

## REVITALIZACE MÍSTNÍHO NÁDRAŽÍ V PROSTĚJOVĚ

VYPRACOVALA: MARKÉTA KOŘÍNKOVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE: Ing. arch. PETR NOVÁK, Ph.D.

KONZULTANT: Ing. et ing. Petr Kacátek, Ph.D.

3. ROČNÍK BAKALÁRSKÉHO STUDIA

LETNÍ SEMESTR 2025/2026

ATELIÉR ARCHITEKTONICKÉ TVORBY 5 - BGA036



PRŮVODNÍ ZPRÁVA	4	VIZUALIZACE	26
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	5	VIZUALIZACE	27
ANALÝZY	6	VIZUALIZACE	28
ANALÝZY	7	VIZUALIZACE	29
NORMATIVNÍ PODKLADY	8	VIZUALIZACE	30
REFERENČNÍ PŘÍKLADY	9	VIZUALIZACE	31
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	11	VIZUALIZACE	32
PROBLÉMOVÝ VÝKRES	12		
PROBLÉMOVÝ VÝKRES	13		
KONCEPT	14		
SITUACE MÍSTA STAVBY	15		
PŮDORYS 1 PP	16		
PŮDORYS 1 NP	17		
PŘÍČNÝ ŘEZ	18		
PODÉLNÝ ŘEZ	19		
POHLEDY	20		
MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ	21		
VIZUALIZACE	22		
VIZUALIZACE	23		
VIZUALIZACE	24		
VIZUALIZACE	25		

## Vymezení a účel stavby

Místní nádraží Prostějov se nachází 500 metrů od hranice památkové zóny a historického centra města. Kolem nádraží se nacházejí rozsáhlé pozemky brownfieldu. Na tomto pozemku stojí navrhovaný objekt parkovacího domu, který má za cíl navýšit parkovací kapacity v okolí.

## Urbanistické řešení

Součástí urbanistického návrhu je úprava prostranství před bývalou nádražní budovou.

Návrhem budou řešeny zejména problémy vyplývající z problémového výkresu. Studie přepracovává parkoviště na západě tak, aby vjezd byl z ulice Martinákova. Vzniká také komunikace pouze pro pěší sloužící pro přístup k vlakovému nástupišti.

Součástí návrhu je také přesunutí stojanů na kola a boxu zásilkovny na západ, aby nebránily pohledu na výraznou fasádu stávajícího objektu, která tvoří ohniska na významné ose Rejskovy třídy. K těmto je navrženo přidání několika cykloboxů, sloužících pro uskladnění kol např. občanům dojíždějícím z okolí Prostějova.

K další změně patří odstranění vjezdu automobilů před východní budovou, které je nutné k vyčištění prostoru a zlepšení průchodnosti a průhlednosti prostoru.

Na východní budovu navazuje novostavba garáže pro vozy PČR a po menší proluce pro vytvoření zanádražní komunikace navazuje na pokračující uliční čáru novostavba parkovacího domu. Umístění objektů cílí na pocit přehlednosti a uzavřenosti území, ale zároveň zajišťuje průchodnost území, zejména díky navržené pěší lávce přes železniční trať.

Před budovou parkovacího domu vzniká nově průchozí park. Ten nepřináší novou funkci, ale poskytuje především alternativní pěší trasu v blízkosti hodnotného stromořadí, případně několik míst k posezení v obloucích trvalkových záhonů.

Umístění parkovacího domu rovněž ponechává určitý prostor na východní straně, určený budoucím rozvojovým záměrům, dle potřeb města.

## Výměry

Plocha pozemku	16 700 m <sup>2</sup>
Zastavěná plocha	2897 m <sup>2</sup>
Celková užitná plocha	5115 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor	2897 m <sup>2</sup>

## Architektonické řešení

Hlavním předmětem návrhu je novostavba parkovacího domu. Ten je celkově jako prvek velmi výrazný, a při jeho návrhu bylo pamatováno na to, že obě jeho nejdelší fasády jsou (nebo brzy budou) exponované (z rušné ulice a ze strany za železniční tratí, kde je navržený vznik smíšené zástavby s veřejnými prostranstvími).

Podlouhlý charakter (poměr stran 10:1) zároveň poměrně nízké budovy je narušen vlnami dřevěné lamelové fasády. Ať už je vnímáme jako vlnky splývající sukně, ubrusu na stole nebo jako vlnící se krajinu, tvořící kopce, které by jinak Prostějovu prostě chyběly, vytváří dojem členění budovy na více více či méně určitých částí. Největší vlny přirozeně otvírají a pohled směřují ke komunikačním buňkám parkovacího domu - otvírá se pohled na lehký obvodový skleněný plášť, či na půlrampy. Na severní straně fasáda nic neskrývá - vlnky odhalují hrubou betonovou konstrukci budovy.

## Provozně-dispoziční řešení

Provoz parkovacího domu je velmi jednoduchý. Jedná se o polozapuštěný objekt o dvou podlažích určených pro parkování, s jednosměrným provozem. Podél středové komunikace jsou v podlažích nad sebou po obou stranách stejná kolmá parkovací stání. Nájezd je po venkovních rampách ze strany východní. Venkovní rampy mají svoje opodstatnění. V případě vnitřních ramp totiž dochází k nevyužití prostoru kolem středové rampy, které zde na rozdíl od západních výjezdových vnitřních ramp již nejde využít jako komunikační uzel. Ten je na západně v blízkosti nádraží a blíže městskému centru.

Objekt má kromě západního hlavního vstupu ještě komunikační uzel přibližně ve dvou třetinách své délky, tak, aby byla docházková vzdálenost k parkovacím místům co nejmenší.

Západním schodištěm je možné vystoupat na střechu objektu. Odtud vede pěší lávka zakončená schodištěm a výtahem za železniční trať do nově vznikající multifunkční čtvrti, a umožňuje rychlejší přístup do centra také z fotbalového stadionu či základní školy.

Prostor pobytové střechy je navržen pro komerční využití v podobě hřiště na adventure golf. Podlouhlá dispozice budovy nahrává návrhu 20ti až 30ti překážkových drah. Zároveň je to jedna z mála funkcí, které nejsou v blízkém okolí Prostějova zastoupeny. Tato služba bude využívána návštěvníky pravděpodobně cíleně, na rozdíl od navržené kavárny pro bývalou nádražní budovu, která je v místě, kde i tak lidé tráví čas.

## Konstrukční řešení

Navrhovaný parkovací dům je konstrukčně řešen jako otevřený, nevytápěný objekt s přirozeným větráním, založený na monolitickém železobetonovém skeletu, který zajišťuje prostorovou stabilitu a zároveň umožňuje flexibilní dispozici parkovacích ploch. Objekt je založen na železobetonové základové desce tloušťky 300 mm s podkladním betonem a hydroizolací z modifikovaných asfaltových pásů, která zároveň plní funkci ochrany proti radonu. Nosný systém tvoří monolitické železobetonové stěny a stropní desky, doplněné železobetonovými schodišti a rampovým systémem propojujícím jednotlivé úrovně parkování. Fasáda je navržena z dřevěných lamel kotvených do betonové konstrukce, které odlehčují výraz stavby, umožňují přirozené odvětrání a zároveň sjednocují architektonický charakter objektu. Střecha je řešena jako plochá pobytová s velkoformátovou betonovou dlažbou na rektifikovatelných podložkách.

## **Materiálové řešení**

### **Fasáda garáže PČR**

Fasáda garáže je řešena jako světlý omítaný plášť s jemně modelovaným reliéfem. Na vybraných místech je vrstva omítky lokálně odebrána, čímž vzniká subtilní plastický motiv, který rozbíjí délku objektu a dodává fasádě jemnou hloubku a rytmus. Materiálové řešení působí minimalisticky a sjednoceně, přičemž podporuje horizontální charakter stavby a její klidné začlenění do okolního prostředí.

### **Fasáda parkovacího domu**

Hlavní fasádní plášť je tvořen systémem vertikálně ukotvených dřevěných lamel kotvených k nosné konstrukci objektu. Lamelový obvodový plášť vytváří organicky působící výraz budovy, zajišťuje částečné zastínění a zároveň umožňuje přirozené provětrávání otevřeného parkovacího domu. V exponovaných částech, zejména v prostoru vstupů a komunikačních uzlů, je fasáda doplněna lehkým skleněným obvodovým pláštěm, který opticky odlehčuje objem stavby a zvýrazňuje veřejně přístupné části objektu.

## ANALÝZA HISTORIE

### Vývoj lokality

Lokalita, kterou dnes nazýváme okolím Místního nádraží v Prostějově, ještě v roce 1833 ani neexistovala. Byla to oblast uprostřed polí, vedla tudy cesta kolem níž se jinak nic nenacházelo. Během jediného století se ale historické centrum města rozšířilo právě až k této cestě. Objevila se tu železniční stanice přes kterou se z hlavního nádraží dostávalo do severozápadní větve železnice. V okolí až do 70. let vznikaly pouze ojedinělé rodinné domy. Největší změna přichází až poté - město se rozšiřuje na všechny strany, nejbližze vzniká škola a fotbalové hřiště.

### Vývoj železniční stanice

Dle dobových fotografií zjišťujeme, že ze strany nádraží si budova nádraží zachovala původní vzhled až dodnes. Fasáda z jižní strany došla změn, a jako celý objekt a okolí se dnes nachází v neutěšeném stavu a od roku 2025 již objekt původní funkci neslouží. Celá oblast za nádražím, v majetku města Prostějov, části Českých drah a části soukromých vlastníků se dá charakterizovat jako brownfield a je vhodná pro nové využití.

