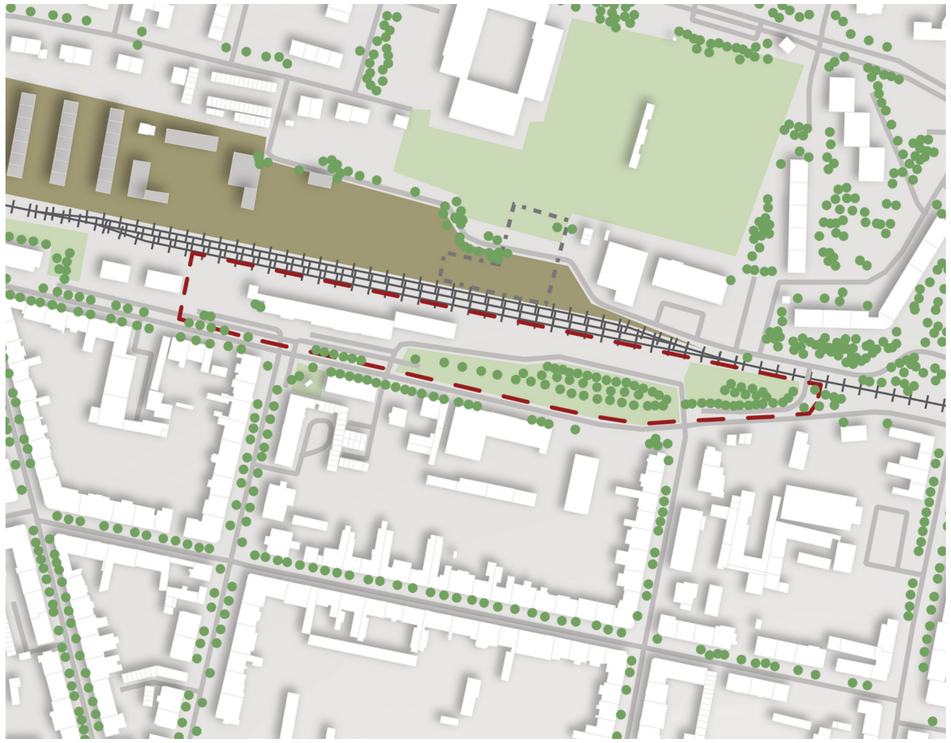
ANALÝZA VÝŠEK BUDOV

- řešený pozemek
- 1NP - 34%
- 2NP - 35%
- 3NP - 19%
- 4NP - 9%
- 5 a více NP - 3%



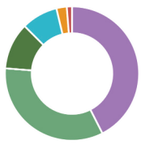
ANALÝZA OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

Z analýzy vyplynulo, že se v lokalitě nachází velké množství různorodé občanské vybavenosti, která zvyšuje nároky na parkovací místa. Existující parkovací kapacity jsou ale nedostatečné nedokáží pokrýt aktuální odbyt. Z tohoto důvodu se lokalita jeví jako vhodná pro umístění parkovacího domu.



ANALÝZA ZELENĚ

- zeleň
- brownfield
- návrh budov v brownfieldu
- komunikace
- železnice
- návrh parkoviště v brownfieldu
- řešené území
- strom



Systém městské zeleně ve městě Prostějov představuje významnou součást urbanistické struktury a zásadně ovlivňuje kvalitu městského prostředí. Parky, uliční zeleň i menší veřejné plochy plní důležitou rekreační, ekologickou i estetickou funkci a zároveň přispívají ke zlepšení mikroklimatu ve městě. Proto je žádoucí zachovat na řešeném pozemku co největší podíl stávající zeleně a zároveň usilovat o její doplnění a kvalitativní zlepšení.



ANALÝZA HISTORIE



19. století



20. století



1990

Historie místního nádraží v Prostějově je spjata s rozvojem Moravské západní dráhy, která měla na konci 19. století propojit Prostějov s Čechami. Provoz na trati byl zahájen v roce 1889 a samotné místní nádraží bylo otevřeno 1. září téhož roku. Nádraží sloužilo jako ústřední stanice této dráhy a mělo význam především pro regionální dopravu a přepravu zemědělských produktů.

Areál nádraží tvořila patrová přijímací budova, ke které byla v roce 1912 přistavěna pošta. Součástí provozního zázemí byly také obytné domy pro zaměstnance dráhy, výtopna, vodárna, kancelářská budova a točna pro lokomotivy. Díky tomu mělo nádraží důležitou technickou i dopravní funkci v rámci města. Hlavní nádražní budova se dochovala téměř v autentické podobě a dodnes připomíná historický význam železnice pro rozvoj Prostějova.

ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU



Území za nádražím
- zarostlé nezastavěné území



Fasáda objektu
- oprýskaná omítka, staré dřevěné okna a dveře



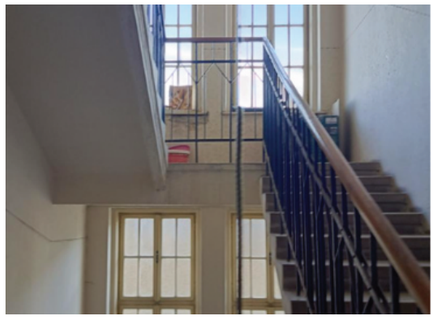
Dřevěný krov západní budovy



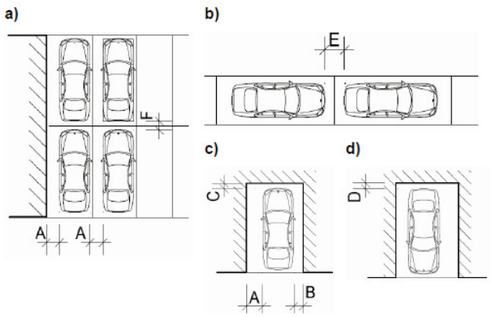
Zastřešené nástupiště
- jeden z nejhezčích a nejzachovalejších prostorů nádraží



Původní mobiliář ve východní budově

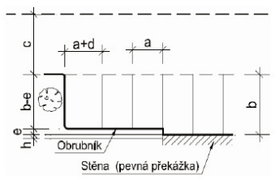


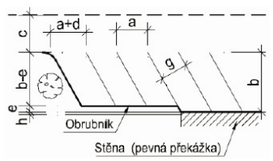
Výrazný schodišťový prostor ve východní budově



a) kolmé řazení parkovacích stání
b) podélné řazení parkovacích stání
c) jednotlivé parkovací stání, jízda vpřed
d) jednotlivé parkovací stání, couvání

Obrázek 1 – Odstupy vozidla od pevné překážky a odstupy mezi vozidly





a – základní šířka parkovacího stání měřená rovnoběžně s jízdním pásem
b – základní délka parkovacího stání měřená kolmo k jízdnímu pásu
c – šířka jízdního pásu
d – rozšíření krajního parkovacího stání podle tabulky 6
e – přesah přední nebo zadní části vozidla přes fyzicky vyhrazené parkovací stání nad přilehlou plochu
g – skutečná šířka parkovacího stání
h – šířka bezpečnostního odstupu přední nebo zadní části vozidla od jiné funkční plochy (h = 0,25 m)
b-e – fyzicky vyhrazená délka parkovacího stání
a+d – šířka krajního parkovacího stání

Obrázek 4 – Parkovací stání s kolmým a šikmým řazením vozidel

Tabulka 4 – Maximální podélné sklony ramp

Druh rampy		Maximální podélný sklon (%)
Vnitřní rampy	Celé a šroubovité rampy	15
	Vyrovnávací rampy a polorampy	17*)
	Parkovací rampy	6
Vnější rampy	Vyrovnávací rampy	17*)
	Celé, šroubovité a polorampy	10*)

*) Pokud je na rampách navrženo zařízení, které zabrání namrzání vozovky (popř. pokud jsou rampy i zastřešené), lze navrhnout stejný maximální podélný sklon jakou u vnitřních celých a šroubovitých ramp.

**) Pokud vyrovnávací rampy překonávají více než polovinu podlaží, platí pro ně stejné maximální podélné sklony jako pro celé a šroubovité rampy.

Tabulka 4 – Nejmenší odstupy vozidla od pevné překážky a odstupy mezi vozidly

Délka odstupu (m)		Kategorie vozidel				
		Osobní	Lehké užitkové (dodávka)	Nákladní	Autobus	Motocykl
Mezi pevnou překážkou a bokem vozidla na straně řidiče, mezi vozidly vedle sebe	A	0,75	0,75	1,00	1,00	0,50
Mezi pevnou překážkou a bokem vozidla na opačné straně řidiče	B	0,40	0,40	1,00	1,00	
Mezi čelem vozidla a pevnou překážkou	C	0,25	0,25	0,50	0,50	0,25
Mezi koncem vozidla a pevnou překážkou	D	0,25	0,50	1,00	1,00	0,25
Mezi dvěma vozidly při podélném řazení	E	1,00	1,00	1,00	1,00	x
Mezi dvěma vozidly za sebou	F	0,50	1,00	1,00	1,00	0,50

ČSN 73 6056

Tabulka 6 – Rozměry parkovacího stání pro osobní a lehká užitková vozidla (dodávky) při kolmém a šikmém řazení a šířka přilehlého jízdního pruhu/pásu

Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání[1])	Skutečná šířka stání	Rozšíření krajního stání (bezpečnostní odstup)	Délka stání	Převis vozidla	Šířka jízdního pruhu/pásu[*]) – jízda vpřed (bez nadjetí)	Šířka jízdního pruhu/pásu[**]) – couvání
		a (m)	g (m)	d (m)	b (m)	e (m)	c (m)	c (m)
Kolmé	osobní	2,50	2,50	0,25	5,00	0,50	6,00	4,75
		2,65	2,65				5,75	4,25
		2,80	2,80				4,25	3,75
	lehká užitková (dodávka)	2,75	2,75	0,40	6,50	0,50	7,75	6,25
		2,90	2,90				7,00	6,00
		3,10	3,10				5,50	5,50
Šikmé 75°	osobní	2,60	2,50	0,25	5,30	0,50	5,00	
		2,75	2,65				4,25	
		2,90	2,80				3,25	
	lehká užitková (dodávka)	2,85	2,75	0,40	6,80	0,50	6,25	
		3,00	2,90				5,25	
		3,20	3,10				3,75	
Šikmé 60°	osobní	2,90	2,50	0,25	5,20	0,50	3,50	
		3,10	2,65				3,00	
	lehká užitková (dodávka)	3,20	2,75	0,40	6,60	0,50	4,25	
		3,35	2,90				3,50	
Šikmé 45°	osobní	3,55	2,50	0,25	4,80	0,50	3,00	
		3,75	2,65				2,50	
	lehká užitková (dodávka)	3,90	2,75	0,25	6,00	0,50	3,50	

*) Při návrhu parkovacích stání se s ohledem na místní podmínky upřednostňuje menší šířka stání a větší šířka jízdního pásu.

**) V závislosti na místních podmínkách (povolené/zakázané najetí vozidla do protisměru při parkování) se navrhne jeden nebo dva jízdní pruhy (jednosměrný nebo obousměrný provoz).

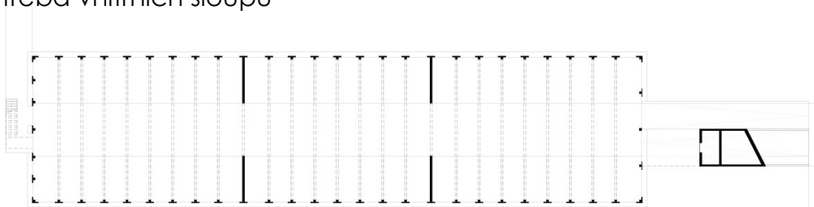
Pro návrh základní šířky parkovacího stání platí šířka jízdního pásu ve stejném řádku tabulky.

