

Adaptace objektu Místního nádraží v Prostějově

Ateliér architektonické tvorby 5 BGA036

Vypracovala: Karolína Štanclová

Vedoucí práce: Ing. arch. René Baranyai

A3A2 | Letní semestr | 2025/26



Průvodní zpráva.....	02
Koncept.....	03
SWOT.....	04
Analýza občanské vybavenosti.....	05-06
Analýzy.....	07
Situace širších vztahů.....	08
Problémový výkres.....	09
Situace místa stavby.....	10
Půdorys 1.NP-Bourané konstrukce a Nové navrhované konstrukce.....	11
Půdorys 1.NP.....	12
Půdorys 2.NP-Bourané konstrukce a Nové navrhované konstrukce.....	13
Půdorys 2.NP.....	14
Půdorys Podkroví-Bourané konstrukce a Nové navrhované konstrukce.....	15
Půdorys Podkroví.....	16
Půdorys suterénu-Bourané konstrukce a Nové navrhované konstrukce.....	17
Půdorys suterénu.....	18
Řez A-A, Řez B-B.....	19
Řez C-C.....	20
Pohled na stěny.....	21
Pohled na stěny.....	22
Pohledy: Jižní pohled, Západní pohled.....	23
Pohledy: Severní pohled.....	24
Detail.....	25
Vizualizace - Exteriéru.....	26
Vizualizace - Kavárna.....	27
Vizualizace - Porodejna kol.....	28
Vizualizace - Apartmán.....	29
Model.....	30

Urbanistické řešení

Objekt vlakové stanice Prostějov místní nádraží představuje klasickou ukázkou drážní architektury z konce 19. století, jejíž urbanistické řešení vychází z principu lineárního propojení města a železniční tepny. Budova je situována podél kolejového tělesa tak, že svou hlavní reprezentativní fasádou uzavírá vizuální osu přilehlé ulice a zároveň vytváří přirozenou bránu do města. Přednádražní prostor, funguje jako klíčový komunikační uzel a rozptylová plocha pro cestující, která integruje různé formy dopravy od pěších vazeb až po cyklo-dopravu. Svým měřítkem stavba citlivě reaguje na okolní městskou zástavbu, přesto si však díky své délce a centrální poloze zachovává dominantní postavení v území.

Architektonické řešení

Architektonické pojetí budovy nese typické znaky pozdního klasicismu s prvky historismu, což byl v době Rakouska-Uherska standard pro státní drážní objekty. Kompozice je založena na přísné symetrii, které dominuje středový rizalit zakončený sedlovou střechou s výrazným štítem. Tato vyvýšená část jasně definuje hlavní vstup do odbavovací haly a tvoří těžiště celé stavby. Fasáda je horizontálně členěna pásovou rustikou v úrovni přízemí a průběžnou římsou, která opticky odděluje provozní parter od patra, kde se historicky nacházelo zázemí a byty zaměstnanců. Pravidelný rytmus okenních os a detaily v podobě dřevěných vstupních dveří s nadsvětlíky podtrhují funkční a strohý, ale přesto důstojný charakter objektu.

Dispoziční řešení

Objekt je koncipován jako třípodlažní budova s jedním suterénem, která v sobě kombinuje komerční, společenské a ubytovací funkce. První nadzemní podlaží (1. NP) je horizontálně členěno do tří funkčních zón, z nichž každá disponuje vlastním samostatným vstupem. V pravé části se nachází obchodní jednotka sestávající ze dvou propojených prostorů, které slouží jako prodejna a servis jízdních kol. Na tento provoz navazuje komunikační chodba, jež zajišťuje přístup k výtahu propojujícímu všechna podlaží a k centrálnímu zázemí budovy (denní místnost se sprchou a toaletami pro personál všech služeb). Levá, nejrozsáhlejší část přízemí, je vyhrazena kavárně s kompletním vlastním zázemím a hygienickým uzlem. Kavárna je úzce propojena s exteriérem prostřednictvím dvou teras – sezónní letní terasy a celoročně využitelné zimní terasy. Vertikální komunikaci pro soukromé účely zajišťuje schodiště umístěné v přední části traktu. Druhé nadzemní podlaží (2. NP) je dedikováno ubytovacím službám. Nachází se zde celkem šest apartmánů určených ke krátkodobému pronájmu, které doplňuje jeden plně bezbariérový apartmán splňující standardy pro osoby se sníženou schopností pohybu. Podkroví (3. NP) nabízí pět atypických apartmánových bytů. Kromě ubytovací kapacity je zde situován centrální sklad pro potřeby správy apartmánů a velkorysý společný prostor sloužící k relaxaci a odpočinku hostů. Suterén (1. PP) plní primárně hospodářskou a technickou funkci. Pravá část podzemního podlaží soustřeďuje technické zázemí pro provoz celého objektu, zatímco levá část je vyhrazena skladovým prostorům pro potřeby kavárny v přízemí.

Materiálové a konstrukční řešení

Původní objekt je postaven z cihly pálené plné (CPP). Nová přístavba ocelová konstrukce tvořena sloupy 70x100 mm, vazníky 100x70 mm, laminované sklo. Základová deska ŽB 250 mm. Nové nosné stěny jsou provedeny z tvarovek Porotherm 25 AKU Z, příčky jsou provedeny sádro kartonové desky (Fermacel) tl. 150 mm.

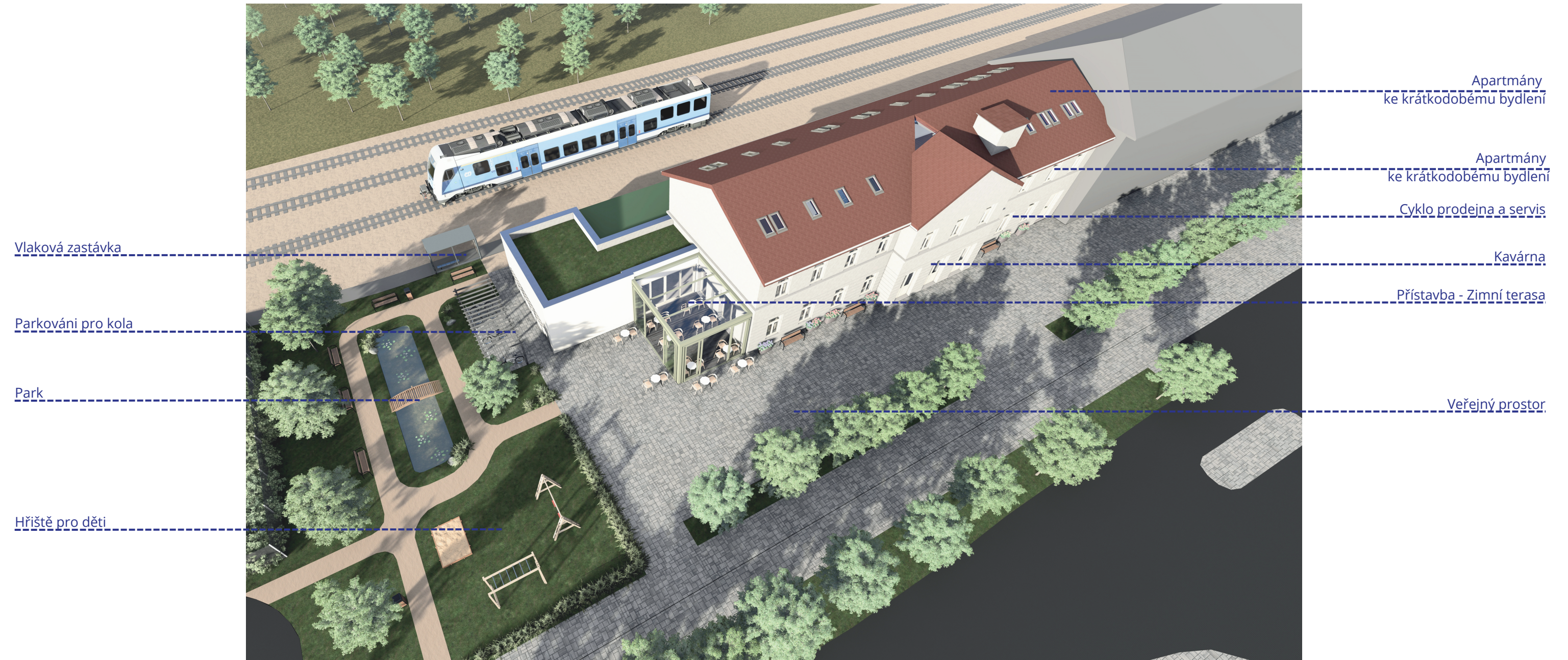
Základní výměry

Výměra pozemku: 1 700 m²

Zastavěná plocha: 650 m²

Celková užitná plocha: 1 050 m²

Předpokládané náklady: 80 000 000 Kč



S

Silné stránky

dobrá dopravní dostupnost v rámci města
blízko centrum města
napojení na dopravní a technickou infrastrukturu

W

Slabé stránky

zvýšený hluk z dopravy
zhoršená kvalita ovzduší
nedostatek zeleně v okolí
nízká kvalita veřejného prostoru

Příležitosti

revitalizace okolního prostoru
doplnění městské zeleně
zlepšení pěších a cyklistických tras
estetické zlepšení prostředí

O

T

Hrozby

další zvyšování dopravní zátěže
zhoršování životního prostředí
snížení kvality bydlení v okolí
přehřívání zpevněných ploch v letních měsících



Legenda:

- Obchod s potravinami (35-50)
- Bary (40+)
- Kino (1)
- Muzea (2)
- Střední školy (7-8)
- Základní školy (8-9)
- Restaurace, bistra (60-80)
- Kavárny (20-30)
- Sportovní areály a centra (15-25)
- Hotely (2)
- Divadla (2)

Historická analýza

1. Stručná historie města Prostějova

1141 – první písemná zmínka o osídlení (Prostějovice).
 14. století – povýšení na město, rozvoj městské struktury.
 15.–17. století – období válek a hospodářských výkyvů.
 19. století – zásadní průmyslový rozvoj (textilní výroba, potravinářství).
 1870–1871 – přivedení železnice do Prostějova (hlavní trať Olomouc – Nezamyslice), což akcelerovalo industrializaci a urbanistický růst města.
 konec 19. století – Prostějov patří k významným průmyslovým centrům Moravy.