### Závěr

Lokalita Místního nádraží v Prostějově se od okrajové zemědělské oblasti proměnila v součást městské struktury s potenciálem pro budoucí revitalizaci a nové využití.



plán z vojenského mapování, 1833



historická mapa, 1900-1953

## Analýza výšek budov

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

### Závěr

Řešená budova pochází z roku 1823, postavena byla ve stylu klasicismu. V tomto období šlo o Dům ostrostřelců císaře Františka Josefa I. Na tomto



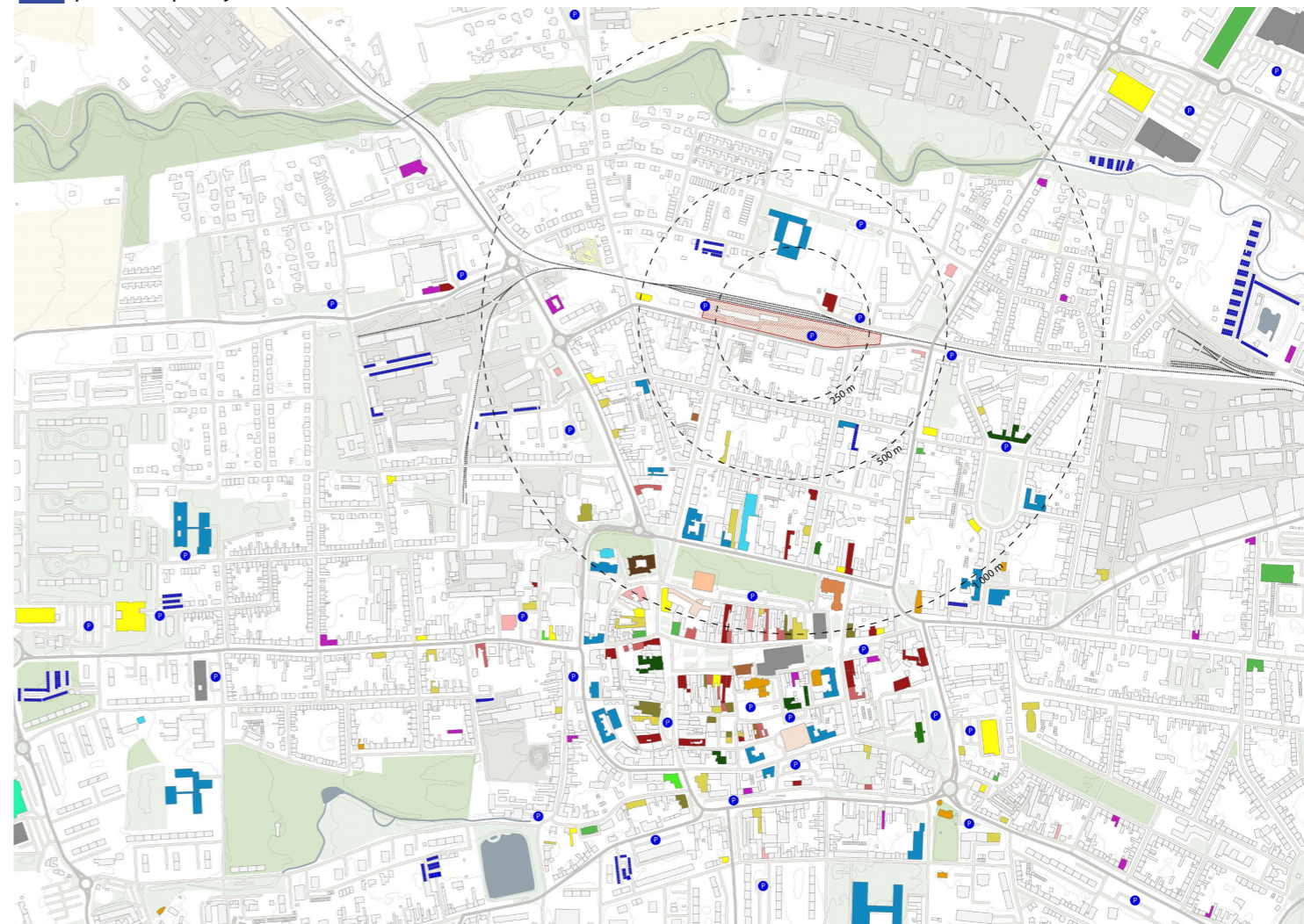
## ANALÝZA VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI

### Legenda

- veřejné instituce (lékaři, úřady, policie...)
- administrativa (pojišťovny, banky, pronájem...)
- kultura a nábožensství (divadla, muzea, kostely)
- vzdělávání (školy a knihovny)
- sportoviště
- stravování
- ubytování
- obchody
- nákupní centra
- parkovací plochy

### Závěr

V řešeném území se nachází velké množství veřejné vybavenosti, která zvyšuje nároky na parkovací místa. Existující kapacity jsou nedostatečné a anedoází pokryt aktuální potřebu. Z toho důvodu je daná lokalita vhodná pro umístění parkovacího domu.



ortofoto, 1971



stav nádraží v 19. století



20. století

## ANALÝZA OKOLNÍ ZÁSTAVBY

### Analýza tvarů střech

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

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

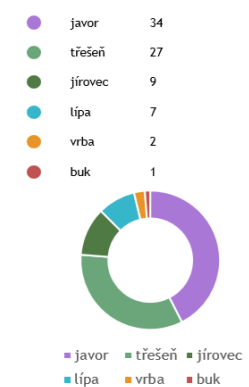


## ANALÝZA ZELENĚ

### Analýza zelených ploch



### Analýza stromů

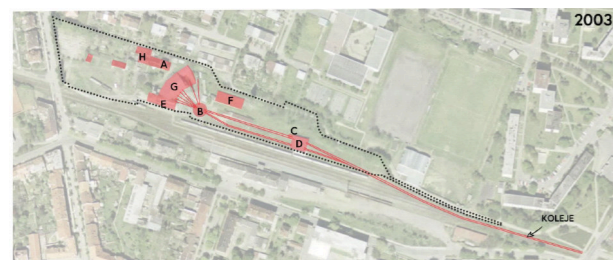


### Závěr

System 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

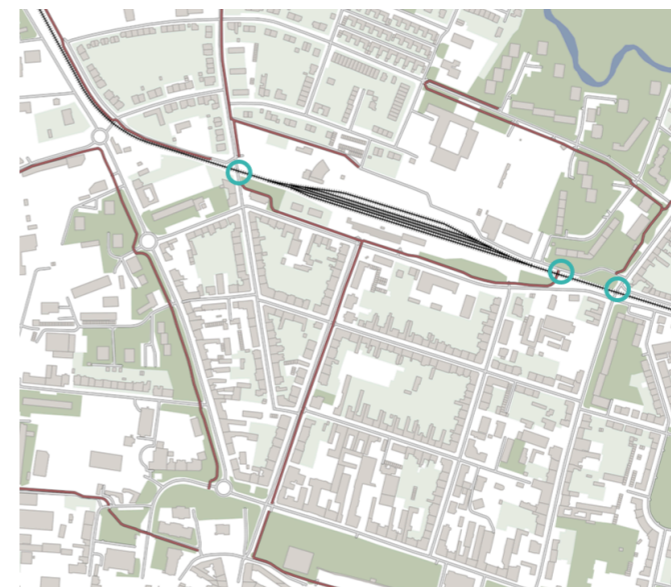
ke zlepšení mikroklimatu ve městě. Proto je žádoucí zachovat na řešeném pozemku co největší podíl stávající zeleně a zároveň usilovat o její doplnění a kvalitativní zlepšení.

### Železniční doprava



### Pěší a cyklo doprava

Vzdálenost mezi úroňovými přechody přes železnici je 800 metrů.



### Závěr

Vzdálenost mezi úroňovými přechody přes železnici je 800 metrů.

### Automobilová doprava



## ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU OBJEKTU

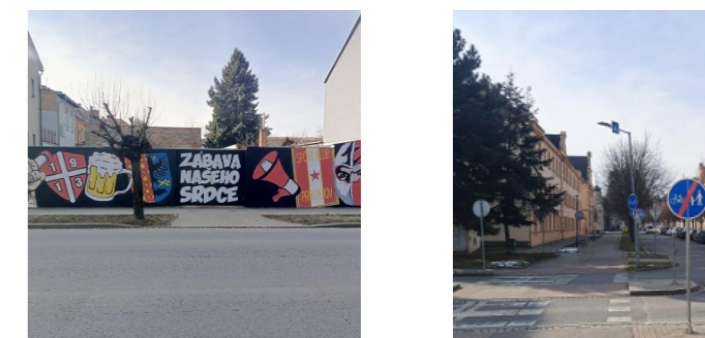
### Území za nádražím

Jde o zarostlé nezastavěné území. Oplocení tvoří bariéru mezi nádražím a okolní zástavbou (kterou lidé obcházejí). V bývalé točně je spousta odpadků.



### Prostor za nádražím

Tady najdeme sportovní tematiku fotbalového týmu v blízkém okolí. Ulice vedoucí od nádraží až k zámku je upravená, cyklostezka a chodník jsou odděleny pásem zeleně.