KOLMÉ STÁNÍ 90°:
Šířka x délka – 2,50 × 5,00 m
Obousměrná komunikace: 6,00 m
Jednostranný pás (stání + komunikace):
11,00 m (vpřed) / 9,75 m (couvání)
Oboustranný pás (stání + komunikace + stání):
16,00 m (vpřed) / 14,75 m (couvání)
5,0 + 6,0 + 5,0 = 16,0 m
ŠIKMÉ 60°:
Šířka x délka – 2,90 × 5,20 m
Komunikace: 3,50 m
Modul: 5,20 + 3,50 + 5,20 = 13,90 m
ŠIKMÉ 45°:
Šířka x délka – 3,55 × 4,80 m
Komunikace: 3,00 m
Modul: 4,80 + 3,00 + 4,80 = 12,60 m
SVĚTLÁ VÝŠKA:
Světlá výška h: min. o 0,20 m vyšší než nejvyšší uvažované vozidlo, nejméně 2,20 m
V místě zavazadlového prostoru min. 2,40 m
Kde je sklon ≥ 8 %, se navrhuje volná výška min. 2,30 m
RAMPY
ŠÍŘKA:
1 pruh 3,0–3,5 m
2 pruhy: 5,5 m
DÉLKA:
sr = 100 . h / i
SKLONY:
Celé a šroubovité rampy (vnitřní): max 15 %
Vyrovnávací rampy + polorampy (vnitřní): max 17 %
Vnější celé/šroubovité/polorampy: max 10 %
VYHRAZENÁ STÁNÍ (OZP):
Rozměr: 3,5 × 5,0 m
Počet:
2–20 stání → 1 vyhrazené
21–40 → 2
41–60 → 3
nad 500 → 2 %

B&O WOODEN MULTI-STOREY CAR PARK

- HK Architekten
- 2022
- Bad Aibling, Německo

Stavba má podobné měřítko jako náš navrhovaný objekt.
Je zde použit dřevěný nosný systém s velmi vysokými rozpony.
Parkování je zde díky tomu mnohem jednodušší, jelikož není třeba vnitřních sloupů



https://www.hkarchitekten.at/en/project/bo-holzparkhaus-bad-aibling/, 13. 5. 2026





DŘEVĚNÉ PARKOVIŠTĚ WENDLINGEN

herman+bosch architekten

2024

Wendlingen, NěmeckO

https://herrmann-bosch.de/projekt/portfolio-parkhaus-aus-holz-wendlingen-herrmannbosch-architekten/, 13. 5. 2026

Stavba je důkazem toho, že se dají stavět dokonce vícepatrové dřevěné parkovací domy. Opět jsou zde velké rozpony mezi sloupy, což vytváří volnou dispozici. Do budoucna navíc architekti počítají s možnou přestavbou na bytový dům.







1:2000

řešený pozemek

10 PROBLÉMOVÝ VÝKRES
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA

HODNOTY
- stromová alej
- pohledová osa
- cyklostezka
- přejezd přes železnici
- parkování
- jednotná uliční čára
- zeleň v ulicích
- autobusová zastávka

PROBLÉMY
- 550m vzdálenost mezi přejezdy
- kolize aut a lidí
- budovy ve špatném stavu

OMEZENÍ
- železniční trať
- vysazené stromy

ROZVOJOVÉ MOŽNOSTI
- Brownfield Místní nádraží
- nadchod nad železnicí
- otevření staré železniční budovy



SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

- řešený pozemek
- objekty ČD
- železnice
- nově navržené objekty
- Brownfield Místní nádraží

