

# PARKOVACÍ DŮM

autor: Bc. Daniela Haladová

ZS 2024/2025

Ateliér Hlaváček-Čeněk-Tichá

vedoucí práce: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček,  
Ph.D.

odborní asistenti: doc. Ing. arch. Martin Čeněk,  
Ph.D.

Ing. arch. Veronika Tichá

konzultanti: Ing. Miloš Rehberger, Ph.D.  
doc. Ing. Daniela Bošová, Ph.D.  
Ing. Zuzana Vyoralová, Ph.D.  
Ing. Zuzana Štemberová  
Ing. Květoslav Syrový

## OBSAH

### ANALYTICKÁ ČÁST

historie parkovacích domů	8-9
modal split	10-11
analytické podklady	12-15
cíle	16-17
Barcelonské superbloky	18-21
HLEDÁNÍ LOKALITY	22-29
zvolená parcela	30-31
budova Transgasu	32-33
REFERENCE	34-43

### NÁVRHOVÁ ČÁST

#### VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ - SUPERBLOK

anotace	47
koncept	48
situace	49
osvětlení, materiály	52-53
mobiliář, modrozelená infrastruktura	54-55
detaily ulic	56-61
současný stav	

#### PARKOVACÍ DŮM

anotace	67
lokace	68-73
koncept	74
urbanistické řešení	78-79
konstrukční řešení	82
principy udržitelnosti	83-85
návrh parkovacího domu	86-107
návrh bytového domu	108-111
návrh administrativní budovy	112-115
bilance	117
přílohy	120-121

Parkování a automobily se staly nedílnou součástí našich měst, sídel a životů. Ovlivňují nás víc, než si často uvědomujeme a připouštíme. Spoluurčují vzdálenosti domů, šířky chodníků, každodenní počet našich kroků, formují rozměry našich obývacích, pomáhají nám, překáží nám, trávíme s nimi spoustu času, dokonce v nich i bydlíme, milujeme je, nenávidíme... Kde je ve městě zaparkovat? Ulice, náměstí a prostranství jsou prostorově omezené, chceme veškerý tento cenný prostor věnovat jen automobilům? Parkovací dům se zdá jako jedna z odpovědí na tento problém. Má tento dům ale být pouze „prázdnou“ hmotou uvnitř města, s vysokými slepými štíty? Může městu a místu dům něco přinést? Co se s touto stavbou stane, pokud se v důsledku autonomního řízení redukuje potřeba množství aut v ulicích? Lze tyto utilitární stavby následně využít jinak? Jak v současné ekonomice navrhnout dům, který ob stojí i v budoucnu?

# ANALYTICKÁ ČÁST

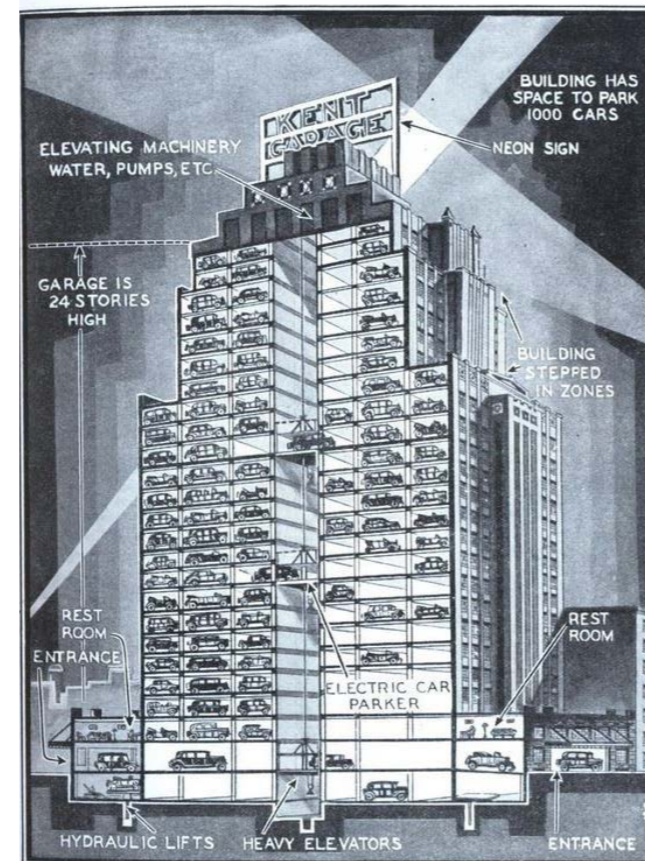
## HISTORIE PARKOVACÍCH DOMŮ

Parkovací domy, jako neodmyslitelná součást moderního městského plánování, prošly výrazným vývojem od svých počátků na konci 19. století až po současnost. Z historického hlediska byly jednoduchými strukturami s několika patry a rampami pro přístup, nicméně v průběhu času se vyvinuly do složitých a esteticky promyšlených staveb, které nejenom poskytují praktické parkovací kapacity, ale také obohacují městský prostor.

Na počátku 20. století byly první parkovací domy vytvářeny v souladu s rostoucím počtem automobilů. Jednalo se obvykle o jednoduché konstrukce s minimální estetikou, ale nalezneme i objekty, které obsahovaly velké kladkové systémy, které zvedaly vozy do různých pater jako způsob, jak ušetřit místo. Jiné vypadaly jako typické kancelářské budovy z éry Art Deco se skleněnými okny a velkými dveřmi. Kolemjdoucí by jen stěží poznali, že tyto budovy byly určeny pouze k uskladnění aut. To inspirovalo například **Hotel for Autos**, 24-patrového mrakodrapu v New Yorku postaveného v letech 1930, který pojal více než 1000 vozidel. Slibovaný technologický zázrak pro svůj inovativní způsob skladování a vyzvedávání aut se však ze svého účelu netěšil dlouho, protože jen pár let po otevření se garáž zavřela a přeměnila se na kanceláře a později na luxusní byty.

Výšková budova **Edificio Kavanagh** v Buenos Aires, postavená mezi lety 1936 a 1939 uvádíme jako příklad stavby zaměřené na parkování automobilů, přesto že se nejedná o parkovací dům v pravém slova smyslu, ale tato budova obsahuje inovativní podzemní parkoviště, které bylo v té době pokrokovým konceptem.

## Hotel for Autos



Z typologického hlediska bylo inovativní začlenění objektů pro parkování do městského prostoru s důrazem na estetiku a design výškové budovy **Marina City** v Chicagu, který se již na konci 50. let pokusil o multifunkční komplex s parkovacími možnostmi, bydlením a obchodem.

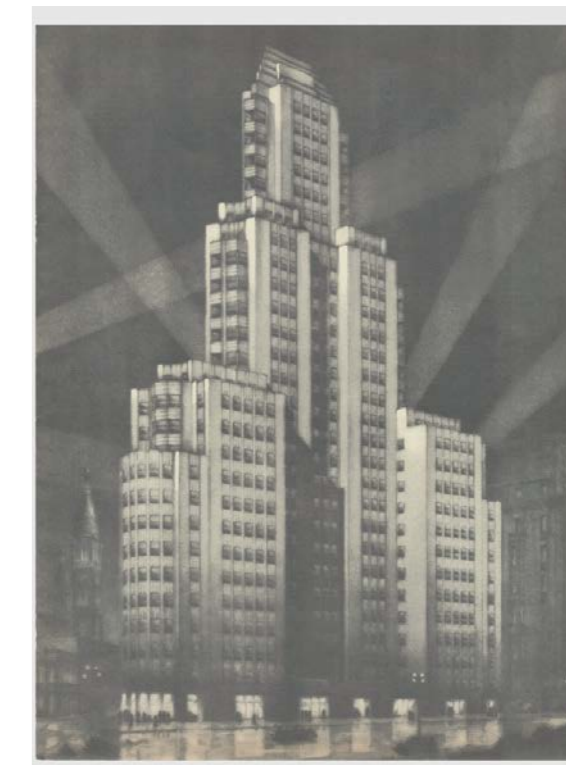


V 80. letech vznikl také **Helix Parking Garage** v Lexingtonu, který se vyznačuje svým unikátním designem ve tvaru šroubovice. Jeho kreativní přístup k architektonickému designu představuje další krok v experimentování s formami a strukturami parkovacích domů.