2. Historie a vývoj Místního nádraží v Prostějově

Vznik a kontext (80. léta 19. století)
 Rozvoj lokálních drah na Moravě reagoval na potřeby regionálního průmyslu a zemědělství. Výstavba tratí byla iniciována především hospodářskými subjekty (cukrovary, sladovny, lihovary).
 1889 – zahájení provozu
 Zahájení provozu na trati Prostějov – Chornice. Vznik samostatné stanice Místní nádraží jako konečného/výchozího bodu lokální větve. Hlavním účelem bylo napojení místních průmyslových podniků na železniční síť.
 Architektura budovy (konec 19. století)
 Budova vznikla v období Rakousko-Uherska pod správou kkStB. Jedná se o typizovaný objekt lokální stanice.
 - Režné zdivo (původní stav)
 - Symetrická kompozice s centrálním rizalitem
 - Sedlová střecha s přesahem
 - Segmentová okna a typické drážní detaily (římsy)

Zlatá éra (cca 1890–1914)

Vrchol průmyslového rozvoje Prostějova. Stanice fungovala jako dopravní uzel pro dělníky i nákladní přepravu. Byla napojena na průmyslové vlečky a představovala důležitou městskou tepnu. V roce 1912 byla přistavena pošta. V sousedství pošty se nacházelo velké skladiště a překladiště. Na opačnou stranu od přijímací budovy stojí dva obytné domy pro tehdejší zaměstnance dráhy. Kromě těchto staveb se za kolejištěm nacházela pětimístná výtopna, vodárna s provozním přístavkem a velká kancelářská budova. Výtopny byly součástí větších železničních stanic. Byly v nich „ustájeny“ parní lokomotivy, které bylo třeba zatopit před službou, ale někdy sloužily i k delším odstávkám jako depa. Před prostějovskou výtopnou se lokomotiva otáčela na točně. Ve vodárně se zase čerpala voda do obrovských nádrží a odtud se rozváděla k vodním jeřábům, kde posádky parních lokomotiv prováděly jejich zbrojení. Později bylo na nádraží přistaveno stavědlo, skladové a dílenské objekty, čerpací stanice s nádržemi pohonných hmot

Meziválečné období (1918–1938)

Po vzniku Československa přešla infrastruktura pod správu Československých státních drah. Provoz pokračoval bez zásadních stavebních změn.

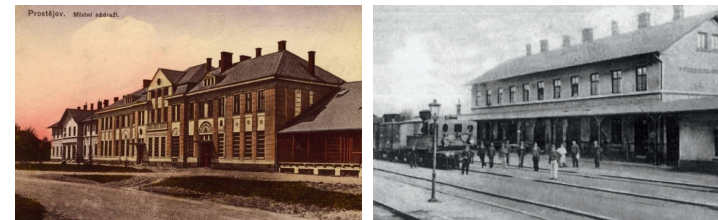
Druhá polovina 20. století – úpadek

Rozvoj automobilové dopravy, útlum lokálních tratí a změny v průmyslu vedly k poklesu významu stanice. Postupně docházelo k redukci provozu i technického zázemí.

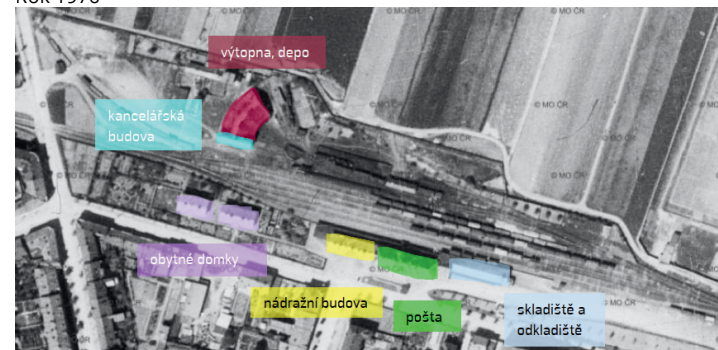
21. století – marginalizace a současný stav

Postupné omezení služeb, redukce personálu a demolice části technického zázemí (depo, točna – 2020). Dnes je budova převážně nevyužitá, funguje pouze omezený provoz pro cestující. Objekt je předmětem úvah o novém využití a možné rekonstrukci.

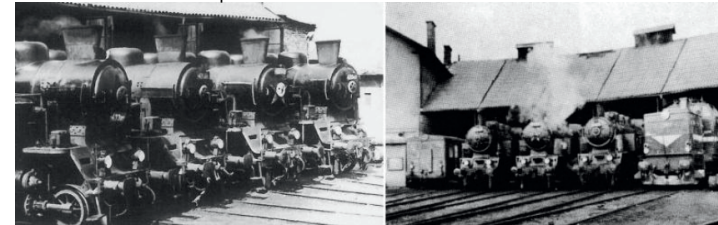
Souhrn



Rok 1976



Nádraží na letecké mapě z roku 1938



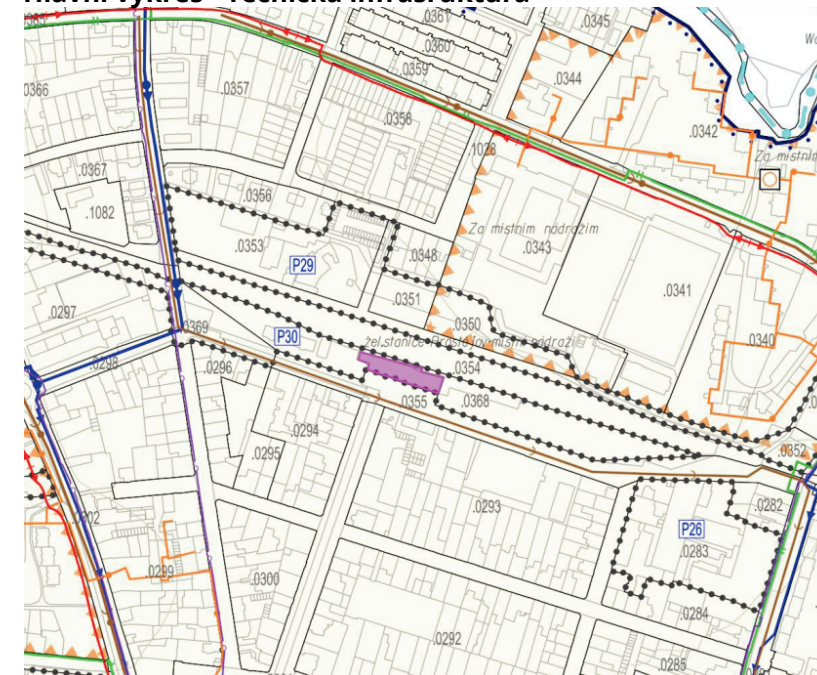
Výtopna v 70. letech

Analýza ÚP a územně plánovací dokumentace

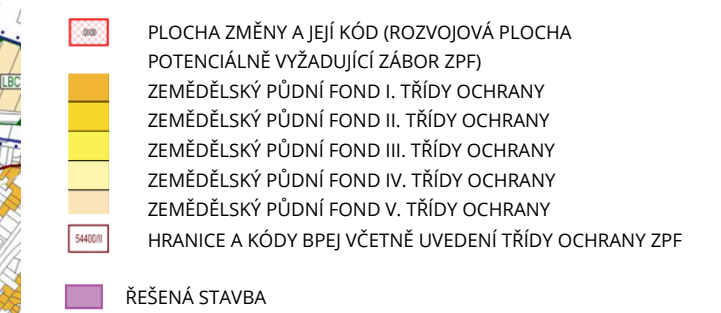
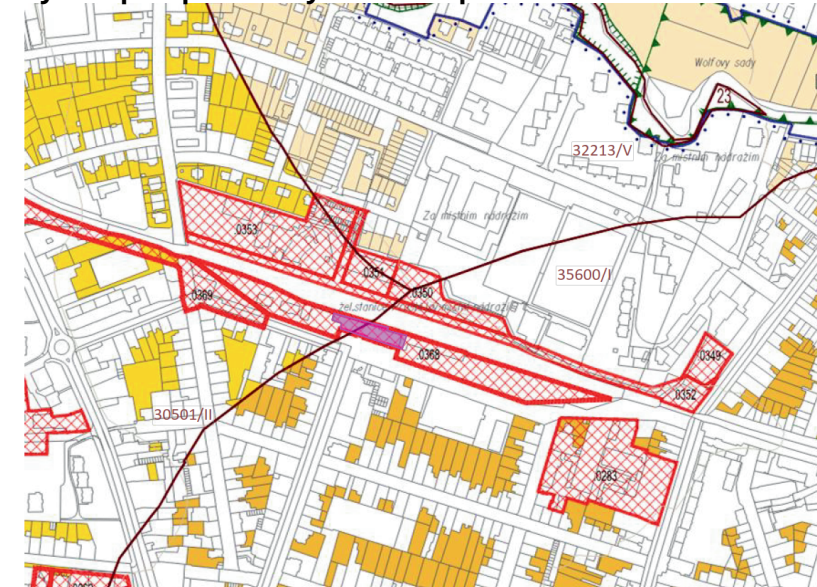
Koordinální výkres



Hlavní výkres - Technická infrastruktura



Výkres předpokládaných záborů půdního fondu



Rešerše přístupu k využití obdobných objektů — forma, materiál, konstrukce

Adaptace historických nádraží

Adaptace nádražních budov reaguje na měnící se potřeby dopravy a snahu o udržitelné využití architektury. Tato místa, často s charakterem brownfieldu, v sobě spojují historickou hodnotu s potenciálem pro komunitní život a novou identitu lokality.

