



REVITALIZACE MÍSTNÍHO NÁDRAŽÍ V PROSTĚJOVĚ

ATELIÉR ARCHITEKTONICKÉ TVORBY 5
BGA 036

VYPRACOVAL: VOJTĚCH DIEHEL
VEDOUCÍ CVIČENÍ: ING. ET ING. ARCH. PAVEL GEBAUER

3. ROČNÍK BAKALÁŘSKÉHO STUDIA
LETNÍ SEMESTR 2025/2026



01	OBSAH
02	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
03	ANALÝZY
04	ANALÝZY
05	SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
06	SITUACE MÍSTA STAVBY
07	PROVOZY
08	PŮDORYS 1PP
09	PŮDORYS 1NP
10	STŘECHA
11	ŘEZ A
12	ŘEZ B
13	POHLEDY
14	PŮDORYS POLICIE
15	ŘEZ POLICIE
16	POHLEDY POLICIE
17	MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ
18	VIZUALIZACE
19	VIZUALIZACE
20	VIZUALIZACE
21	VIZUALIZACE
22	VIZUALIZACE
23	VIZUALIZACE
24	VIZUALIZACE

VYMEZENÍ A ÚČEL STAVBY

Předmětem této ateliérové práce je nové využití místního nádraží v Prostějově s dostavbou parkovacího domu. Nedílnou součástí je také dostavba parkovacího domu pro policii ČR, která bude jeden z objektů místního nádraží nyní využívat. Cílem návrhu je zajištění dostatečných parkovacích stání pro občany a poblíž pracující a oživení prostředí brownfieldu.

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Objekt Místního nádraží v Prostějově se nachází v severní části širšího centra města a tvoří klíčovou součást v urbanistické struktuře na pomezí historické zástavby a moderní občanské vybavenosti. Budova je situována podél ulice Sladkovského, která definuje jižní hranici areálu a zajišťuje hlavní dopravní obslužnost území. Významnou dominantou v bezprostředním sousedství je fotbalový stadion Prostějov, jenž spolu s přílehlou sportovní infrastrukturou vytváří exponovaný veřejný prostor s vysokou koncentrací osob. Severní hranu území tvoří drážní těleso, které odděluje lokalitu od rozvolněné rezidenční zástavby v ulici Wolfova a přílehlých zahrad. Okolní urbanismus je charakteristický kombinací činžovní zástavby z přelomu 19. a 20. století, průmyslových areálů a moderních administrativních objektů. Celkový charakter místa je definován jako strategický přestupní uzel s přímou vazbou na severní obytné čtvrti a pěší dostupností do historického jádra města skrze ulici Olomoucká. Díky své poloze v blízkosti polikliniky a plánované přeměně brownfieldu v multifunkční oblast se objekt stává významným bodem regenerace této části propojující funkci dopravní, sociální a rekreační.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Architektonický koncept návrhu vychází ze snahy o citlivé napojení nově navrženého parkovacího domu (policie) na současnou historickou budovu. Celková kompozice je rozdělena do dvou jasně definovaných hmot, které jsou propojeny veřejným prostorem mezi nimi zajišťující klidné prostředí pro odpočinek a relaxaci.

Levý objekt, sloužící jako parkovací dům pro potřeby Policie ČR, je tvaroslovím i barevností přímo podřízen sousední historické budově. Zachovává sokl a střední římsu historického objektu, které přímo navazují do nového parkovacího domu. Svým měřítkem a materiálovým řešením fasády, která využívá odstíny korespondující s původní omítkou, vizuálně navazuje na historický objekt.

Pravý objekt, určený pro parkování veřejnosti, představuje architektonicky současnou budovu s moderními prvky udržitelné architektury. Tato část je charakteristická vertikálním členěním pomocí hliníkových lamel, které odlehčují její objem. Významným prvkem pracého parkovacího domu je extenzivní zelená střecha, která nejen zlepšuje mikroklimatické podmínky lokality, ale také esteticky integruje objekt do okolní zeleně a při pohledech z vyšších perspektiv (např. z okolní zástavby) minimalizují vizuální kontakt parkovacích ploch. Mezi objekty parkovacích domů vzniká kultivovaný veřejný prostor s pěší zónou a cyklostezkou, který tvoří relaxační zónu, ale hlavně propojuje jižní část s vlakovým nástupištěm.

ZÁKLADNÍ VÝMĚRY

Plocha pozemku	68 927 m ²
Zastavěná plocha	3 399 m ²
Celková užitná plocha	5 398 m ²
Obestavěný prostor	13 804 m ³

PROVOZNĚ-DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ

Hlavní parkovací objekt je řešen jako dvoupodlažní využívající principu poloramp, které zajišťují efektivní vertikální komunikaci vozidel při zachování maximální kapacity ploch. Celková dispozice je řešena jako přehledný pětitrakt s jednosměrným provozem a kolmým řazením stání, což zaručuje plynulý provoz a snadnou orientaci. Obě podlaží jsou dispozičně identická pro snadnou orientaci v prostoru. Vertikální pohyb pěších je zajištěn třemi schodišťovými jádry s výtahy uprostřed, která zároveň plní funkci únikových cest.

1PP

Podlaží je polozapuštěné z hlediska únosnosti zeminy. Na levém kraji dispozice je umístěna technická místnost pro správu technologie objektu a převážně pro rozvod elektrické energie a na opačné straně zázemí správce pro všeobecný dohled nad budovou. Středová část dispozice je v tomto podlaží doplněna o kompletní hygienické zázemí a vyhrazená parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu v těsné blízkosti vstupů. Podlaží na terén je propojeno dvěma jednosměrnými rampami o sklonu 10%.

1NP

Podlaží je řešeno obdobně jako podlaží 1PP. V celém půdorysu jsou opět 3 schodišťová jádra s výtahy, ve střední části hygienické zázemí a vyhrazená parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Výjimkou je technická místnost a zázemí správce, které se v tomto podlaží nenachází. Podlaží je opět propojeno dvěma jednosměrnými rampami o sklonu 10% pro přístup z terénu.

KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Budova policie je tvořena hliníkovými lamelami, ve spodní části širšími vytvářející sokl a v horní části užšími, ale skládanými v bezprostřední blízkosti vedle sebe, pro zajištění soukromí policie. Spodní lamely jsou barevně ztvárněny do zlaté barvy a horní do béžové barvy jako historická budova. Lamely jsou připevněny pomocí hliníkových profilů na betonovou strukturu podlahy nebo sloupů budovy.

Hlavní parkovací objekt je také tvořen hliníkovými lamelami, ale jiné barevnosti. Záměrem bylo obě budovy lehce sjednotit, ale zároveň odlišit jejich barevností. Spodní lamely (tmavě modré) jsou subtilnější pro zajištění průvzdušnosti budovy a mezi nimi jsou umístěny širší lamely kolmo umístěné, které ze přední strany tvoří budovu stále průvzdušnou, ale z boční strany vytvářejí pravidelnou strukturu lamel a budova je tím zajímavější.

TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ

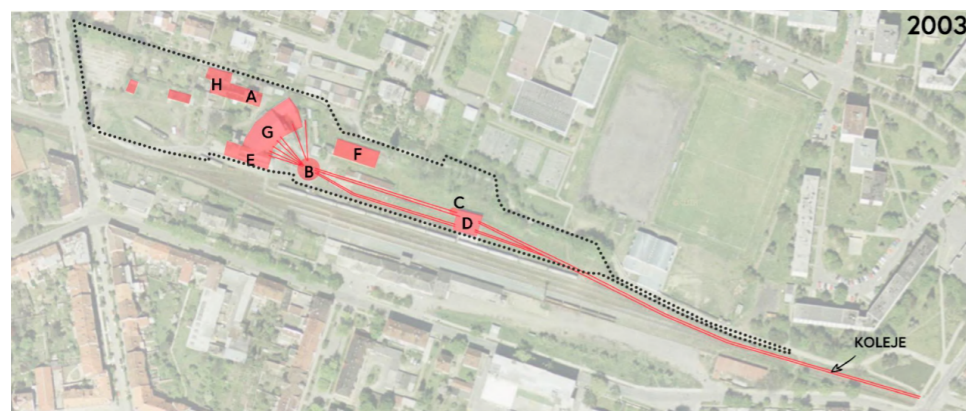
Kromě hlavního rozvodu technologických systému obou budov je systém doplněn o fotovoltaické panely na střeše hlavního parkovacího domu, které zároveň mají funkci zadržování vody a následné zavlažování okolní zeleně (veřejného prostoru).