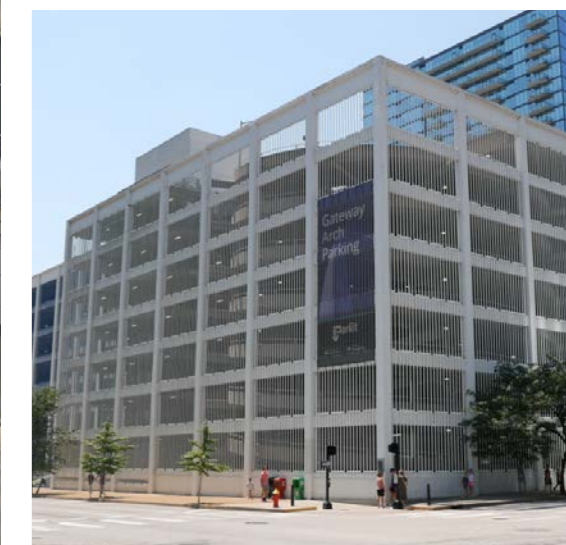
Inovace v historii parkovacích domů nejsou pouze technologického charakteru, ale také architektonické a urbanistické. Automatizované parkovací systémy, které se staly běžnými v moderních parkovacích domech, jsou další inovací, která zjednodušuje proces parkování a výběru vozidel. Tyto jsou nyní důležitou součástí městského prostoru a odrazem proměnlivých potřeb a trendů moderní společnosti.



Výškovou budovu **Edificio Kavanagh** v Buenos Aires, postavenou mezi lety 1936 a 1939 uvádíme jako příklad stavby zaměřené na parkování automobilů, přesto že se nejedná o parkovací dům v pravém slova smyslu. Tato budova obsahuje inovativní podzemní parkoviště, které bylo v té době pokrokovým konceptem.



Dalším příkladem městských parkovacích domů je **Gateway Arch Parking Facility** v St. Louis postavený v roce 1966. Tato stavba reprezentuje ikonický příklad moderního designu parkovacího domu tohoto období. Kombinace betonu a dalších materiálů vytváří strukturu, která nejenom slouží praktickým účelům, ale také přidává k vizuálnímu zážitku městského prostoru.

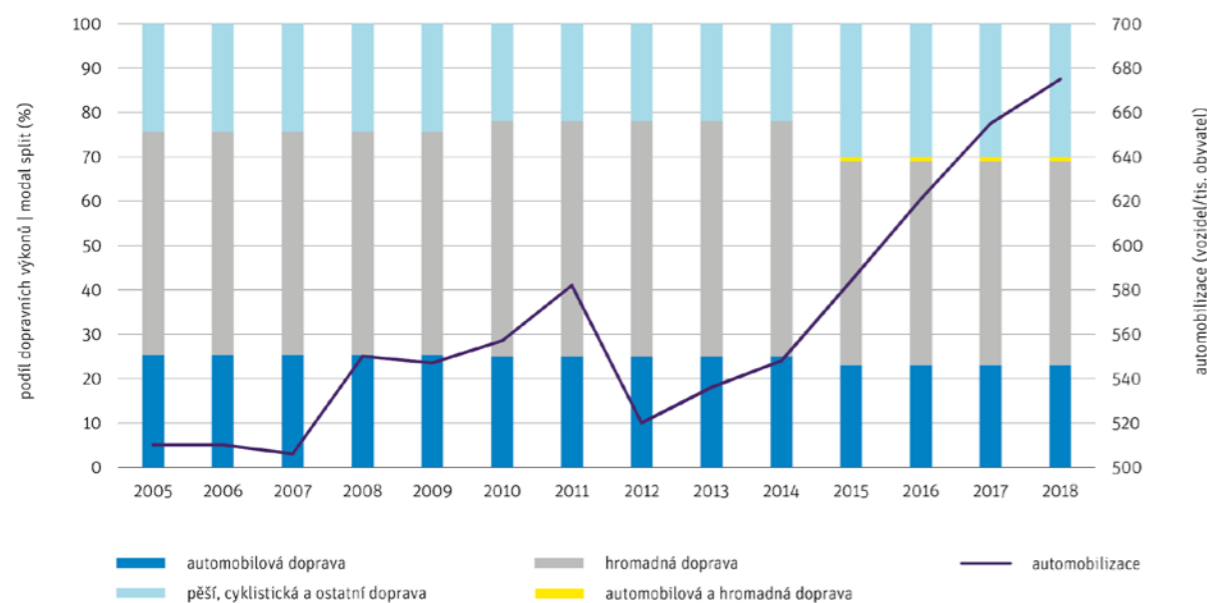


## MODAL SPLIT

Modal split poskytuje data o intenzitách dopravy, růstu obyvatelstva, počtu vozidel a denních variacích. Průzkumy ukazují, že pro obyvatele Prahy jsou typické 3,57 cesty denně, přičemž 94 % jsou vnitroměstské, 5 % vnější a 1 % ostatní. Modal split obyvatel je 23 % automobil, 46 % veřejná hromadná doprava, 29 % pěšky a 1 % na kole. Výzkumy motorové dopravy ukazují nárůst počtu cest mezi Prahou a Středočeským krajem, ale s výrazným zpomalením růstu ve srovnání s předchozím obdobím. Veřejná hromadná doprava dominuje u cest do 15 km, zatímco tranzit přes Prahu tvoří 16 % cest s převahou individuální automobilové dopravy.

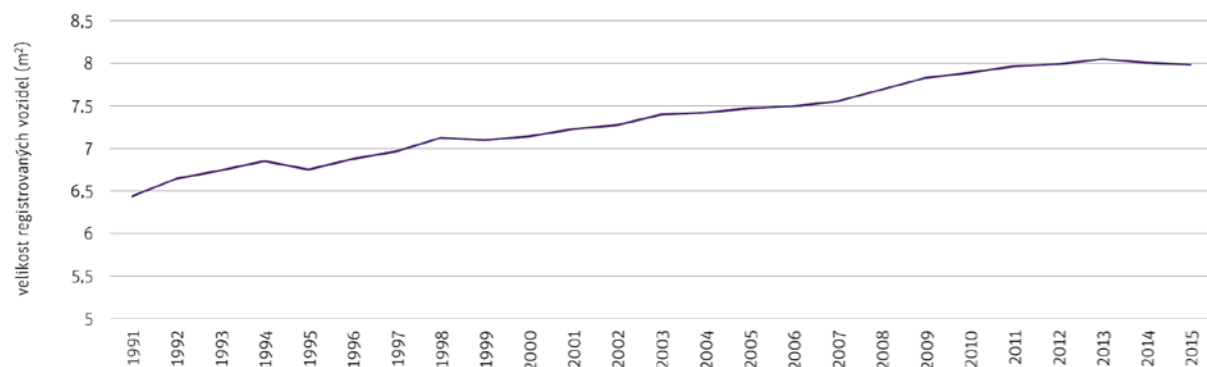
### 2.1.2.1 Vývoj automobilizace a modal splitu