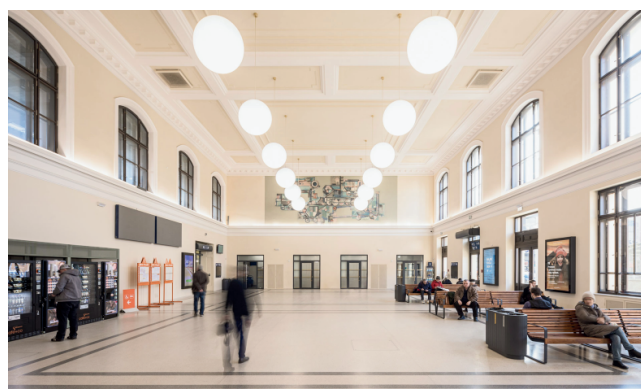
Klíčové aspekty proměny:

- **Forma a prostor:** Zachovávají se velkorysé haly a čekárny jako přirozená centra veřejného života. Tyto prostory se mění na multifunkční celky (kavárny, komunitní sály), do kterých se vkládají nové provozní prvky tak, aby nebyla narušena jejich celistvost.
- **Materiály a autenticita:** Rekonstrukce ctí původní vrstvy (cihly, kámen, dřevo) včetně jejich přirozené patiny.
- **Kontrast vrstev:** Nové zásahy využívají moderní materiály (sklo, ocel), čímž jasně a čitelně odlišují současnou architekturu od té historické.



Železniční stanice v Českých Budějovicích

(1908, novorenesance, arch. Gustav Kulhavý) je kulturní památka a významný dopravní uzel navazující na tradici železnice od roku 1828. V letech 2020–2024 prošla rekonstrukcí (A8000), která obnovila historickou podobu a odstranila nevhodné zásahy. Interiér byl očištěn, restaurován a doplněn o přehledný orientační systém. Řešení kombinuje historické prvky s moderními technologiemi a zahrnuje halu, pasáž s obchody, služby i bezbariérové úpravy. Materiálové řešení kombinuje historické povrchy s novými prvky v jednotném vizuálním stylu, s důrazem na trvanlivost, odolnost a snadnou údržbu. Mobilniář je robustní a sjednocený s exteriérem, moderní technologie jsou nenápadně integrovány do konstrukcí. Provoz zahrnuje odbavovací halu s pokladnami a automaty, obchodní pasáž propojující nádraží s městem a Lannovou třídou, komerční jednotky, kavárny i bezbariérové úpravy včetně výtahů.



Přístup k veřejnému prostoru v okolí objektu místního nádraží v Prostějově

PŘEHLEDNOST A SNADNÁ ORIENTACE

Prostor by měl mít jasně vymezené hranice, ale zároveň navazovat na okolní prostor. Lidé se v něm musí jasně a rychle zorientovat - k tomu pomůžou jednoduché ukazatelé a značky. Nádraží by mělo navázat na stávající peší a jiné trasy.

PŘÍTOMNOST LIDÍ A AKTIVIT

Klíčová je přeměna prostoru na místo, ve kterém se něco děje. Nejedná se o hlavní, ale o místní nádraží. Prostor nejspíš nebude tvořit hlavní dopravní uzel, proto je třeba ho využít k diverzním aktivitám, tak, aby místo ožilo - kavárny, bistra, park, akce...

BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP

Veřejný prostor kolem nádraží by měl umožnit neomezený pohyb všem jeho uživatelům. Nejedná se pouze o rampu u vstupu, ale komplexního přístupu k formování prostoru. Začlenit můžeme bezbariérové napojení z okolních chodníků, bezprahový vstup do budovy a mírné sklony mezi rozdílnými výškovými úrovněmi.



Co si ujasnit před návrhem

Co se tady bude dít když nikdo nejede vlakem?
 Jak prostor funguje ráno/ odpoledne/ večer?
 Jaké jsou hlavní peší tahy?
 Odkud lidé přicházejí kam směřují?

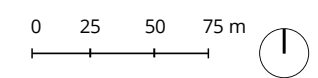
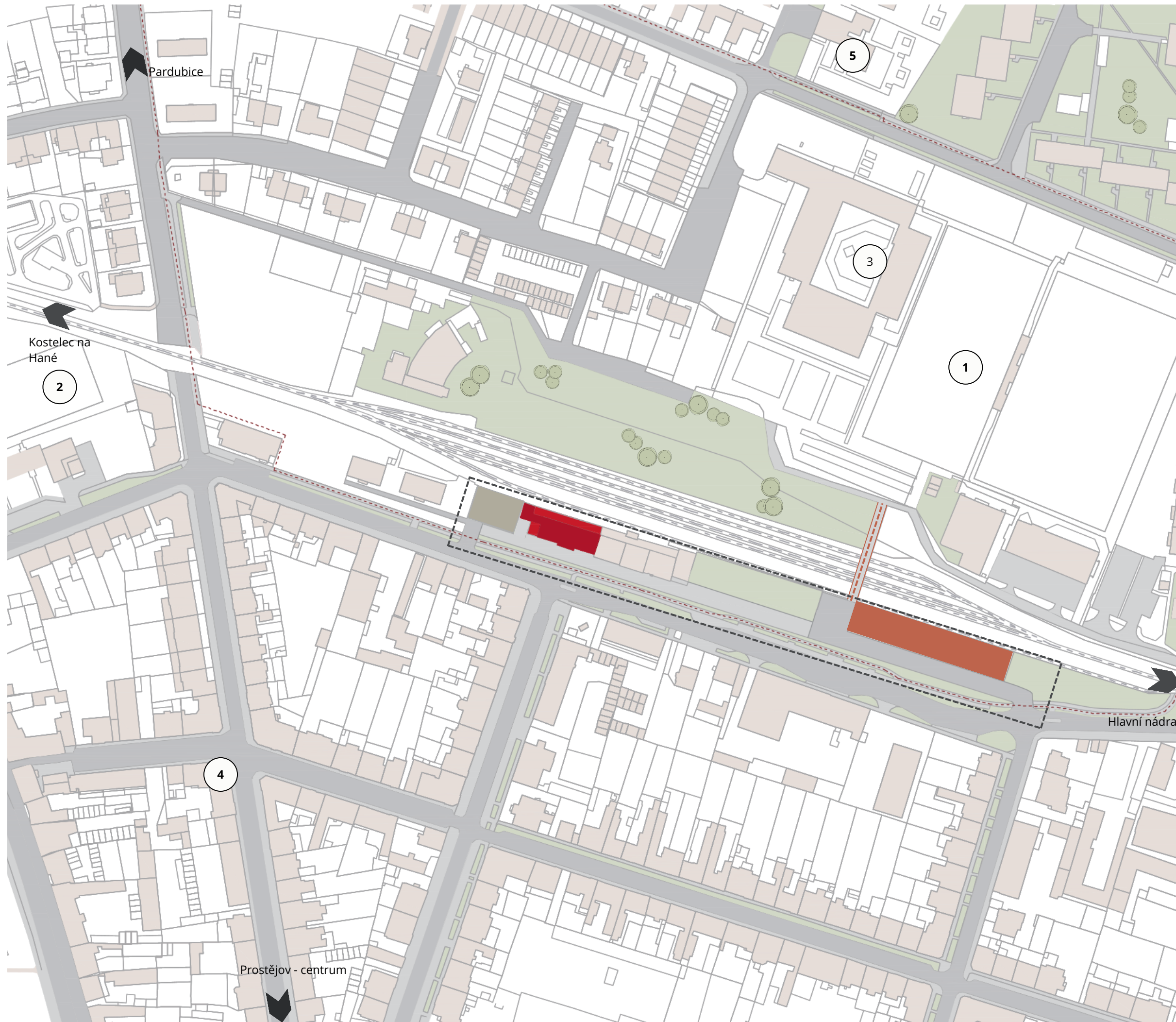
Čeho se držet

Snadná orientace bezbariérový přístup
 Přehlednost
 Ná vaznost na okolí










Legenda

- Hranice řešeného objektu
- Řešený objekt
- Vedlejší objekty
- Zelené plochy
- Park nově navržený
- Hlavní komunikace
- Vedlejší komunikace
- Uvažovaný parkovací dům
- Lávka přes koleje
- Železnice
- Cyklostezka

- 1 Sportovní stadion
- 2 Sportovní zimní stadion
- 3 Základní škola
- 4 Střední škola
- 5 Soukromá nemocnice