HISTORIE MÍSTA

Místní nádraží v Prostějově bylo otevřeno 1. září 1889 jako ústřední stanice Moravské západní dráhy (MZD), která město spojovala přes Chornici s Třebovicemi v Čechách. Výstavba trati, k níž byla udělena koncese v červenci 1886, reagovala na potřebu propojení s Čechami a sloužila primárně k přepravě zemědělských produktů v členitém terénu. Původní areál zahrnoval patrovou přijímací budovu z roku 1889, ke které byla v roce 1912 přistavena pošta, dále obytné domy pro zaměstnance, vodárnu, točnu a pětimístnou výtopnu. Samotná patrová budova z roku 1889 se dodnes dochovala v téměř autentické podobě.



Historická budova místního nádraží Prostějov



Významné historické objekty

LEGENDA

- A VODÁRNA
- B TOČNA
- C STAVĚDLO
- D BUDOVA SE STAVĚDLEM
- E ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA
- F OBYTNÉ DOMKY
- G VÝTOPNA
- H OBYTNÉ DOMKY

REFERENČNÍ PŘÍKLADY

PD NOVÉ BUTOVICE

Autor: Quarta architektura

Místo: Praha

Rok: 2023



PD PARKBYEN

Autor: Ramboll architecture

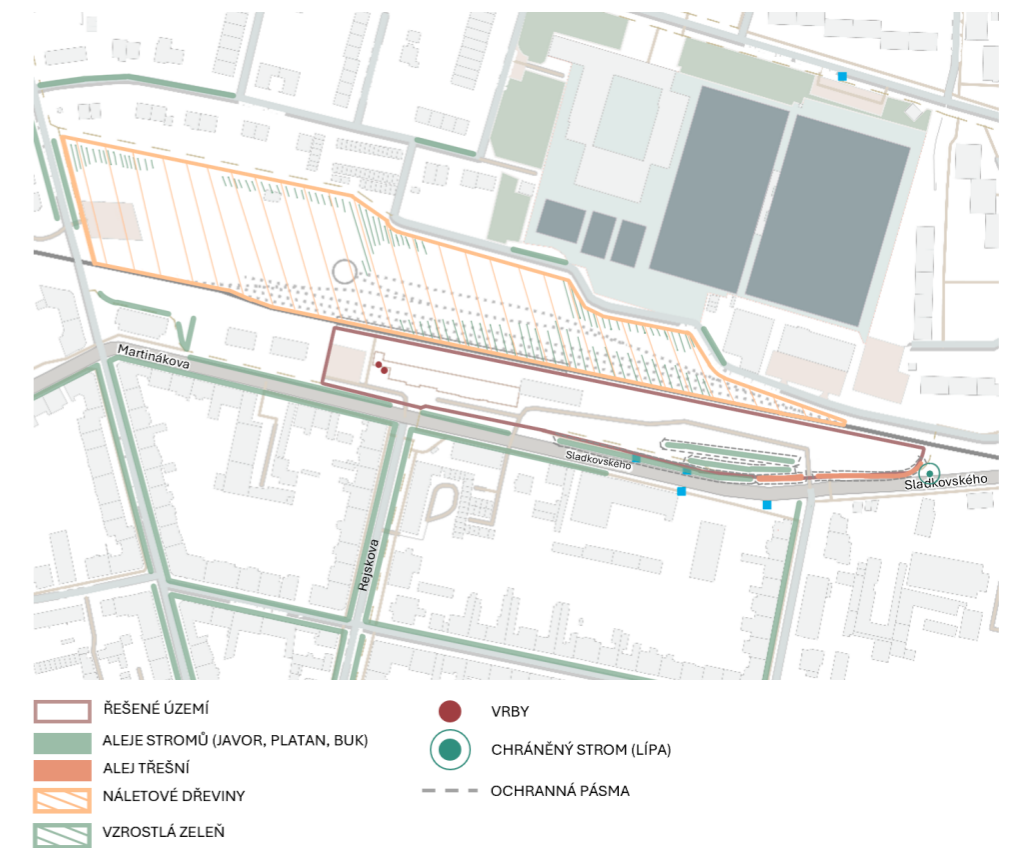
Místo: Aalborg, Dánsko

Rok: 2021



ZELEŇ

Zeleň v tomto území je nezbytně nutné doplnit. Jsou zde pouze části, které tvoří aleje stromů a úzké zatravněné pásy.



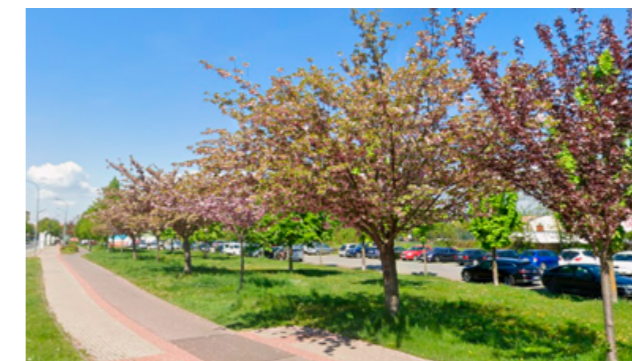
Javor



Platan



Buk



Třešeň



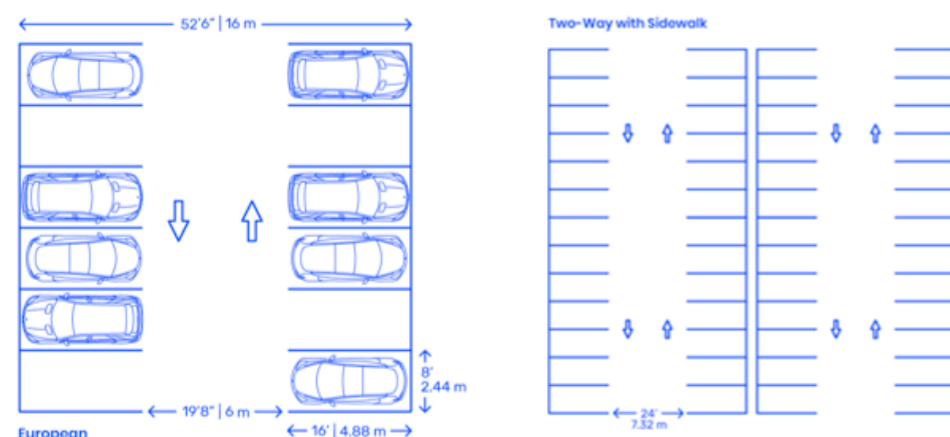
Lípa

NORMY

PARKOVACÍ STÁNÍ

Kolmé stání 90°

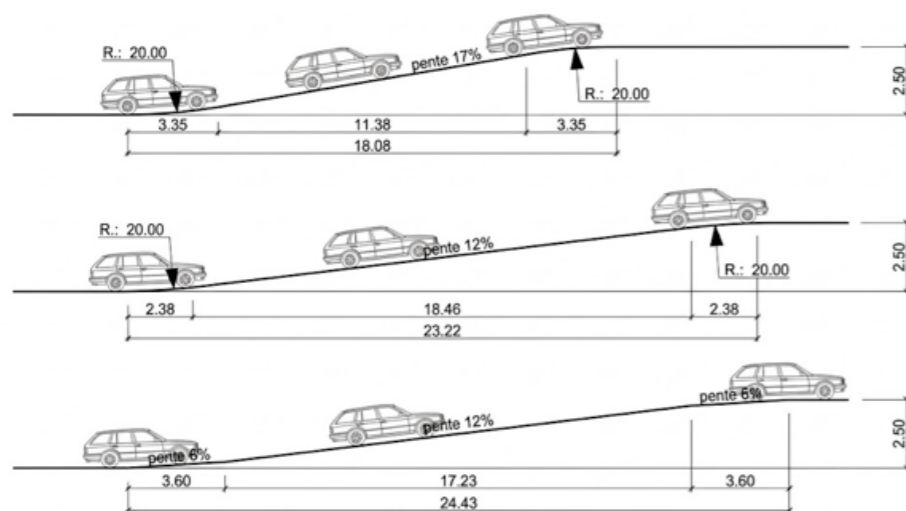
Šířka x délka - 2,80 x 4,25 m



RAMPY

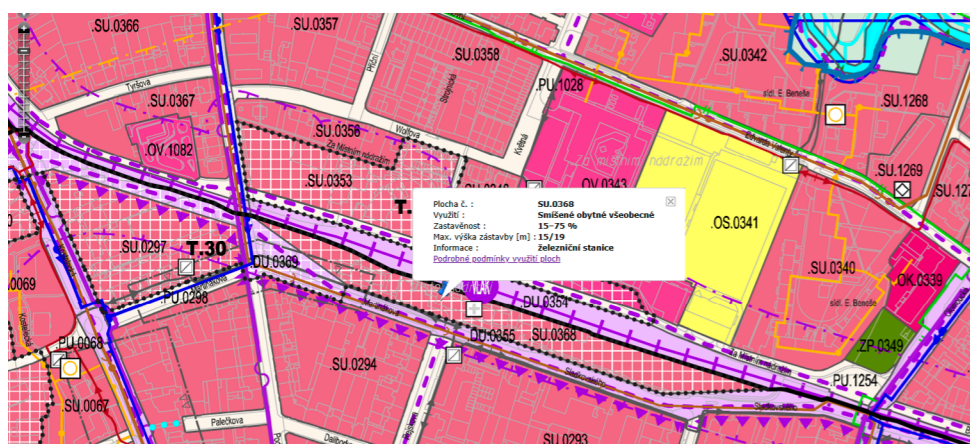
Šířka: 1 pruh 3,0 - 3,5 m

Sklon vnější rampy: max 10% (při nevytápěné rampě)