IPR Praha 2020 / data: TSK Praha, a. s. 2006–2019



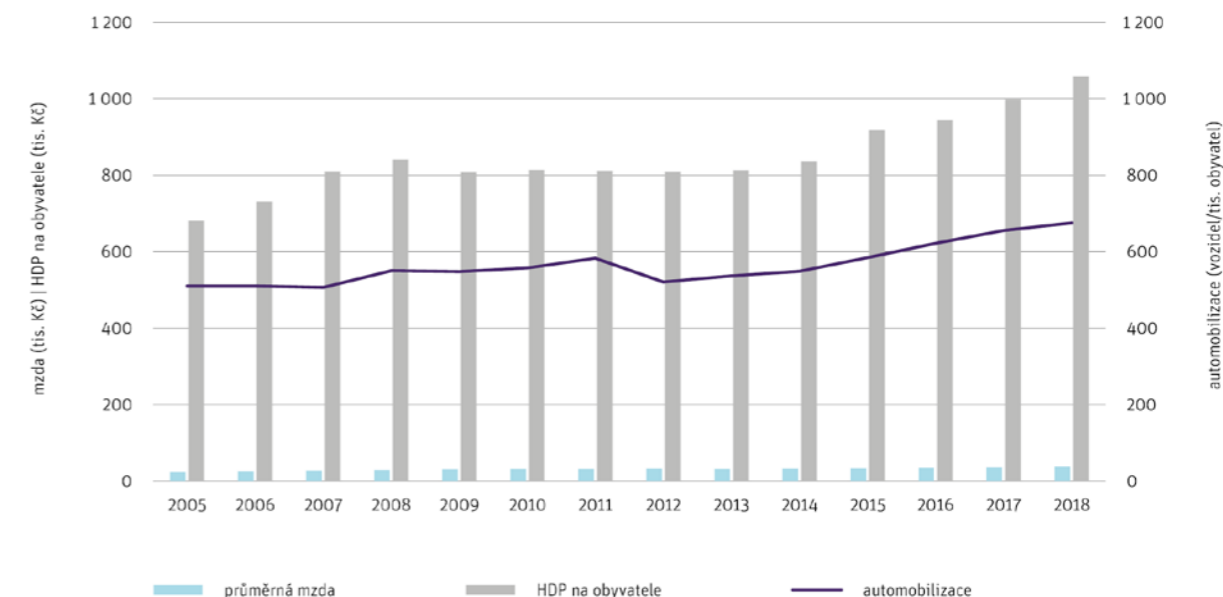
Počet registrovaných vozidel v Praze i v celé ČR trvale roste od 90. let, s výraznými zlomy trendů, především v souvislosti se změnami v registru vozidel nebo v pojištění odpovědnosti. K roku 2018 připadal jeden registrovaný osobní automobil na 1,5 obyvatele Prahy. Zajímavá je závislost mezi automobilizací a růstem hrubého domácího produktu na obyvatele, což může naznačovat, že mnoho registrovaných vozidel patří firmám, jež s ekonomickým rozvojem pořizují nová vozidla. Další zajímavým aspektem je trend růstu velikosti vozidel, což je patrné z dat z Centrálního registru vozidel ministerstva dopravy. Tento růst velikosti vozidel lze přičítat jak požadavkům na zvýšenou bezpečnost vozidel, tak i preferencím zákazníků. Kombinace více větších vozidel zároveň představuje výzvu, zejména co se týče potřeby větších parkovacích ploch pro tyto vozidla.

IPR Praha 2020 / adaptováno z: IPR Praha. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí - Analýza. Praha: IPR Praha, 2017, s. 204



### 2.1.3.1 Vývoj automobilizace, HDP a průměrné mzdy v Praze

IPR Praha 2020 / data: TSK Praha, a. s., 2019, ČSÚ 2019



### Denní variace intenzit automobilové dopravy

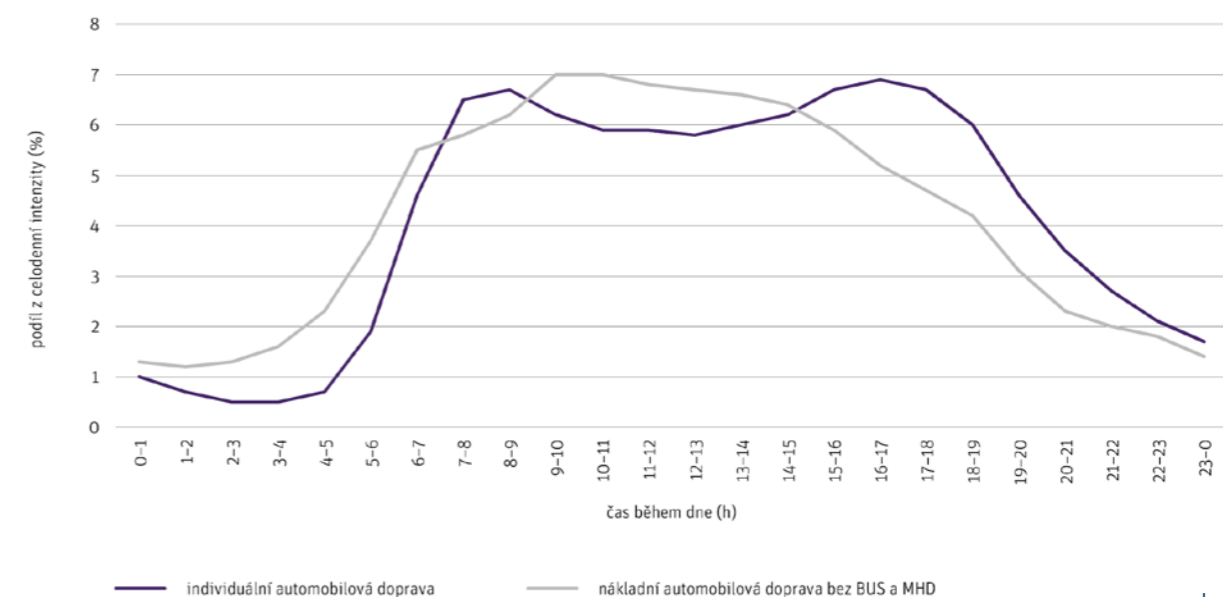
Převažující část dopravních výkonů, konkrétně 74 %, probíhá mezi 6. a 18. hodinou, přičemž tento podíl se v rozmezí mezi 6. a 22. hodinou zvyšuje na zhruba 91 %. Po 19. hodině dochází k prudkému a víceméně rovnoměrnému poklesu dopravních výkonů, který pokračuje až do půlnoci, kdy nastává výrazný nárůst, především mezi 5. a 6. hodinou ránní.

Ranní a odpolední špičky jsou klíčovými momenty. Ranní špička, koncentrovaná mezi 8. a 9. hodinou, představuje 6,7 % celodenní intenzity průměrného pracovního dne. Odpolední špičková hodina, situovaná mezi 16. a 17. hodinou, má podíl 6,9 %. Rozdíly mezi podíly špičkových hodin a hodin v poledním sedlovém období nejsou výrazné.

V rámci nákladní dopravy byla identifikována špičková hodina intenzity mezi 9. a 11. hodinou, přičemž podíl těchto dvou hodin na celodenních intenzitách pracovního dne dosahuje 14 %.

