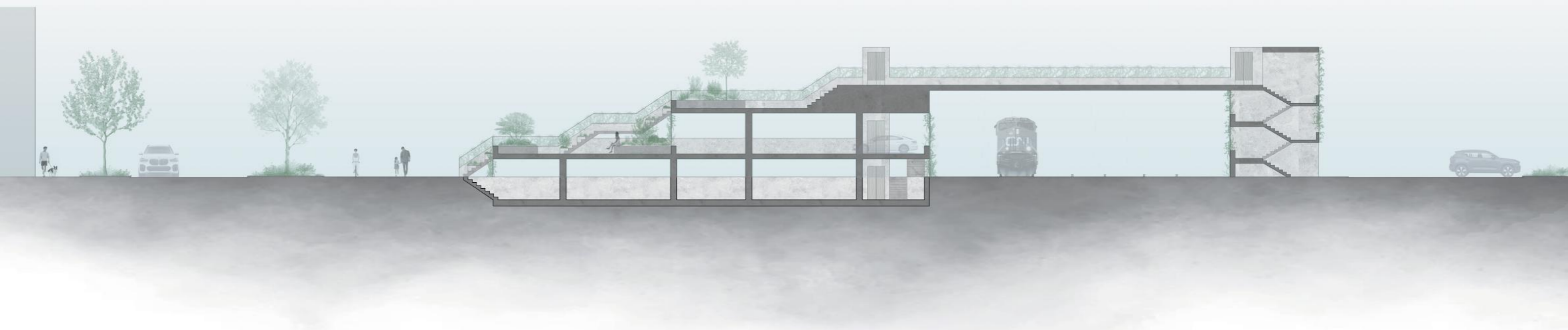


PARKING HOUSE

Prostějov



Ateliér:

Téma práce:

Ročník/semestr/rok:

Vedoucí práce:

Konzultant:

Autor:

BGA036 Ateliér architektonické tvorby 5

Nové využití objektu Místního nádraží v Prostějově s dostavbou parkovacího domu

3. / letní / 2025/2026

Ing. arch. Petr Novák Ph.D.

Ing. et Ing. Petr Kacálek, Ph.D.

Tereza Münsterová



OBSAH

01	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
02-03	ANALÝZA MÍSTA STAVBY
04	NORMATIVNÍ PODKLADY
05	REFERENČNÍ PŘÍKLADY
06	SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
07	PROBLÉMOVÝ VÝKRES
08-09	SITUACE MÍSTA STAVBY
10	PARKOVACÍ DŮM SCHÉMA
11	PARKOVACÍ DŮM 1.PP
12	PARKOVACÍ DŮM 1.NP
13	PARKOVACÍ DŮM 2.NP
14	PARKOVACÍ DŮM ŘEZY
15	POLICIE SCHÉMA
16	POLICIE 1.NP
17	POLICIE 2.NP
18	POLICIE 3.NP
19	POLICIE POHLEDY
20-25	VIZUALIZACE
26-27	FOTO MODELU

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Místo stavby: Prostějov; Sladkovského 3162/1
 Okres: Prostějov
 Kraj: Olomoucký kraj
 Vlastník: Město Prostějov
 Katastrální území: Prostějov [733491]
 Parcelní čísla: 8118/23, 8118/32, 8120

VYMEZENÍ A ÚČEL STAVBY

Řešený objekt se nachází ve městě Prostějov, v Olomouckém kraji. Město leží mezi Olomoucí a Vyškovem a jeho územím protéká řeka Hloučela. Řešené území, včetně objektu místního nádraží, se nachází v severní části města, přičemž pěší dostupnost hlavního náměstí činí přibližně sedm minut.

Objekt místního nádraží sloužil jako budova železnice, pošta, bytové prostory a prodejna ovoce a zeleniny. Na druhé, větší části pozemku se nachází rozšiřující se parkoviště. Budova je orientována rovnoběžně s železniční tratí, zatímco z druhé strany ji lemují komunikace s alejí stromů. Alej poskytuje stín během letních měsíců a zároveň vytváří zajímavé průhledy v ulici.

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Objekt bezprostředně navazuje na zelené plochy a na stávající pěší, cyklistické i automobilové komunikace. Parkovací dům je navržen rovnoběžně s kolejištěm i budovou místního nádraží, čímž respektuje stávající urbanistickou strukturu území. Vlastníkem přilehlých pozemků je město. V rámci návrhu dojde ke kácení většího množství mladých stromů, tato ztráta však bude kompenzována novou výsadbou stromů v zelených plochách a na intenzivních zelených střechách. Součástí návrhu je také úprava veřejného prostoru před budovou místního nádraží, a to vytvořením nových zelených ploch se stromy, odkloněním komunikace vedoucí na parkoviště v levé části pozemku a lepším oddělením cyklotrasy od chodníku.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Jedná se o novostavbu parkovacího domu, která je z poloviny podlaží zapuštěna do terénu. První nadzemní podlaží ustupuje a vytváří prostor pro pobytovou zelenou střechu určenou jako veřejný prostor.

První nadzemní podlaží budovy místního nádraží bude sloužit jako pronajímatelné prostory, kavárna, pošta a úschovna zavazadel a kol. Ve druhém nadzemním podlaží jsou navrženy bytové jednotky. Z původního návrhu je odebrána policejní stanice z důvodu nedostatečné kapacity a nevhodného provozního řešení. Nově je proto navržena samostatná budova policejní stanice o třech nadzemních podlažích s ustupujícími terasami.

ZÁKLADNÍ VÝMĚRY

PLOCHA POZEMKU	5 279 m ²
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	3 608 m ²
CELKOVÁ UŽITNÁ PLOCHA	8 716 m ²

PROVOZNĚ-DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ

Jedná se o parkovací dům s jedním podzemním a dvěma nadzemními podlažimi, přičemž z 2. NP navazuje lávka na druhou stranu železniční trati. Celková kapacita objektu je 218 parkovacích stání, z toho 118 šikmých, 94 kolmých a 6 bezbariérových stání. Objekt je navržen jako plně bezbariérový s důrazem na zajištění rovnocenného přístupu do všech podlaží.

Do 1. PP se vjíždí z pravé strany objektu po rampě. Parkování je zde řešeno šikmými stáními pod úhlem 45° s jednosměrným provozem. Výjezd je veden samostatnou rampou, rovněž na pravé straně objektu. V 1. NP je navržen jednosměrný provoz s kolmým parkováním, přičemž vjezd se nachází na pravé straně objektu a výjezd na levé straně.

Část střechy 1. NP je navržena jako pobytová intenzivní zelená střecha, která umožňuje přístup do 2. NP. V této úrovni pobytová část pokračuje a je doplněna o kontejner s občerstvením. Odtud je možné pokračovat po lávce na druhou stranu trati. Zbývající část střechy ve 2. NP je řešena jako extenzivní zelená střecha.

KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Navržený objekt je řešen jako železobetonový monolitický skelet zastřešený plochou zelenou střechou. Střešní konstrukce je rozdělena na dvě části – intenzivní pobytovou zelenou střechu a extenzivní zelenou střechu s nižšími nároky na údržbu.

Fasádu objektu budou tvořit ocelové sítě určené pro popínavou zeleň, která přispěje k začlenění stavby do okolního prostředí a zároveň zlepší mikroklimatické podmínky v území.