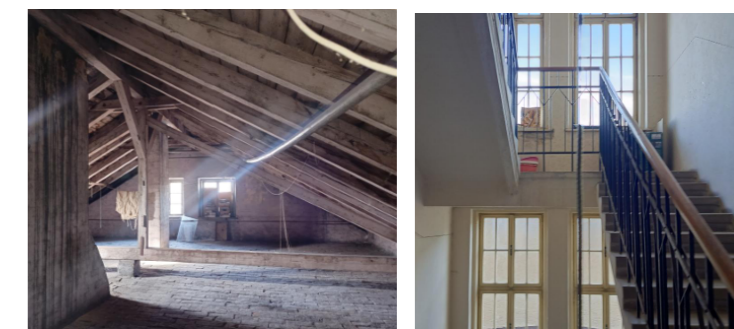
### Exteriér objektu

Fasády jsou opráskané, posprejované, římsy a ornamenty poškozené. Nejpůsobivějším prostorem nádraží je zastřešené nástupiště s opracovanými sloupy, pásky, krokviemi.



### Interiér

Obě budovy mají dřevěný krok, který bylo možné využít. Místnost čekárny má původní mobiliář, ve východní budově najdeme výrazný schodišťový prostor.



# NORMATIVNÍ PODKLADY

## Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel ČSN 73 6056

- doporučení návrhu parkovacích stání pro ženy (stání se sníženým rizikem násilného přepadení)
- Parkovací stání mají být navržena tak, aby umožňovala bezpečný a plynulý pohyb vozidel, včetně dostatečné šířky příjezdových komunikací a bezpečných odstupů od pevných překážek.
- Odstavné a parkovací plochy nemají být umístovány v místech se zhoršenými rozhledovými poměry, například u křižovatek, přechodů pro chodce nebo v blízkosti železničních přejezdů, aby byla zachována bezpečnost provozu.

Skupina vozidel	Způsob parkování	Základní šířka stání	Odstup od pevné překážky	Délka stání	Délka krajního stání	Délka krajního stání	Šířka jízdního pruhu
		a (m)	d (m)	b (m)	b1 (m)	b2 (m)	c (m)
osobní	jízda vpřed	2,00	0,40	6,75	5,25	7,75	3,25
	couvání	2,00	0,40	5,75	-	6,75	3,75
lehká užitková	jízda vpřed	2,25	0,40	8,25	6,50	9,00	3,50
	couvání	2,25	0,40	7,50	-	8,00	3,75

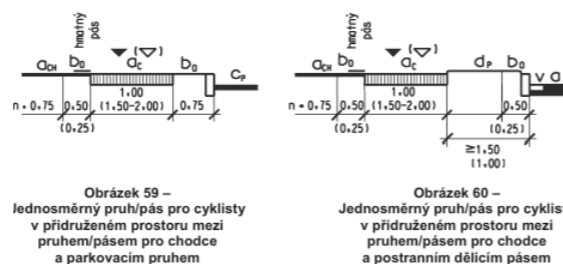
Tab. č. 2: Rozměry parkovacích stání při podélném řazení a šířka přilehlého jízdního pruhu

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

Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání <sup>1)</sup>	Skutečná šířka stání	Rozšíření krajního stání (bezpečnostní odstup)	Délka stání	Převis vozidla	Šířka jízdního pruhu/pásu <sup>2)</sup> – jízda vpřed (bez nadjetí)	Šířka jízdního pruhu/pásu <sup>2)</sup> – 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					5,00	
		2,75	2,65	0,25	5,30	0,50		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	
		3,20	2,75					4,25	
	lehká užitková (dodávka)	3,35	2,90	0,40	6,60	0,50		3,50	
		3,55	2,50	0,25	4,80	0,50		3,00	
		3,75	2,65					2,50	
Šikmé 45°	lehká užitková (dodávka)	3,90	2,75	0,25	6,00	0,50		3,50	

<sup>1)</sup> Při návrhu parkovacích stání se s ohledem na místní podmínky upřednostňuje menší šířka stání a větší šířka jízdního pásu.  
<sup>2)</sup> V závislosti na místních podmínkách (povolené/zakázané najetí vozidla do protisměru při parkování) se navrhnou jeden nebo dva jízdní pruhy (jednosměrný nebo obousměrný provoz).  
 Pro návrh základní šířky parkovacího stání platí šířka jízdního pásu ve stejném řádku tabulky.

### návrh rozměrů stání a komunikací

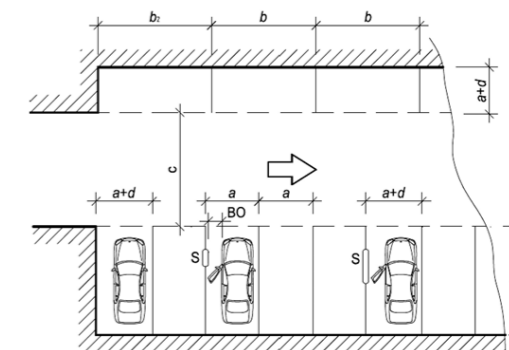


Obrázek 59 – Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru mezi pruhem/pásem pro chodce a parkovacím pruhem  
 Obrázek 60 – Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru mezi pruhem/pásem pro chodce a postranním dělicím pásem

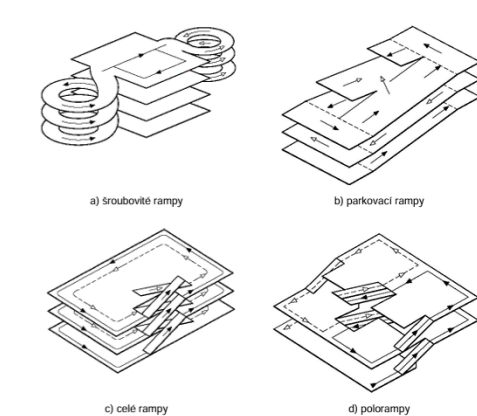
## Jednotlivé, řadové a hromadné garáže ČSN 73 6058

Volná výška h v prostoru garáže se navrhuje o 0,2 m větší, než je výška nejvyššího vozidla, nejméně však 2,2 m.

Sloupy mohou zasahovat do základní šířky parkovacího stání, pokud je šířka vjezdu alespoň jako nejmenší šířka vrat garáže, a pokud sloup nezasahuje do prostoru pro otevření předních dveří, a pokud je zachován bezpečnostní odstup.



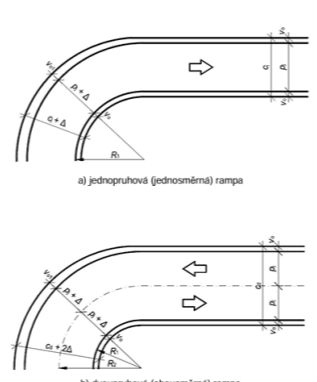
### návrh rozměrů stání a komunikací v hromadné garáži



### vzdálenosti nájezdu od odbavovacího zařízení a závozy

Návrhový prvek podle obrázku 12	Poloměr směrového oblouku R <sub>1</sub> , R <sub>2</sub> (m)											
	přímá	20	18	16	14	12	10	9	8	7	6	5
a + Δ	2,50	2,75	2,85	2,95	3,05	3,15	3,25	3,30	3,35	3,45	3,55	3,65
c <sub>1</sub> + Δ	3,00	3,50	3,60	3,70	3,80	3,90	4,00	4,05	4,10	4,20	4,30	4,40

### šířky ramp v hromadné garáži



$$p = \frac{x}{100} \cdot k$$

p ... počet záchodů zvlášť pro ženy a pro muže

x ... počet parkovacích míst

k ... koeficient

### rozšíření ramp ve směrovém oblouku

### výpočet počtu záchodů

### základní druhy ramp

Druh rampy	Maximální podélný sklon (%)
Celé a sroubovitě rampy	15
Vnitřní rampy	
Vyrovnávací rampy a polorampy	17 <sup>1)</sup>
Parkovací rampy	6
Vnější rampy	
Vyrovnávací rampy	17 <sup>1)</sup>
Celé, sroubovitě a polorampy	10 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> 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 sroubovitých ramp.  
<sup>2)</sup> Pokud vyrovnávací rampy překonávají více než polovinu podlaží, platí pro ně stejný maximální podélný sklon jako pro celé a sroubovitě rampy.

### maximální podélné sklony ramp

## Projektování místních komunikací ČSN 6110

Standardní šířka přechodu pro chodce je 4,00 m, v místech koncentrace vyšší, v odůvodněných případech i 3,00 m.

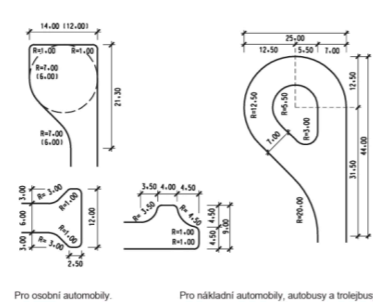
Základní šířka jízdního pruhu pro cyklisty je 1,00 m. V samostatné trase se navrhuje jako dvoupruhové obousměrné.

Povrch má být odšlen barevně (např. cihlová červeň), nebo strukturou povrchu.