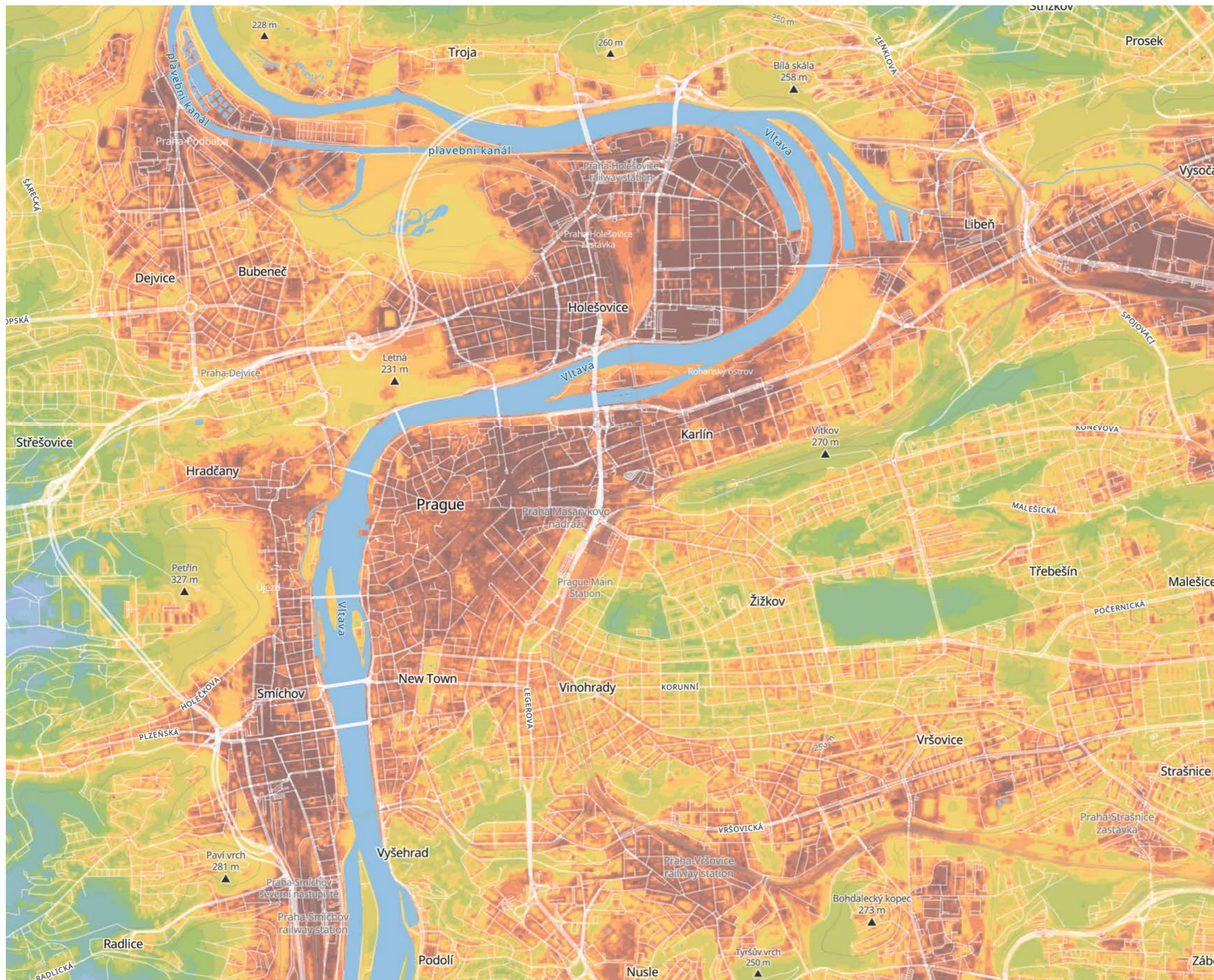
### 2.1.2.4 Denní variace intenzit automobilové dopravy

IPR Praha 2020 / adaptováno z: Ročenka dopravy Praha 2018. Praha: TSK Praha, a. s., 2019, s. 76