ZÁKLADNÍ ROZMĚRY STÁNÍ

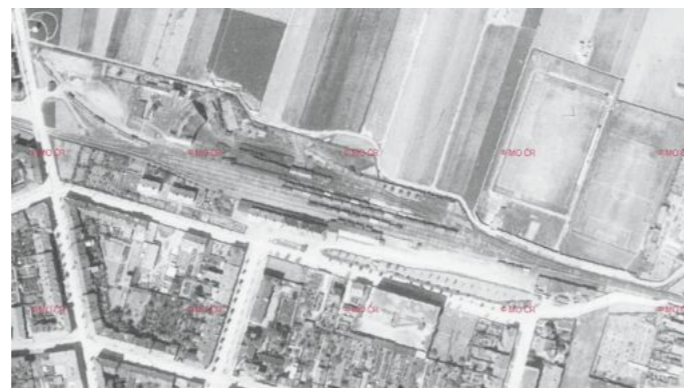
KOLMÉ	5 500x 3 000 mm
ŠIKMÉ 45°	5 500x 3 000 mm

02 ANALÝZA MÍSTA STAVBY

ANALÝZA HISTORIE



1872 - 1900



1938

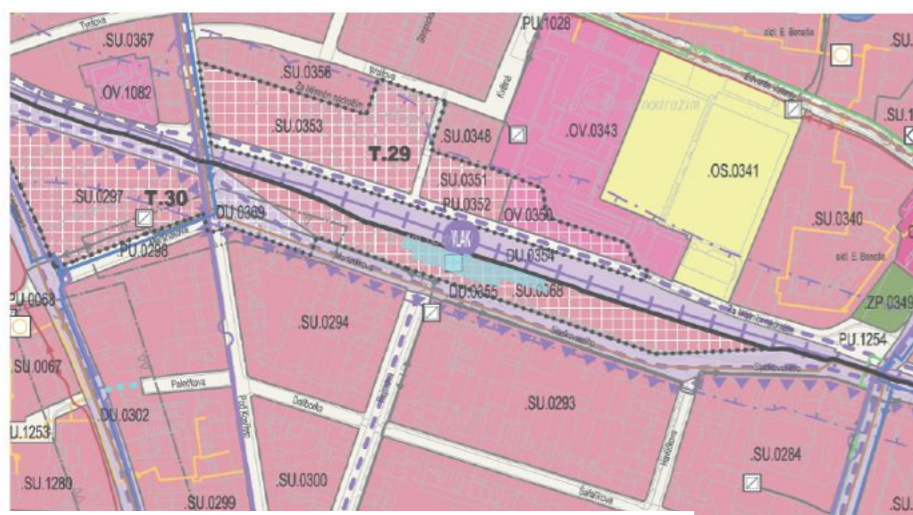


1971



20. STOLETÍ

ANALÝZA ÚZEMNÍHO PLÁNU



Na základě analýzy dokumentace a grafických příloh územního plánu (ÚP) Prostějova lze pro náš objekt v ploše SU.0368 vyhodnotit následující závěr:

Závěrečné vyhodnocení analýz ÚP

Lokalita u bývalého místního nádraží představuje jedno z nejvýznamnějších transformačních území města. Pro náš konkrétní objekt a jeho další rozvoj jsou klíčové tyto závěry:

Transformační potenciál (Plocha SU): Územní plán klasifikuje naši plochu jako Smlíšenou obytnou všeobecnou (SU), což je nejflexibilnější funkční typ umožňující kombinaci bydlení, služeb a nerušivé výroby.

Intenzita a výšková regulace: 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".

Dopravní a technické limity: Zásadní bariérou je ochranné pásmo komunikačního zařízení MV ČR a ochranné pásmo dráhy, které vyžadují koordinaci s dotčenými orgány státní správy.

Regulativ nařizuje umístit 50–70 % parkovacích kapacit přímo do objektu, což prakticky podmiňuje realizaci podzemních garáží.

Sociální a urbanistická vazba: Projekt musí respektovat podmínku prostupnosti územím (zákaz nepropustného oplocení) a zachovat podíl bydlení u polyfunkčních domů v rozmezí 40–50 % HPP.

Legenda:

- Zájmová budova
- Lokalita
- Transformační plocha
- Občanské vybavení sport
- Doprava všeobecná
- Smlíšené obytné všeobecné
- Občanské vybavení veřejné
- Občanské vybavení komerční
- Zeleň parková a parkově upravená
- Doprava všeobecná – návrhové
- Smlíšené obytné všeobecné – návrhové
- Občanské vybavení veřejné – návrhové
- Cyklistická komunikace
- Železniční trať
- Ochranné pásmo železniční trati
- Hranice území s rozdílnou korekcí počtu parkovacích stání
- Pěší propojení
- XX.XXXX Číselné ozn. plochy
- Výrobní tepelné energie
- Místní památka (kaple, pomník, kříž, atd.)
- Distribuční trafostanice 220,4 kV
- Válečný hrob
- Území s archeologickými nálezy (zóna I)
- Území s archeologickými nálezy (zóna II)
- T.29 Kód návrh. plochy
- T.30 Zájmový kód návrh. plochy
- Elektronické komunikační vedení významné
- Plynovod STL
- Elektrické vedení distribuční soustavy 22kV významné
- Teplovodní vedení významné
- Plynovod STL
- Kanalizační stoka
- Vodovodní řád

ÚZEMNÍ PLÁN PROSTĚJOV – ÚPLNÉ ZNĚNÍ

kód plochy	kód návrh. plochy	výměra plochy [ha]	zastavěnost 1)	max. výška zástavby [m] 2)	struktura zástavby 3)	informace 4)	další podmínky 5)
SU.0368	T.30	1,44	15–75 %	15/19		Železniční stanice	

ANALÝZA OBČANSKÉ VYBAVENOSTI



- Zdravotnictví
- Úřady
- Pošta
- Policajti
- Bankomaty
- Poistovacie služby a poradenstvo
- Banky
- Prenajímateľné kancelárie
- Zámok
- Múzeum
- Divadlo
- Kíno
- Kultúrny dom
- Náboženské stavby
- Školy/materské školy
- Knižnice
- Športoviská
- Reštaurácie
- Kaviarne
- Bary
- Ubytovanie
- Obchody
- Nákupné centrá
- Garáže
- Parkoviská

ANALÝZA DOPRAVY

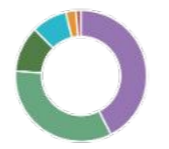


- LEGENDA:**
- PARKOVIŠTĚ
 - HLAVNÍ KOMUNIKACE
 - CYKLOSTEZKA
 - ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

ANALÝZA ZELENĚ



- 1 náměstí T. G. Masaryka
- 2 náměstí Spojenců
- 3 Smetanovy sady
- 4 Kolářovy sady
- 5 Husovo náměstí
- 6 náměstí Odboje
- 7 biokoridor Hloučela
- 8 Spitznerovy sady
- 9 Botanická zahrada P. Albrechta
- 10 Mláčkovy sady



- javor
- třešeň
- jirovec
- lipa
- vrba
- buk

ANALÝZA STŘEŠNÍ KRAJINY



- 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. Polovaltku najdeme pouze na jednotlivých budovách a zelenou střechu najdeme pouze na budově kina Metro 70.



- LEGENDA**
- veřejná zeleň
 - polovořejná zeleň
 - polosoukromá zeleň
 - soukromá zeleň
 - brownfield



- LEGENDA**
- javor 34
 - třešeň 27
 - jirovec 0
 - lipa 7
 - vrba 2
 - buk 1



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



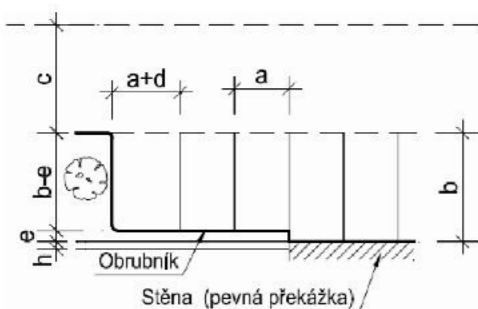
Tabulka 6 – Rozměry parkovacího stání pro osobní a lehká užitková vozidla (dodávky) při kolmém a šikmém řazení a šířka přilehlého jízdního pruhu/pásu

Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání ^{*)}	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	

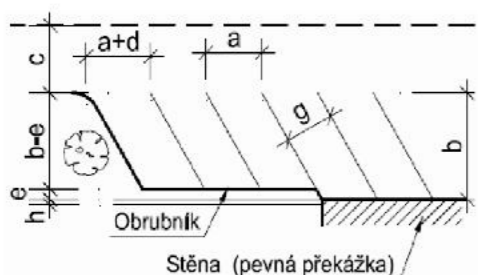
*) Při návrhu parkovacích stání se s ohledem na místní podmínky upřednostňuje menší šířka stání a větší šířka jízdního pásu.