1 fotbalové hřiště
2 ZŠ Valenty
3 dopravní hřiště

1:3000

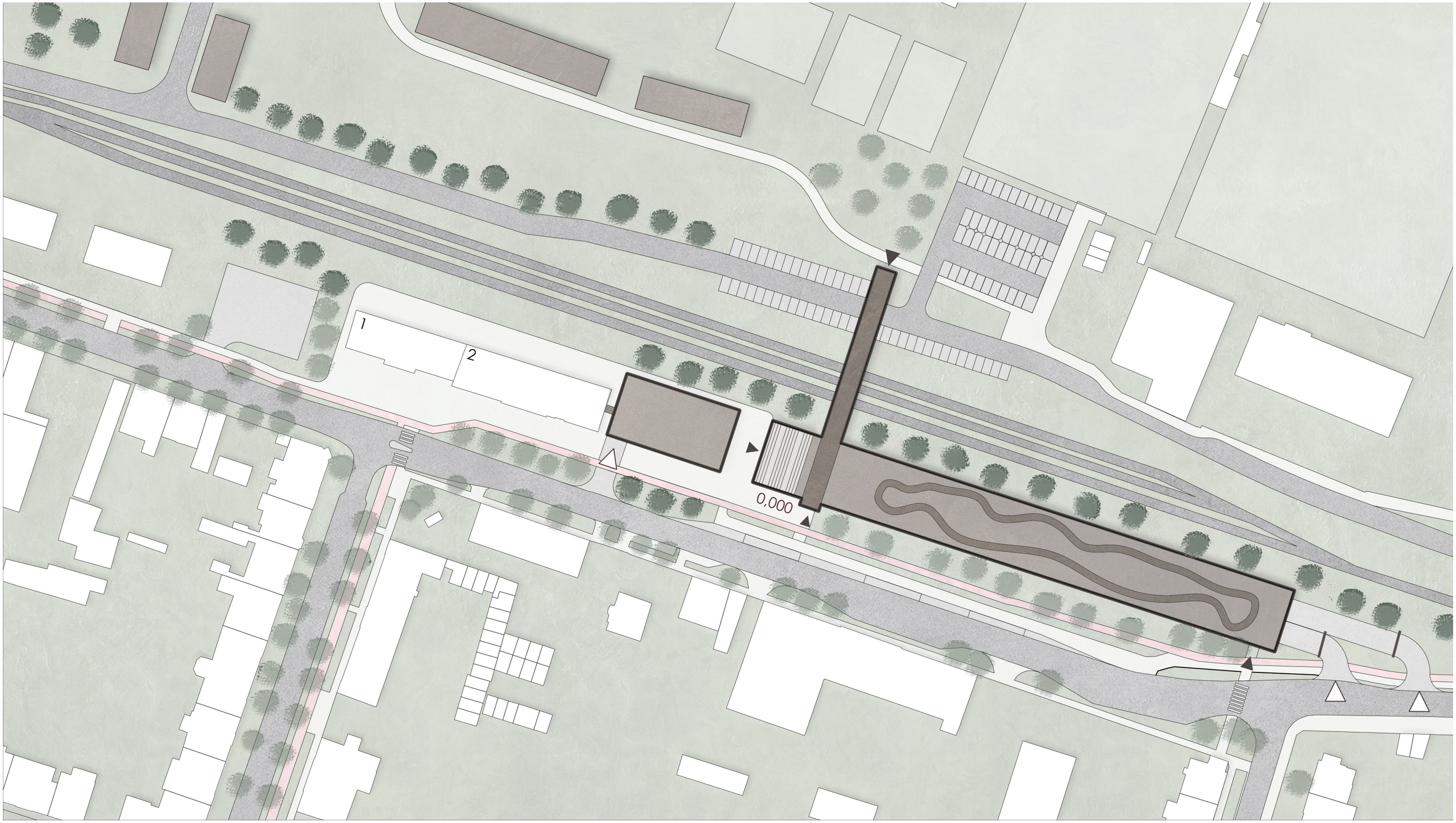


Brownfield Místní nádraží

1:1000

12 BROWNFIELD MÍSTNÍ NÁDRAŽÍ

PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA



SITUACE MÍSTA STAVBY

řešená budova

vstupy do objektu

vjezdy pro automobily

nově navržené stromy

původní stromy

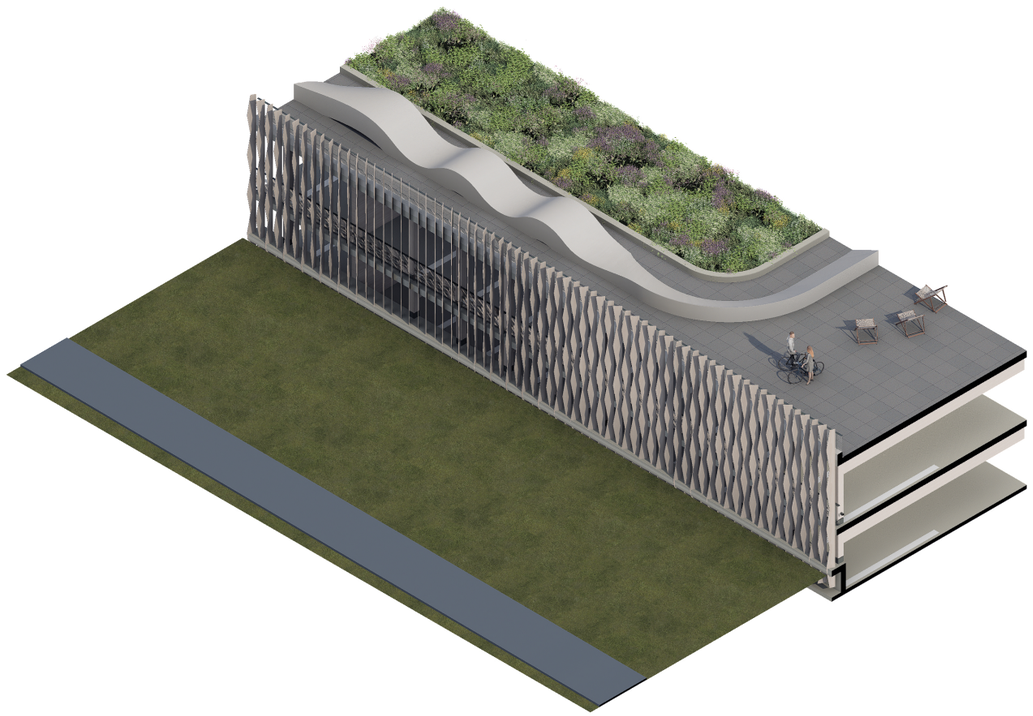
1 restaurace, ubytování

2 Policie

1:1000

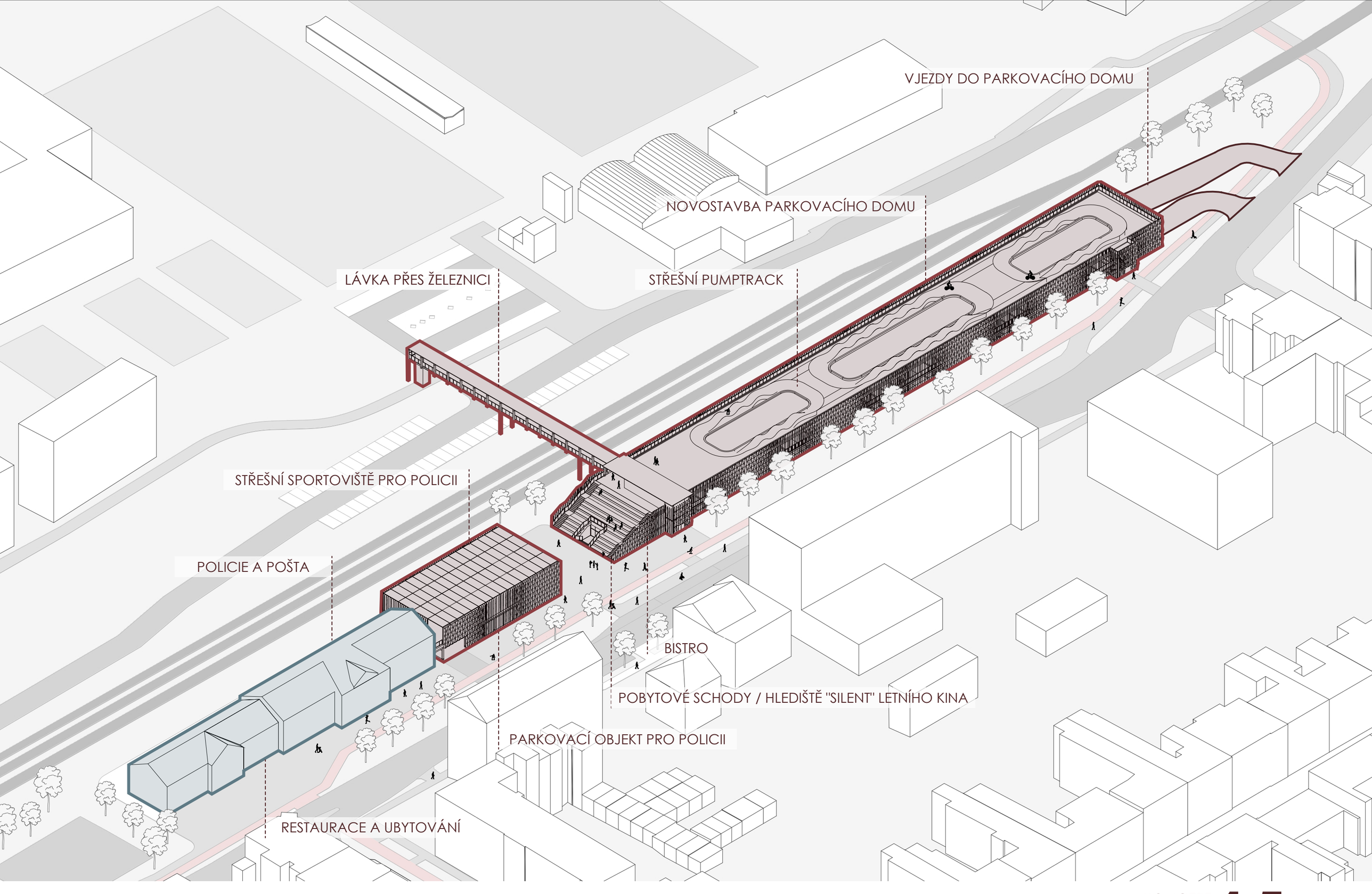
0,000 = 222,800 m.n.m. B.p.v

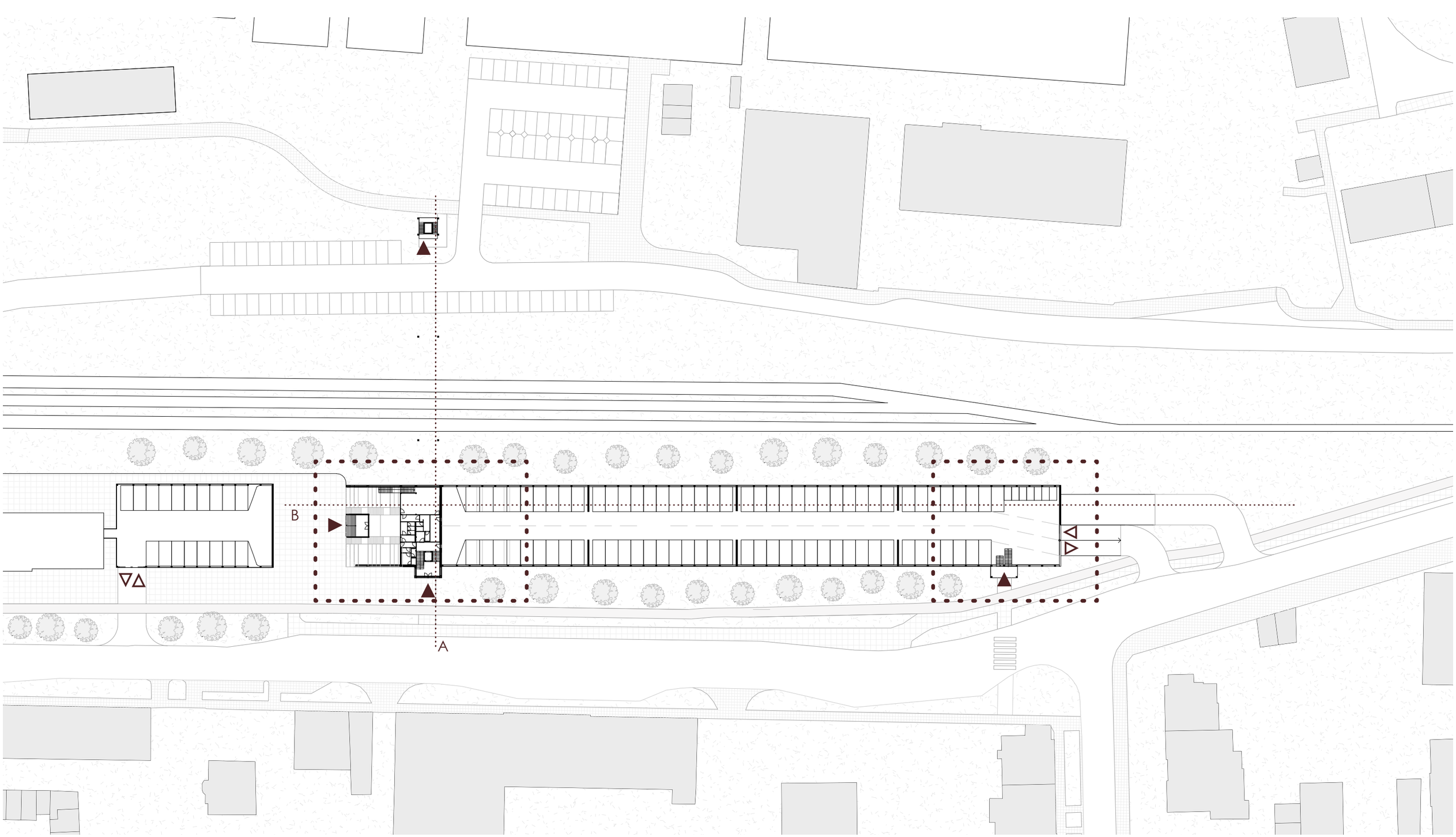
SITUACE MÍSTA STAVBY
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA



FASÁDA OBJEKTU

Plášť parkovacího domu tvoří systém zalomených dřevěných lamel, které jsou vůči sobě vzájemně osově pootočené. Toto uspořádání rozehrává na budově výrazný dynamický efekt, díky němuž se vizuální charakter a propustnost fasády při pohybu kolem neustále proměňuje.


VJEZDY DO PARKOVACÍHO DOMU
NOVOSTAVBA PARKOVACÍHO DOMU
LÁVKA PŘES ŽELEZNICI
STŘEŠNÍ PUMPTRACK
STŘEŠNÍ SPORTOVIŠTĚ PRO POLICII
POLICIE A POŠTA
BISTRO
POBYTOVÉ SCHODY / HLEDIŠTĚ "SILENT" LETNÍHO KINA
PARKOVACÍ OBJEKT PRO POLICII
RESTAURACE A UBYTOVÁNÍ