ÚZEMNÍ PLÁN

Využití: Smíšené obytné všeobecné

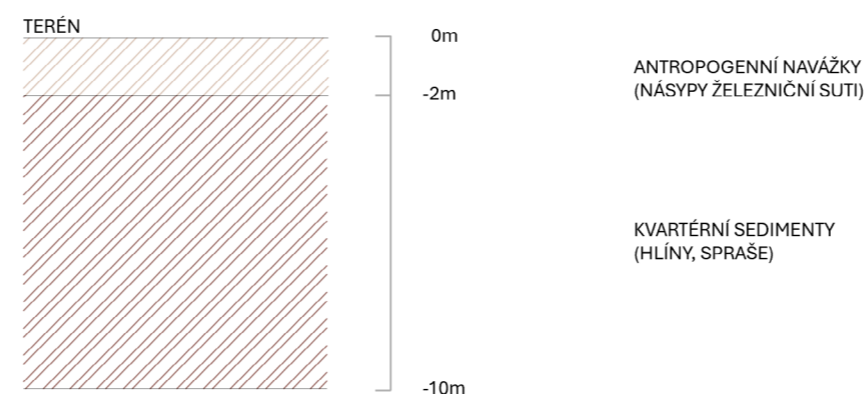
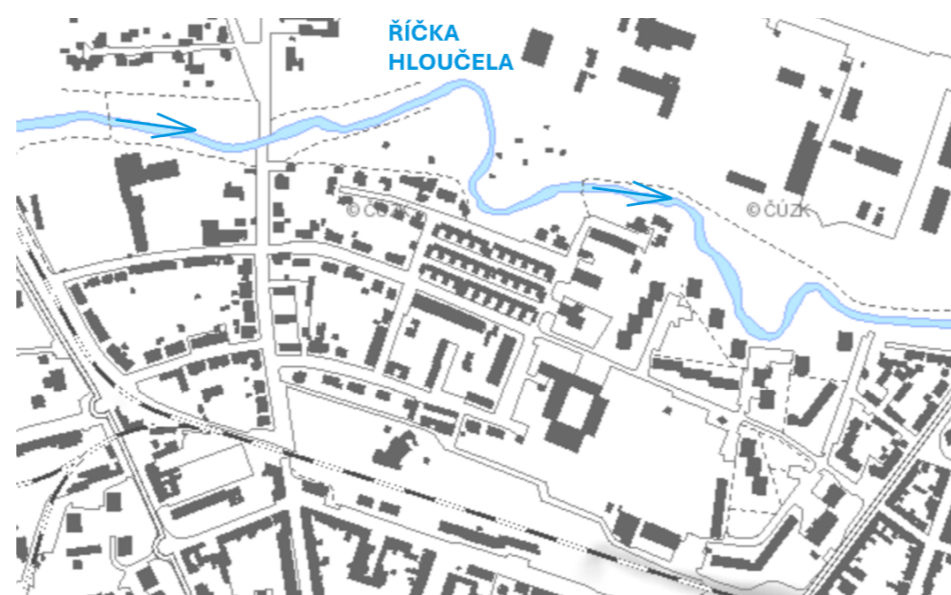


GEOLOGIE A HYDROGEOLOGIE

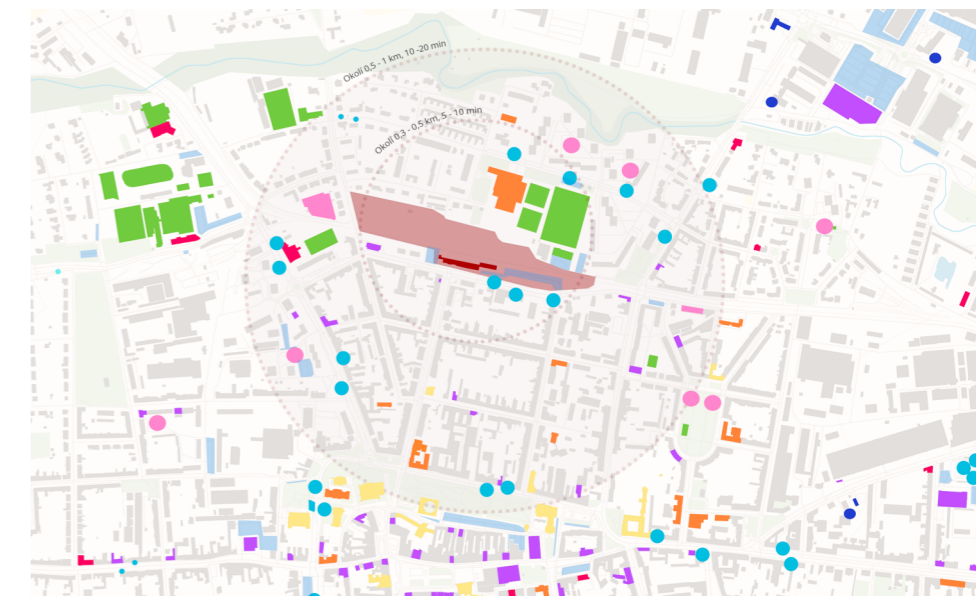


Hnědozem (písek, štěrk, jily)

Černozem (spraš, sprašová hlína)