**) 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.



- 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 odstupů 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



6.6 Bezbariérové užívání

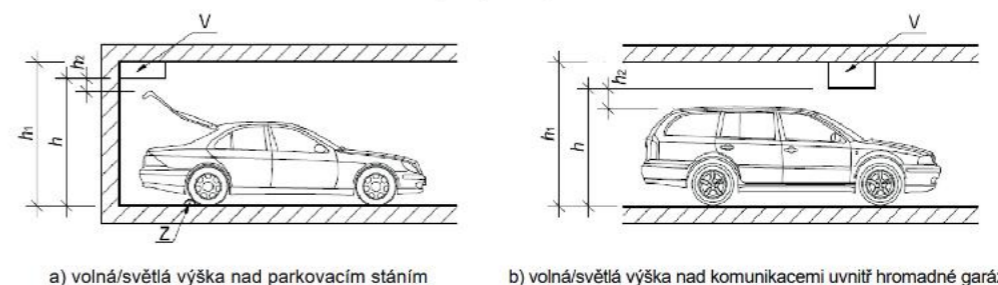
6.6.1 Požadavky příslušného právního předpisu²⁾ na bezbariérové užívání staveb je nutné zohlednit především při návrhu:

- vyhrazených parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené;
- vyhrazených parkovacích stání pro vozidla osob doprovázejících dítě v kočárku;
- komunikací pro chodce;
- hygienických zařízení pro veřejnost;
- automatů pro platbu a výdej parkovacích dokladů apod.

6.6.2 Rozměry parkovacího stání pro vozidla přepravující osobu těžce pohybově postiženou a vyhrazeného parkovacího stání pro vozidlo osoby doprovázející dítě v kočárku se navrhují podle příslušného právního předpisu²⁾. Příklad návrhu vyhrazených parkovacích stání s kolmým řazením pro vozidla přepravující osobu těžce pohybově postiženou je uveden na obrázku 7.



Obrázek 7 – Prostorové uspořádání parkovacích stání s kolmým řazením pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené



Legenda

- V prostor pro vedení inženýrských sítí a technologického vybavení v garáži (vazba na otevření zavazadlového prostoru při parkování jízdu vpřed i couváním)
- Z parkovací zarážka
- h volná výška; vzdálenost mezi podlahou garáže a spodním okrajem nejnižší umístěné pevné překážky u stropu garáže (dopravní značení, inženýrské sítě apod.)
- h₁ světlná výška; vzdálenost mezi podlahou a stropem garáže
- h₂ vzdálenost otevřených dveří zavazadlového prostoru podle a), respektive nejvyššího bodu (střechy) vozidla podle b) od pevné překážky

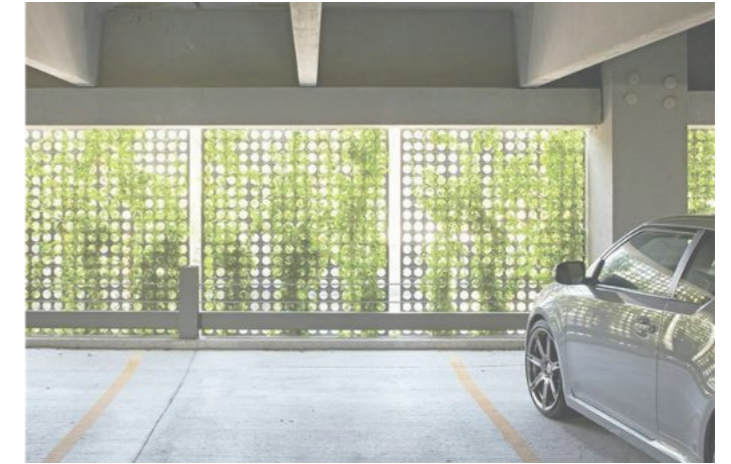
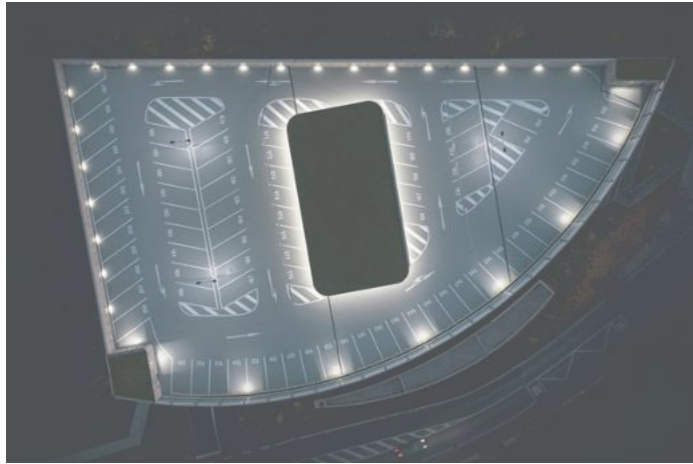
Obrázek 1 – Výškové řešení garáže

Tabulka 4 – Maximální podélné sklony ramp

Druh rampy	Maximální podélný sklon (%)	
Vnitřní rampy	Celé a šroubovitě rampy	15
	Vyrovnávací rampy a polorampy	17 ^{*)}
	Parkovací rampy	6
Vnější rampy	Vyrovnávací rampy	17 ^{*)}
	Celé, šroubovitě 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 jako 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 šroubovitě rampy.



AUTOŘI: ZDENĚK FRÁNEK
ATELIÉR: FRÁNEK ARCHITECTS
REALIZACE: 2021
MĚSTO: DOLNÍ BŘEŽANY
DATUM PROJEKTU: 2017 - 2018

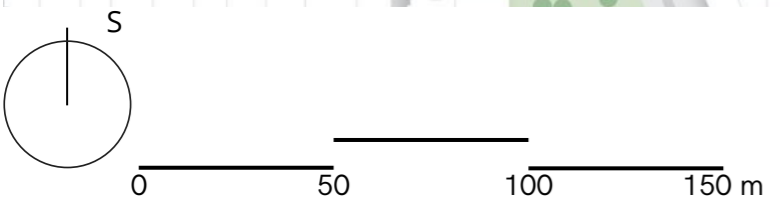
ROCKHURST NORTH PARKING GARAGE
AND RETAIL
KANSAS CITY, MO, UNITED STATES
FIRM BNIM
YEAR 2012








ARCHITECT: MEDUSA GROUP | ŁUKASZ ZAGAŁA, PRZEMYSŁAW ŁUKASIK
ADDRESS: UL. JAGIELLOŃSKA 74, ŻERAŃ, WARSZAWA, POLAND
PROJECT: 2020-21
COMPLETION: 2021-22