zdroj: ÚAP Praha

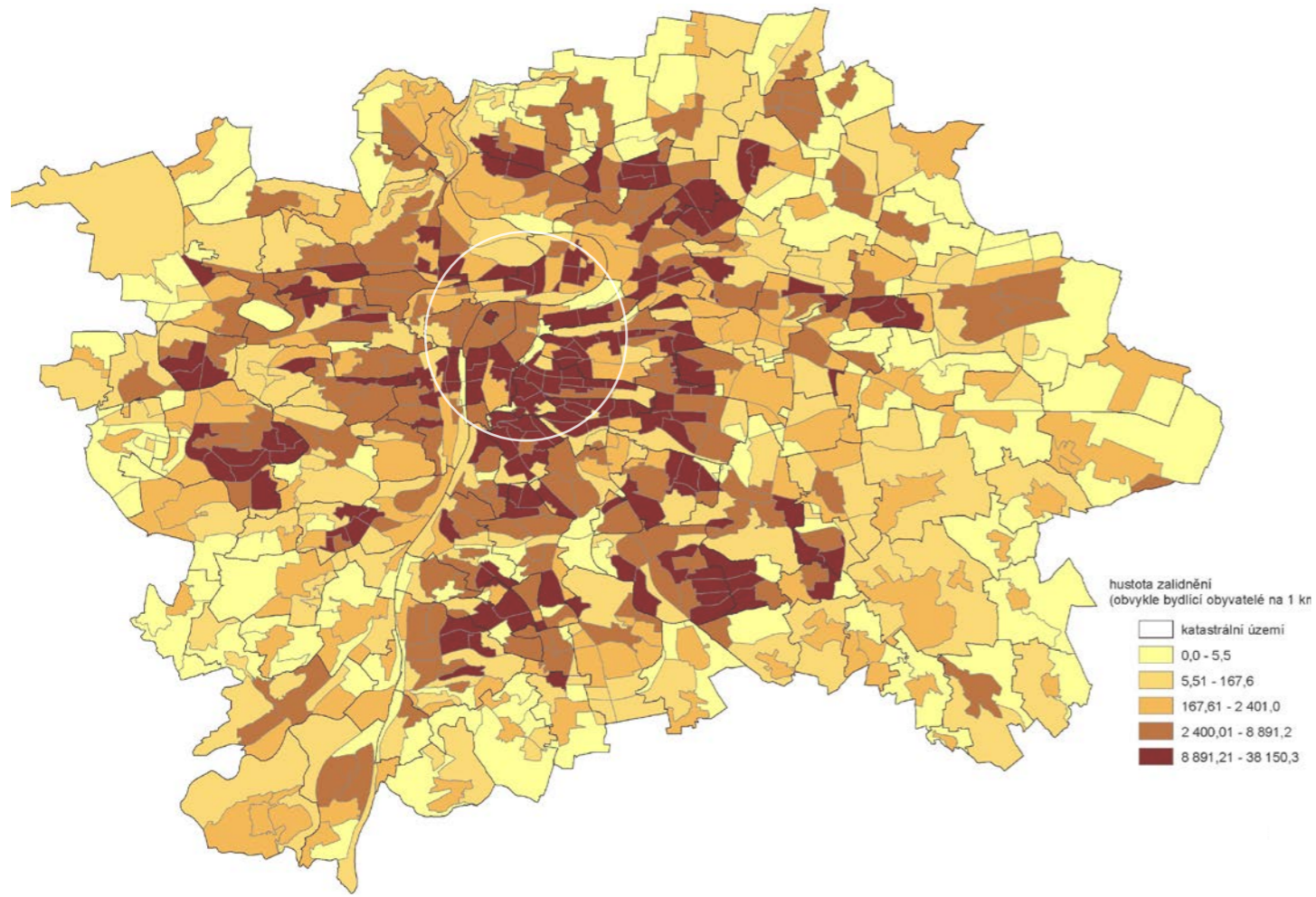
## TEPLOTNÍ MAPA PRAHY



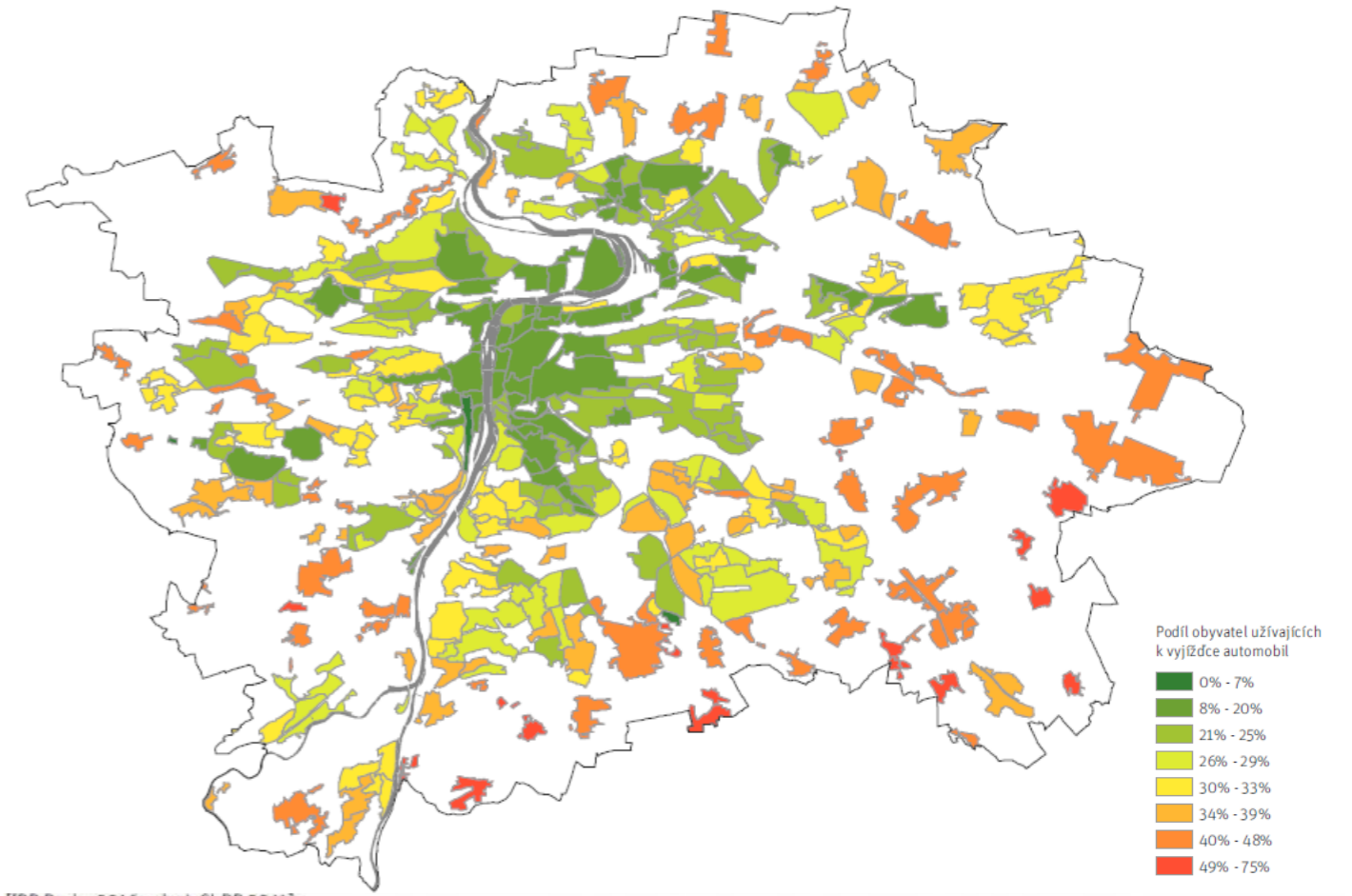
Tepelné ostrovy vznikající ve městech hlavně v letních měsících velkou mírou negativně ovlivňují pobyt v ulicích. Těmto negativním vlivům přehřívání se dá předcházet vytvářením ploch zeleně. Úzké ulice v historickém centru ve všech případech neumožňují implementaci zelených travních osazených pásů, ale směrem dále od centra vzniká tato možnost častěji. Problém v dnešní době představují příčná a podélná parkovací stání v ulicích. Jedná se o zpevněnou vydlážděnou nebo vyasfaltovanou plochu, u které dochází k přehřívání a která prostorově brání intenzivnímu osazení ulic.