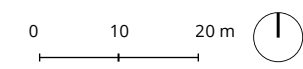
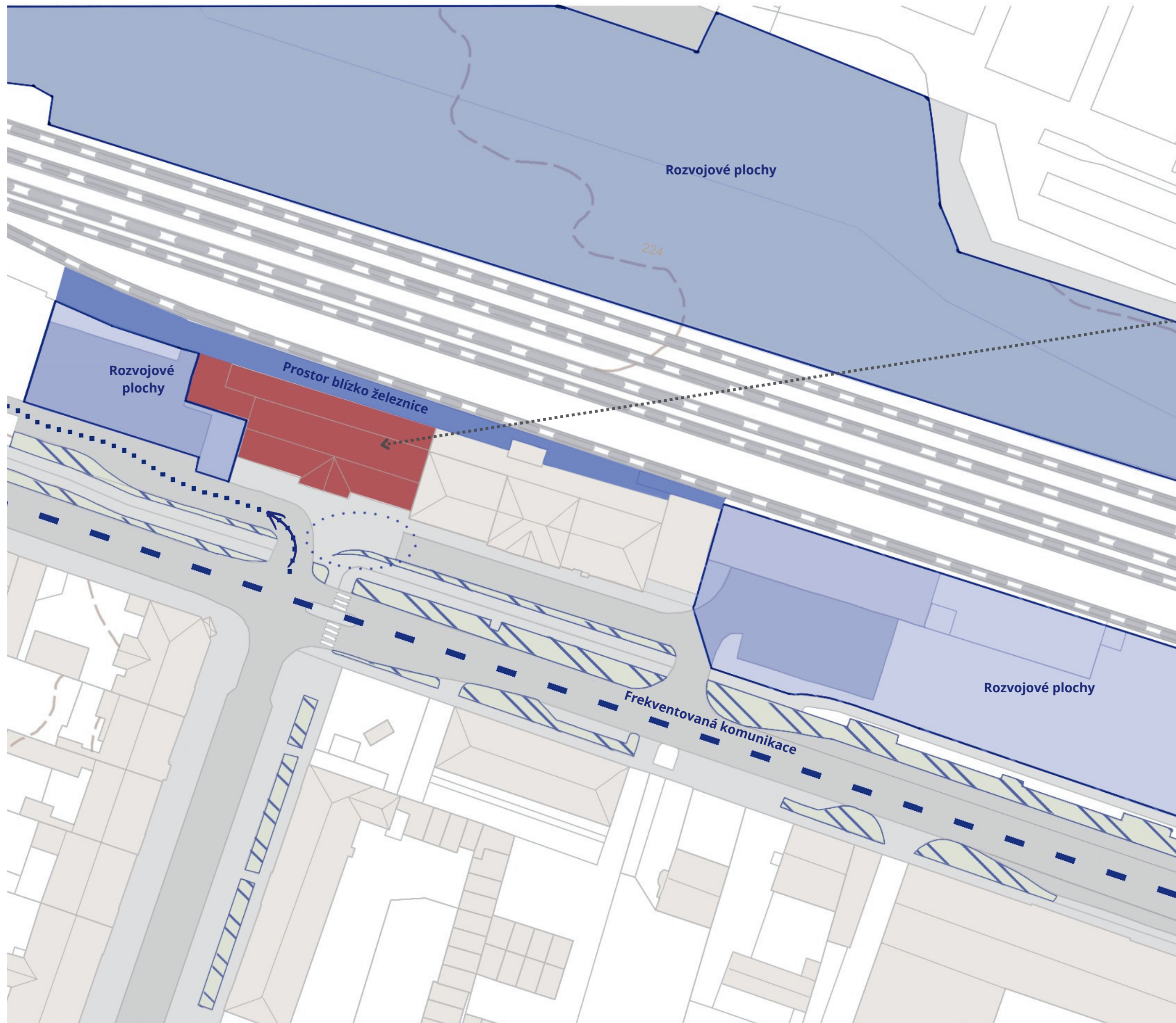


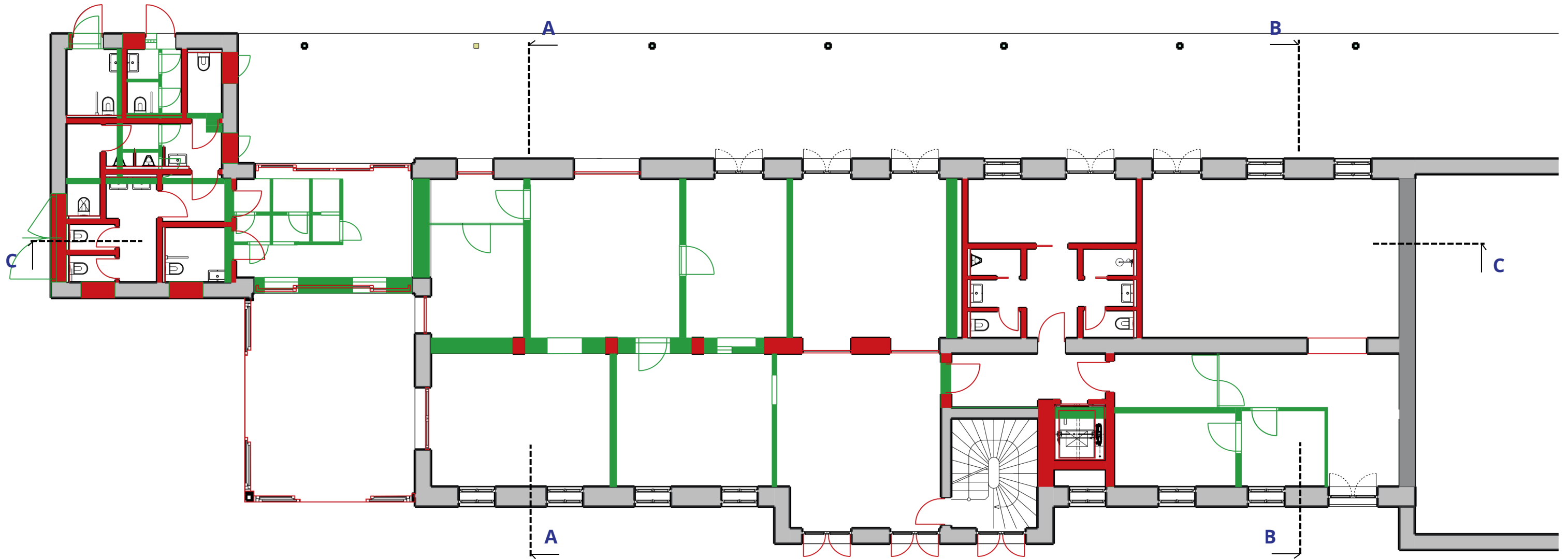
Legenda

-  Hlavní komunikace - hluk
-  Okolní objekty
-  Chodník
-  Komunikace
-  Řešený objekt
-  Rozvojové plochy
-  Málo okolní zeleňe
-  Přejezdová cesta k okolním objektům
-  Chybí propojení komunikací




Problematyka v objektu

- Zvýšená vlhkost v objektu
- krov špatně přístupný
- podkroví není prosvětleno-chybí střešní okna
- objekt je velmi členitý příčkami