KONVERZE PARKOVACÍHO DOMU NA POLYFUNKČNÍ DŮM S POBYTOVOU
STŘECHOU V BUENOS AIRES












06 SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

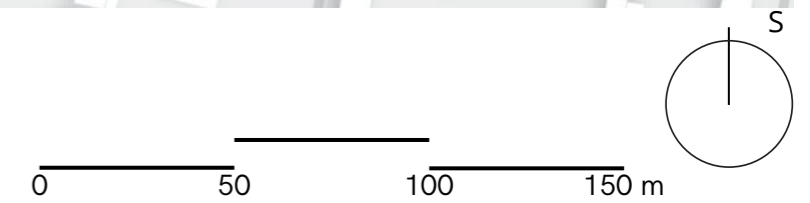


LEGENDA

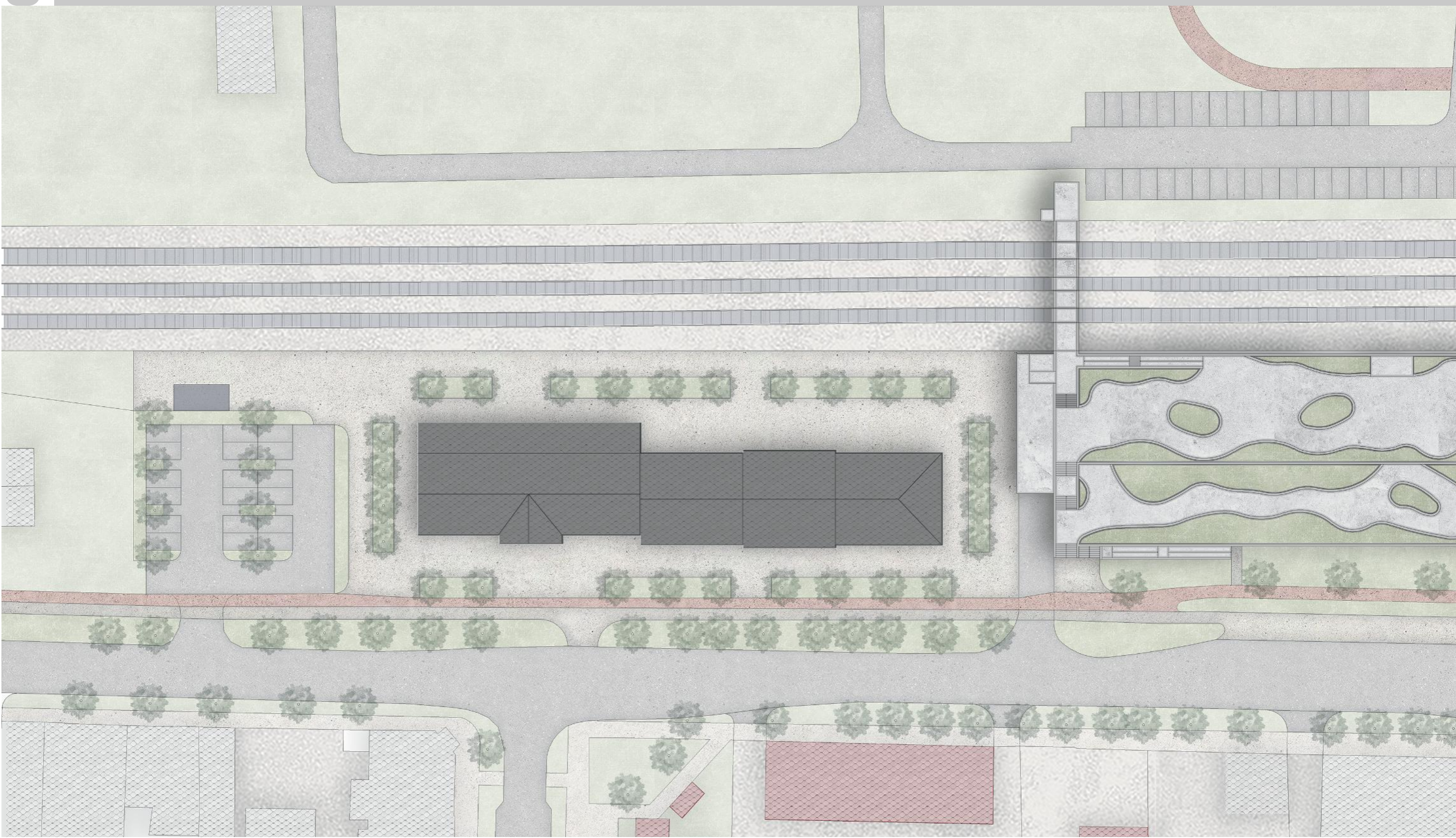
- | | | | | | | | |
|---|---------|---|---------------------------|---|------------|---|--------------------------------|
|  | zeleň |  | brownfield |  | komunikace |  | naučná stezka Hloučela |
|  | vodstvo |  | návrh budov v brownfieldu |  | železnice |  | návrh parkoviště v brownfieldu |
| | | | | | |  | řešené území |



POZITIVA	NEGATIVA	HODNOTY	LIMITY
 cyklostezka	 brownfield	 zeleň	 trať
 autobusová zastávka	 předprostor	 pohledová osa	 železniční přejezd/přechod
 parkoviště	 budova ve špatném stavu	 stromořadí, aleje	

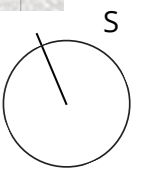
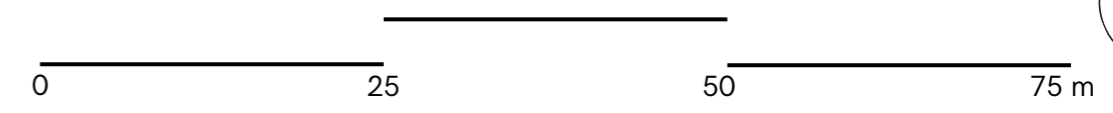
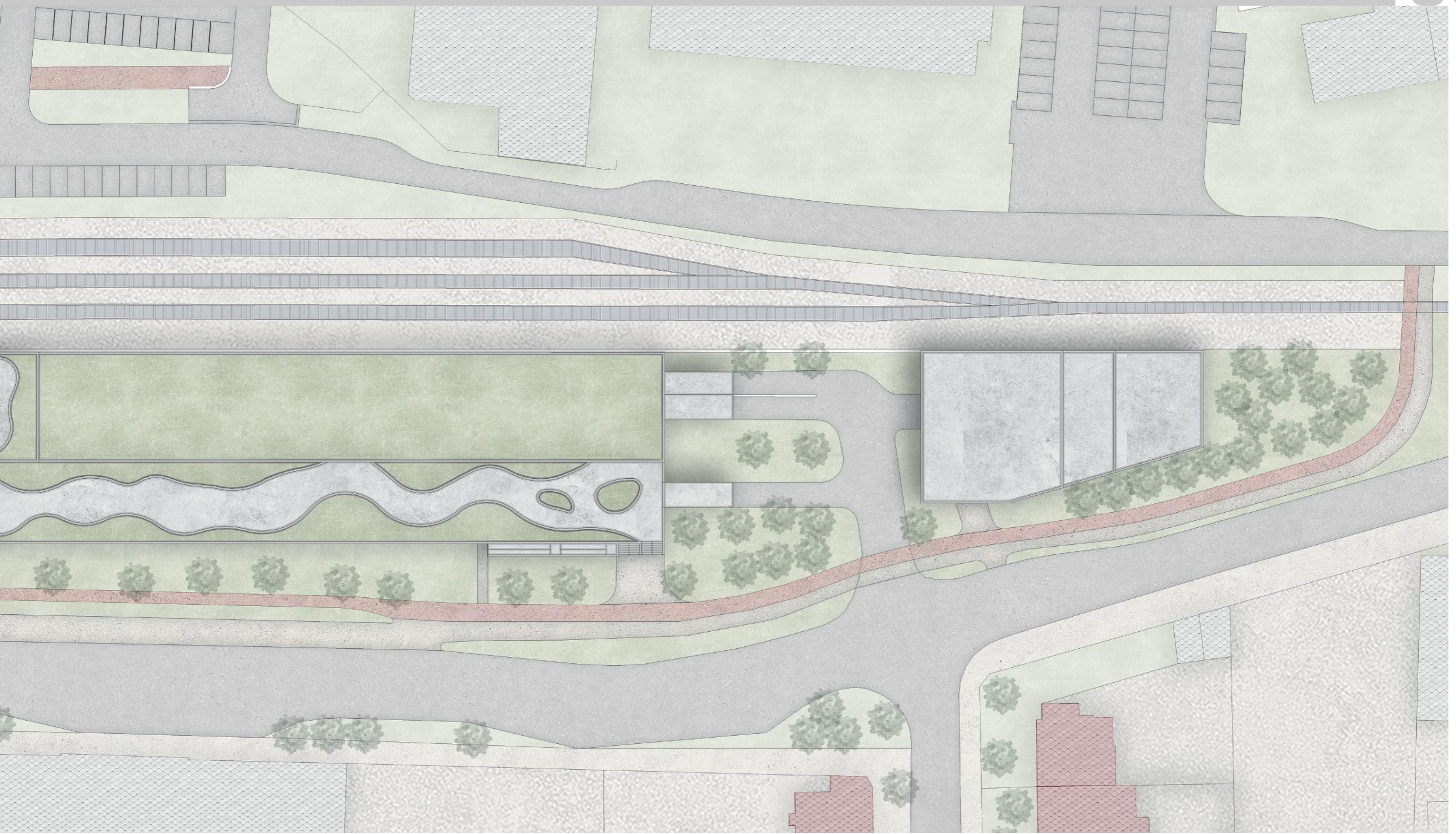