Tabulka 10 – Nejmenší dovolené poloměry směrových oblouků

Příčný sklon v %	Poloměr kružnicového oblouku v m							
	100	80	70	60	50	40	30	20
2 <sup>*)</sup>	525	315	230	160	100	50	28	12
2,5	510	305	220	155	100	50	27	11
3	495	300	215	150	95	50	27	11
4	465	280	205	145	90	50	26	11
5	440	265	195	135	85	45	25	11
6	415	255	185	130	85	45	25	10

– způsob výpočtu podle ČSN 73 6102;  
 – návrhová rychlost 100 km/h platí jen pro přechodové úseky  
<sup>1)</sup> příčný sklon 2 % se může použít jen v odůvodněných případech



Obrázek 73 – Příklady obrátit

Přirozené větrání v hromadných garážích se navrhuje buď pomocí příčného provětrání otvory v protilehlých stěnách (pokud ≤ 60 m), nebo pomocí větracích otvorů.

U příčného provětrání jsou otvory nejvýše 0,5 m nad podlahou, a horní hrana otvorů je nejnižší 0,3 m pod stropem. Otvory u podlahy musí být na venkovní straně alespoň 0,3 m nad terémem.

Pro přirozené větrání uzavíratelnými otvory v obvodových stěnách a ve stropě se navrhuje celková volná plocha větracích otvorů pro jedno stání:

v garážích s frekvencí výměny vozidel na stání f ≤ 0,4 h-1: 0,15 m<sup>2</sup>/stání,

v garážích s frekvencí výměny vozidel na stání f > 0,4 h-1: 0,3 m<sup>2</sup>/stání,

Polovina plochy se umísťuje u podlahy a polovina pod stropem.

## REFERENČNÍ PŘÍKLADY

### PARK'N'PLAY

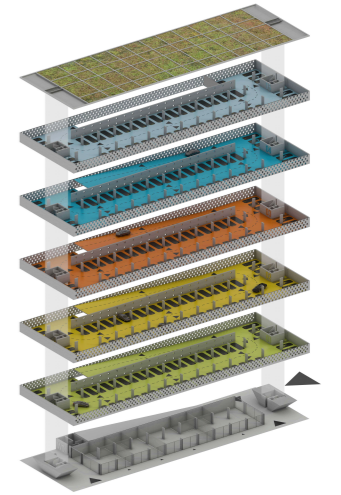
Parking House + Konditaget Lüders  
Kodaň, DK, 2014-2016

- obklad z tahokovu
- schodiště podél parkovacího domu
- střešní prostor využit pro hřiště

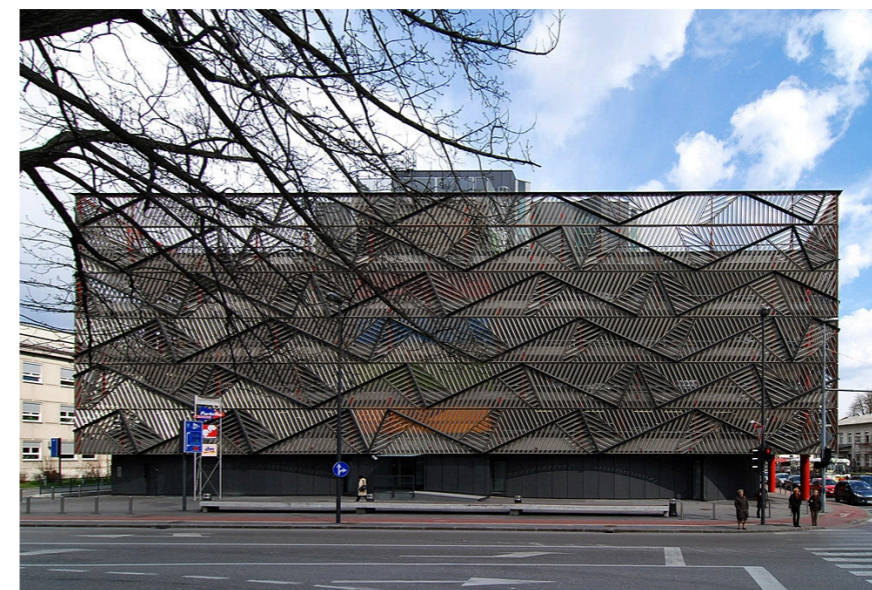


### PARKOVACÍ DŮM NA DĚDINĚ BOD architekti architektonická soutěž, 2017

- oživení prostoru parkovacího domu barvou
- orientační systém
- podélná parkovací stání a obousměrný provoz