1:750

VSTUP DO OBJEKTU

VJEZD A VÝJEZD PRO AUTOMOBILY

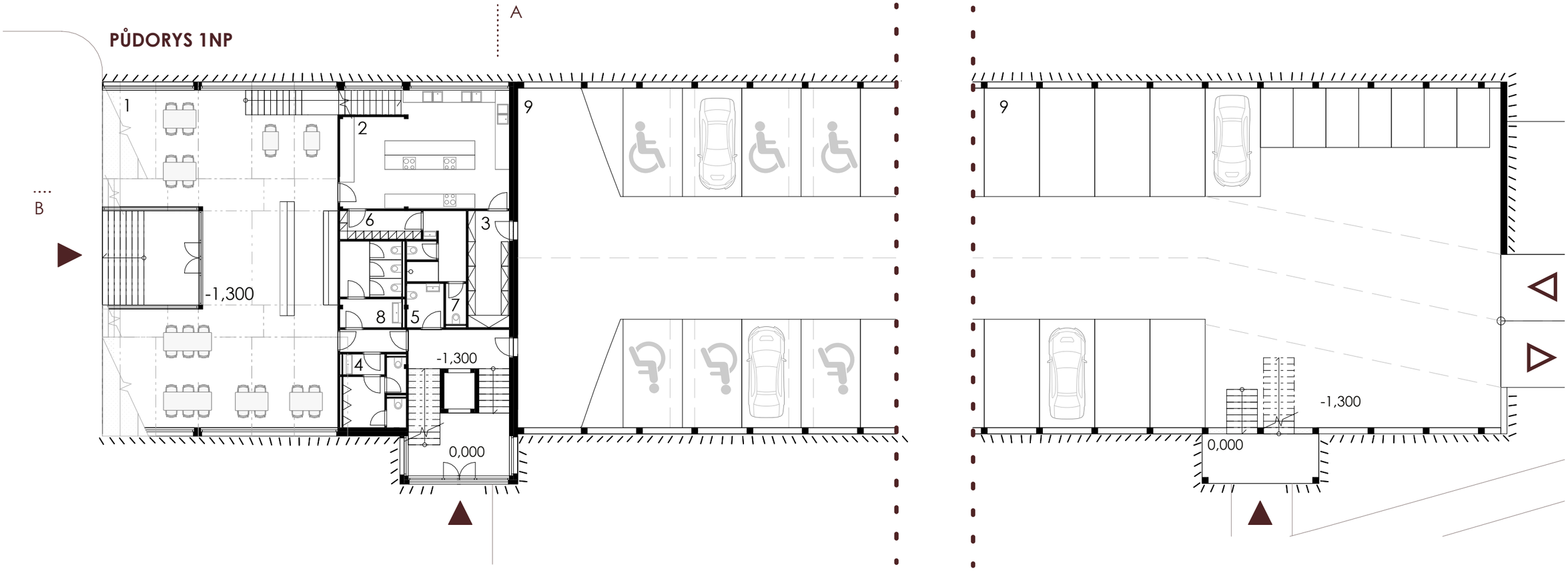
HRANICE PŘIBLÍŽENÍ

71 BĚŽNÝCH PARKOVACÍCH MÍST, 8 BEZBARIÉROVÝCH MÍST, 7 MÍST PRO MOTOCYKLY

16 PŮDORYS 1NP

PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA

PŮDORYS 1NP



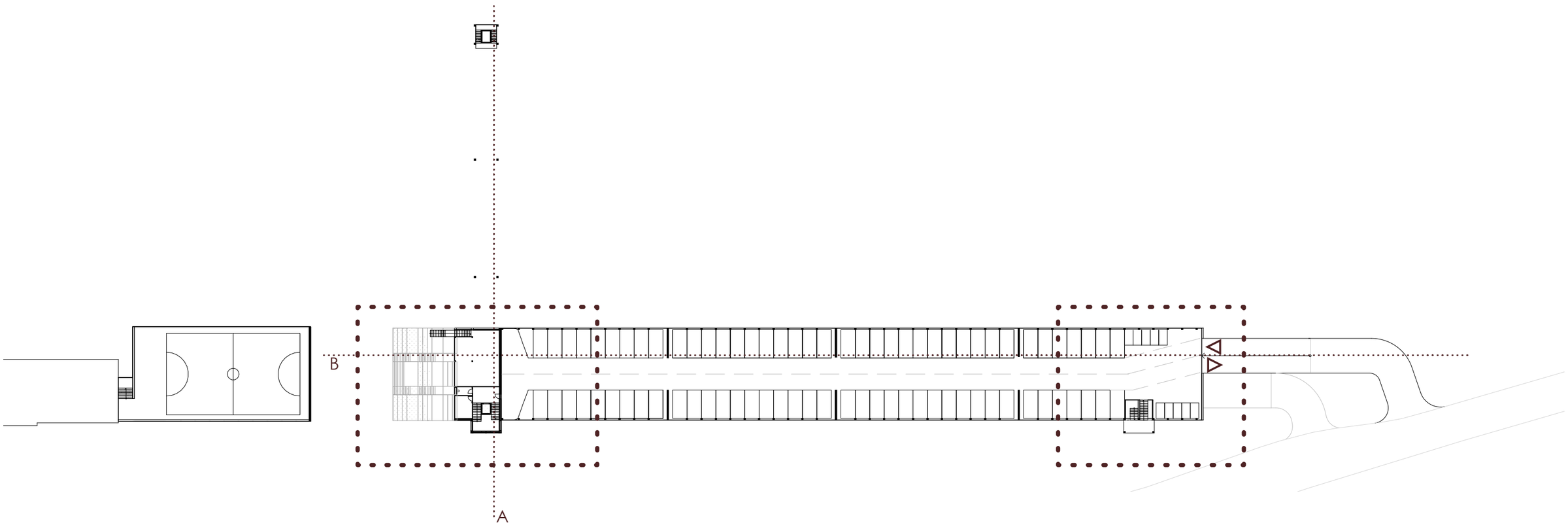
LEGENDA

1	BISTRO	157,6 m²	6	ZÁZEMÍ PERSONÁL	14,6m²
2	KUCHYŇ	47,8 m²	7	ÚKLIDOVÁ MÍSTNOST	2,0 m²
3	SKLAD KUCHYNĚ	11,5 m²	8	WC ŽENY	12,7 m²
4	WC MUŽI	11,1 m²	9	PARKOVACÍ PLOCHA	2176,3 m²
5	BEZBARIÉROVÉ WC	3,9 m²			