08 SITUACE MÍSTA STAVBY

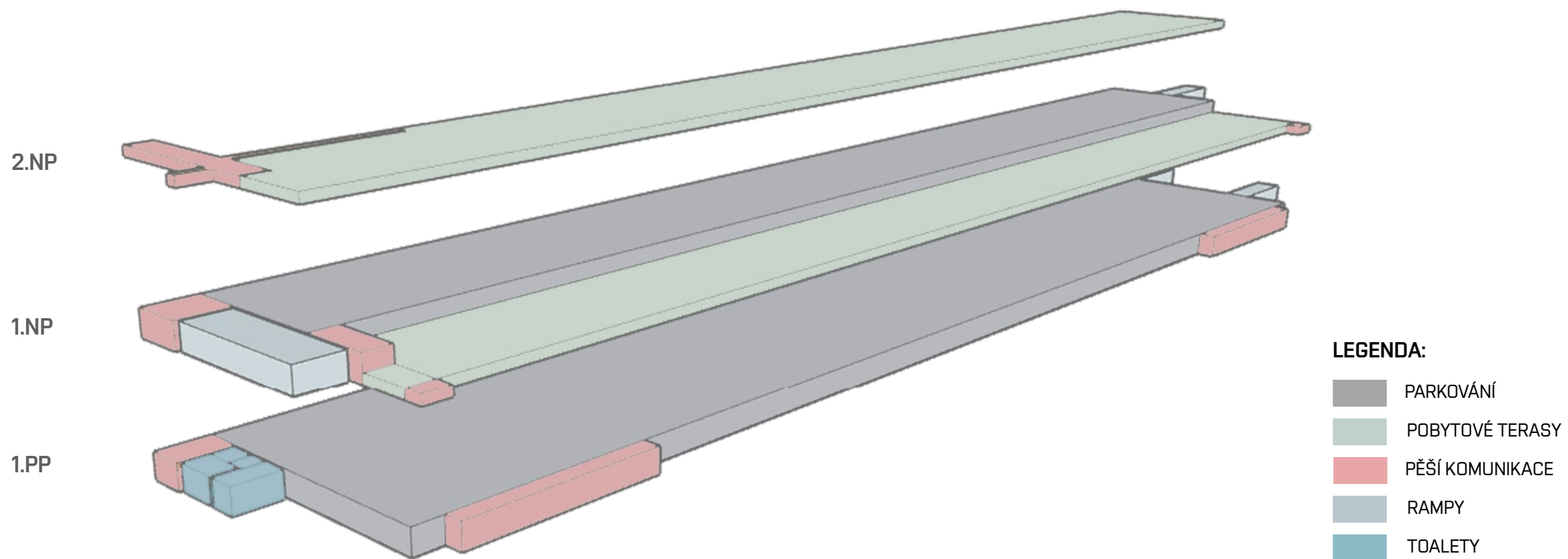


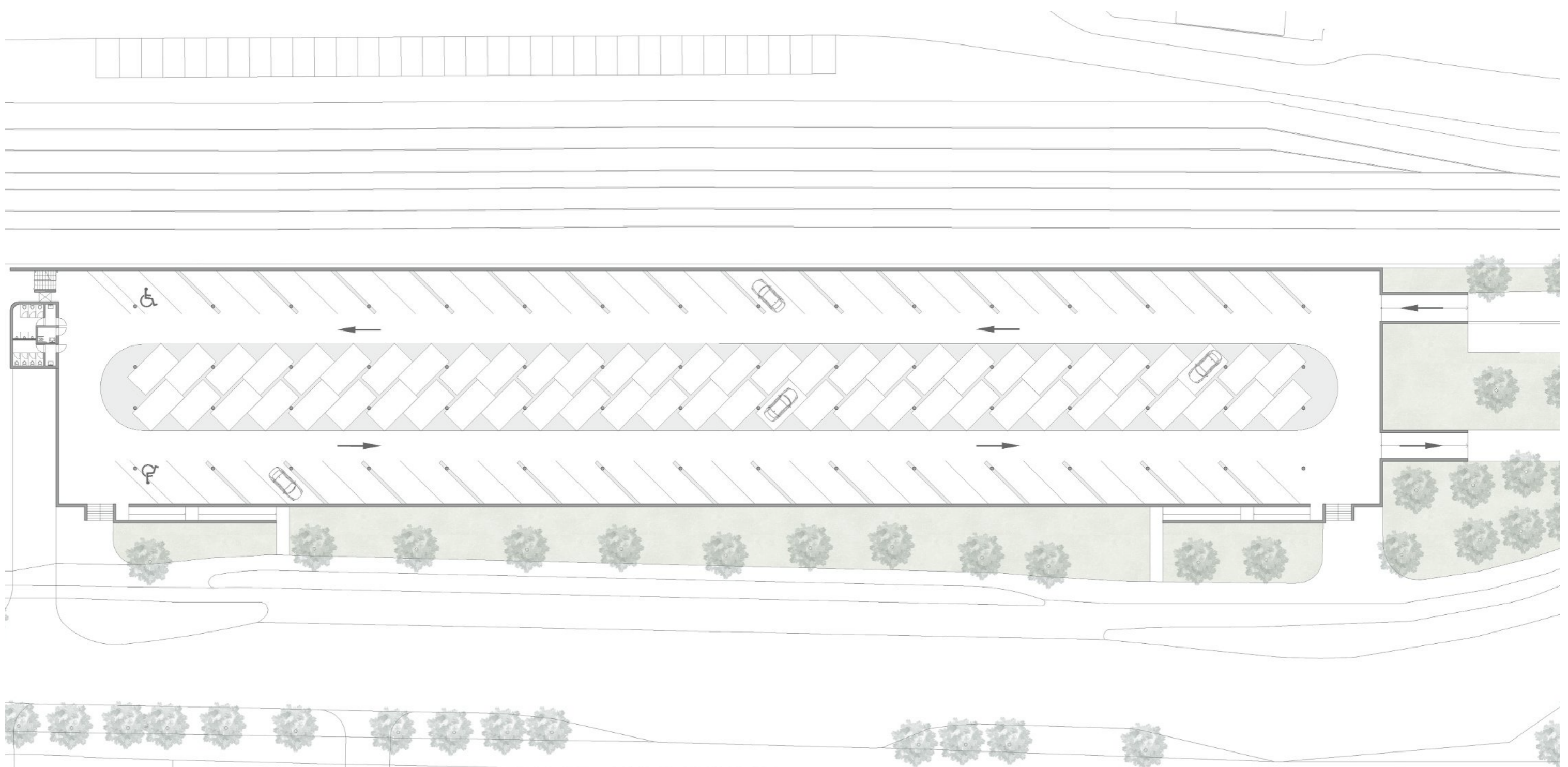
LEGENDA

- | | | | | | | | |
|---|-----------------|---|-----------|---|-------------------------|---|-------------|
|  | komunikace |  | zeleň |  | budova Místního nádraží |  | cyklostezka |
|  | pěší komunikace |  | železnice |  | nová budova policie | | |