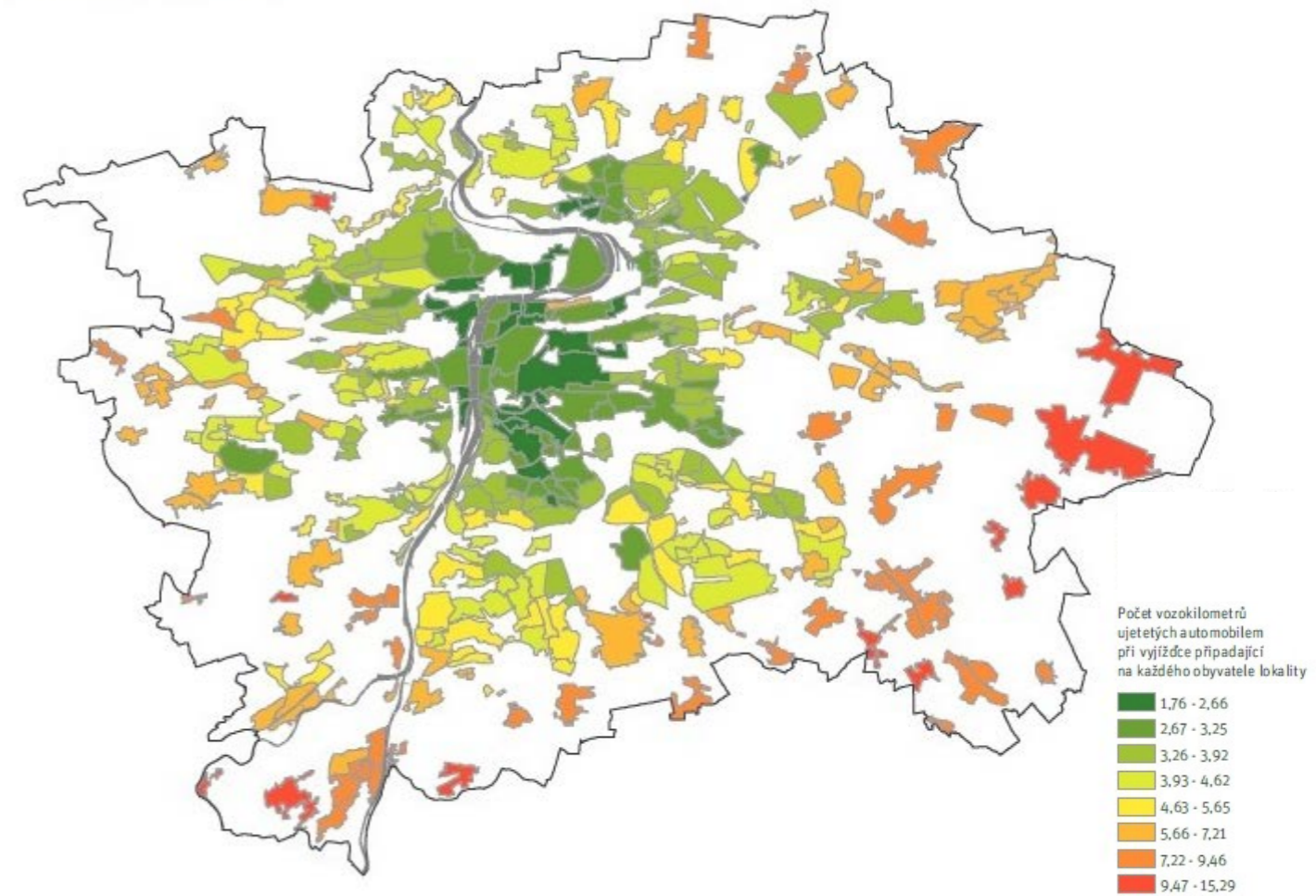
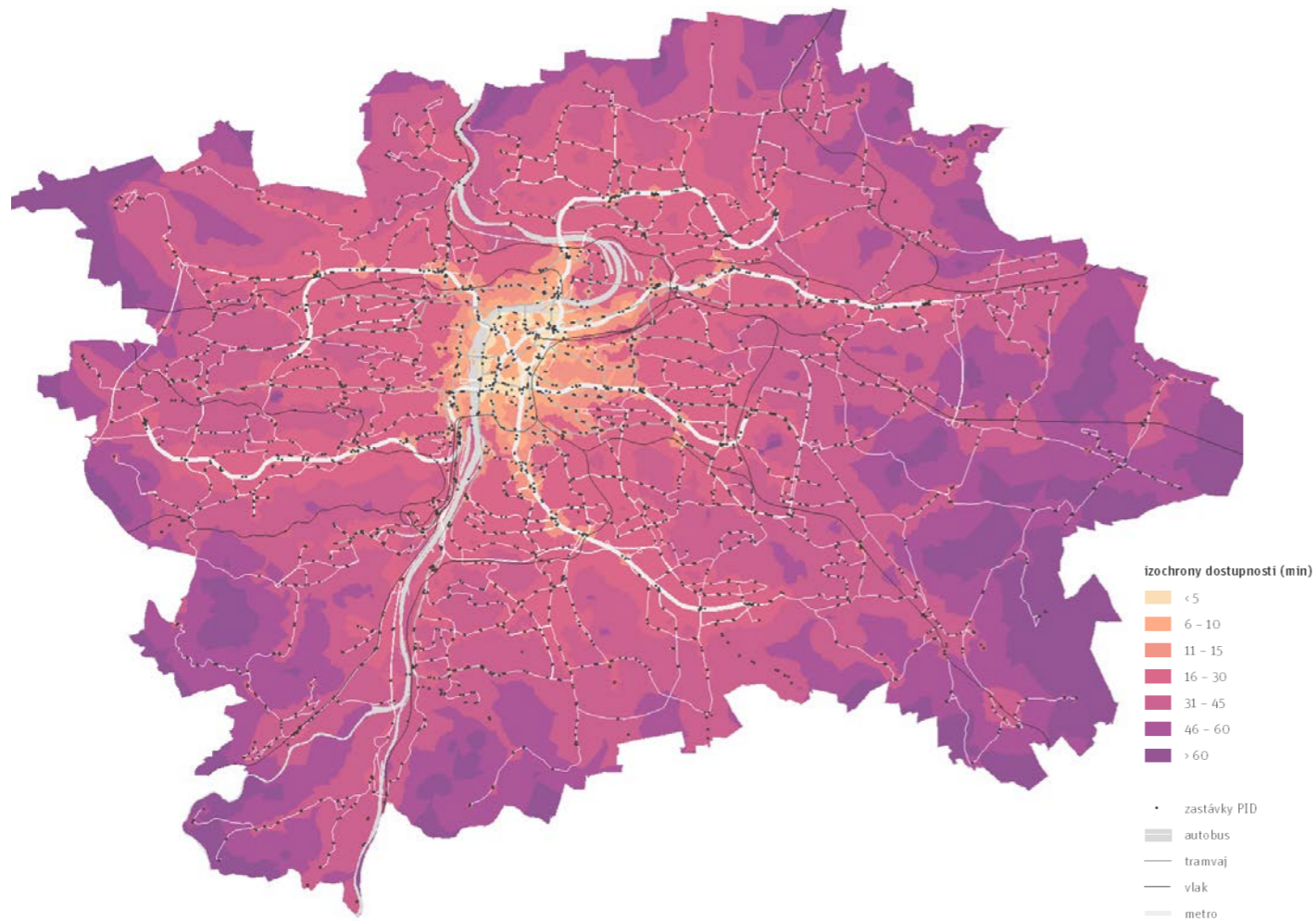
údaje k 15.11.2023, 13:00 zdroj: ÚAP Praha



[IPR Praha 2016, zdroj: SLDB 2011]



[IPR Praha 2016, zdroj: SLDB 2011]



zdroj: ÚAP Praha



## CÍLE

auta pryč z veřejného prostoru  
do parkovacích domů a podzemních garáží

zkvalitnění veřejného prostoru

zabránění vzniku tepelných ostrovů

omezení automobilové dopravy  
zavedení pěších zón

## závěr

Architektonické zadání pro parkovací dům v centru Prahy klade důraz na několik klíčových aspektů, které odpovídají na aktuální výzvy spojené s dopravou a kvalitou městského života.

Parkovací dům by měl především reagovat na potřeby udržitelnosti a minimalizace negativních dopadů na životní prostředí. To zahrnuje využívání ekologických materiálů, energeticky účinné osvětlení a možnost budoucího rozšíření elektromobility. Architektura parkovacího domu by měla umožňovat flexibilitu a transformaci využití v závislosti na denní obsazenosti. S rozvojem principu města krátkých vzdáleností lze předpokládat pokles počtu automobilů ve městech a s tím spojené menší nároky na počet parkovacích míst. Na to by budova měla být schopna reagovat a umožňovat snadnou transformaci prostorů pro jiné využití (např. administrativa, bydlení, sport, občanská vybavenost, ...).

Součástí zadání je snaha o omezení parkování automobilů v ulicích a zkvalitnění veřejného prostranství ve prospěch rezidentů, kteří mohou vzniklý prostor bezpečně užívat po vzoru Barcelonských superbloků. Tento princip napomůže utváření komunit a přispěje k identifikaci s místem místních obyvatel. Prostor vzniklý odstraněním zaparkovaných aut bude osázen zelení, která zpříjemní pobyt hlavně tím, že zabrání přehřívání ulic.

Parkovací dům by měl umožňovat variabilitu využití prostoru parkovacích stání v závislosti na krivce obsazenosti, kdy parkovací plochy určené pro dojíždějící za prací nebudou v odpoledních hodinách kapacitně vyčerpány. V této době se zde mohou konat veřejné nebo sportovní akce. Aby tento systém mohl fungovat je nutné zavést provozní řád, který navede parkující do určitých sektorů rozdělených podle doby parkování. Kapacita parkovacího domu bude odvozena od počtu parkovacích míst v ulicích v současné době. Parkovací dům by měl být architektonicky integrovaný do městského prostředí, respektujícího estetiku a harmonii s okolím.