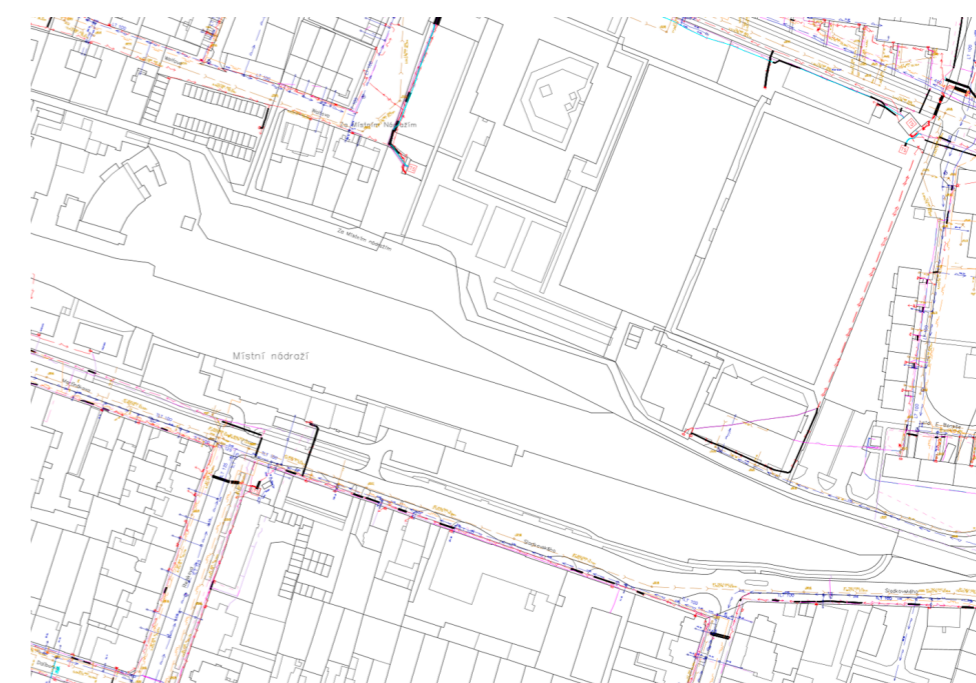


OBČANSKÁ VYBAVENOST

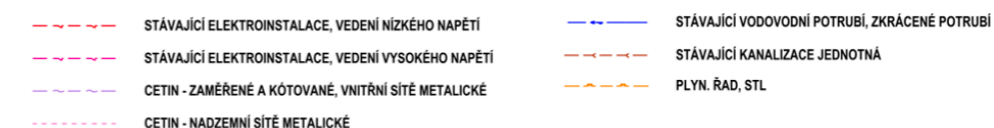


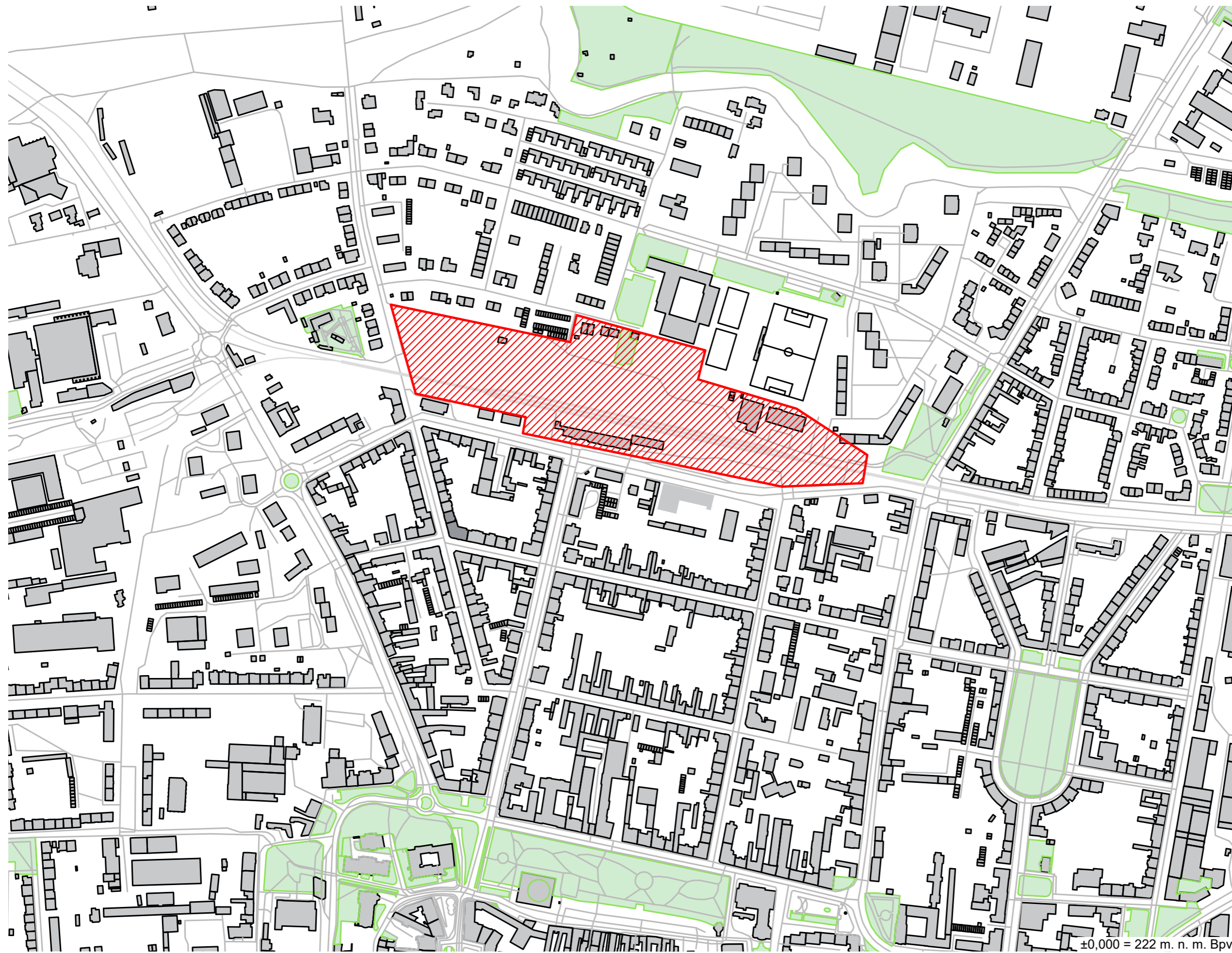
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Řešené území je kompletně vybaveno technickou infrastrukturou. Je plně napojeno na vodovod, jednotnou kanalizaci, plynovod, telekomunikační síť CETIN a elektrické vedení nízkého a vysokého napětí.



STÁVAJÍCÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ



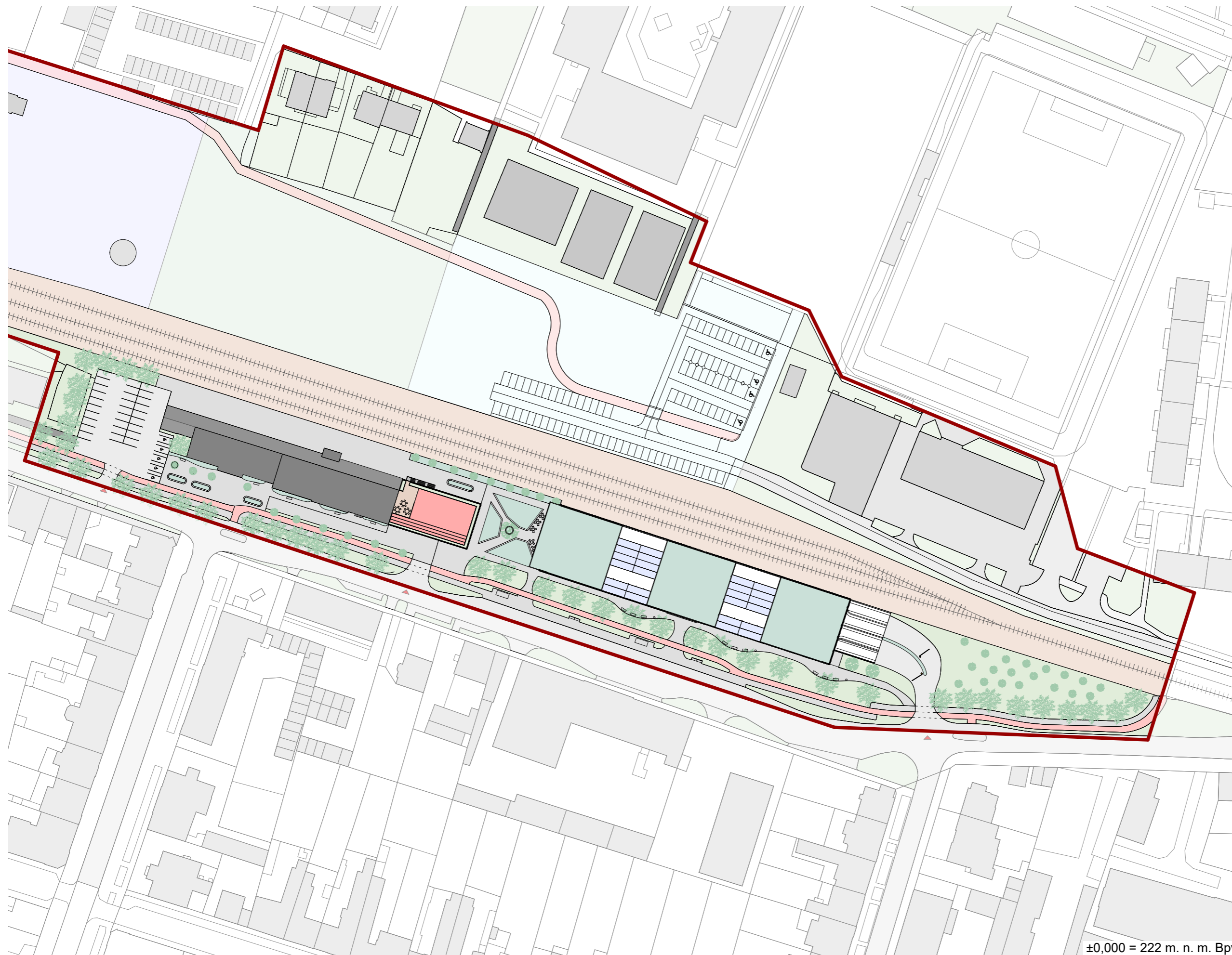


- LEGENDA
- KOMUNIKACE
 - BUDOVI
 - ZELEŇ
 - HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