1:200

PŮDORYS 1NP
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA

17



1:750

VJEZD A VÝJEZD PRO AUTOMOBILY

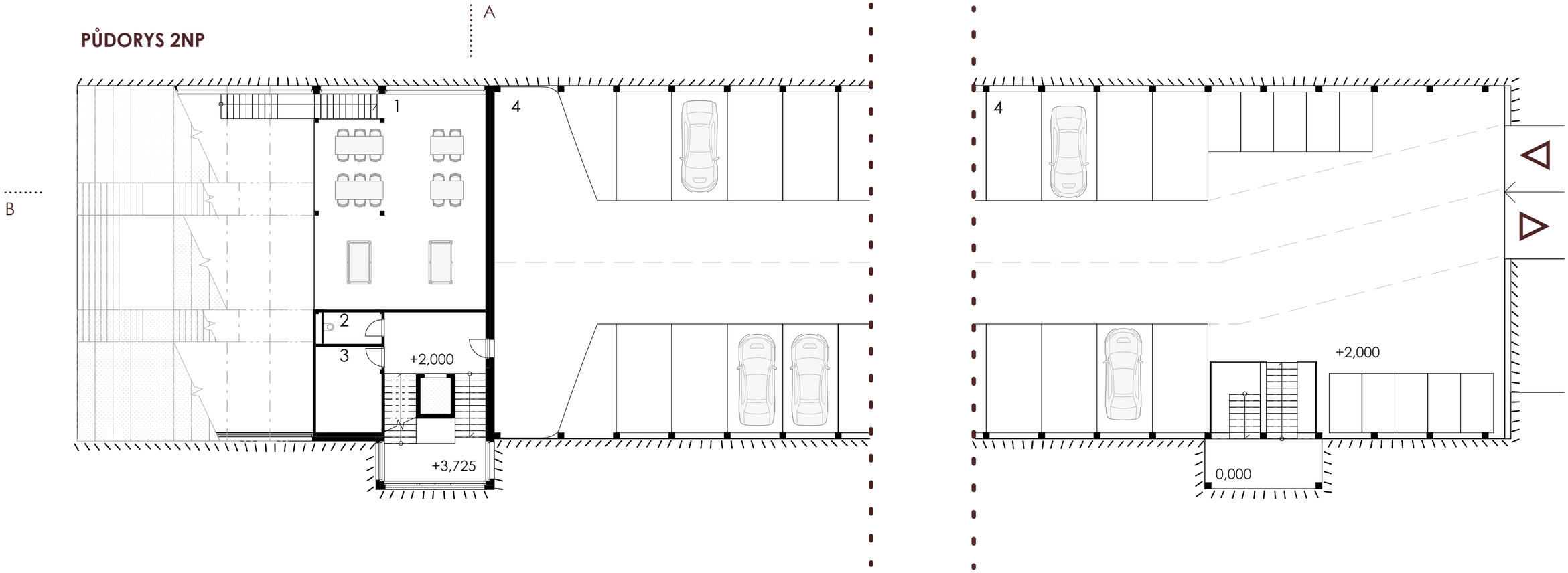
HRANICE PŘIBLÍŽENÍ

78 BĚŽNÝCH PARKOVACÍCH MÍST, 10 MÍST PRO MOTOCYKLY

18 PŮDORYS 2NP

PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA

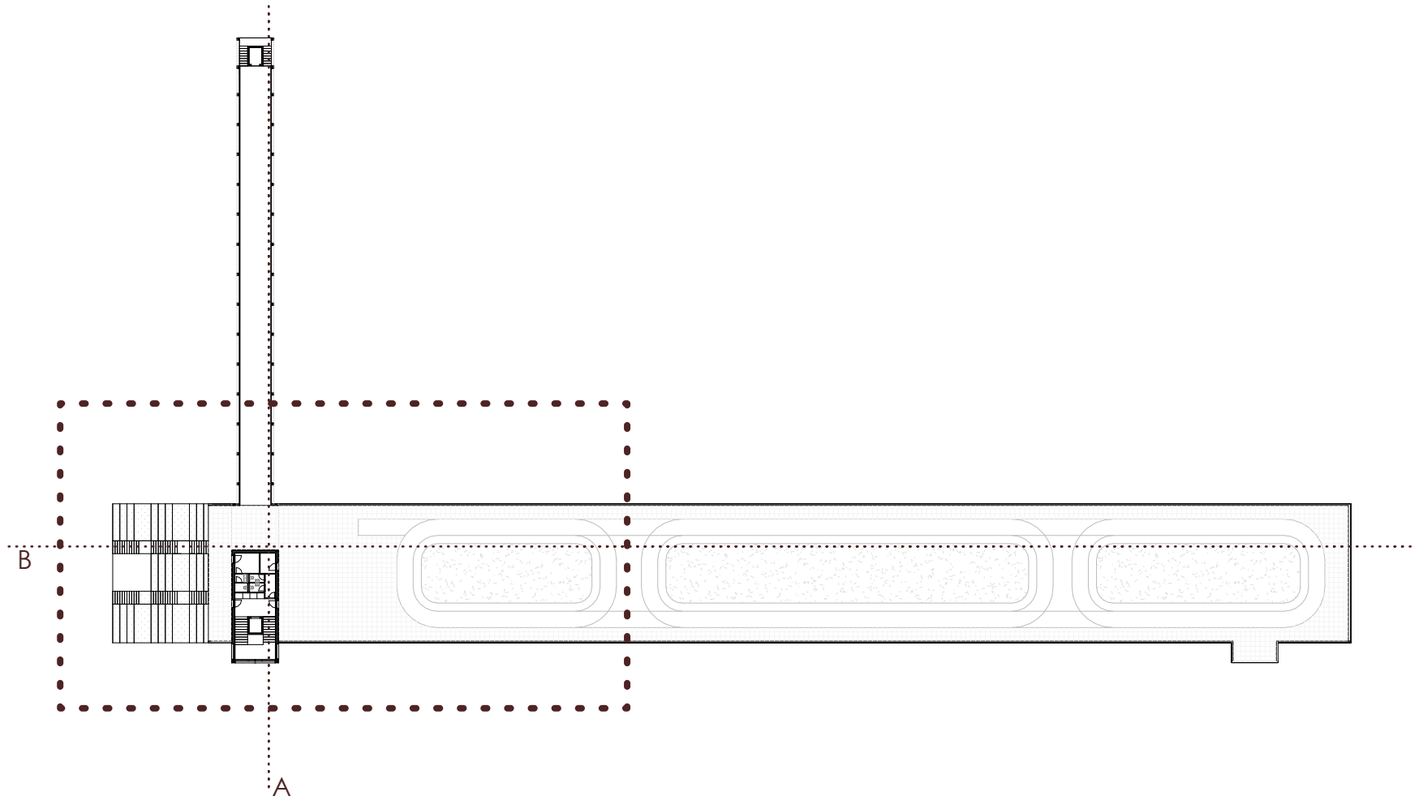
PŮDORYS 2NP



LEGENDA

1	POSEZENÍ BISTRO	87,4 m²
2	ÚKLIDOVÁ MÍSTNOST	4,4 m²
3	TECHNICKÁ MÍSTNOST	13,5 m²
4	PARKOVACÍ PLOCHA	2176,3 m²

1:200



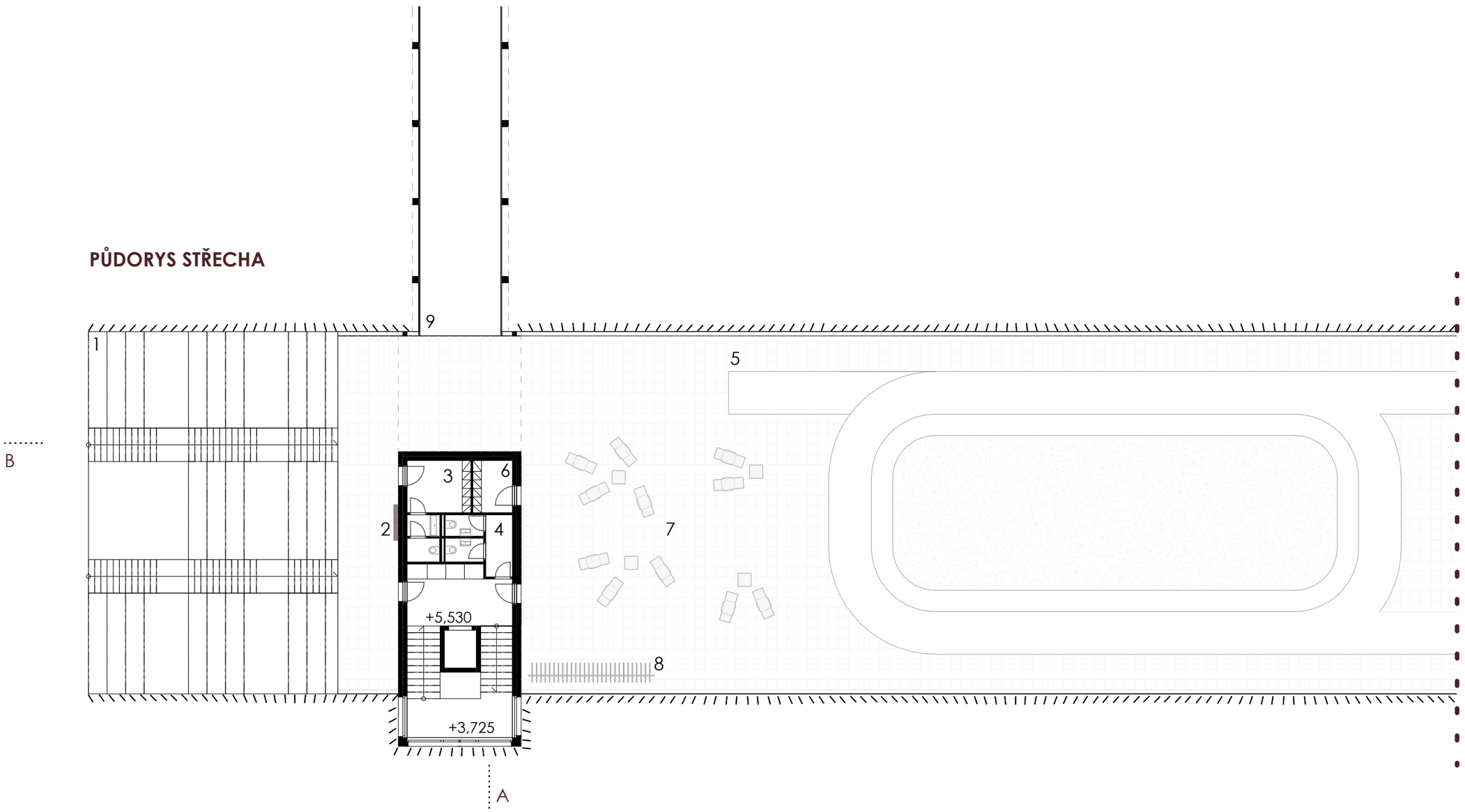
1:750

HRANICE PŘIBLÍŽENÍ

20 PŮDORYS STŘECHA

PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA

PŮDORYS STŘECHA



LEGENDA

1	POBYTOVÉ SCHODY/HLEDIŠTĚ PRO "SILENT" LETNÍ KINO	199,1m²	6	UZAVÍRATELNÉ SKŘÍŇKY	4,5 m²
2	PROJEKTOR		7	ODPOČINKOVÁ ZÓNA	
3	ZÁZEMÍ PRO ZAMĚSTNANCE KINA	12,5 m²	8	STOJAN PRO KOLA	
4	VEŘEJNÉ WC	7,8 m²	9	LÁVKA PŘES ŽELEZNICI	
5	PUMPTRACK				

1:200

1:750

VSTUP DO OBJEKTU

VJEZD A VÝJEZD PRO AUTOMOBILY

HRANICE PŘIBLÍŽENÍ

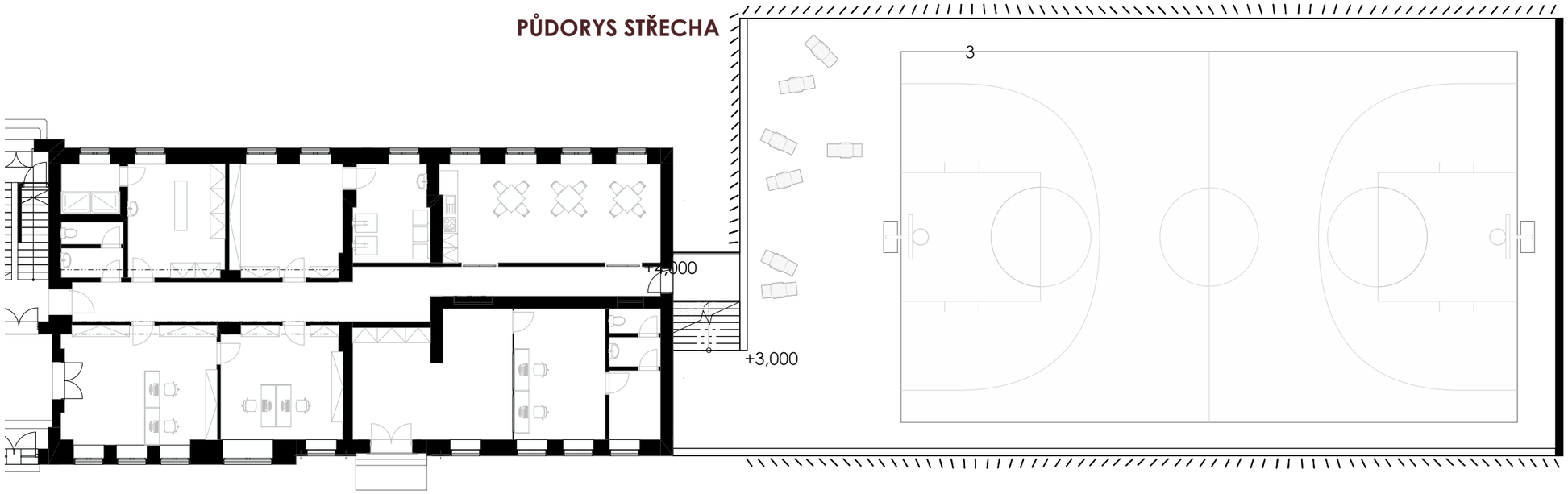
18 PARKOVACÍCH MÍST PRO POLICII

22 PARKOVACÍ DŮM PRO POLICII

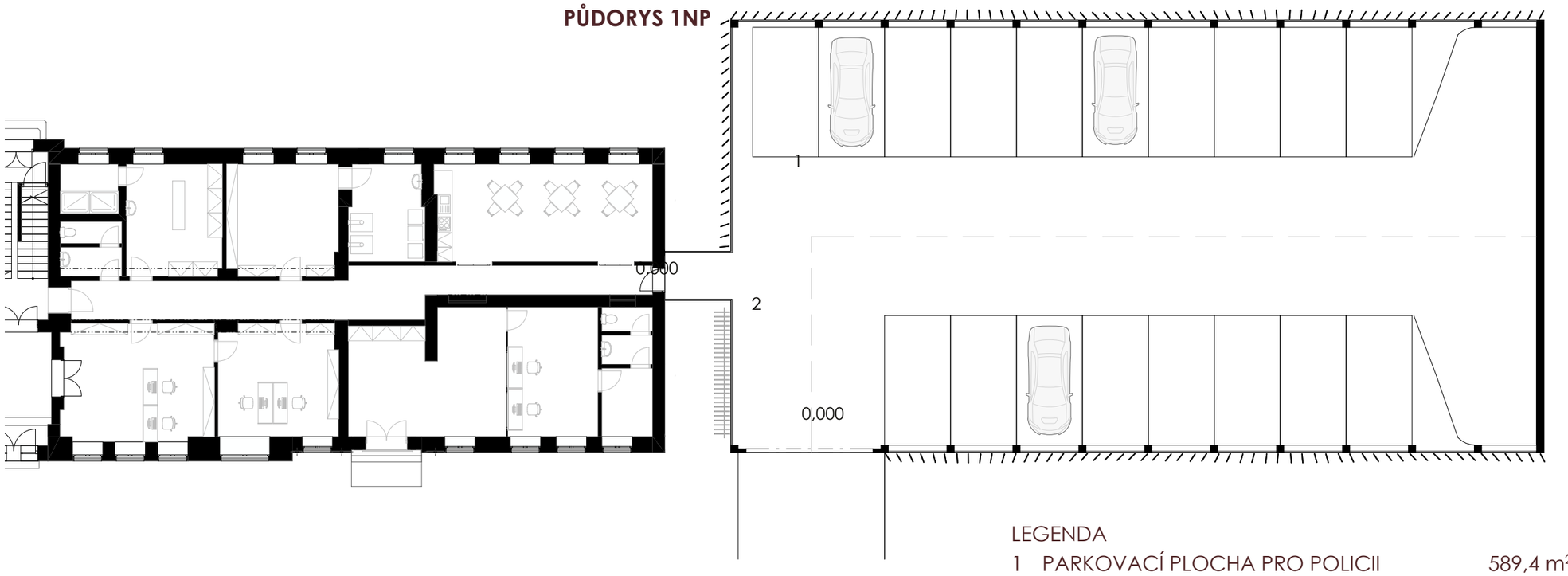
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV

SCHINDLEROVÁ PETRA

PŮDORYS STŘECHA



PŮDORYS 1NP

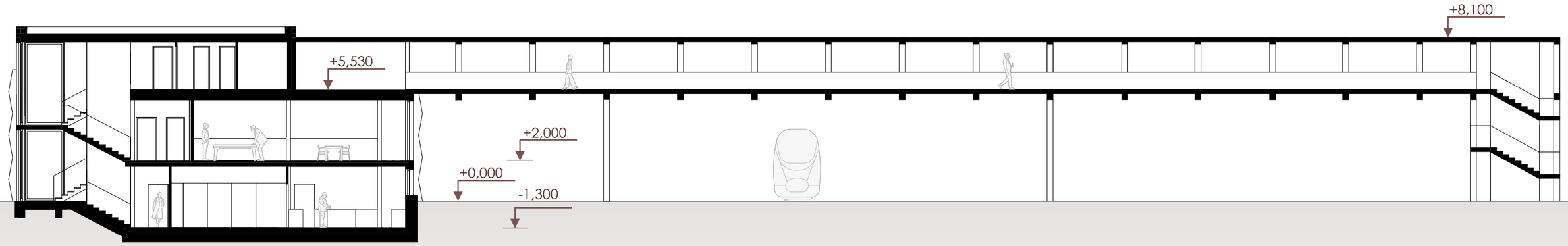


LEGENDA

1	PARKOVACÍ PLOCHA PRO POLICII	589,4 m²
2	KRYTÉ STÁNÍ PRO KOLA	17,3 m²
3	SPORTOVIŠTĚ PRO POLICII	589,4 m²

1:200

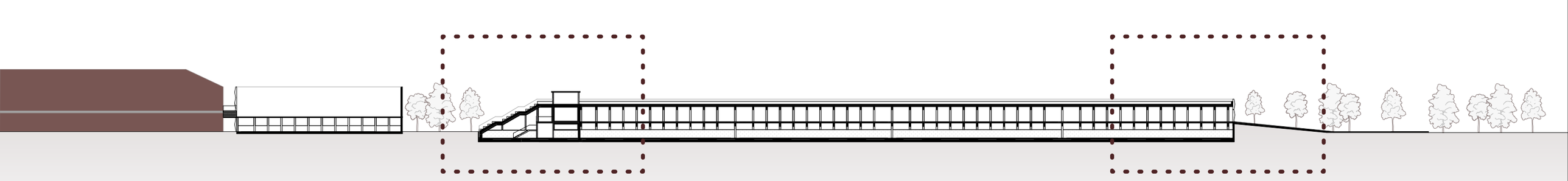
PARKOVACÍ DŮM PRO POLICII
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA