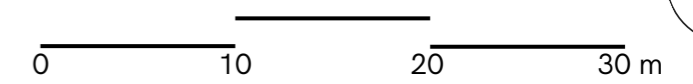
10 PARKOVACÍ DŮM SCHÉMA



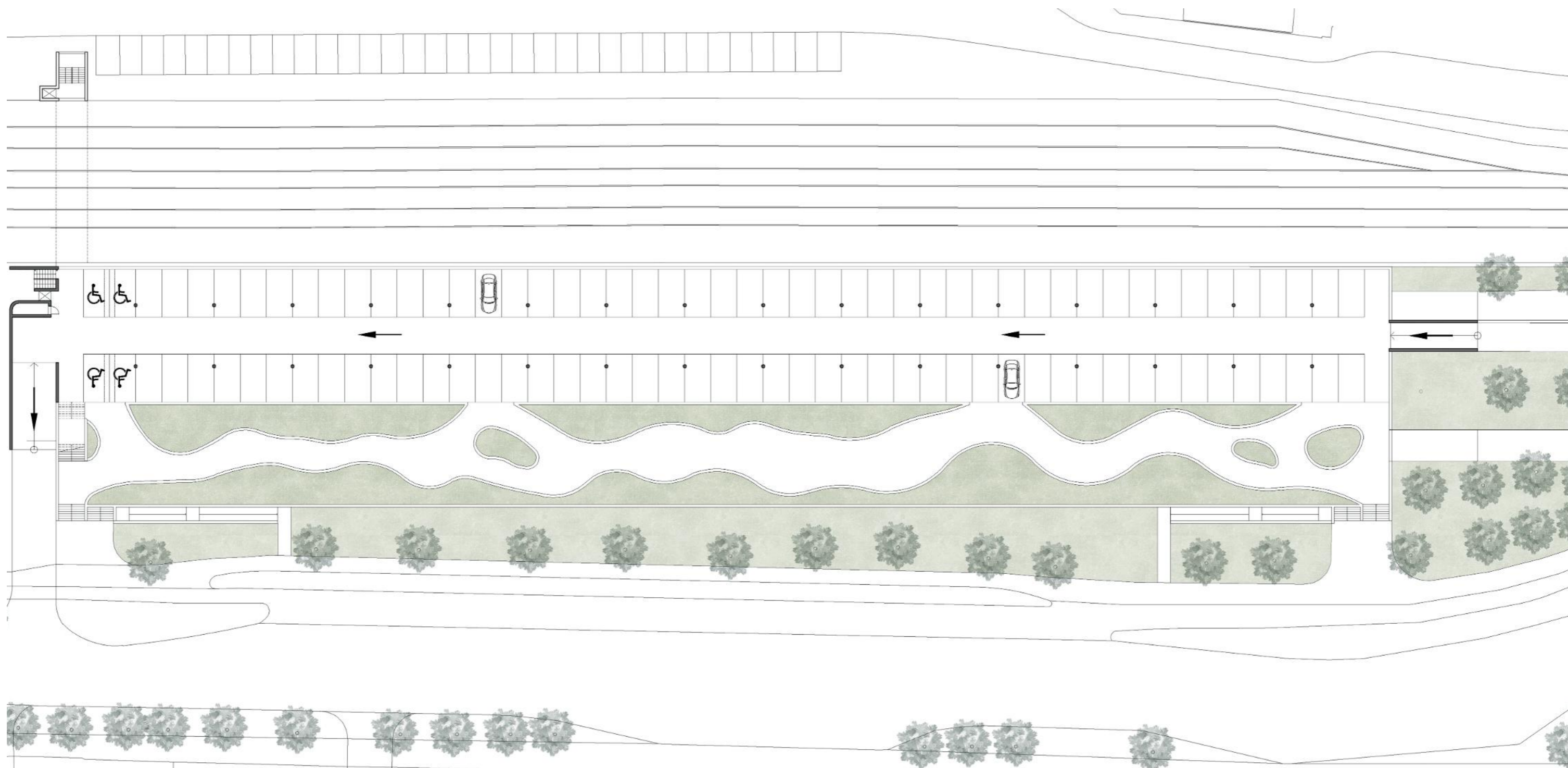


ZÁKLADNÍ ROZMĚRY STÁNÍ

ŠIKMÉ 45° 5 500x 3 000 mm

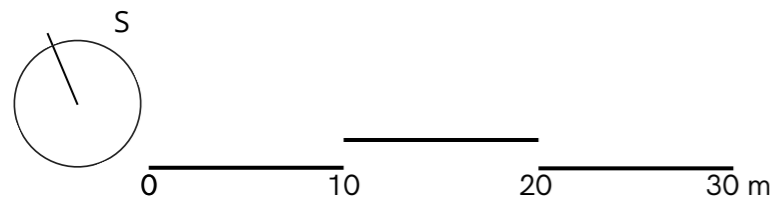


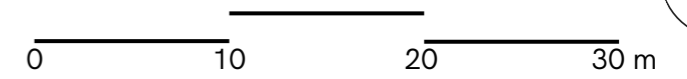
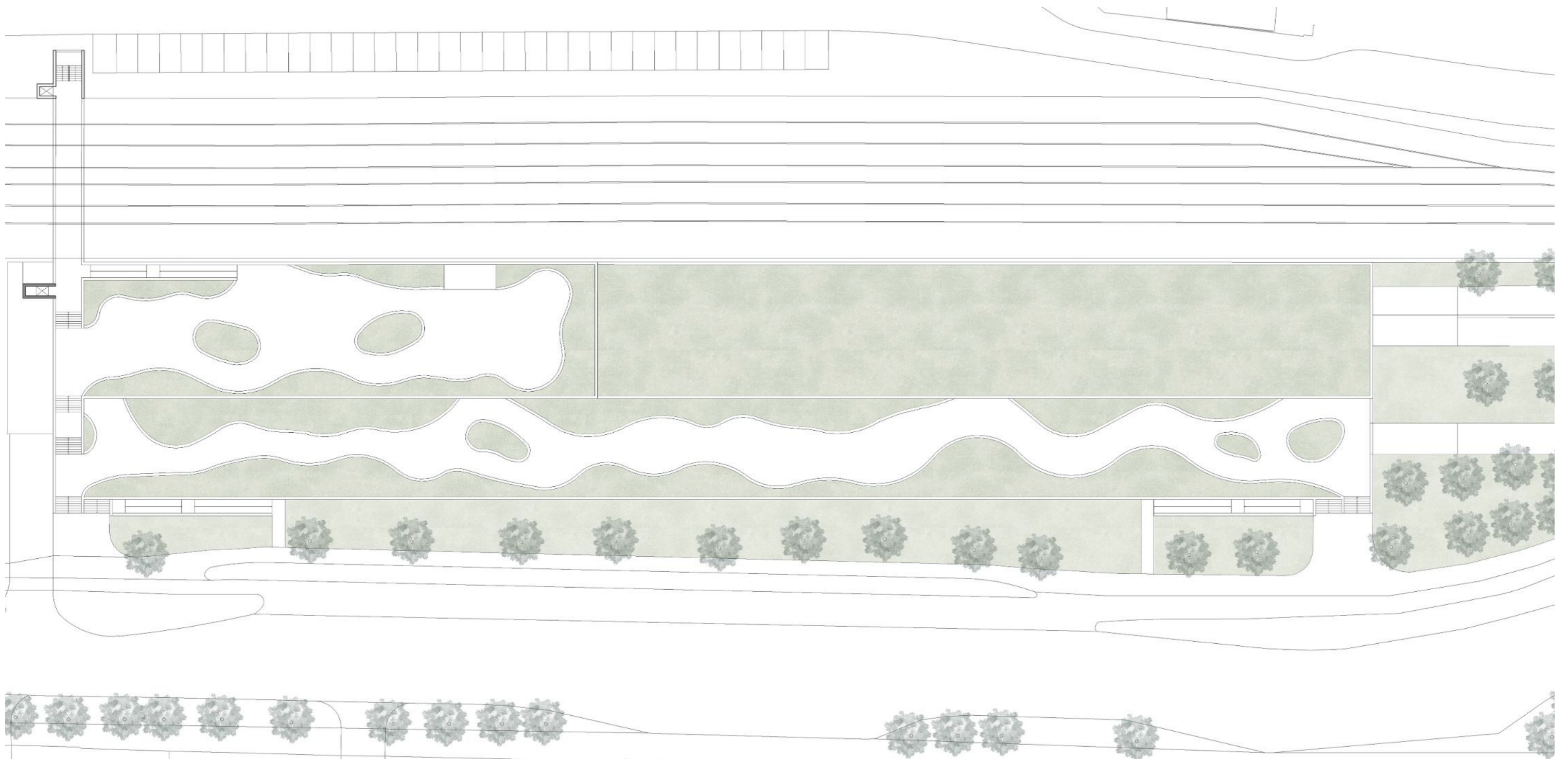
12 PARKOVACÍ DŮM 1.NP