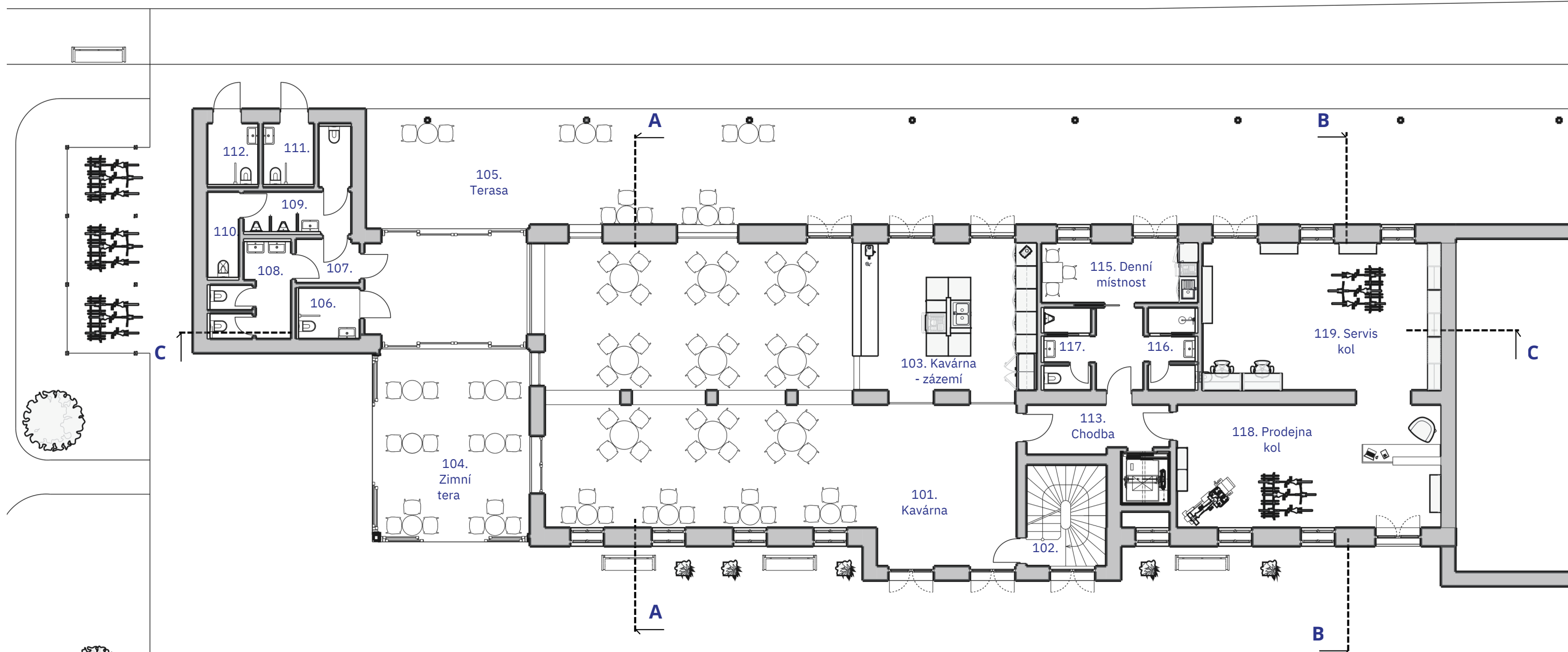


Legenda grafického značení

-  Stávající stav
-  Bourané konstrukce
-  Nové navrhované konstrukce

0 1 2 m



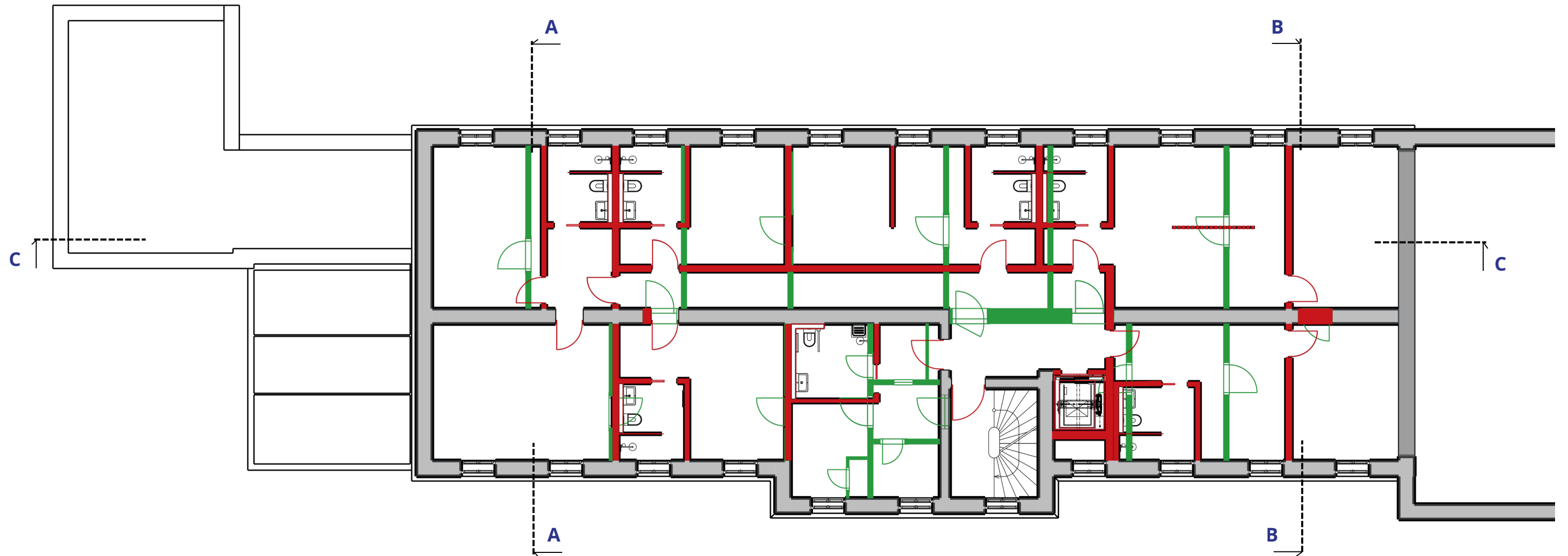


Legenda místností




101. Kavárna	155.40 m ²	111. Bezbariérové wc	3.90 m ²
102. Schodiště	10.00 m ²	112. Bezbariérové wc	3.90 m ²
103. Kavárna-zázemí	26.30 m ²	113. Chodba	12.70 m ²
104. Zimní terasa	34.30 m ²	114. Výtah	2.80 m ²
105. Terasa	153.10 m ²	115. Denní místnost	11.60 m ²
106. Bezbariérové wc	3.90 m ²	116. Wc-ženy	4.60 m ²
107. Chodba	3.50 m ²	117. Wc-muži	4.60 m ²
108. Wc-ženy	7.50 m ²	118. Prodejna kol	40.80 m ²
109. Wc-muži	8.90 m ²	119. Servis kol	43.10 m ²
110. Úklidová místnost	3.40 m ²		