1:200

ŘEZ A

PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA

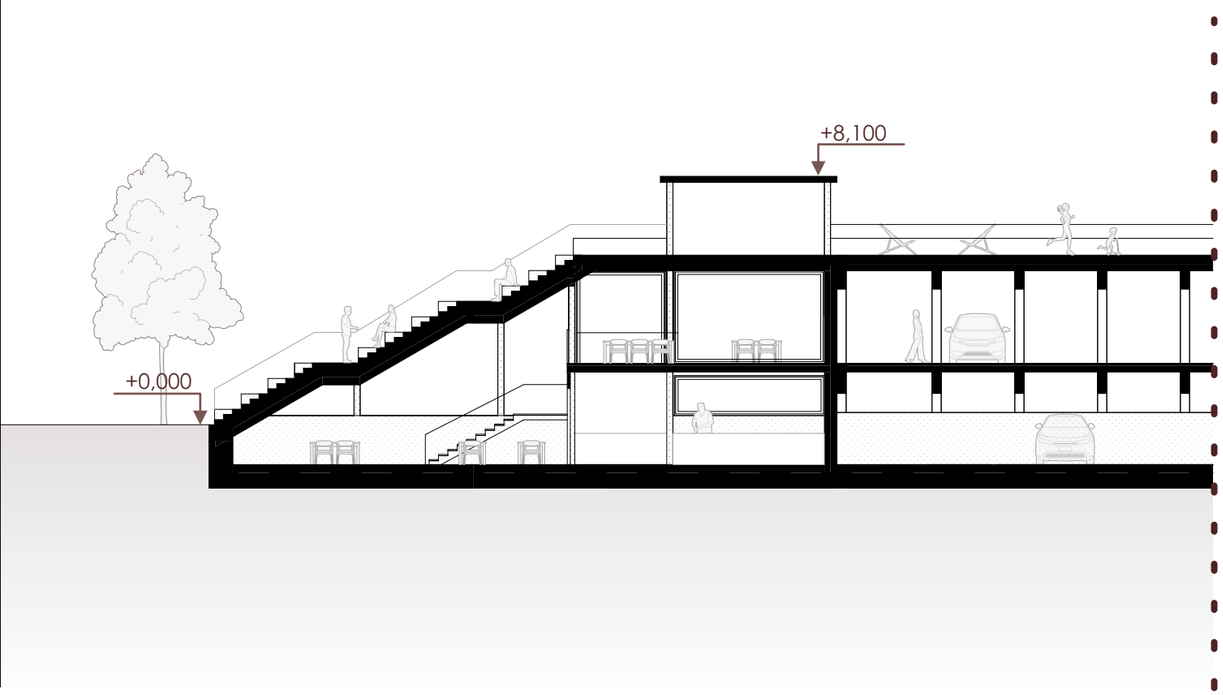


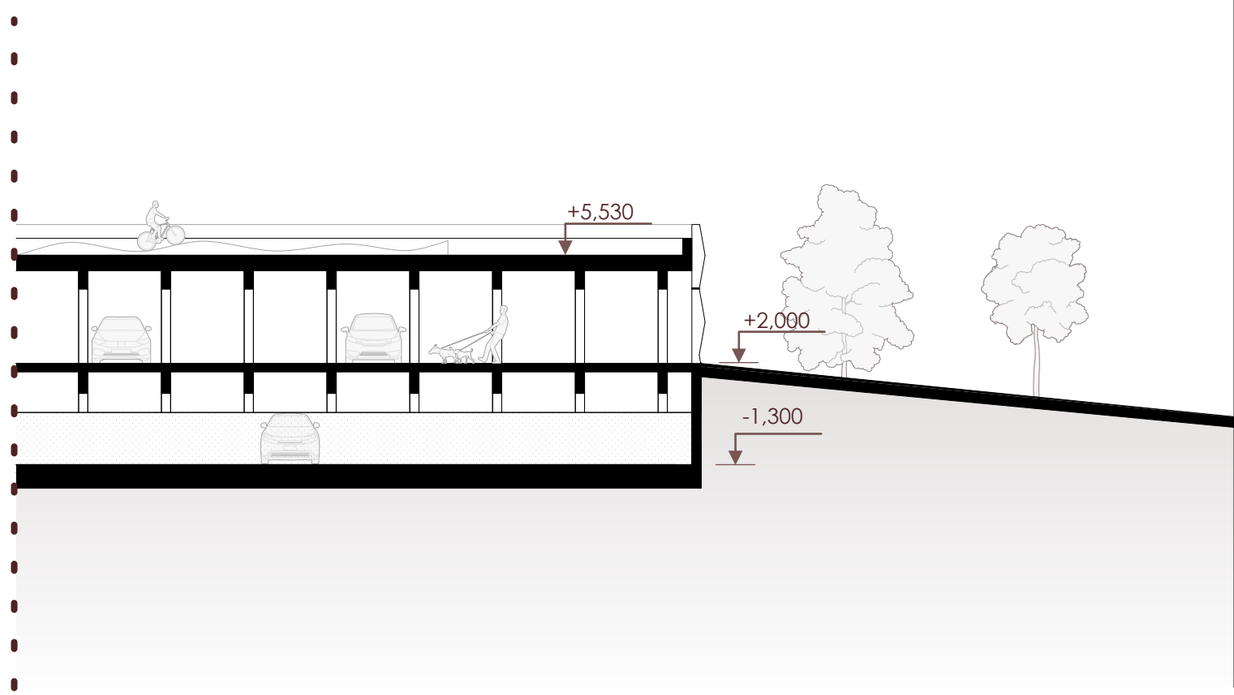
HRANICE PŘIBLÍŽENÍ

1:750

26 ŘEZ A

PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA

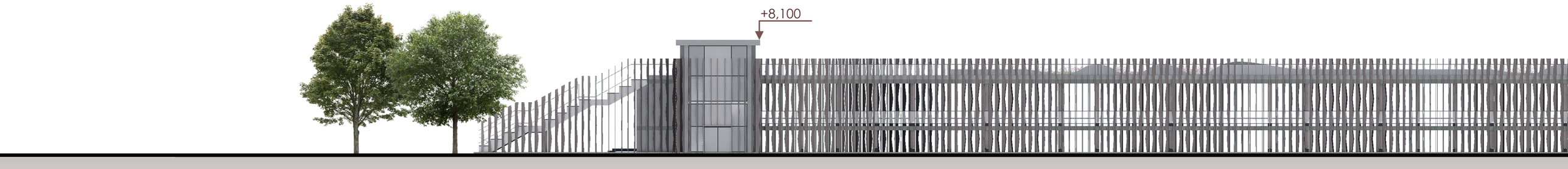


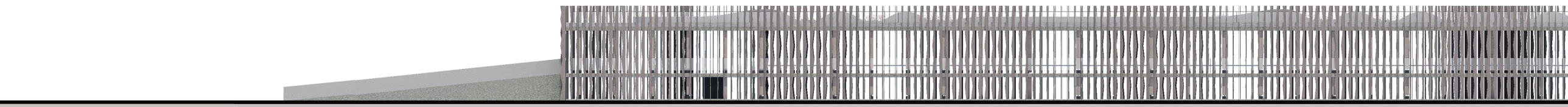


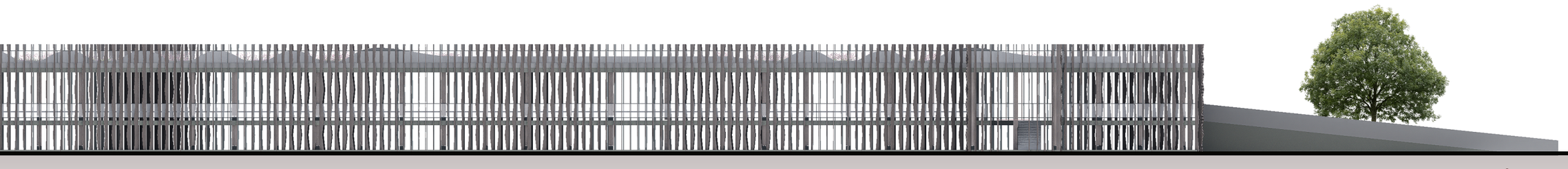
1:200

ŘEZ B

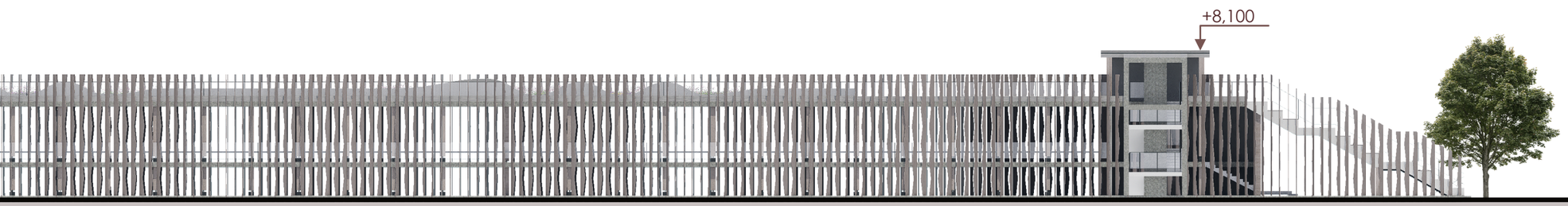
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA


+8,100



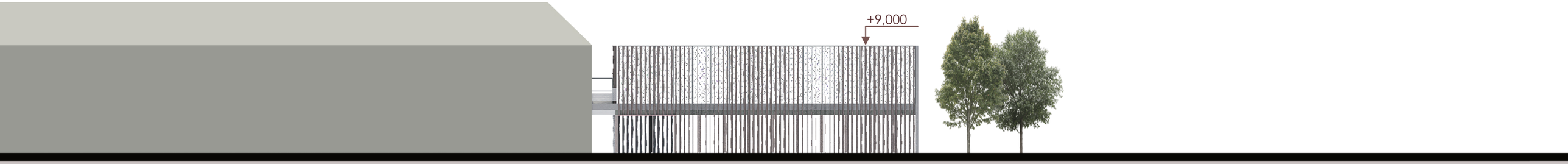


JIHOZÁPADNÍ POHLED

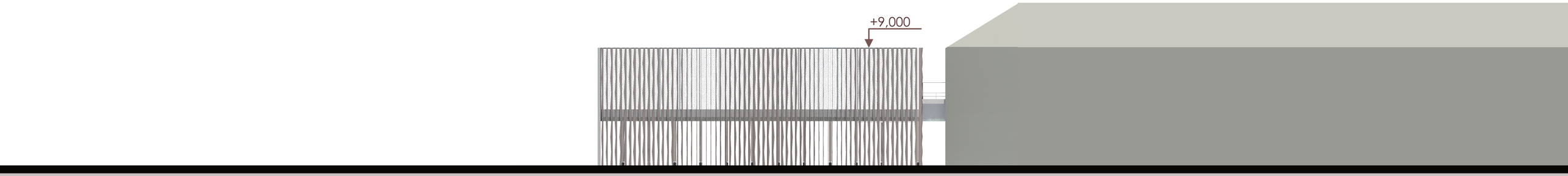


SEVEROVÝCHODNÍ POHLED

10 m
0



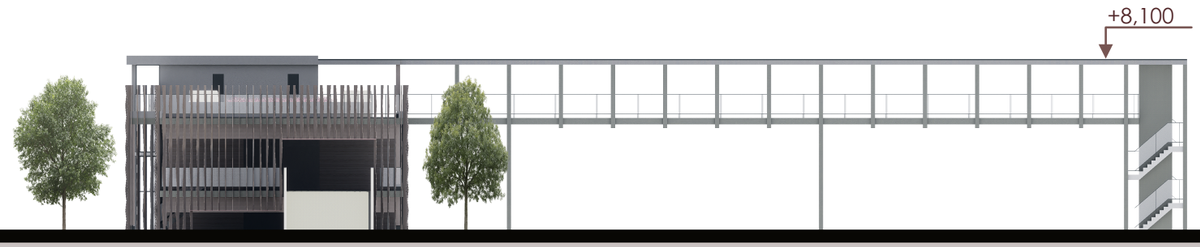
JIHOZÁPADNÍ POHLED - PARKOVACÍ DŮM PRO POLICII