M 1:5000

0 50 100 200

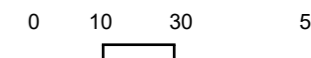
±0,000 = 222 m. n. m. Bpv



LEGENDA

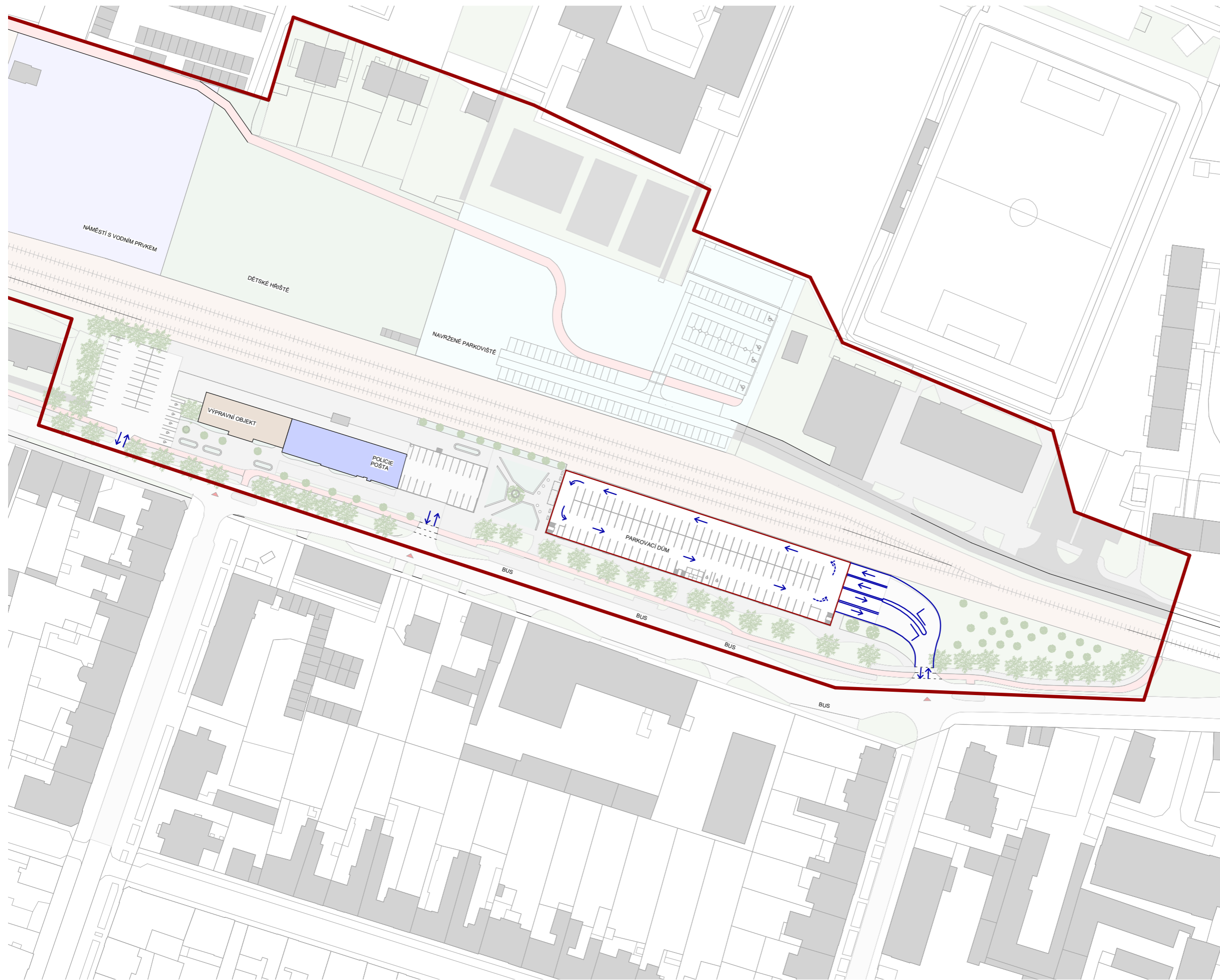
- | | |
|-----------------|-----------------|
| STÁVAJÍCÍ | KOMUNIKACE |
| BUDOVY | BUDOVY |
| ZELEŇ | ZELEŇ |
| ŽELEZNICE | ŽELEZNICE |
| ŘEŠENÉ ÚZEMÍ | ŘEŠENÉ ÚZEMÍ |
| VJEZDY NA ÚZEMÍ | VJEZDY NA ÚZEMÍ |
| STROMY | STROMY |
| NAVRŽENÉ | ZELEŇ |
| WORKOUT | WORKOUT |
| STROMY | STROMY |

M 1:1500



±0,000 = 222 m. n. m. Bpv

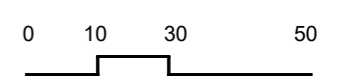


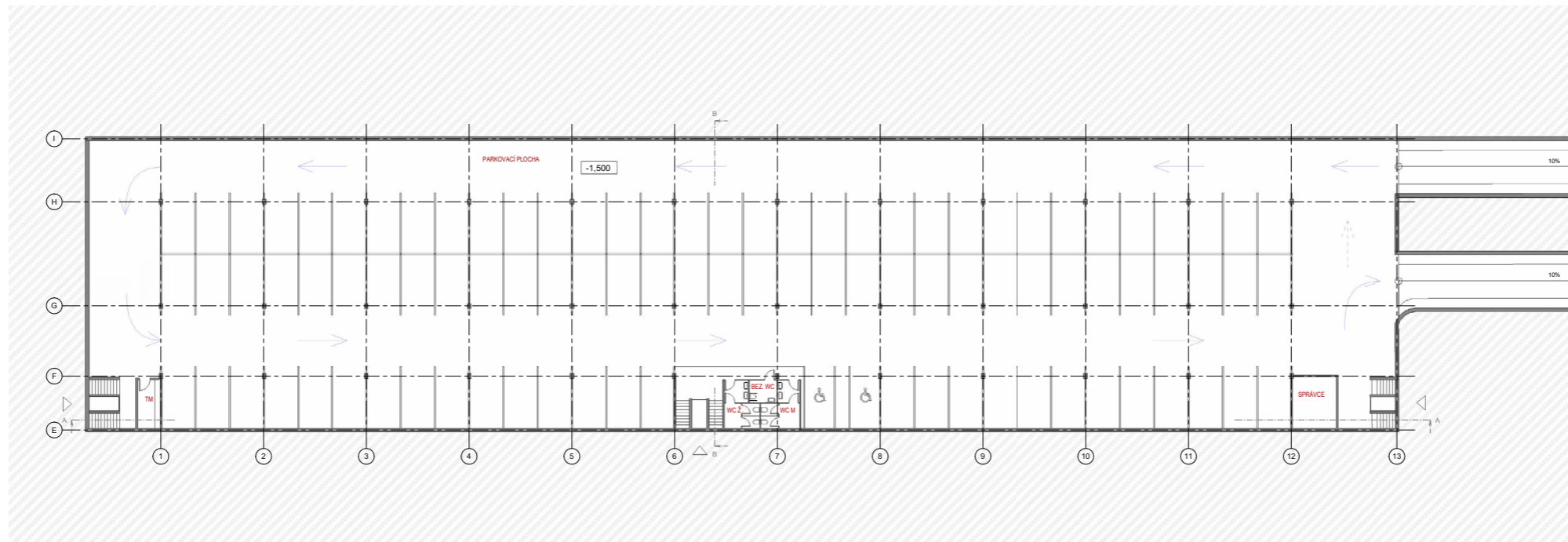


LEGENDA

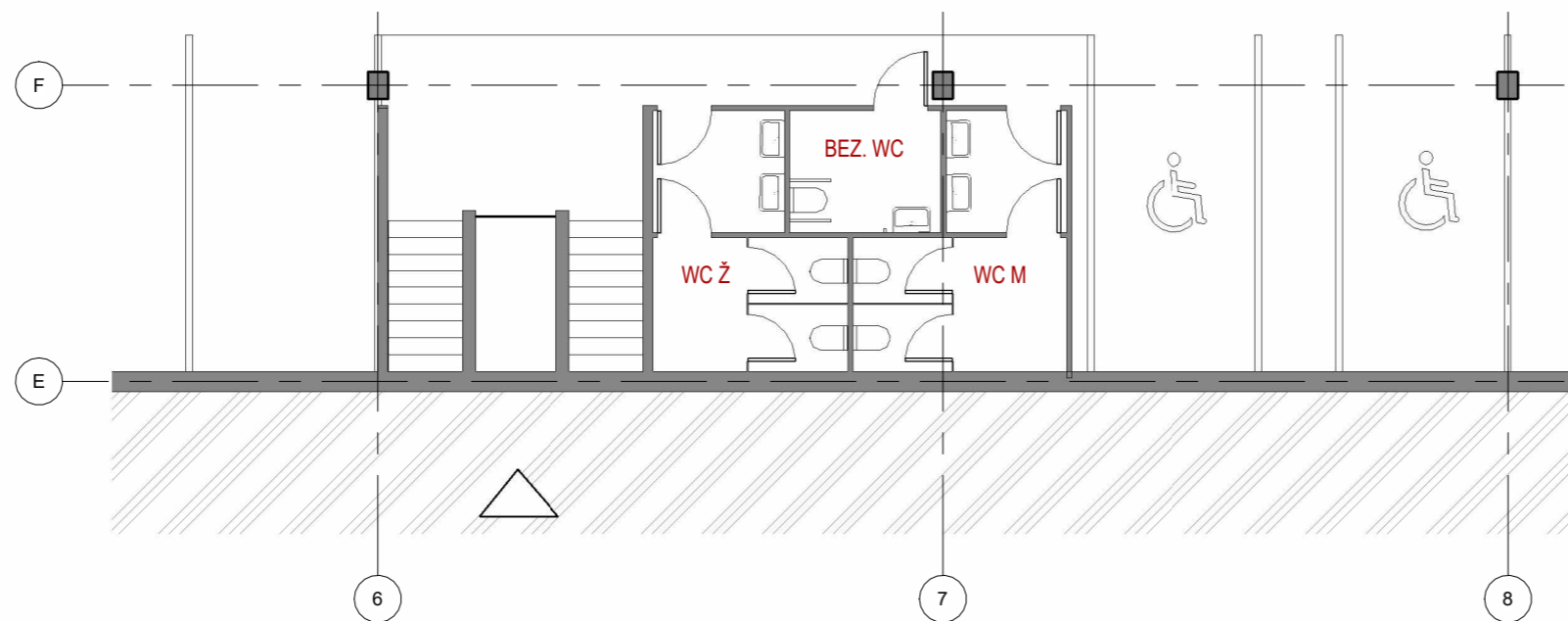
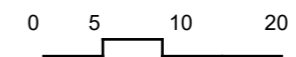
STÁVAJÍCÍ	KOMUNIKACE
BUDOVOY	BUDOVOY
ZELEŇ	ZELEŇ
ŽELEZNICE	ŽELEZNICE
ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
VJEZDY NA ÚZEMÍ	VJEZDY NA ÚZEMÍ
STROMY	STROMY
NAVŘZENÉ	ZELEŇ
WORKOUT	WORKOUT
STROMY	STROMY
SILNIČNÍ PROVOZY	SILNIČNÍ PROVOZY