0 1 2 m



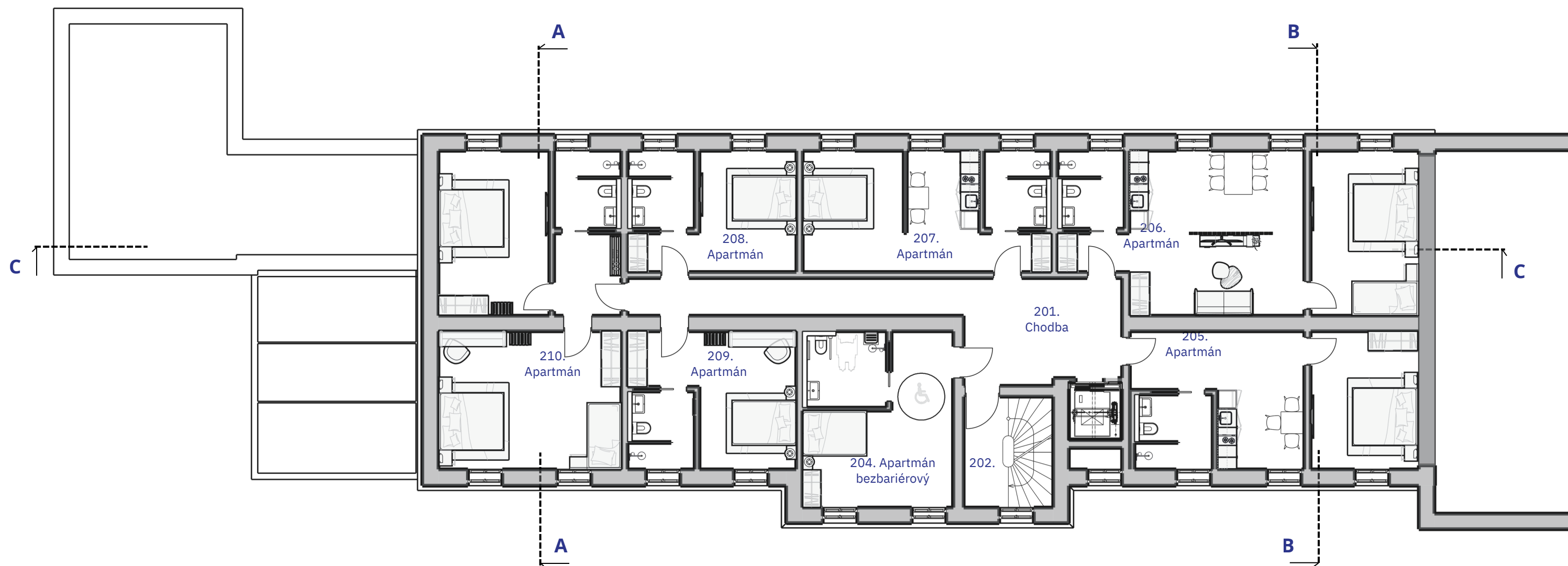


Legenda grafického značení

-  Stávající stav
-  Bourané konstrukce
-  Nové navrhované konstrukce

0 1 2 m



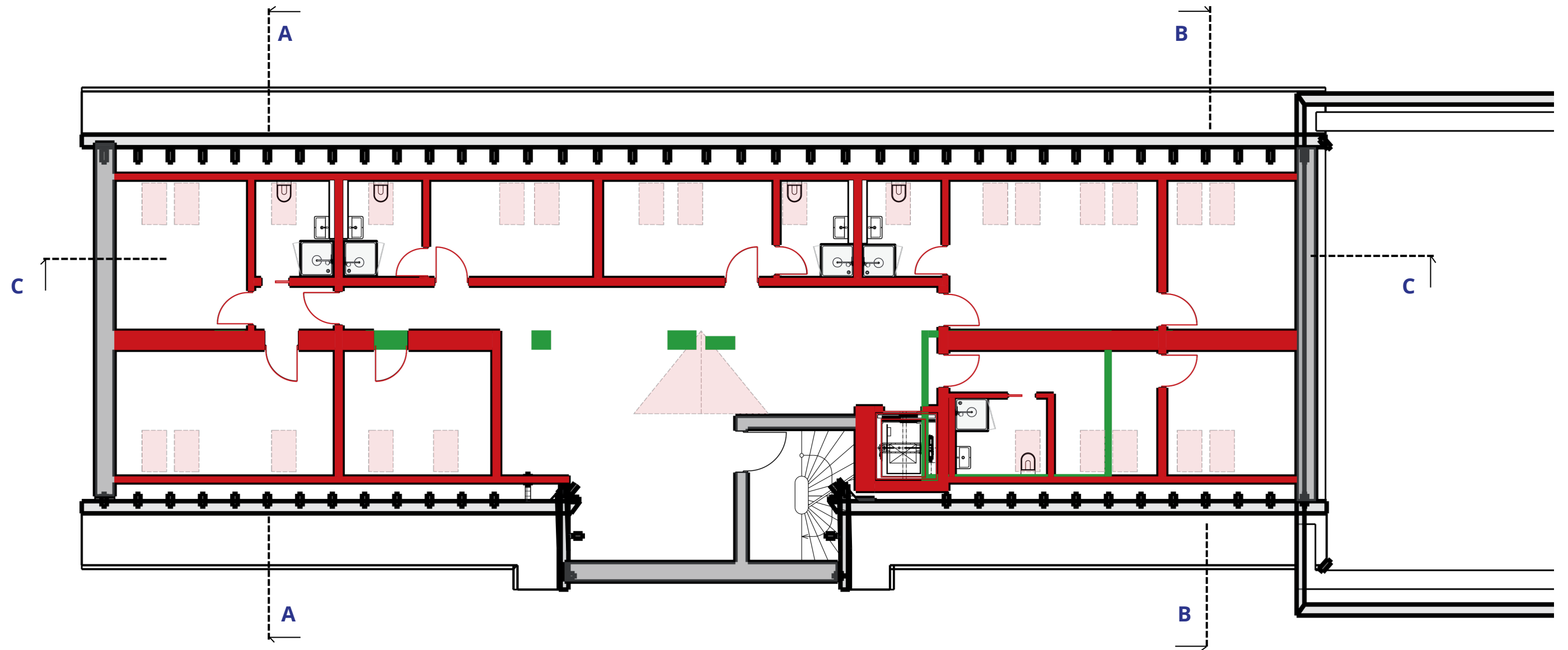


Legenda místností

201.Chodba	29.90 m ²	207.Apartmán	24.50 m ²
202.Schodště	10.20 m ²	207.1.Koupelna	5.10 m ²
203.Výtah	3.80 m ²	208.Apartmán	15.00 m ²
204.Apartmán	20.10 m ²	208.1.Koupelna	5.10 m ²
204.1.Koupelna	8.20 m ²	209.Apartmán	17.90 m ²
205.Apartmán	17.80 m ²	209.1.Koupelna	5.10 m ²
205.1.Koupelna	5.80 m ²	210.Apartmán	5.70 m ²
205.2.Pokoj	15.40 m ²	210.1.Koupelna	5.10 m ²
206.Apartmán	32.40 m ²	210.2.Pokoj	18.80 m ²
206.1.Koupelna	5.10 m ²	210.3.Pokoj	25.90 m ²
206.2.Pokoj	18.40 m ²		

0 1 2 m



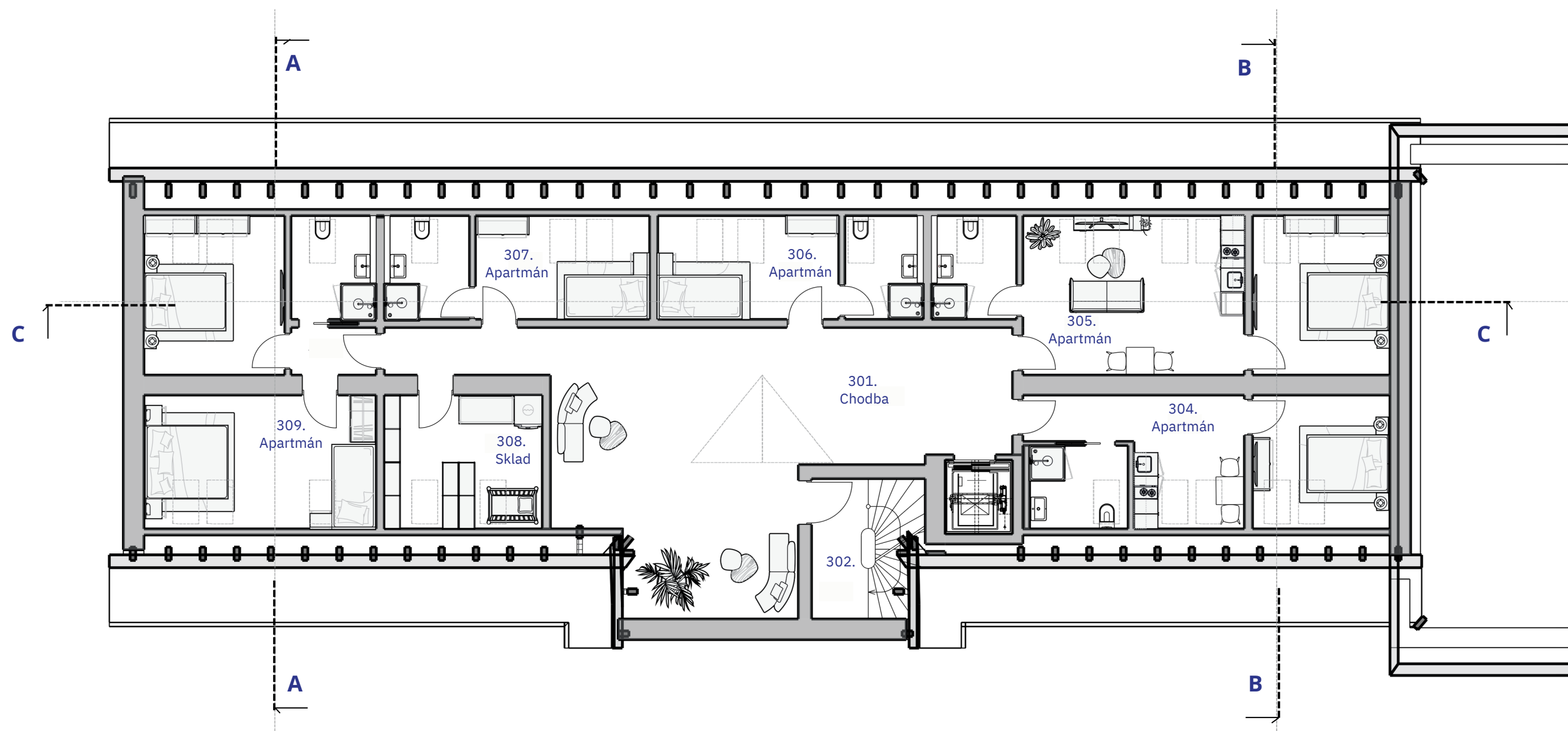


Legenda grafického značení

- Stávající stav
- Bourané konstrukce
- Nové navržené konstrukce

0 1 2 m



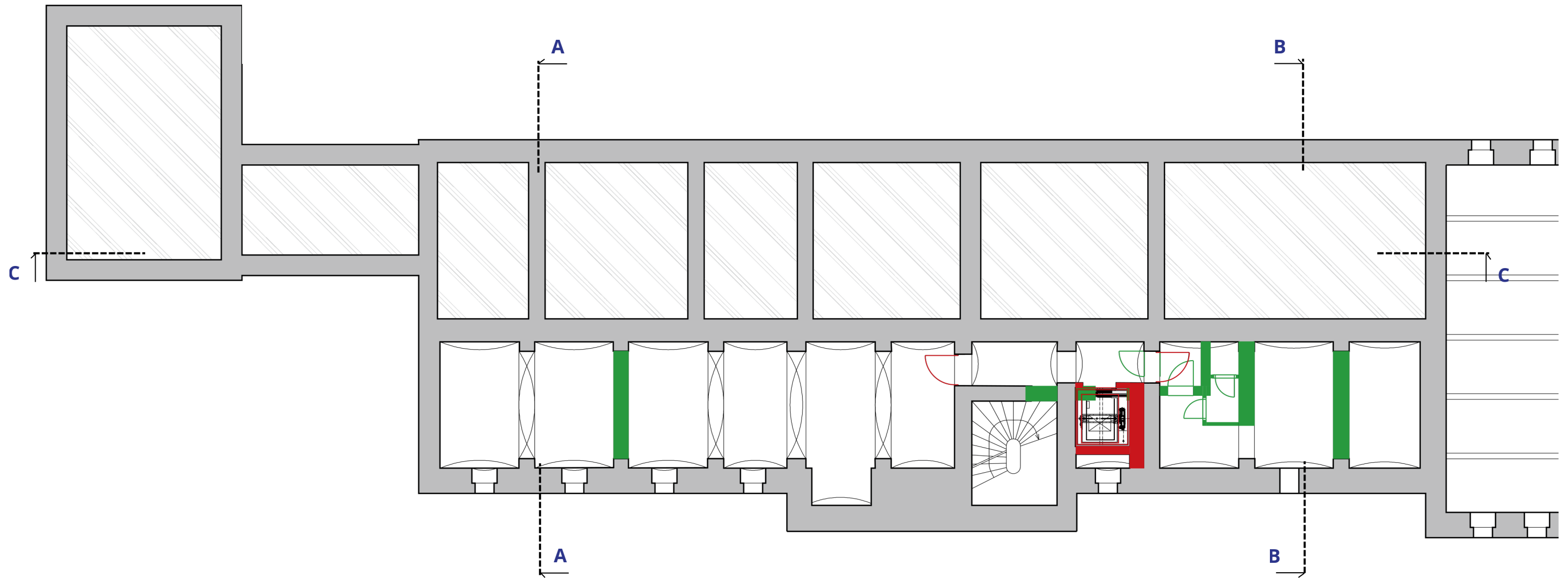


Legenda místností




301.Chodba	73.30 m ²	306.Apartmán	11.50 m ²
302.Schodiště	11.10 m ²	306.1.Koupelna	5.00 m ²
303.Výtah	3.80 m ²	307.Apartmán	11.50 m ²
304.Apartmán	12.60 m ²	307.1.Koupelna	5.40 m ²
304.1Koupelna	5.20 m ²	308.Sklad	16.20 m ²
304.2Pokoj	11.70 m ²	309.Apartmán	2.58 m ²
305.Apartmán	22.50 m ²	309.1Koupelna	5.40 m ²
305.1.Koupelna	5.40 m ²	309.2Pokoj	14.30 m ²
305.2.Pokoj	14.00 m ²	309.3.Pokoj	20.70 m ²