ZÁKLADNÍ ROZMĚRY STÁNÍ

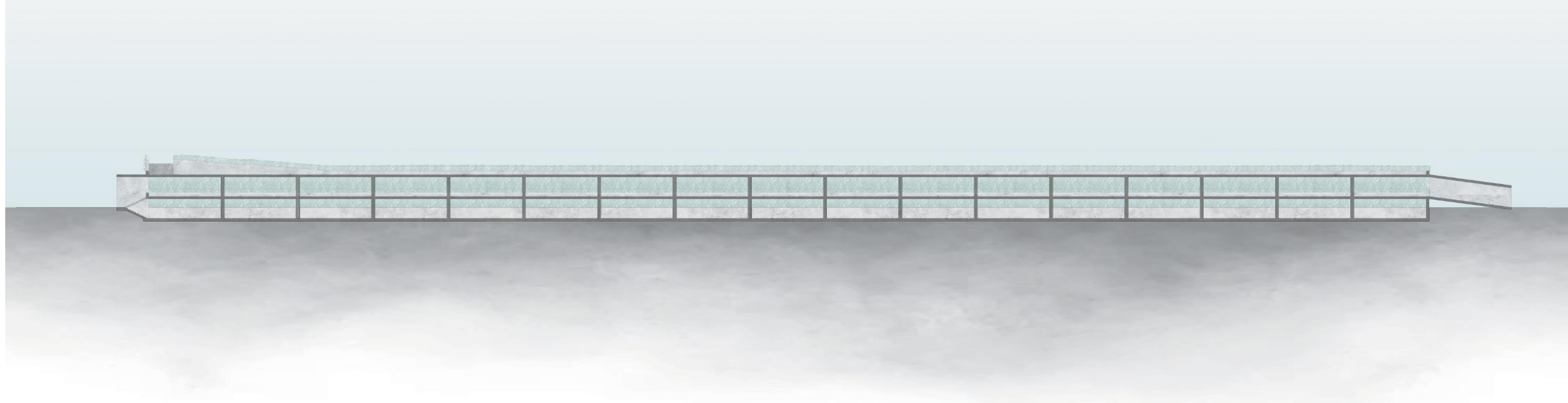
KOLMÉ 5 500x 3 000 mm





14 ŘEZY

PODÉLNÝ

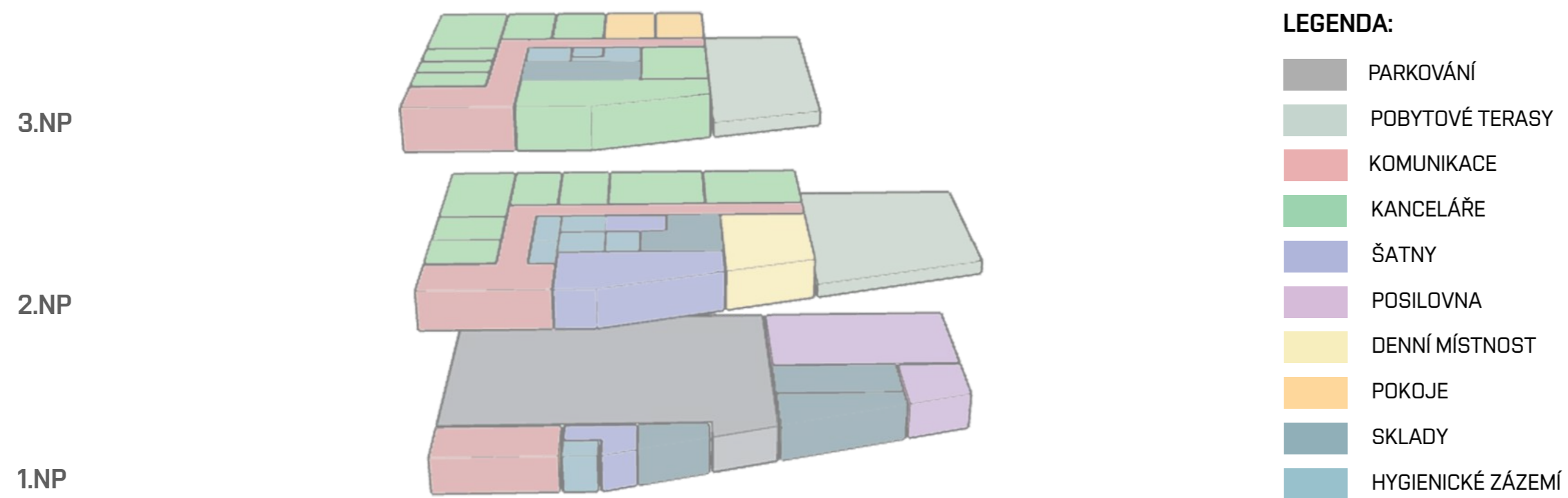


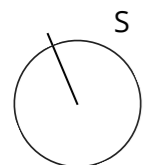
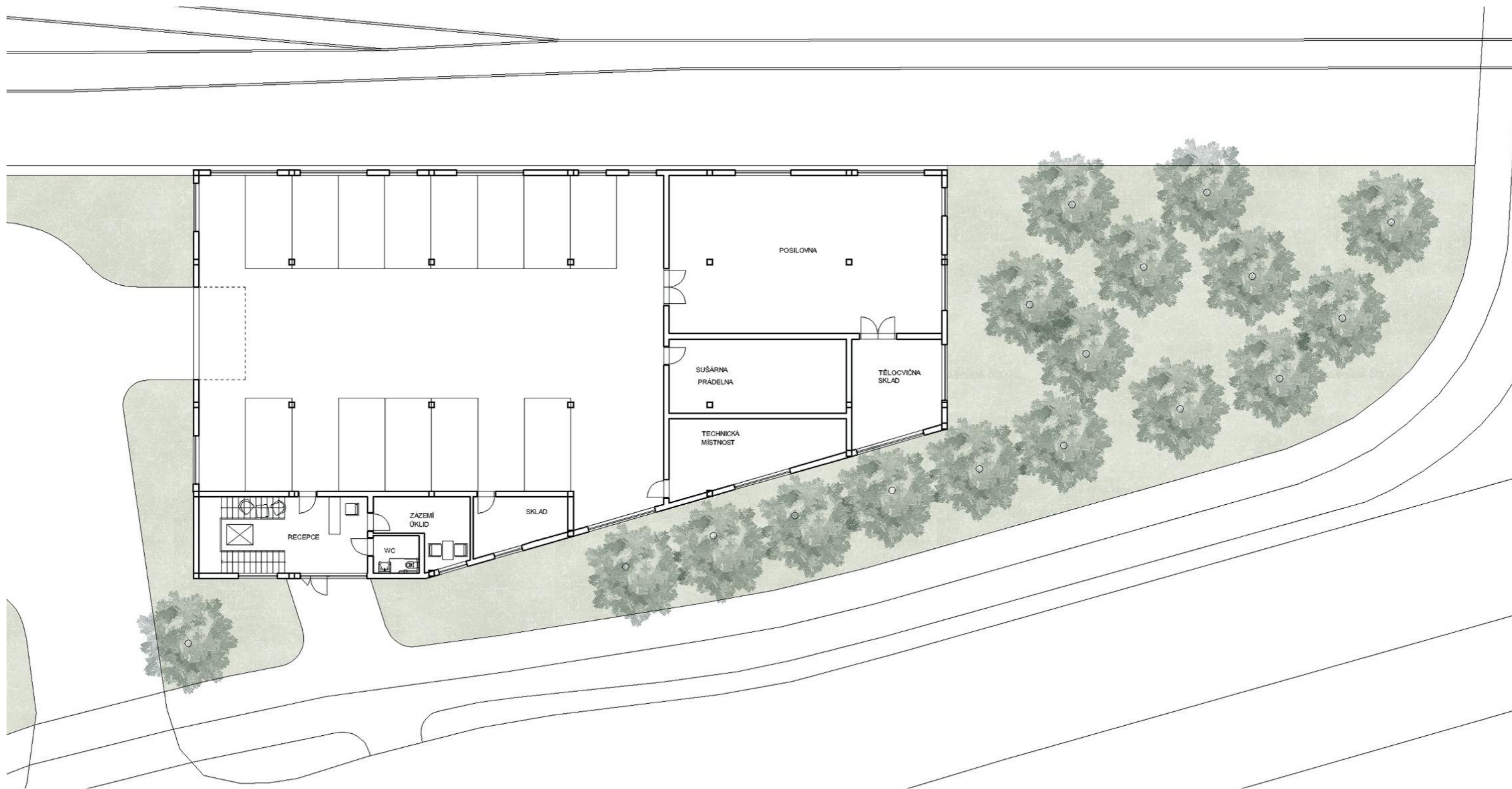
0 10 20 30 m