SEVEROVÝCHODNÍ POHLED - PARKOVACÍ DŮM PRO POLICII



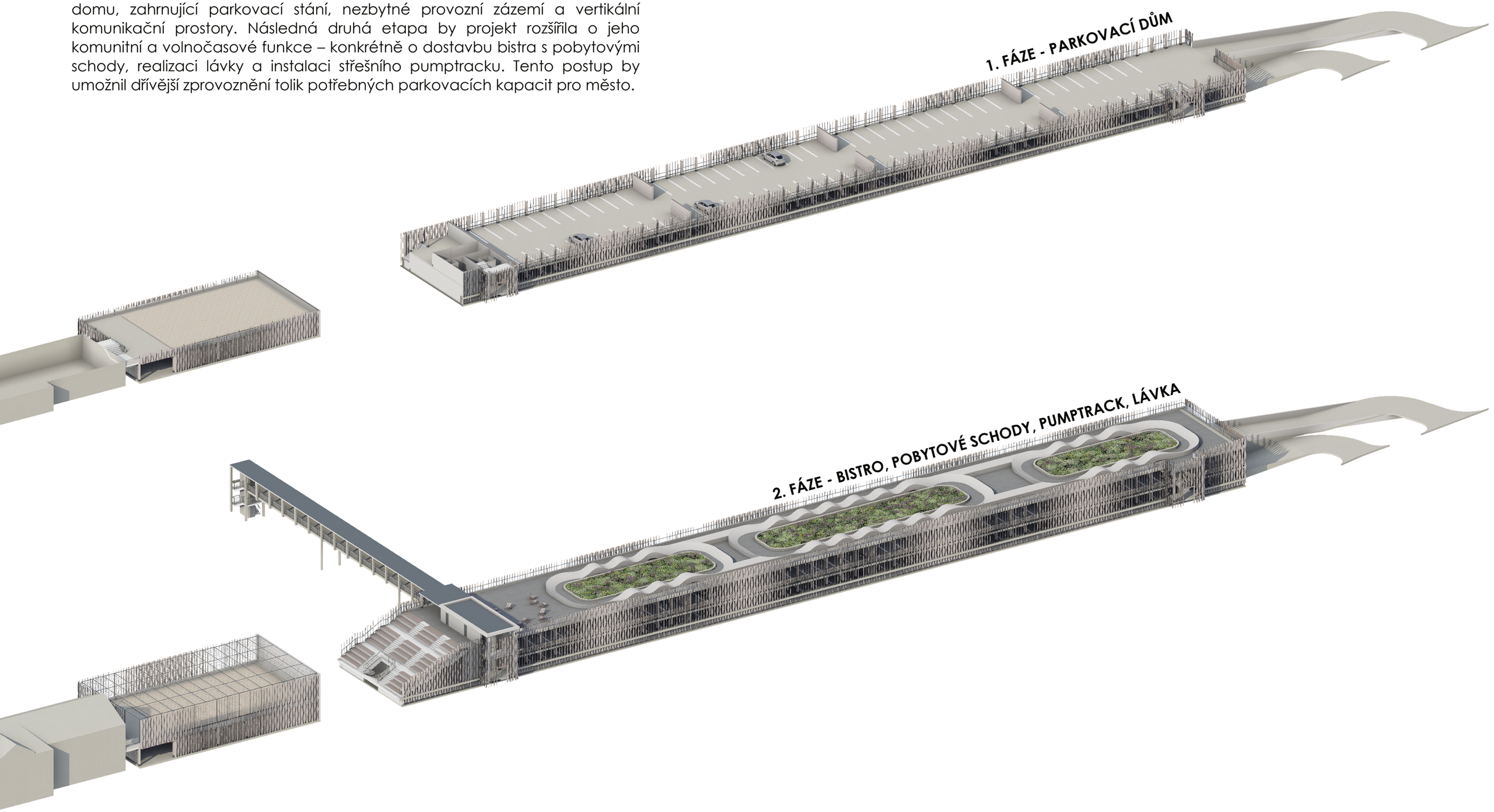
SEVEROZÁPADNÍ POHLED



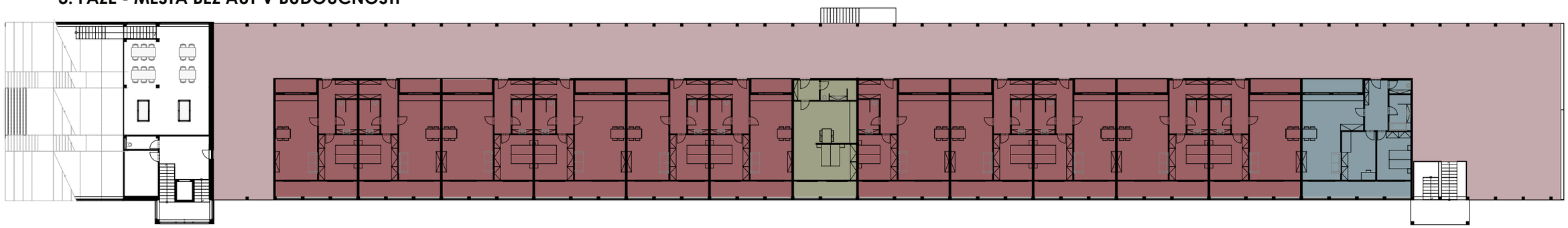
JIHOVÝCHODNÍ POHLED

10 m
0

Z hlediska realizace nabízí projekt možnost rozdělení do dvou na sebe navazujících etap. V první fázi by byl vybudován samotný základ parkovacího domu, zahrnující parkovací stání, nezbytné provozní zázemí a vertikální komunikační prostory. Následná druhá etapa by projekt rozšířila o jeho komunitní a volnočasové funkce – konkrétně o dostavbu bistra s pobytovými schody, realizaci lávky a instalaci střešního pumptracku. Tento postup by umožnil dřívější zprovoznění tolik potřebných parkovacích kapacit pro město.

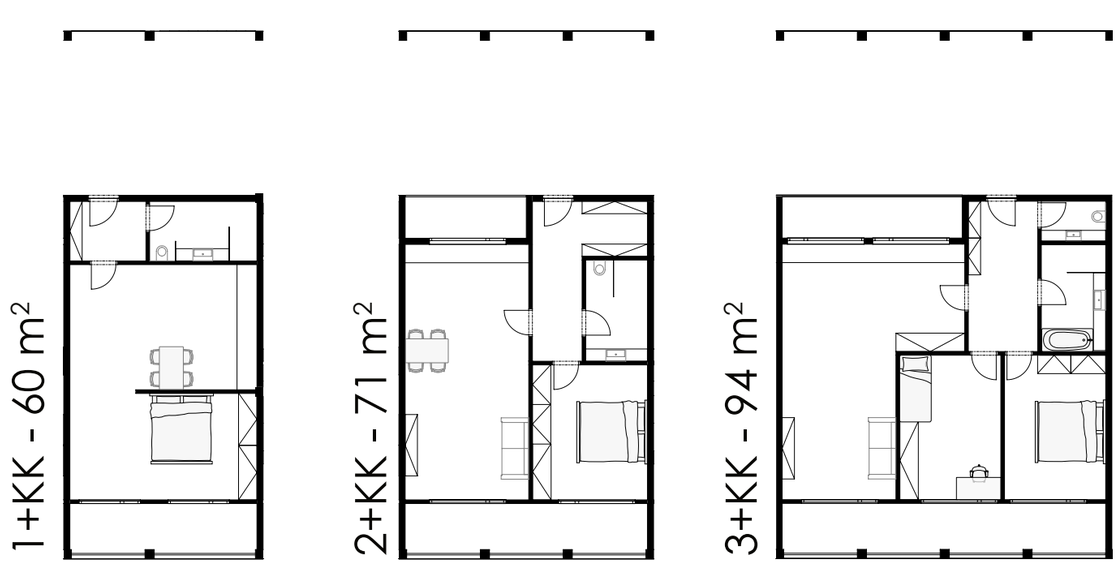


3. FÁZE - MĚSTA BEZ AUT V BUDOUCNOSTI



SPOLEČNÉ PROSTORY
1+KK
2+KK
3+KK

1:400

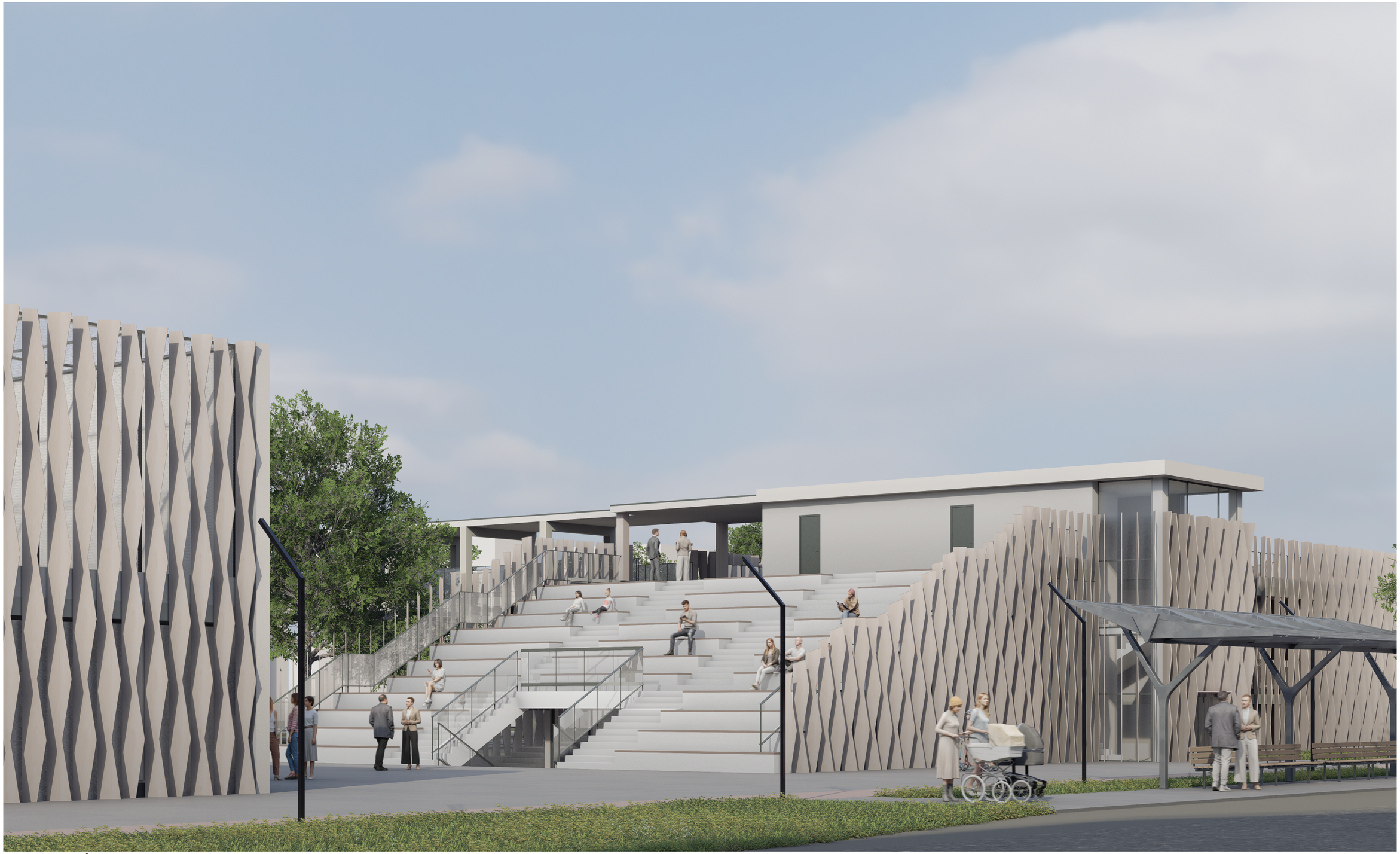


1:200

Architektonická studie se neomezuje pouze na současné potřeby, ale přináší i vizi pro transformaci objektu v budoucím kontextu města. V případě, že rozvoj veřejné dopravy vytlačí osobní automobily z centra, je budova navržena k plynulé přestavbě. Volná dispozice dřevěného skeletu umožňuje přeměnit parkovací plochy na dvoupodlažní obytný dům s administrativou. První nadzemní podlaží ožije otevřenými kancelářemi, druhé podlaží pak nabídne bydlení. Mohou zde vzniknout jednotky 1+kk až 3+kk přístupné z otevřené pavlače a obohacené o soukromé balkony.