M 1:1500

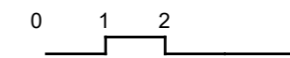


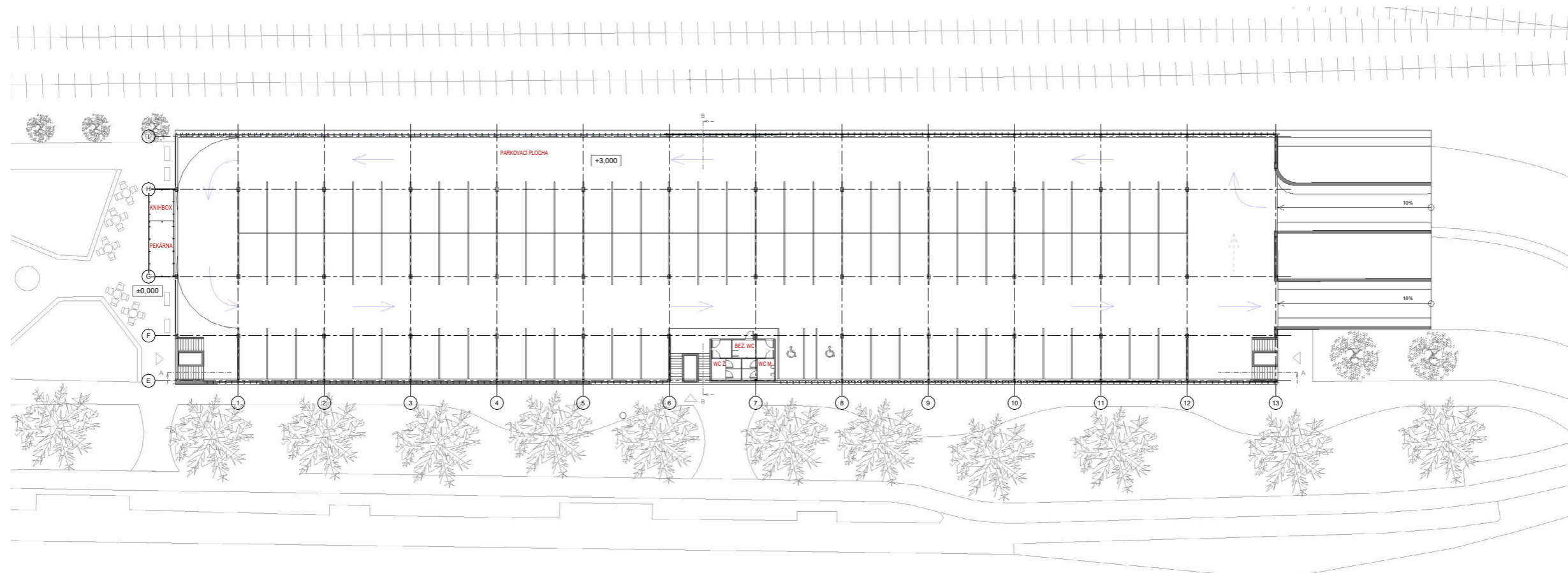


M 1:500

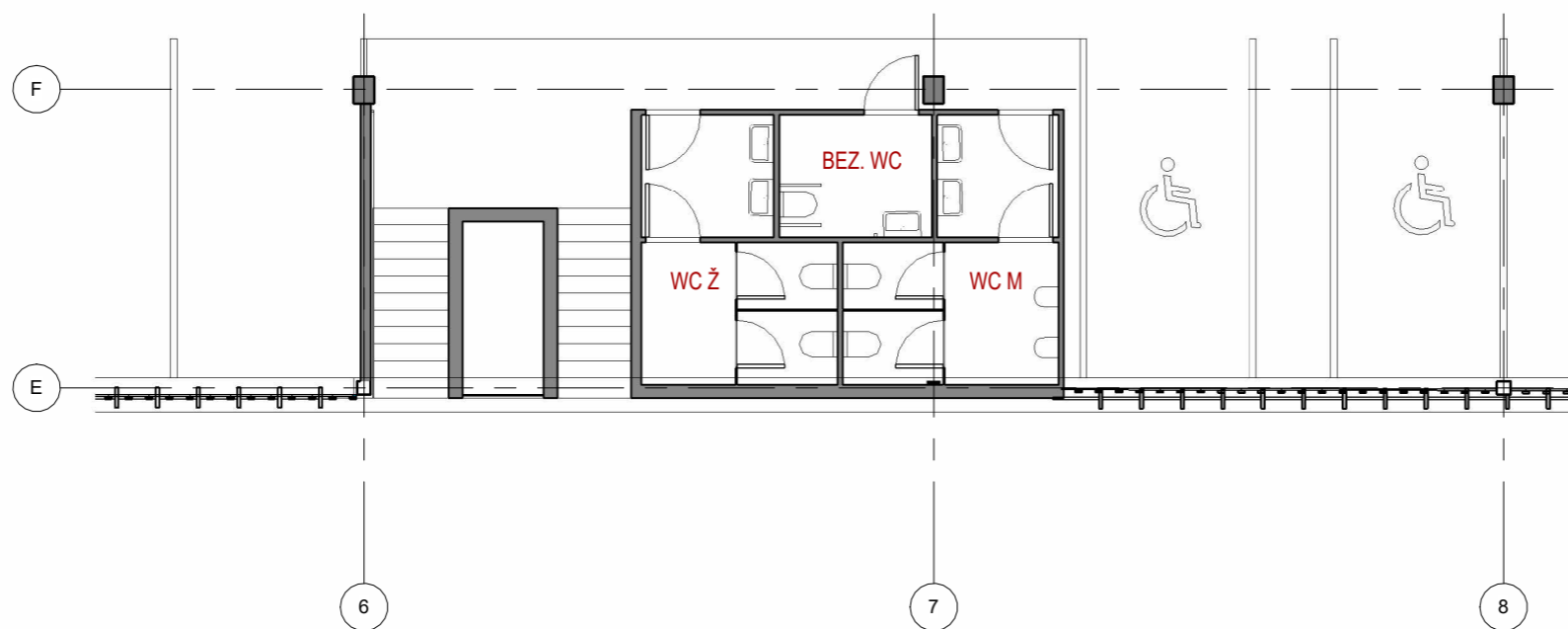
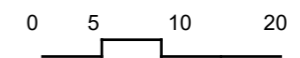