PŘÍČNÝ

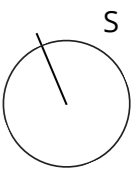
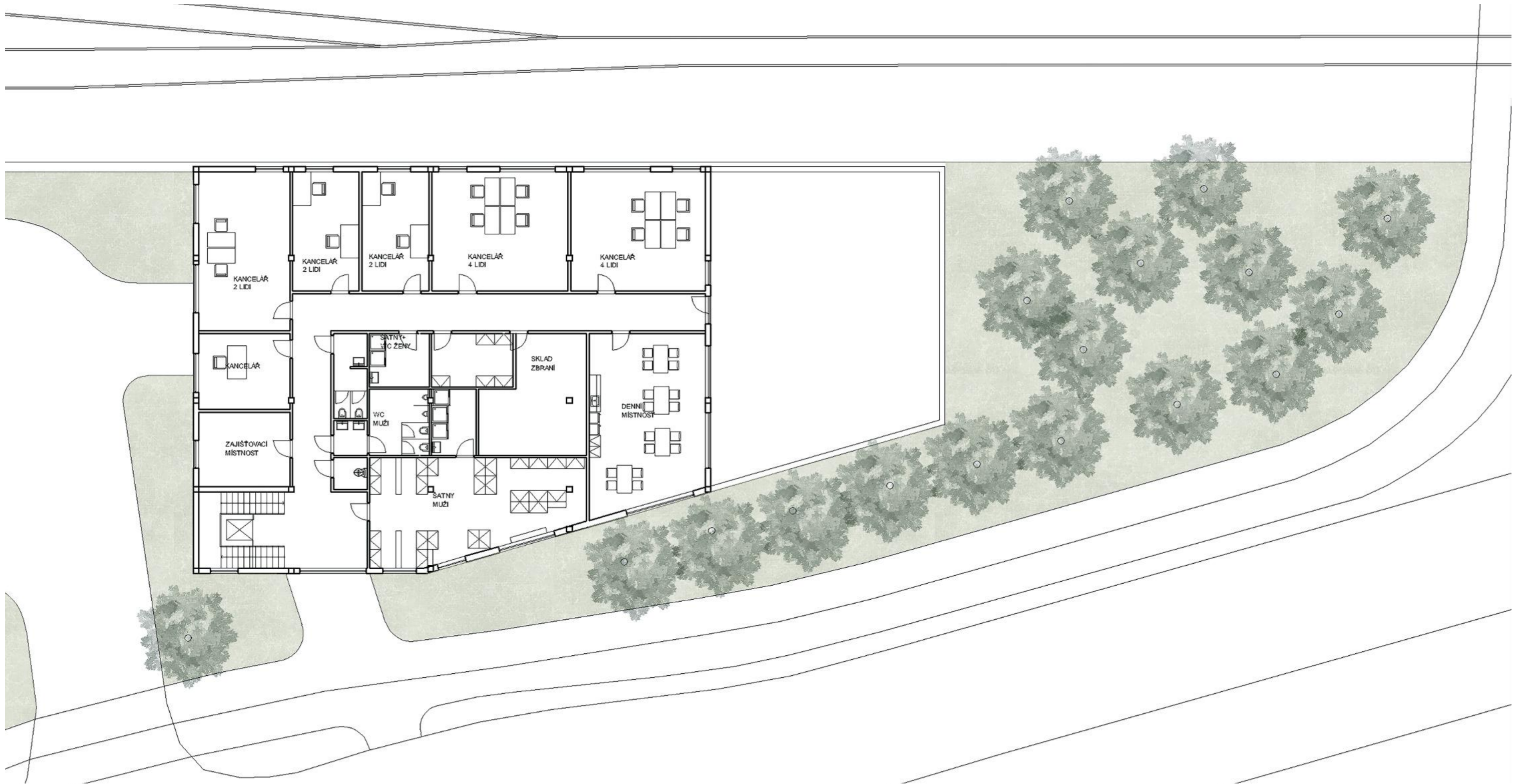


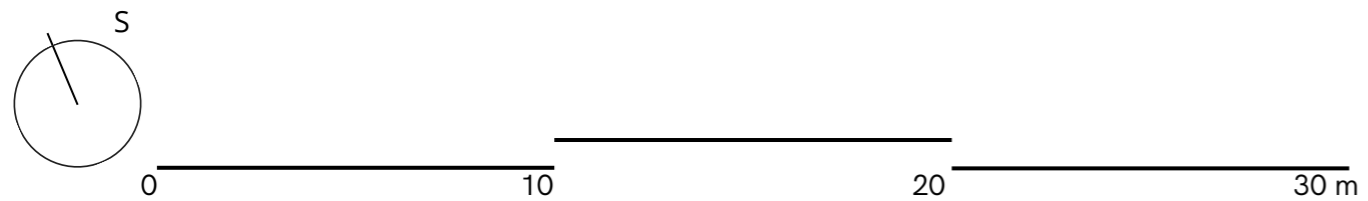
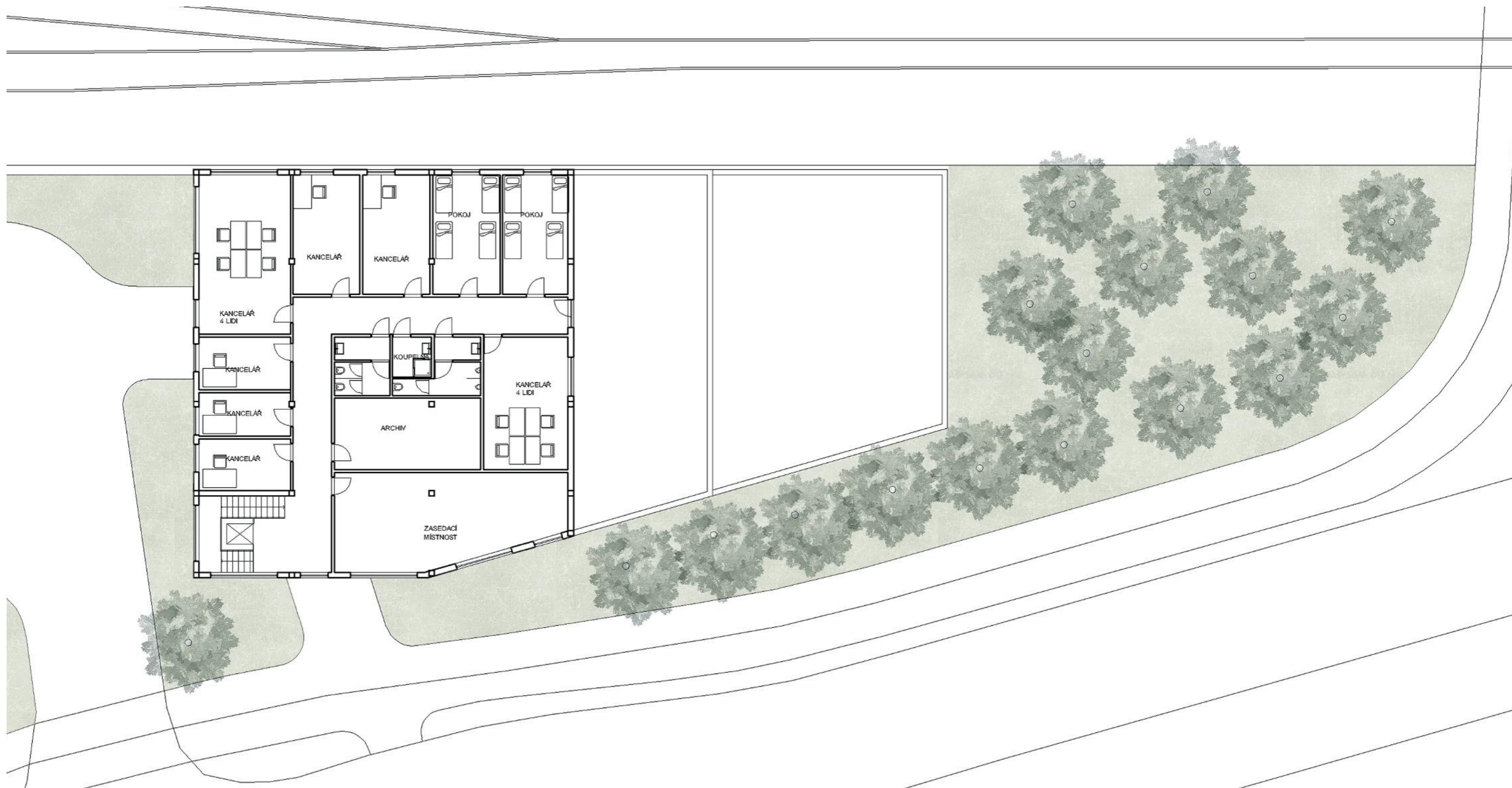
0 10 20 30 m





0 10 20 30 m





JIH

ZÁPAD



SEVER

VÝCHOD