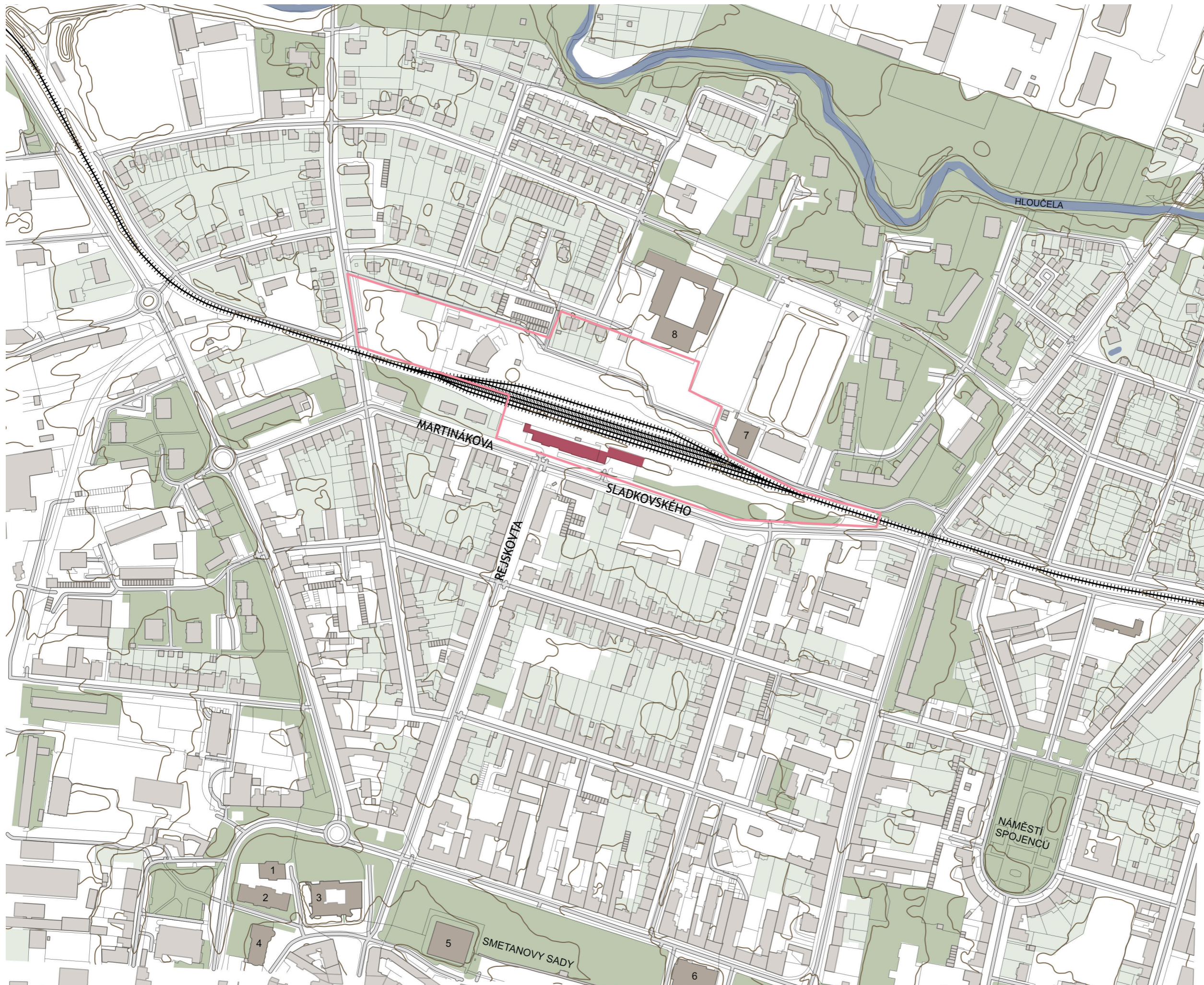


Pacific Fair Shopping Centre Parking Garage



Šentpeter Parking Garage, Ljubljana

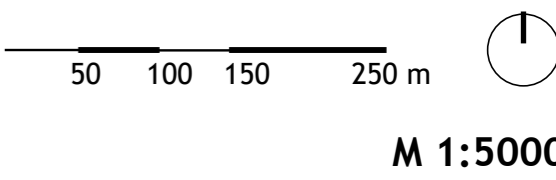


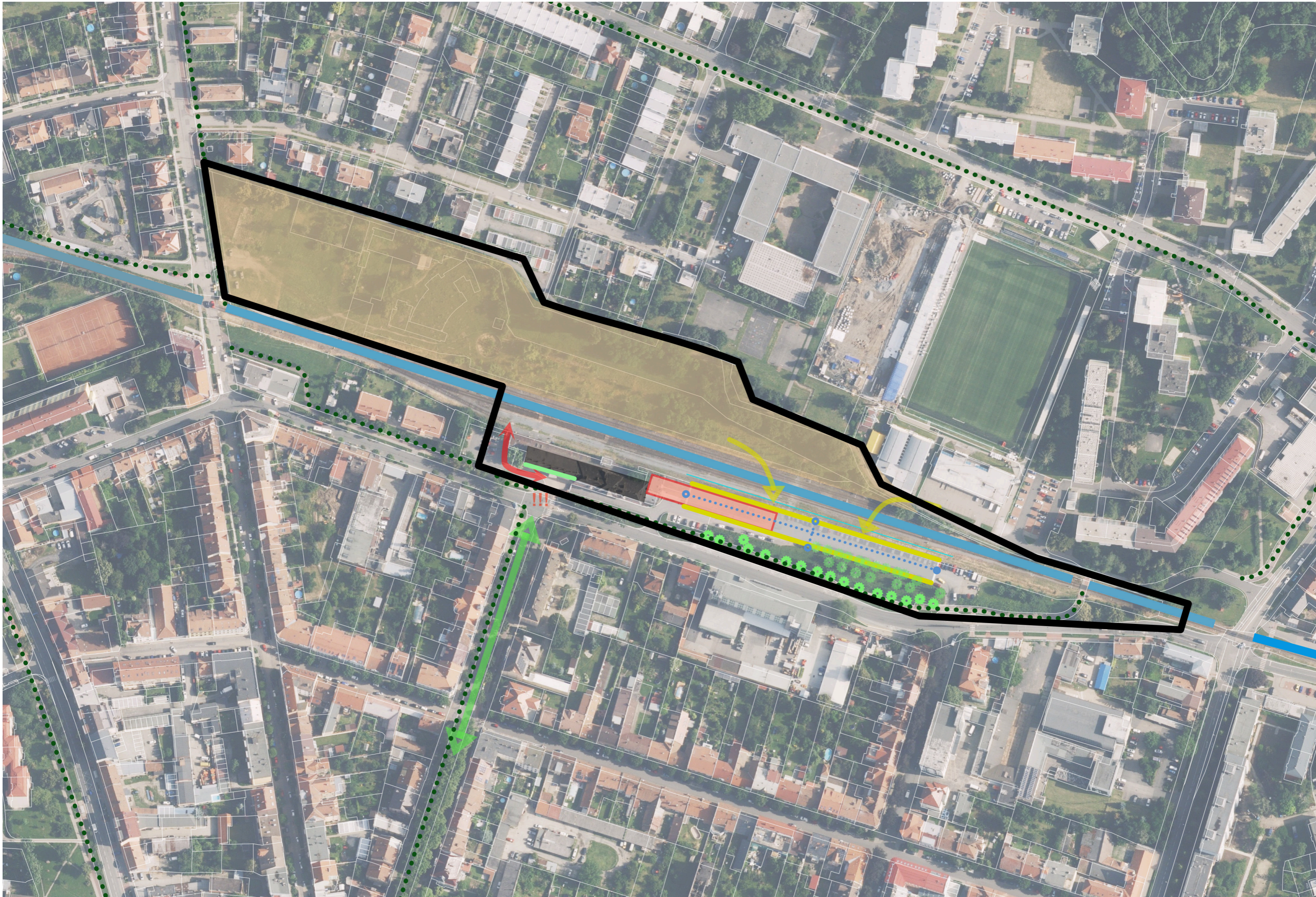


**LEGENDA**

- řešený objekt
- hranice řešeného území
- budovy
- významné budovy
- veřejná zeleň

- 1 knihovna
- 2 ZUŠ
- 3 zámek
- 4 sokolovna
- 5 kino Metro 70
- 6 SŠ
- 7 ZŠ
- 8 fotbalové hřiště








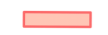


## LEGENDA

— hranice řešeného území



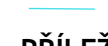
### HODNOTY

-  liniová zeleň
-  cyklotrasy
-  významná osa



### PROBLÉMY

-  prozatímní budova
-  nemožnost obejít nádraží
-  úprava prostoru

### LIMITY

-  železnice - lineární bariéra
-  poměr stran- úzký pozemek
-  odstup od železnice

### PŘÍLEŽITOSTI

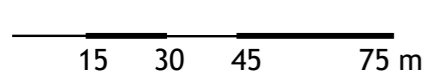
-  plocha brownfieldu
-  exponovaná fasáda



střet chodců s couvajícími auty



chybějící přechod přes koleje způsobuje alternativní jednání



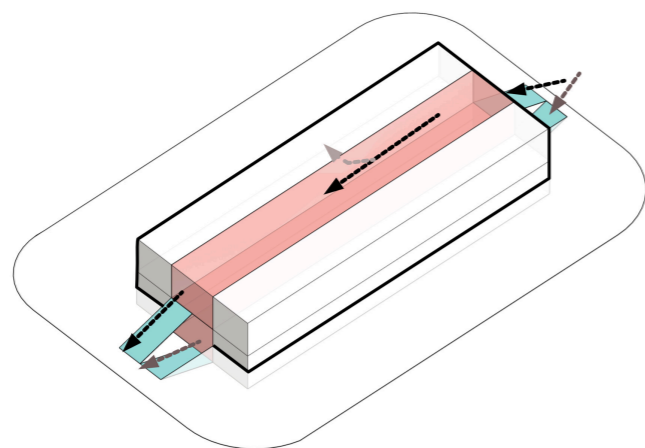
M 1:1500



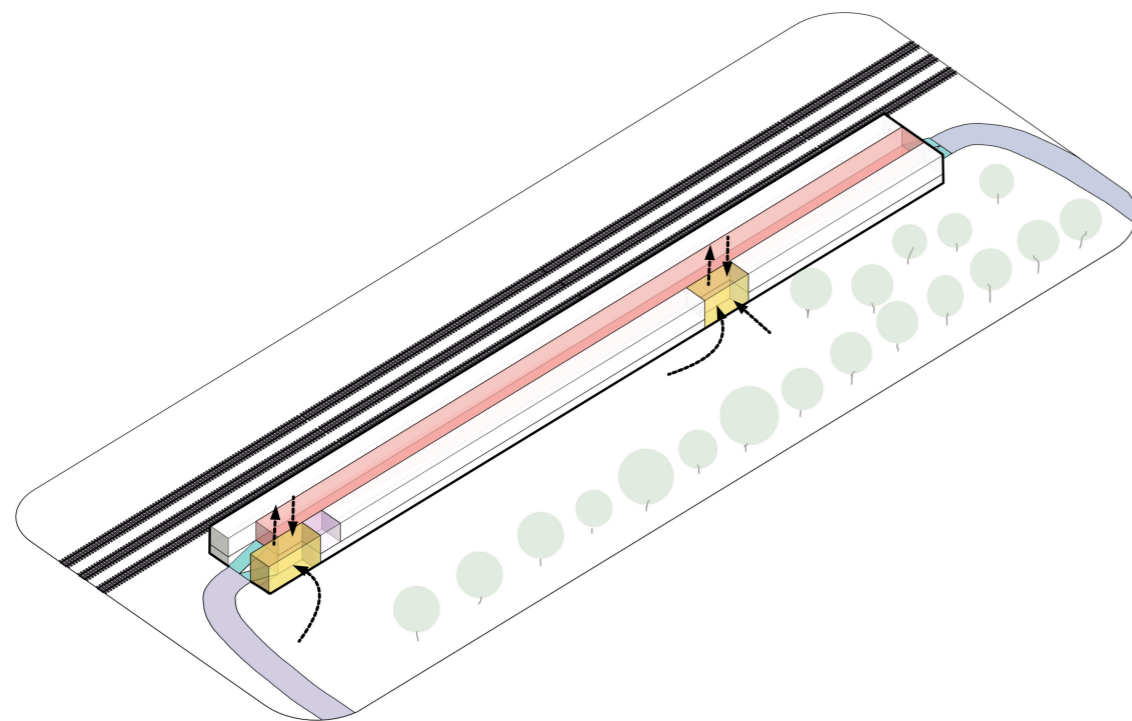
nejvalitní veřejný prostor, reklamní prvek, výdejní box a kola narušují  
ohled na historickou budovu