Další požadavky zahrnují podporu pěší a cyklistické dopravy, vytvoření prostoru pro možnost parkování kola, které do budoucna podle městských strategií nabyde na kapacitě.

Celkový cíl spočívá v přispění k dosažení udržitelné mobility, odsunu automobilů z centra a vytváření kvalitního a živého veřejného prostoru.



pohled na blokovou zástavbu Vinohrad

vizualizace Vinohrad, která zobrazuje, jak velkou parkovací plocha by byla potřeba, kdyby každý byt vlastnil tolik aut, s jakým počtem počítá norma a parkování by bylo možné pouze plošné



zdroj: prezentace Peter Bednár

## BARCELONSKÉ SUPERBLOKY

Ve 21. století rapidně roste zájem o kvalitu života obyvatel měst. Při navrhování nových čtvrtí je tak kladen mnohem větší důraz na zakomponování kvalitního veřejného prostoru a míst pro odpočinek. Čím dál známějším je i koncept Města krátkých vzdáleností. To posiluje vazby mezi bydlištěm, pracovištěm, odpočinkovými plochami a službami tak, aby byly pohodlně a rychle dostupné pěšky, na kole či veřejnou dopravou. Problémem ovšem je, pokud máme již vystavěnou městskou čtvrť, kde prostor na veřejná prostranství, parky a dětská hřiště nebyl ponechán. Co se dá dělat v takovémto případě?

### Dočasné uzavření ulic

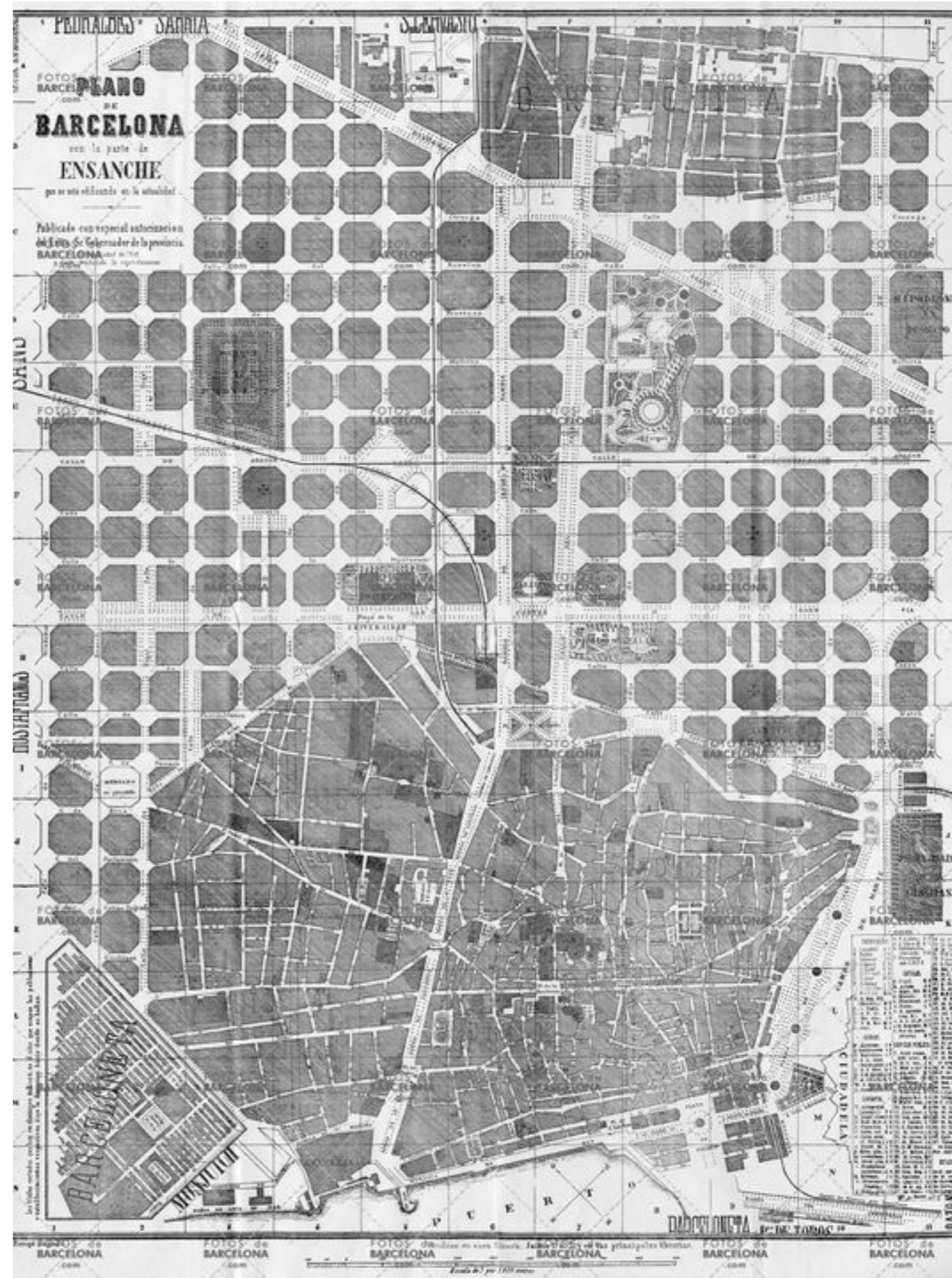
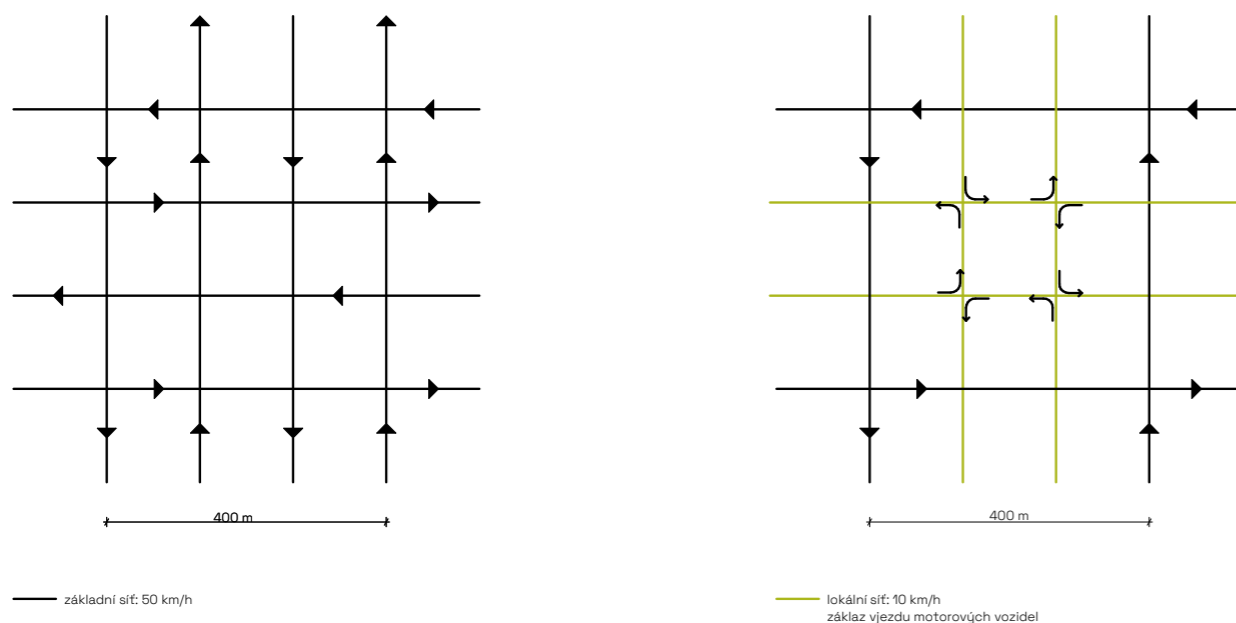
V Barceloně se rozhodli dočasně uzavřít některé ulice a vyzkoušet, jaký vliv bude na obyvatele čtvrti mít to, když se do tzv. superbloku (prostoru cca 400 × 400 m, který tvoří devět bloků budov) dostanou pouze záchranné složky, taxi, zásobování a automobily rezidentů. Maximální povolená rychlost v oblasti je přitom 10 km za hodinu.