0 1 2 m



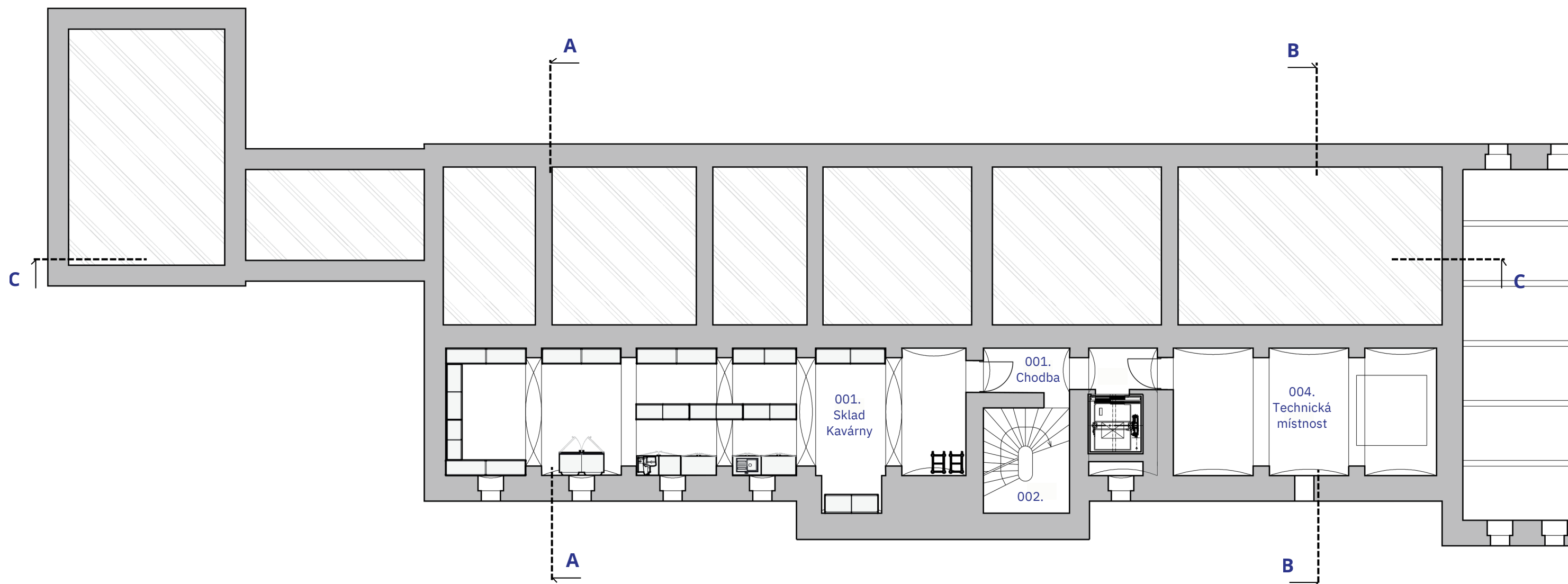


Legenda grafického značení

-  Stávající stav
-  Bourané konstrukce
-  Nové navržené konstrukce

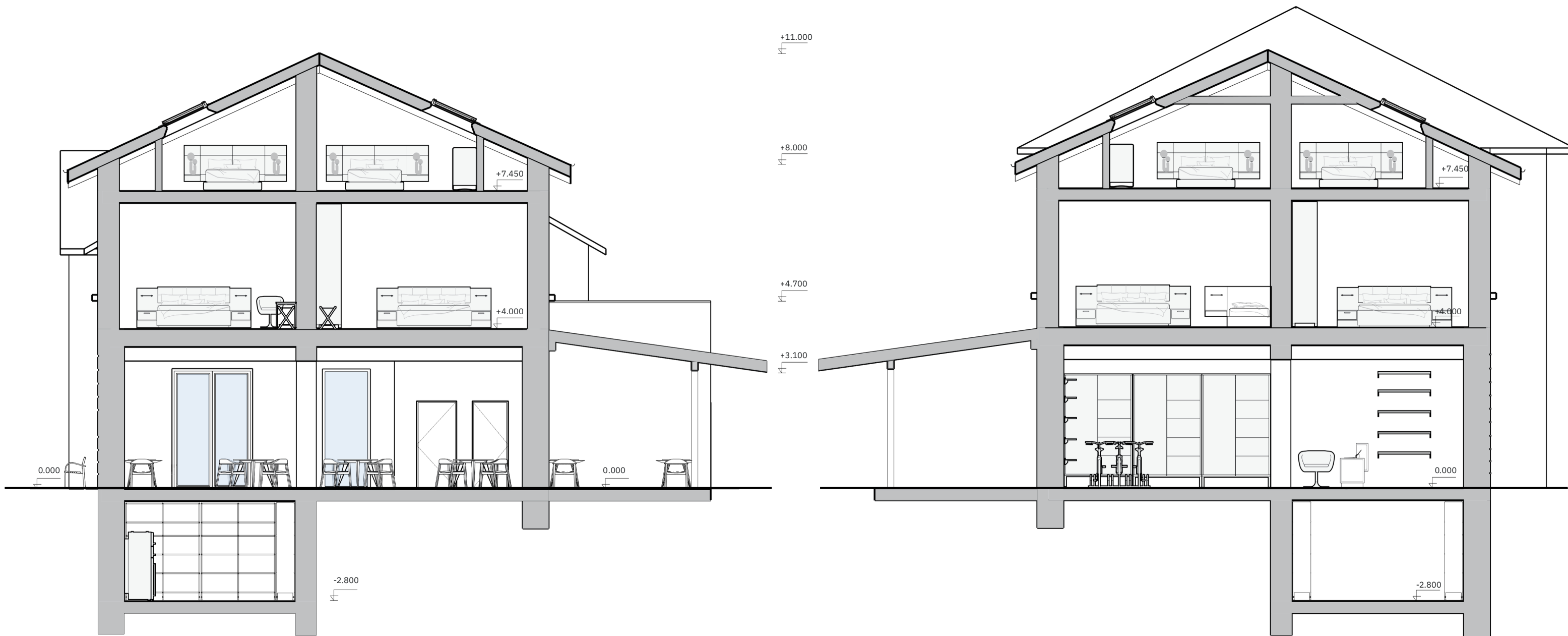
0 1 2 m

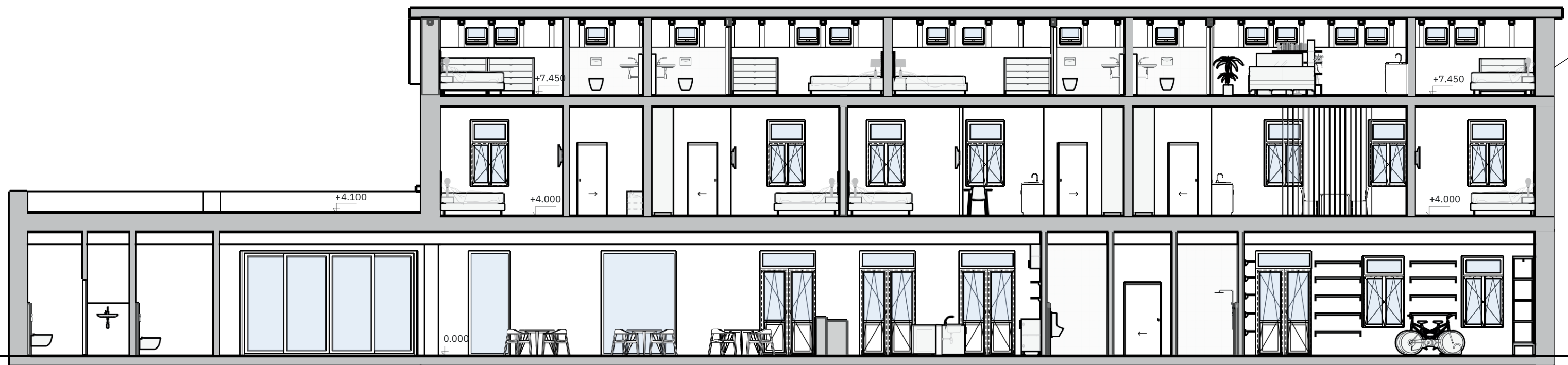




Legenda místností

001.Chodba	3.80 m ²
002.Schodiště	11.10 m ²
003.Výtah	3.80 m ²
004.Technická místnost	32.00 m ²
005.Sklad kávrny	64.50 m ²