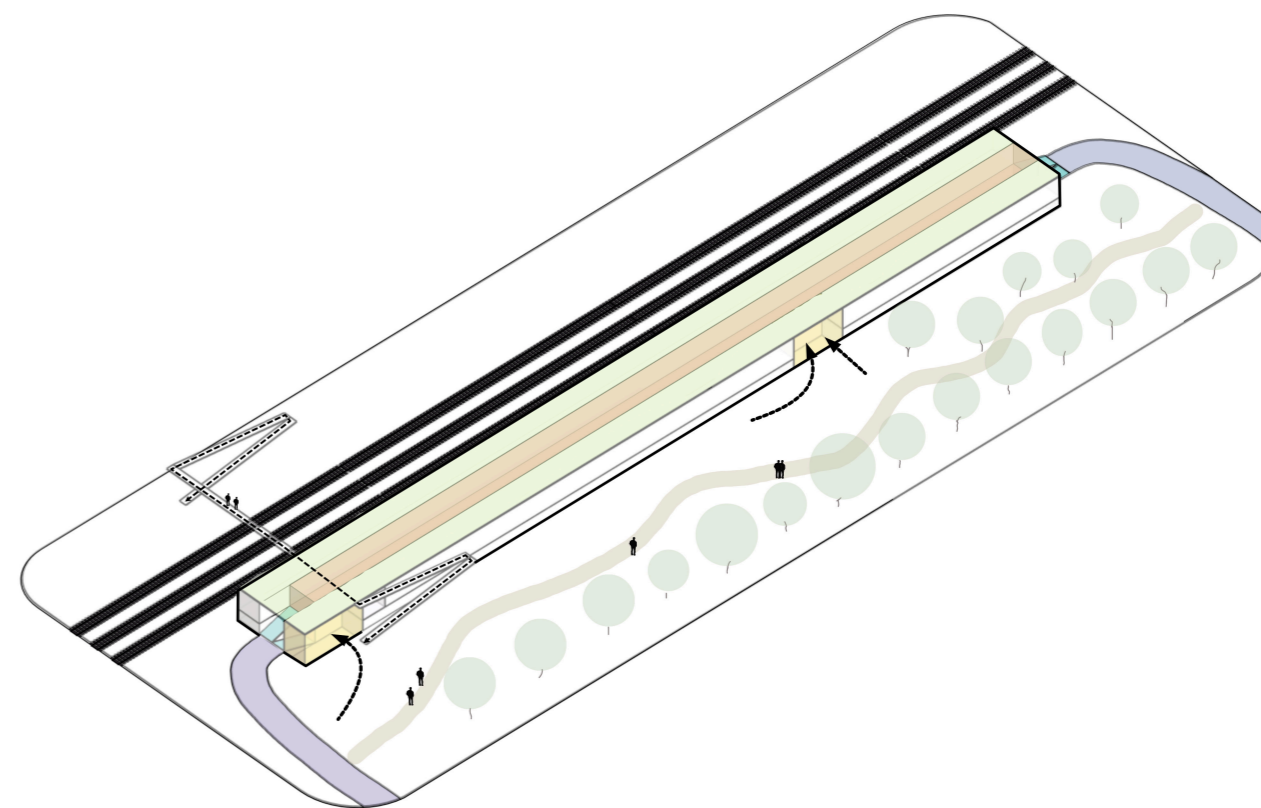
hodnotná Rejskova třída



jednoduchý jednosměrný provoz, půlrampy z úrovně terénu




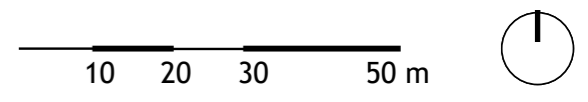
dvě buňky vertikální komunikace pro pěší



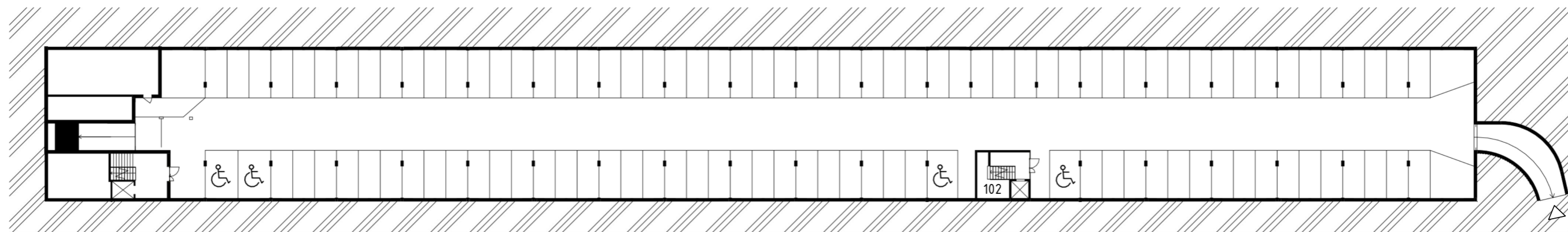
přechod přes koleje, pěší cesta



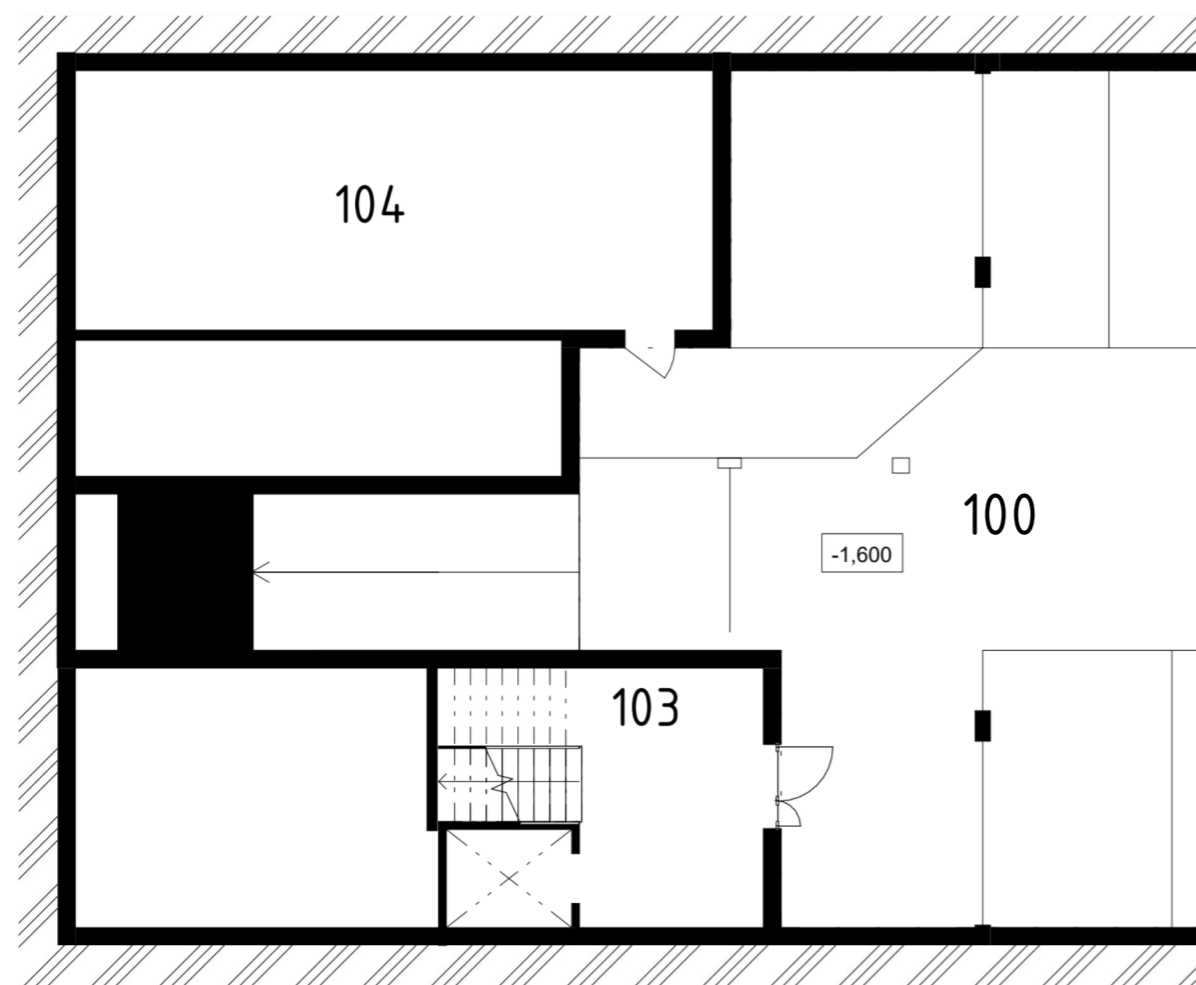
- |   |                        |   |                 |   |                  |   |                           |
|---|------------------------|---|-----------------|---|------------------|---|---------------------------|
|  | HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ |  | BETONOVÁ DLAŽBA |  | STROMY STÁVAJÍCÍ |  | HŘIŠTĚ PRO ADVENTURE GOLF |
|  | ZATRAVNĚNÉ PLOCHY      |  | MLAT            |  | STROMY RUŠENÉ    |  | PARKOVÉ ÚPRAVY            |
|  | CYKLOSTEZKA            |  | ASFALT          |  | STROMY NAVRŽENÉ  |  | VODNÍ PRVEK               |
|  | ŽULOVÁ DLAŽBA          |  | TRVALKOVÝ ZÁHON |  | RAMPA PRO PĚŠÍ   |  | BOXY A STOJANY NA KOLA    |