M 1:100

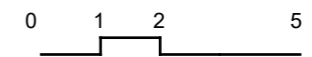


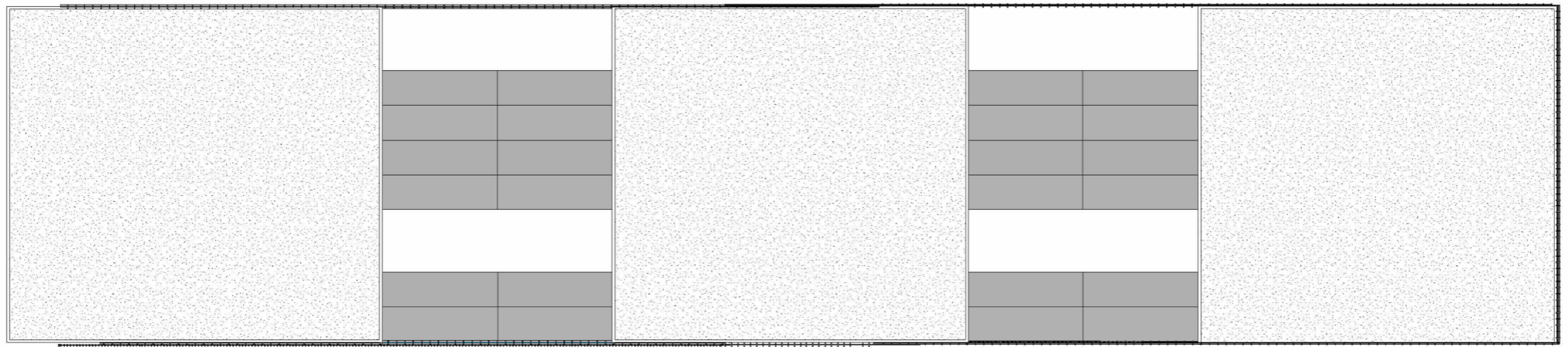


M 1:500

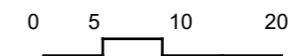


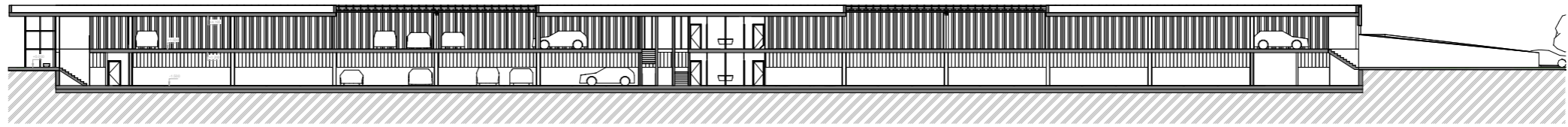
M 1:100



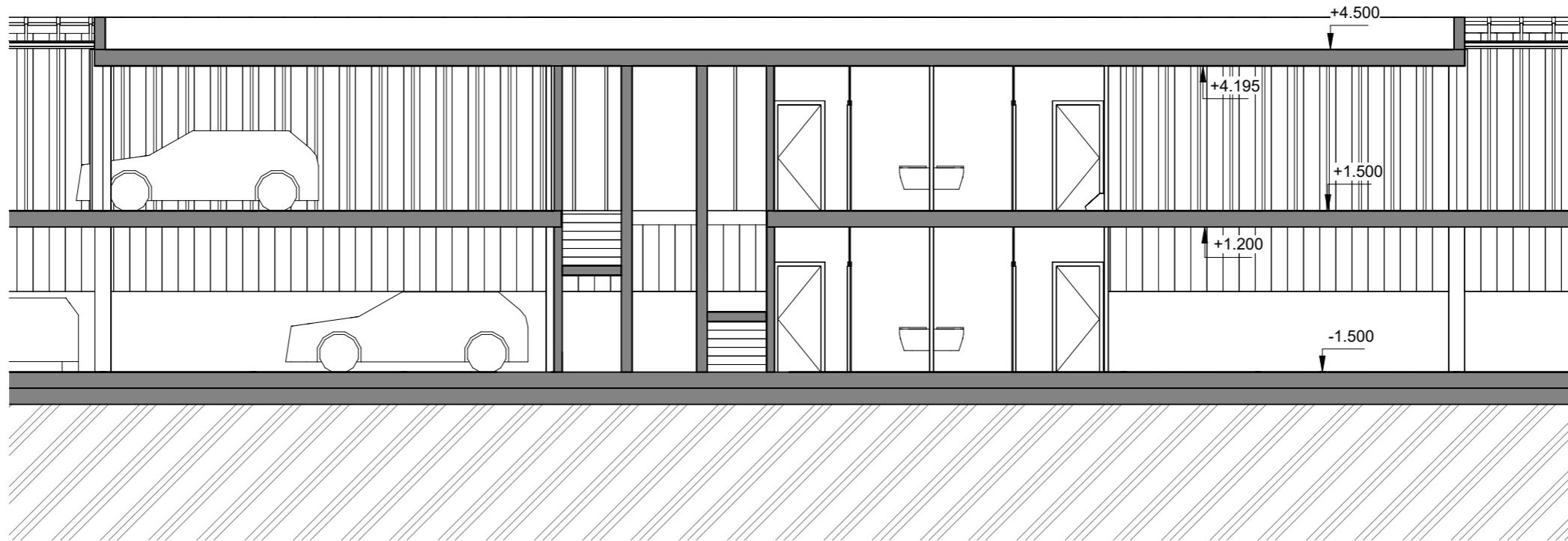
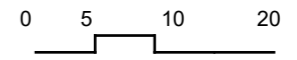