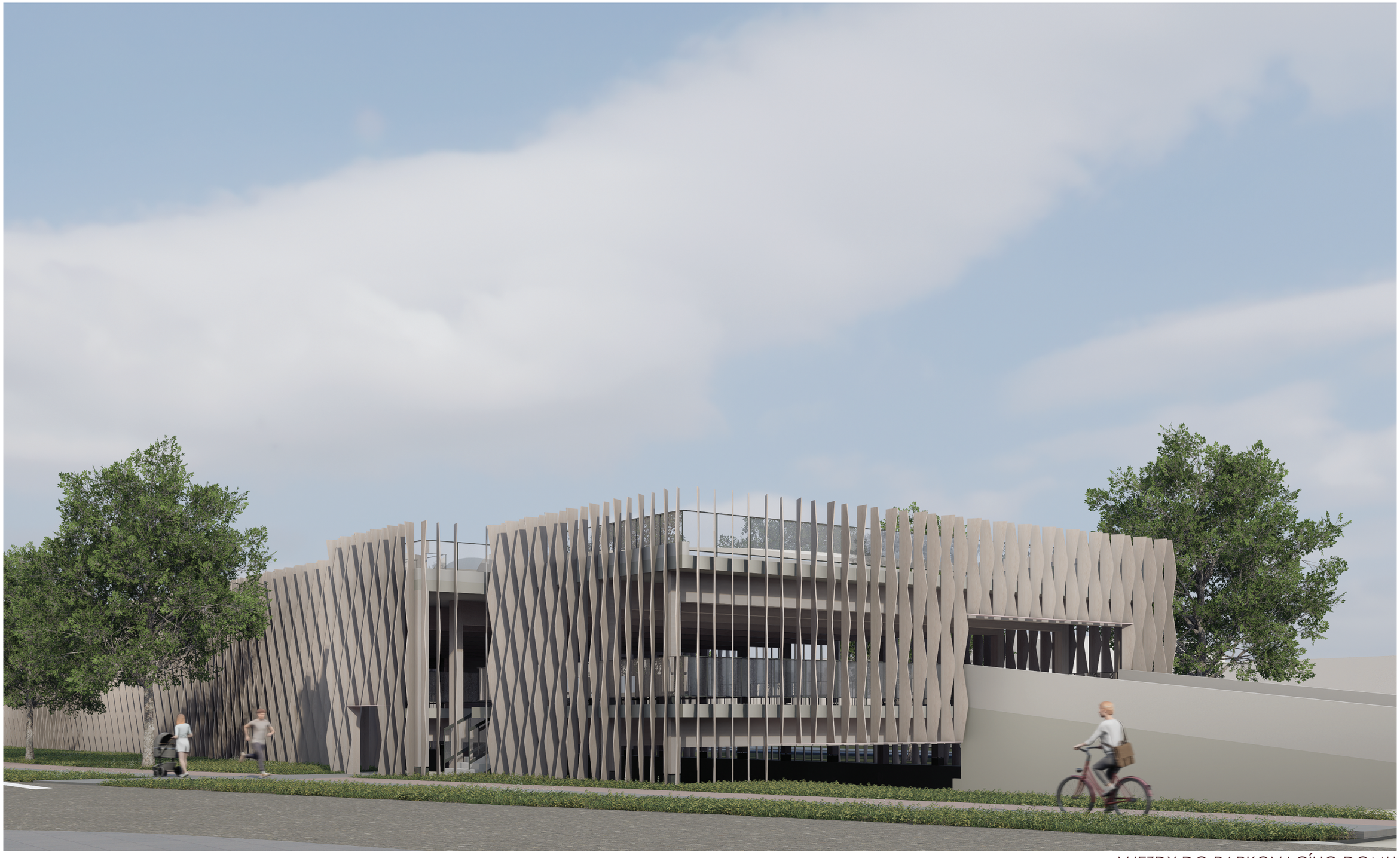


POBYTOVÉ SCHODY S PIAZZETTOU

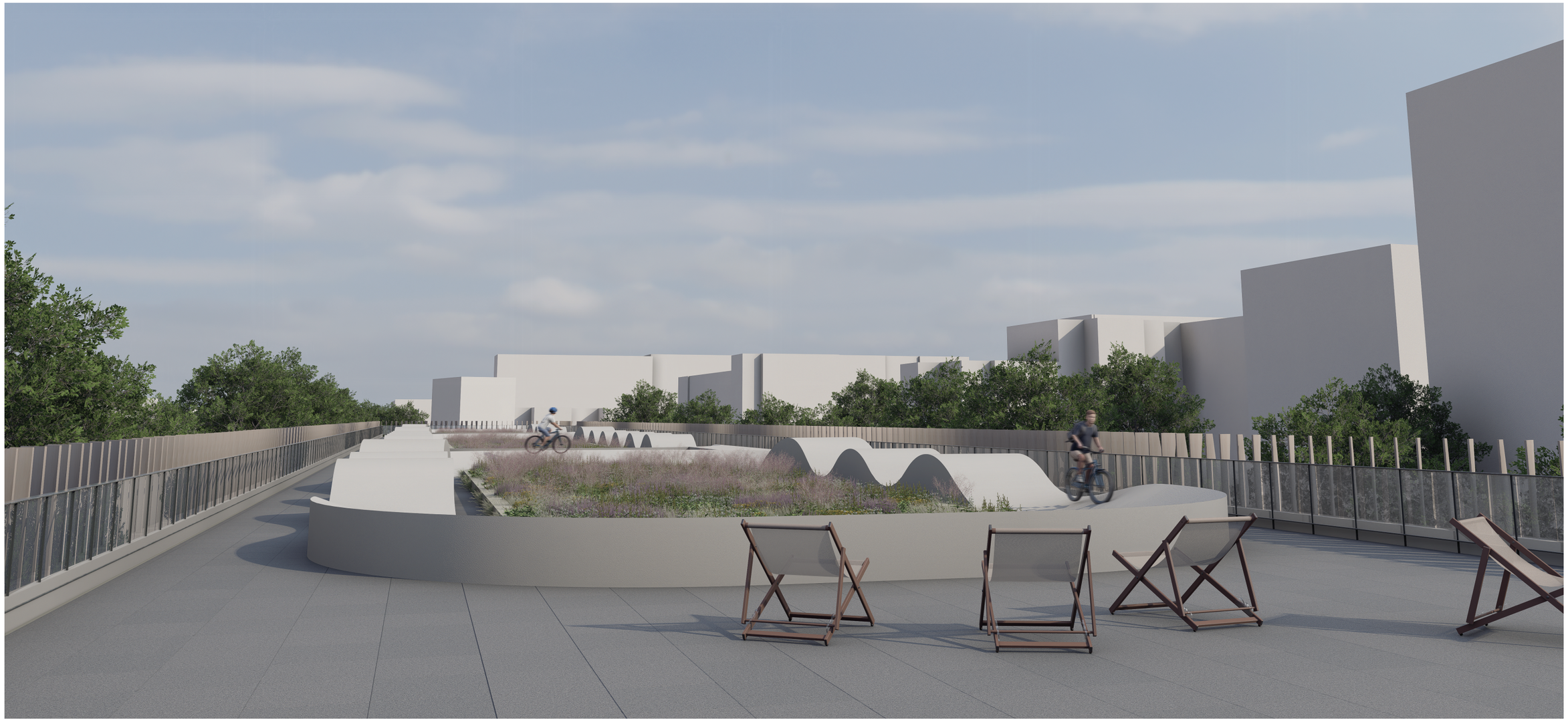


POBYTOVÉ SCHODY S PIAZZETTOU

PERSPEKTIVNÍ ZOBRAZENÍ
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA



VJEZDY DO PARKOVACÍHO DOMU



PUMPTRACK NA STŘEŠE PARKOVACÍHO DOMU



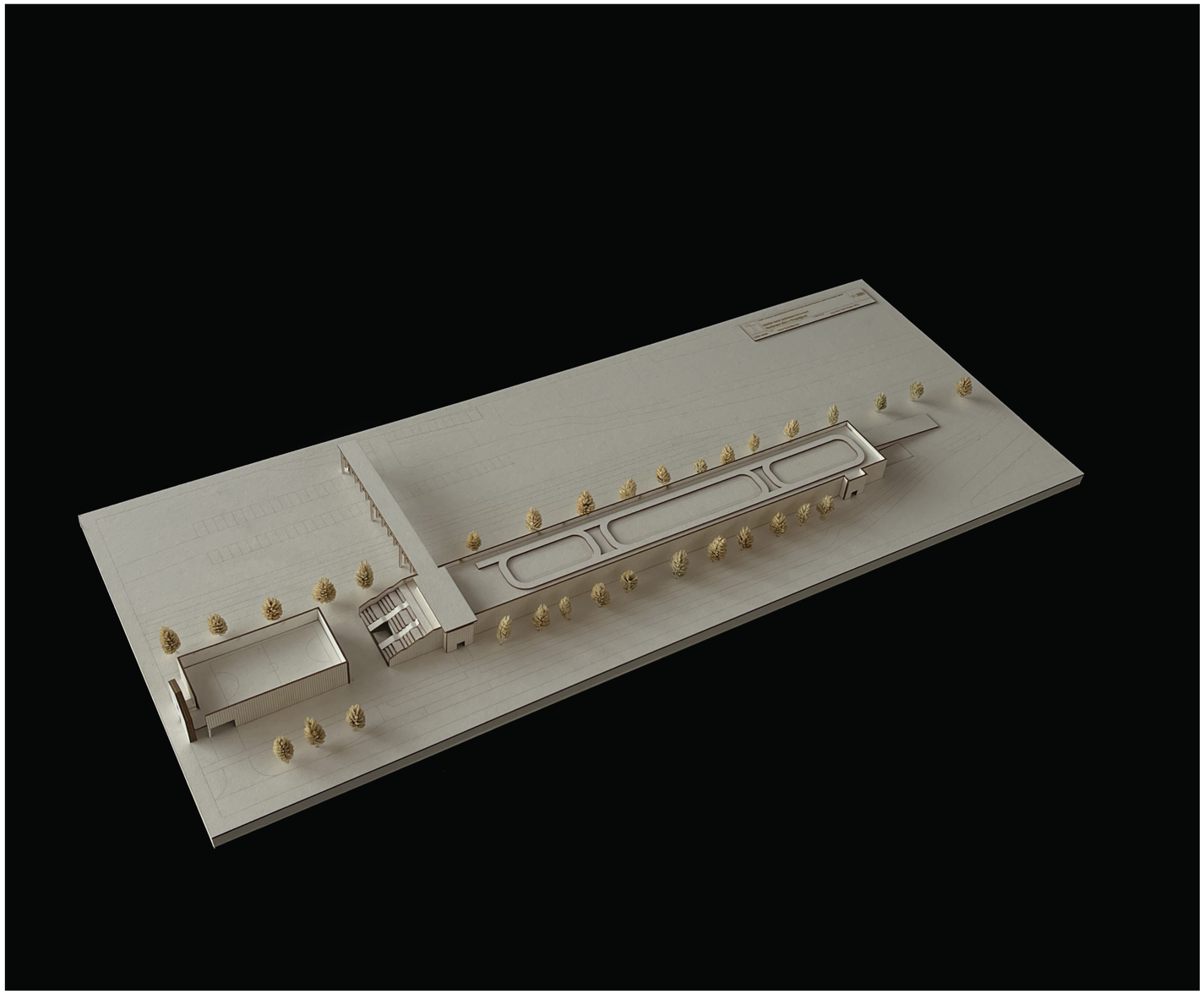
VSTUP DO OBJEKTU



40 PERSPEKTIVNÍ ZOBRAZENÍ
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA



INTERIÉR PARKOVACÍHO DOMU







42 FOTOGRAFIE FYZICKÉHO MODELU
PARKOVACÍ DŮM PROSTĚJOV
SCHINDLEROVÁ PETRA