M 1:1000



M 1:500

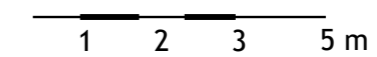


103 PARKOVACÍCH MÍST + 4 BEZBARIÉROVÁ

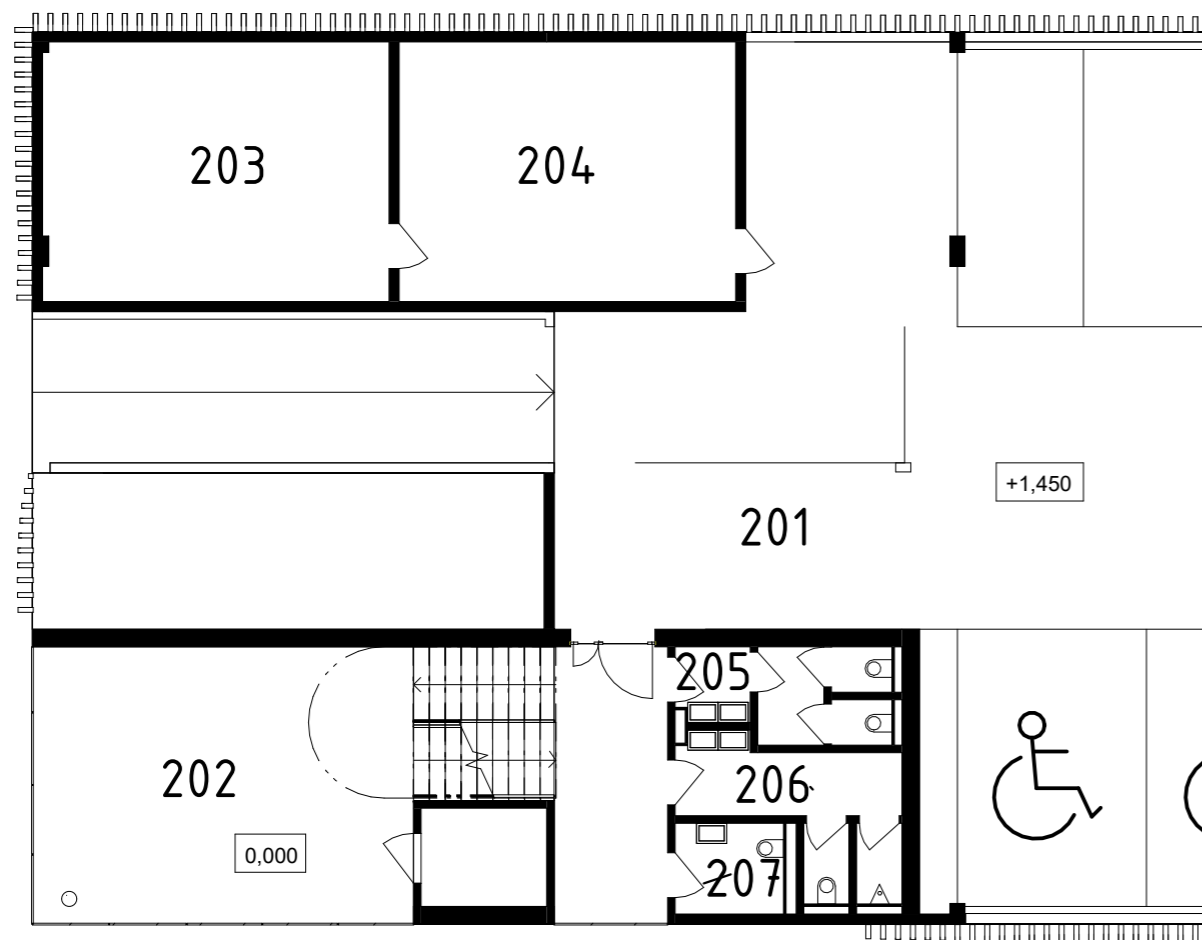
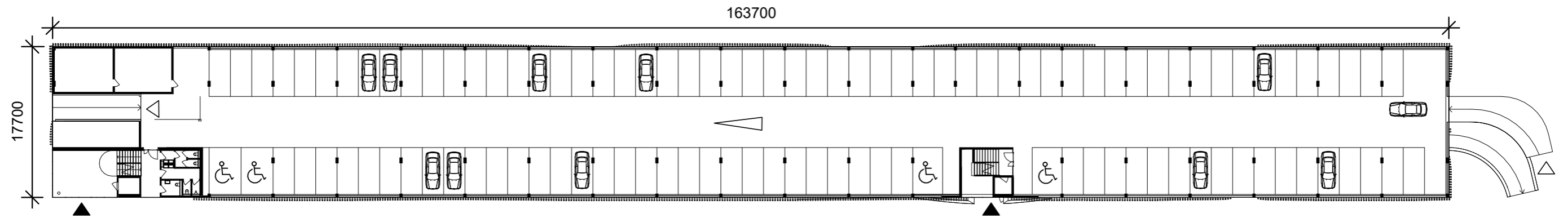
**LEGENDA**

- 101 HROMADNÁ GARÁŽ
- 102 CHODBA
- 103 CHODBA
- 104 TECHNICKÁ MÍSTNOST

△ POHYB AUT



M 1:150



103 PARKOVACÍCH MÍST + 4 BEZBARIÉROVÁ

**LEGENDA**

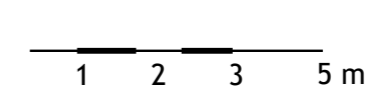
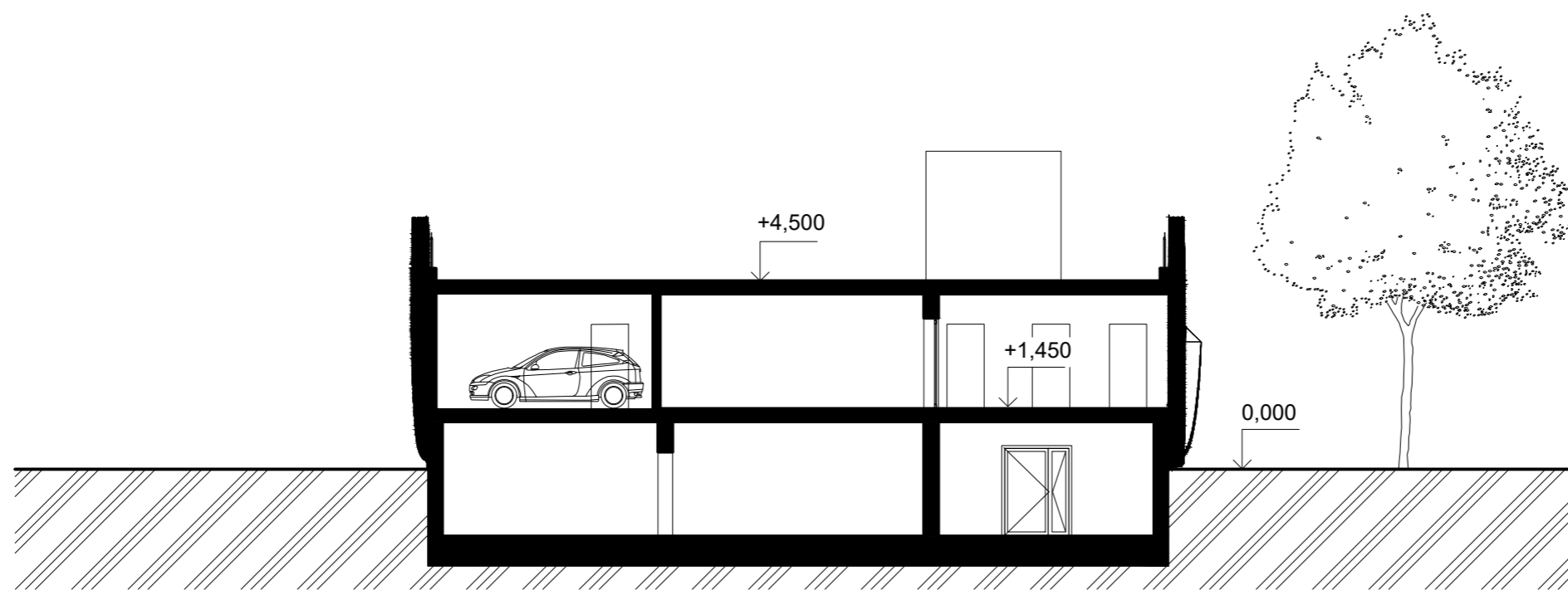
- 201 HROMADNÁ GARÁŽ
- 202 VSTUPNÍ MÍSTNOST
- 203 SKLAD/ZÁZEMÍ PRO PROVOZ
- 204 SKLAD/ZÁZEMÍ PRO PROVOZ
- 205 WC ŽENY
- 206 WC MUŽI
- 207 BEZBARIÉROVÉ WC

- △ POHYB AUT
- ▲ VSTUPY PRO PĚŠÍ

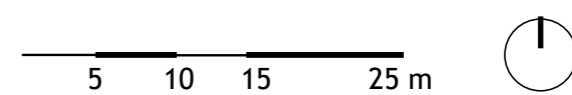
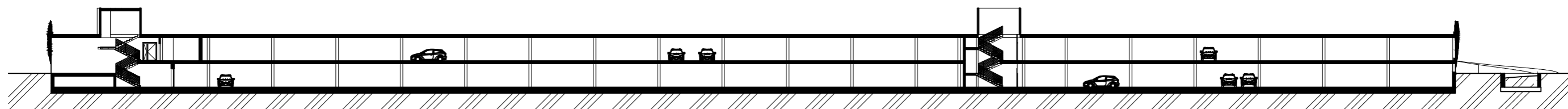
1 2 3 5 m