M 1:500

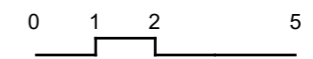


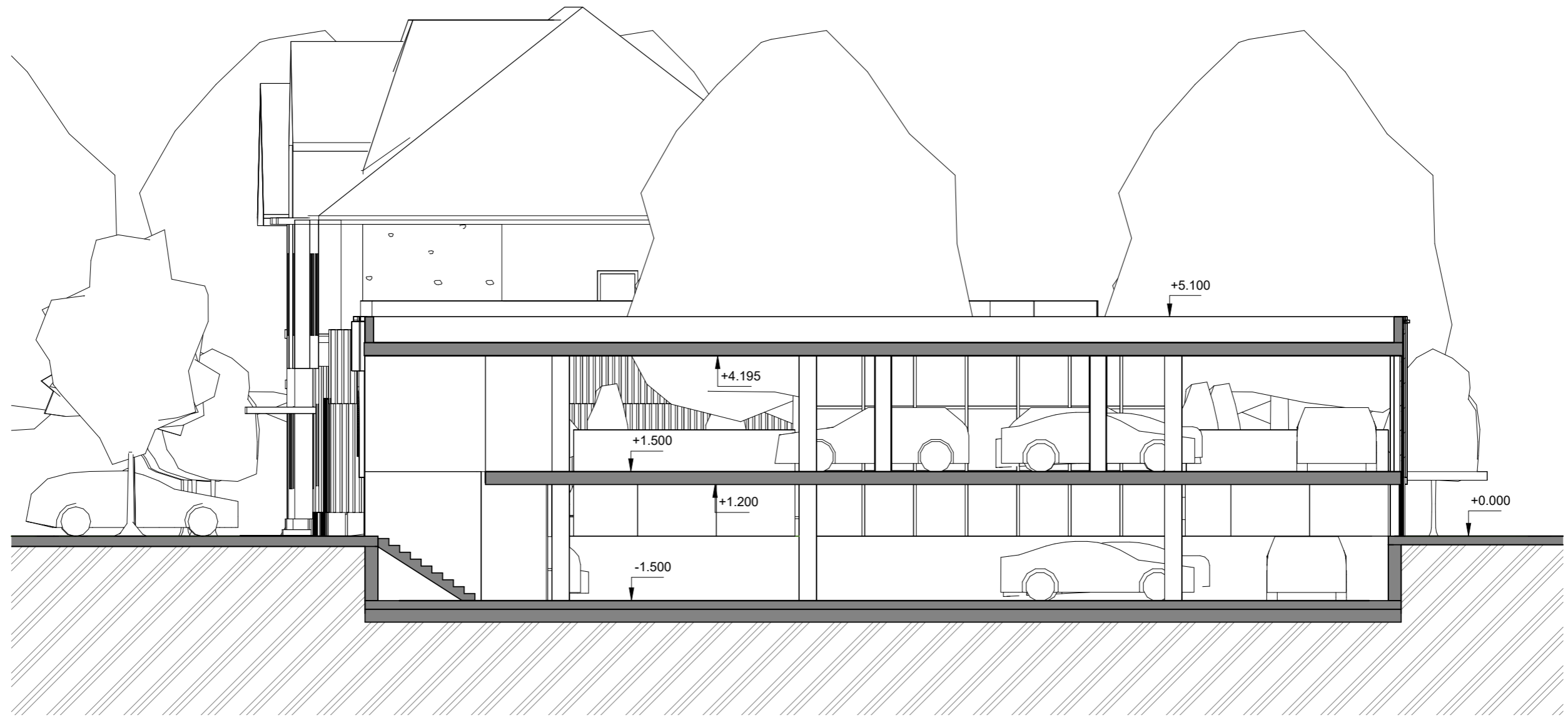


M 1:500

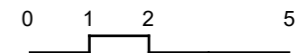


M 1:100



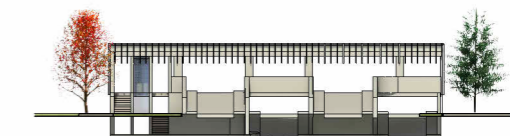


M 1:100





SEVERNÍ



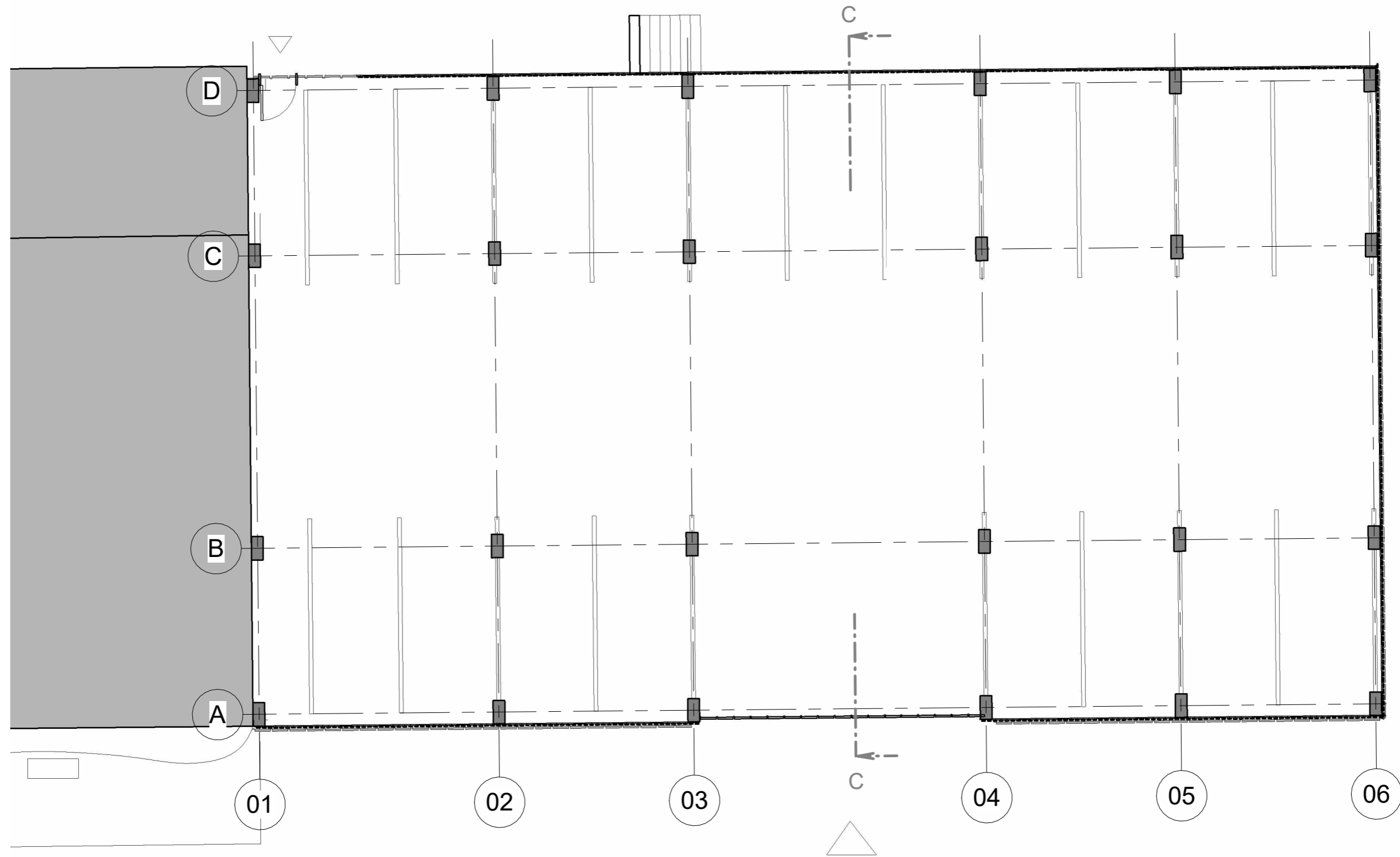
VÝCHODNÍ



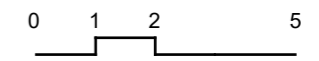
JIŽNÍ

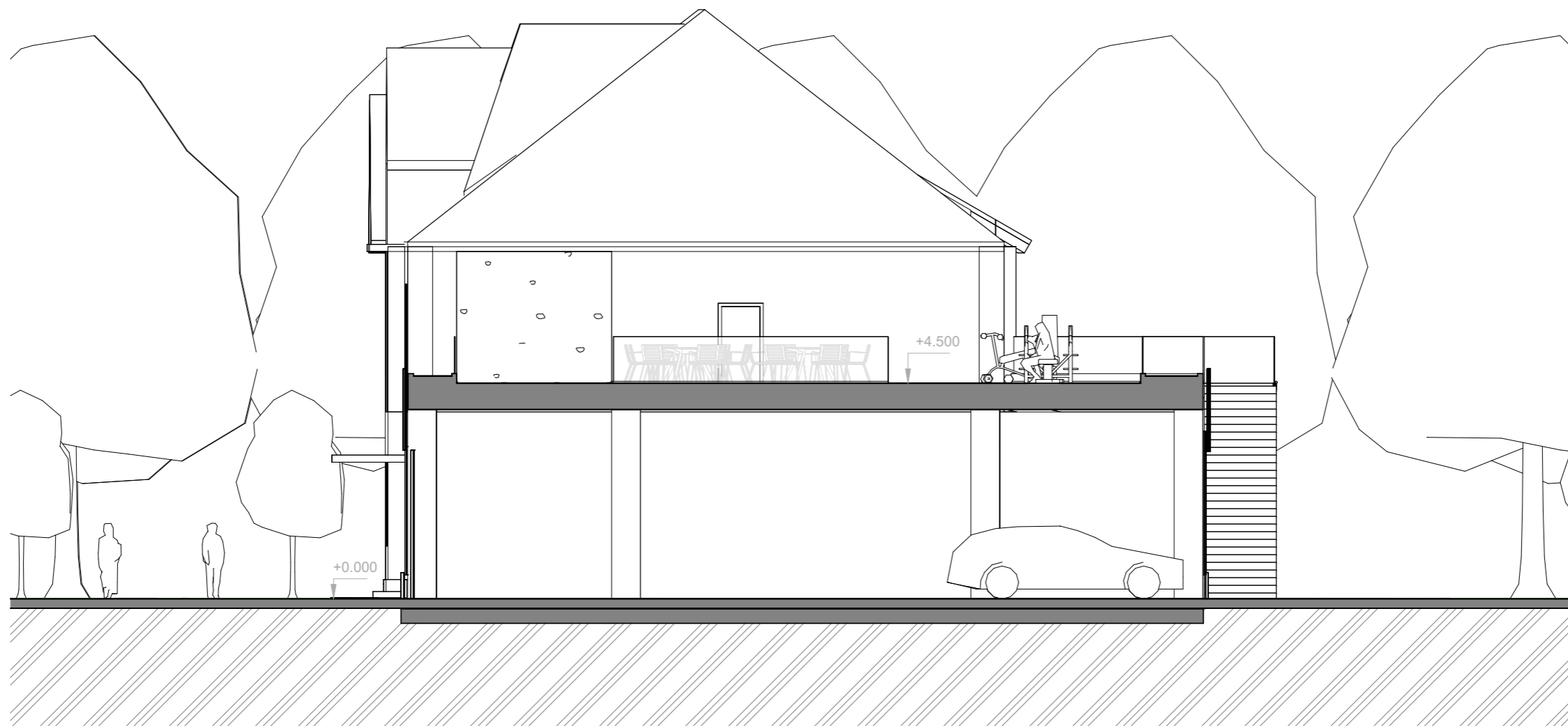


ZÁPADNÍ

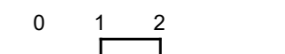


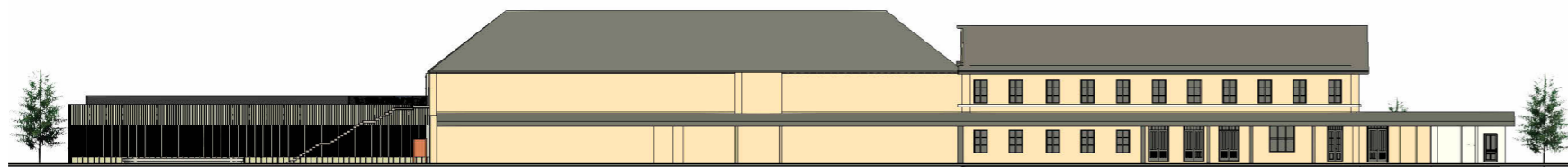
M 1:100





M 1:100





SEVERNÍ

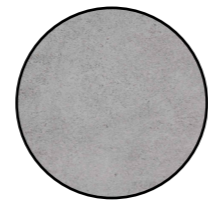


VÝCHODNÍ

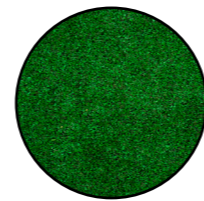


JIŽNÍ

PARKOVACÍ DŮM



BETON



ZELENÁ STŘECHA

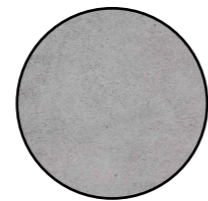


HLINÍKOVÉ LAMELY



HLINÍKOVÉ LAMELY

PARKOVACÍ DŮM POLICIE



BETON



HLINÍKOVÉ LAMELY



HLINÍKOVÉ LAMELY