0 1 2 m

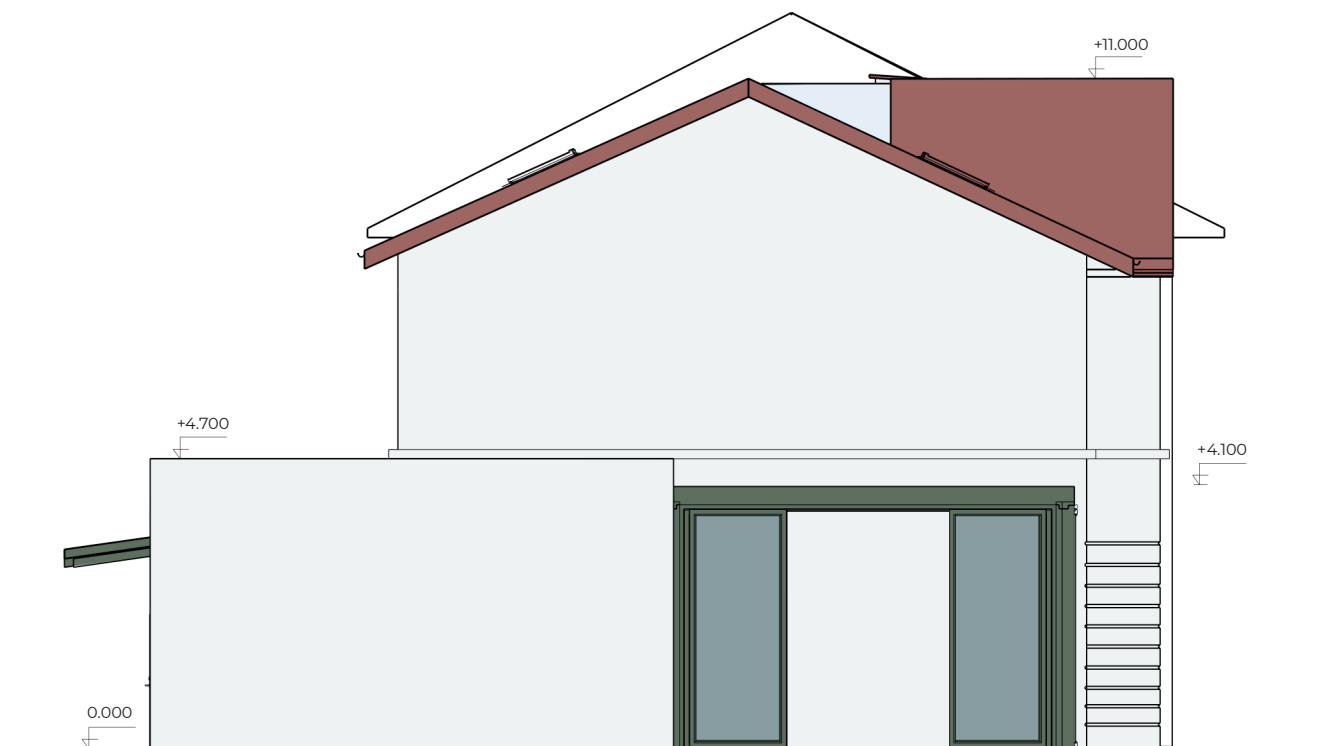


0 1 2 m

Jižní pohled

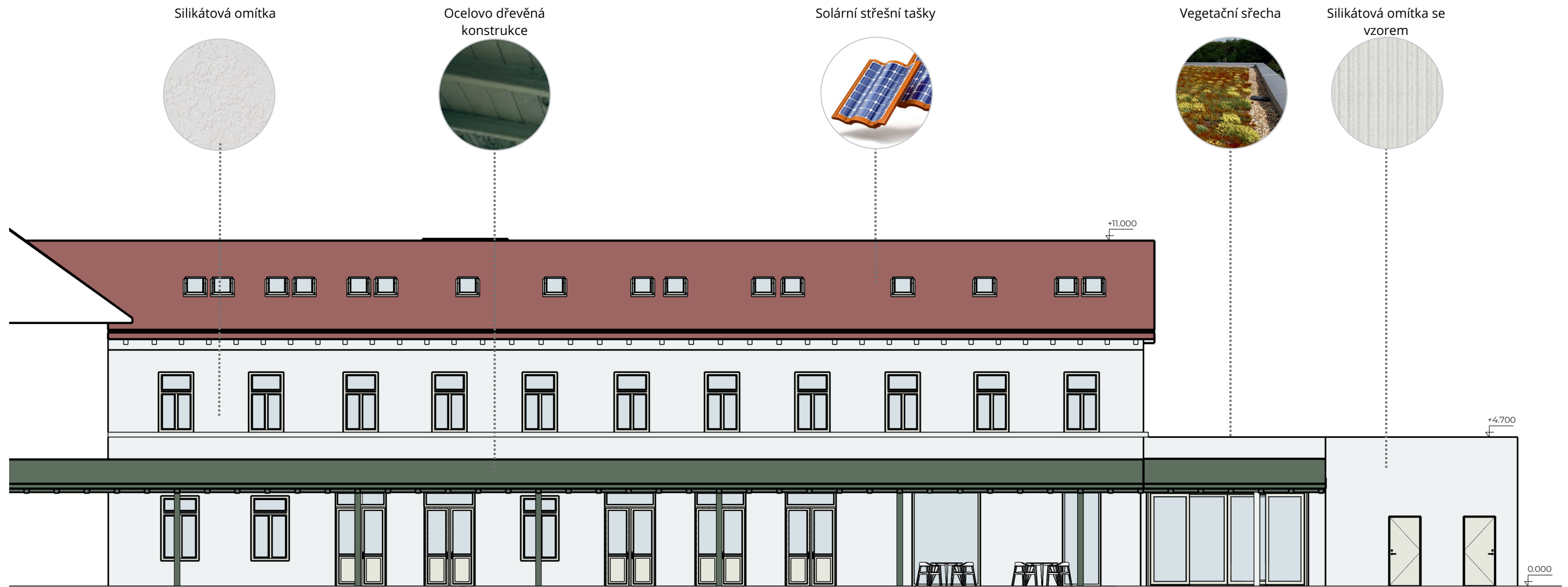


Západní poled

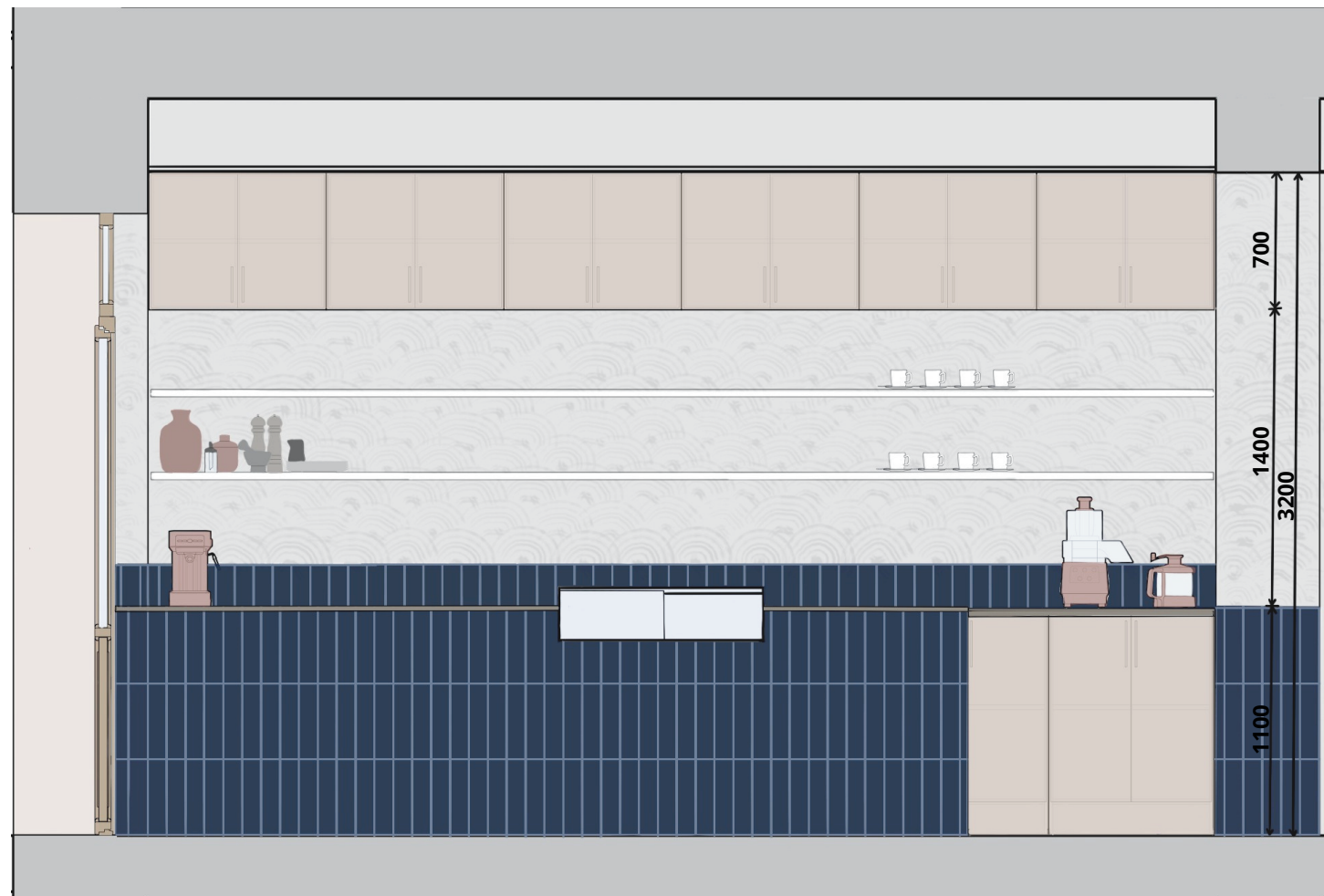


0 1 2 m

Severní pohled



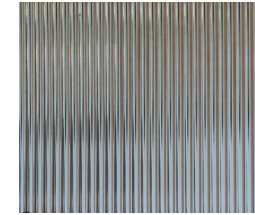
0 1 2 m



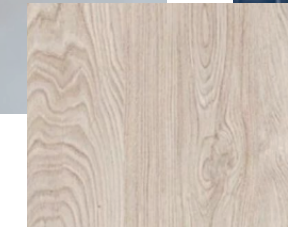
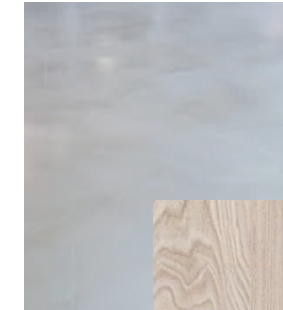




Vroubkové sklo



Beton leštěný

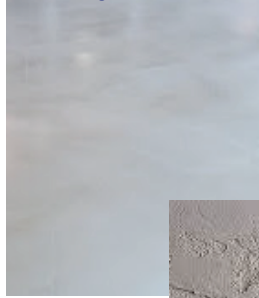


Obklad-
Keramický

Dubové dřevo



Leštěný beton



Dubové dřevo



Štuková omítka





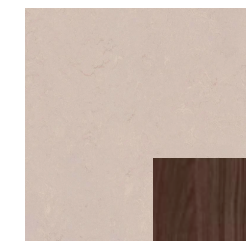
Obklad-keramick



Obklad-umělý kámen



Marmoleum



Imitace kaštanového dřeva