M 1:150



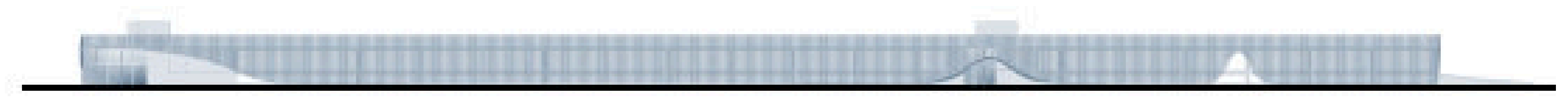
M 1:150



M 1:500

# PARKOVACÍ DŮM

JIŽNÍ POHLED



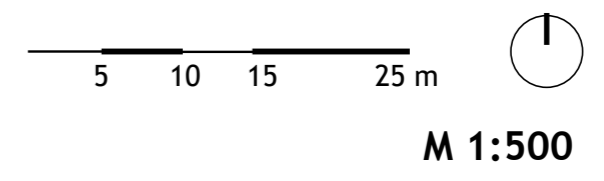
SEVERNÍ POHLED



ZÁPADNÍ POHLED



VÝCHODNÍ POHLED



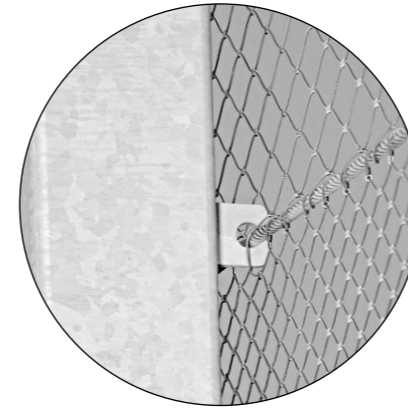
## PARKOVACÍ DŮM



sibiřský modřín  
fasádní lamely



beton  
konstrukce PD, stěny



nerezová síť  
zábradlí, fasádní vlny



skleněná fasáda

## VEŘEJNÝ PROSTOR



betonová dlažba  
hlavní chodníky



žulová vějířová dlažba  
veřejný prostor před nádražím



ražený beton  
přístup do PD



mlat  
pěší cesty v parku



betonová vsakovací dlažba  
parkoviště



probarvený asfalt  
barevné odlišení cyklostezek



POHLED Z PTAČÍ PERPEKTIVY  
VIZUALIZACE

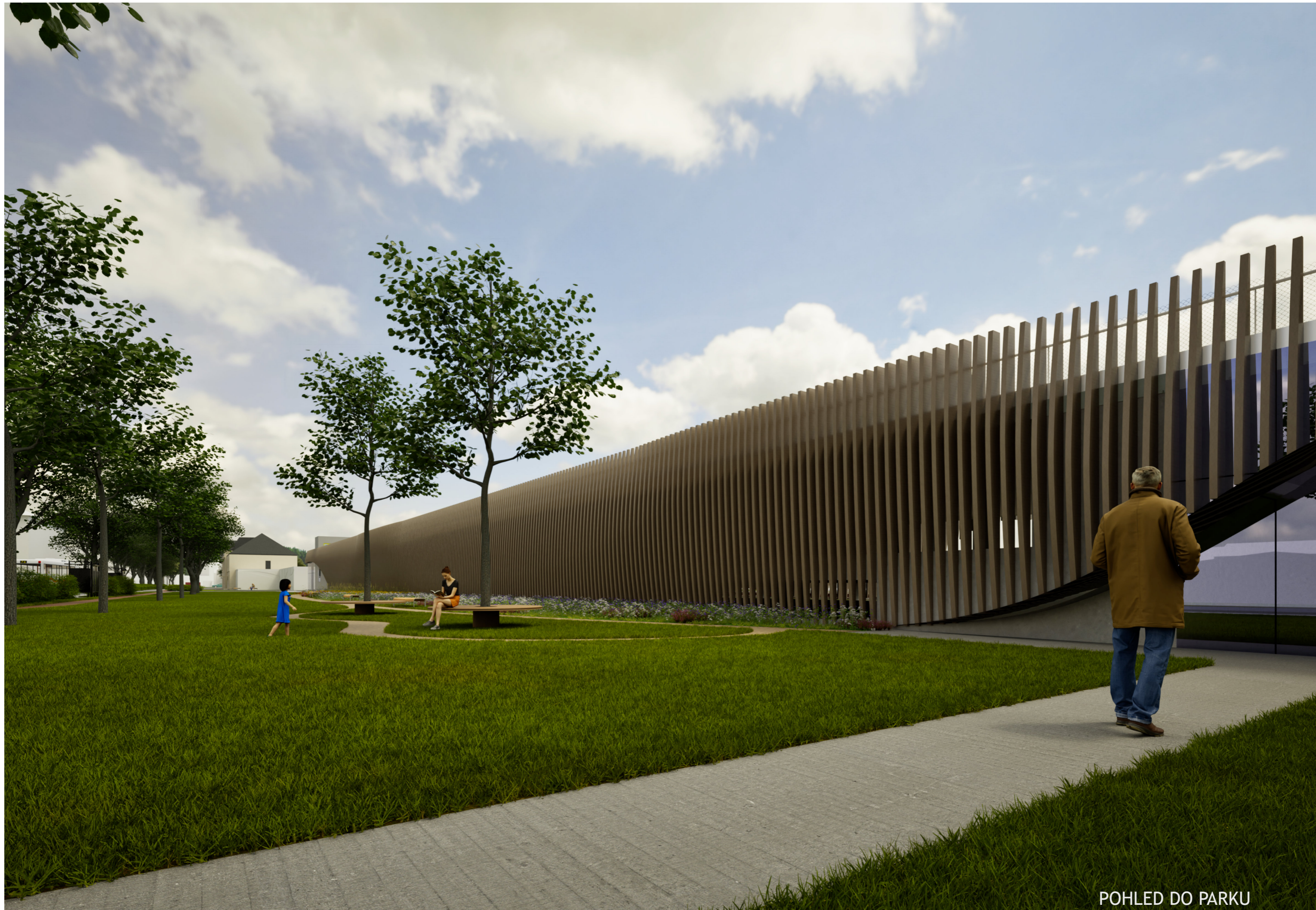


ULIČNÍ POHLED

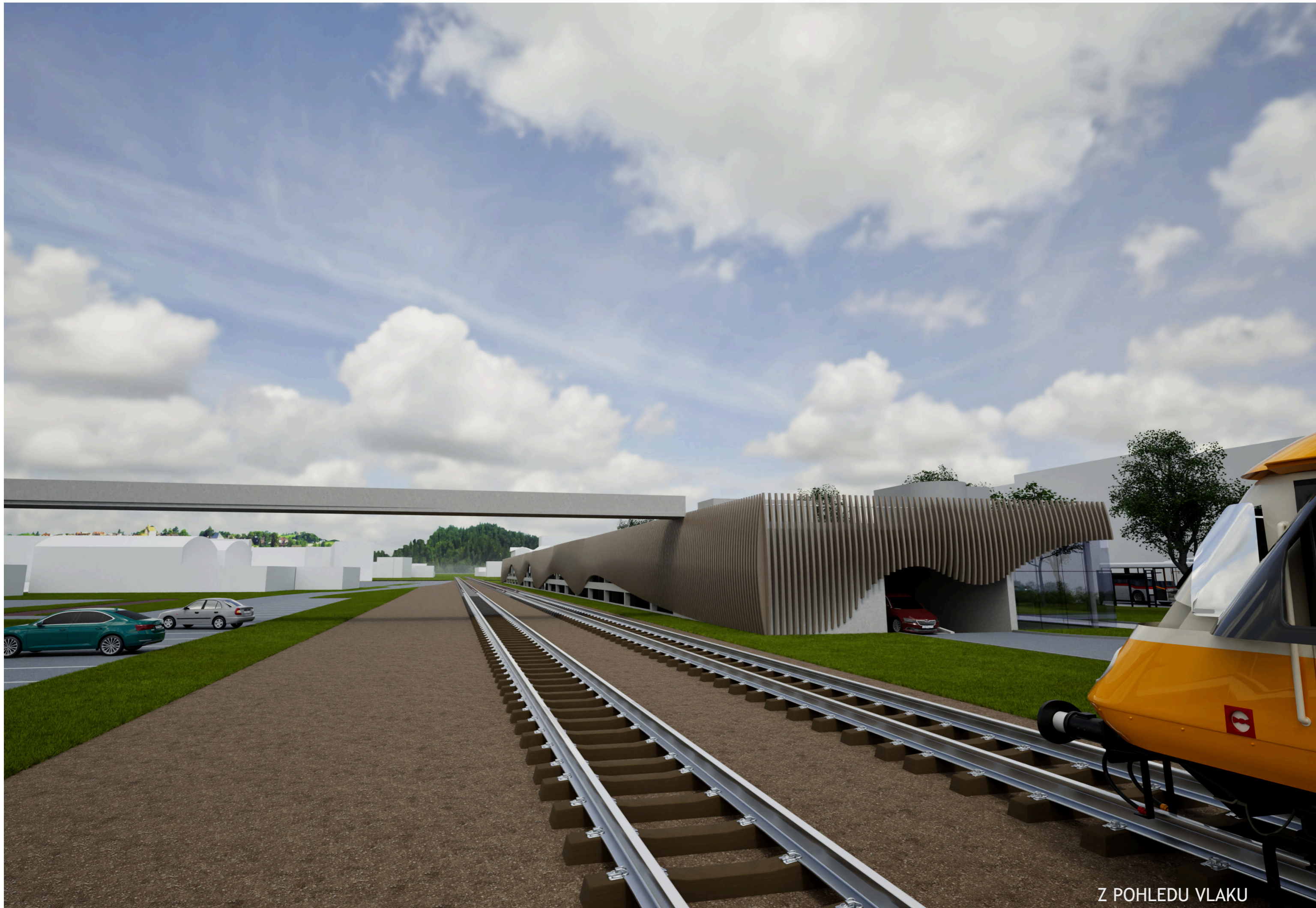


FASÁDA PARKOVACÍHO DOMU

VIZUALIZACE







Z POHLEDU VLAKU

VIZUALIZACE 27











UMÍSTĚNÍ BOXŮ NA KOLA  
VIZUALIZACE