Tyto zóny původně vznikly jako cesty umožňující školákům bezpečný přístup do škol. Po vyhodnocení dopadu na děti i na místní obyvatele se však zástupci města rozhodli s adaptací města na superbloky pokračovat.

Je vhodné zmínit, že se nejedná o první snahu o vytvoření superbloků, ty byly již dříve vytvořeny ve čtvrtích Born a Gracia. Problémem se ukázalo soukromé vlastnictví budov v těchto oblastech, po adaptaci čtvrtí se razantně zvedlo nájemné v oblasti a starousedlíci byli nuceni se vystěhovat. Stejný osud postihl i malé místní podnikatele, kteří měli v oblasti své obchody.

Nové superbloky jsou vytvářeny v oblastech, kde pozemky vlastní město. To se navíc snaží nejen o výsadbu nových stromů a dodání nových prvků mobiliáře v oblasti, ale také o to, aby měli místní podnikatelé čas na adaptaci po těchto změnách.

<https://www.asb-portal.cz/architektura/urbanismus/barcelonske-superbloky-jak-funguji-bezpecne-zony-bez-aut-ve-mestech>

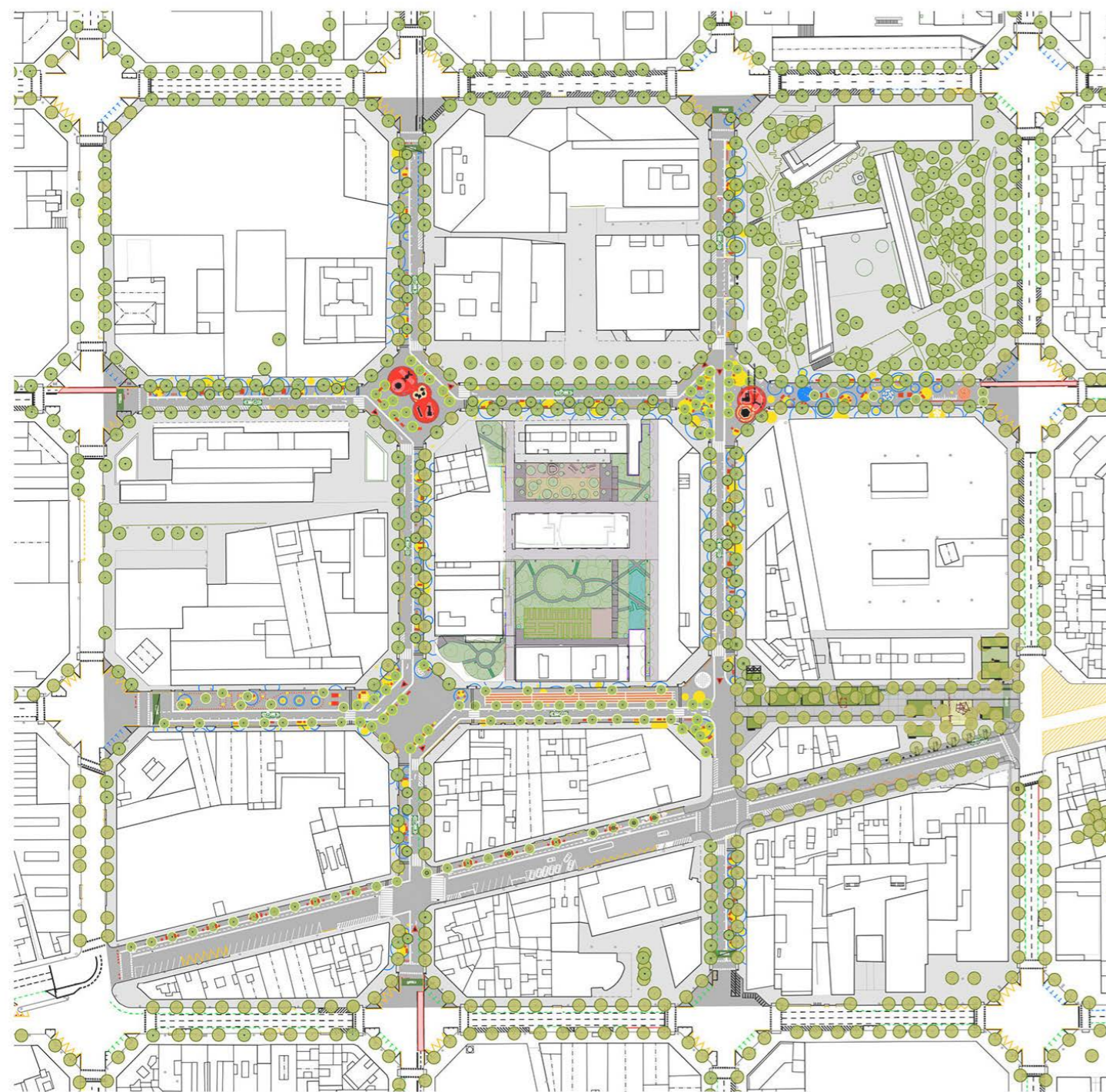


Barcelona chce auta omezit ještě víc

Pilotní program v Poblenou se stal součástí projektu Public Commitment for Sustainability 2012–2022, který zahrnuje vytvoření pěti takovýchto superbloků (Poblenou, Saint Martí, Les Corts, Plaça de les Glories, Eixample & Hostafrancs). Salvador Rueda, ředitel Barcelonské agentury pro městskou ekologii, následně oznámil, že jako cíl vnímá vytvoření 500 takovýchto superbloků.

Ty by tak tvořily téměř 70 % všech barcelonských ulic. Omezení dopravy ve městě by tak mělo prodloužit život místním obyvatelům – ročně se totiž v Barceloně objevovalo na 3 500 úmrtí v důsledku dlouhodobého znečištění ovzduší. Se zlepšením kvality ovzduší souvisí i menší výskyt astmatu a bronchitidy v populaci.

<https://www.asb-portal.cz/architektura/urbanismus/barcelonske-superbloky-jak-funguji-bezpecne-zony-bez-aut-ve-mestech>



## HLEDÁNÍ LOKALITY

## VINOHRADY

### historie

Vinohrady jsou jednou z pražských městských částí, která se vyznačuje bohatou historií, architekturou a zelenými prostranstvími. Název „Vinohrady“ má svůj původ ve středověké době, kdy byly tyto pozemky využívány k pěstování vinné révy.

Hlavní etapa rozvoje Vinohrad začala v druhé polovině 19. století. V té době docházelo k urbanizaci a rychlému demografickému růstu v Praze. Původní vinice na území Vinohrad byly postupně proměňovány v obytnou čtvrť, reagující na rostoucí potřeby obyvatel.

V roce 1875 byly Vinohrady oficiálně připojeny k Praze jako součást rozšiřující se městské aglomerace. Toto spojení s hlavním městem sehrálo klíčovou roli ve formování charakteru a urbanistického plánu této městské části.

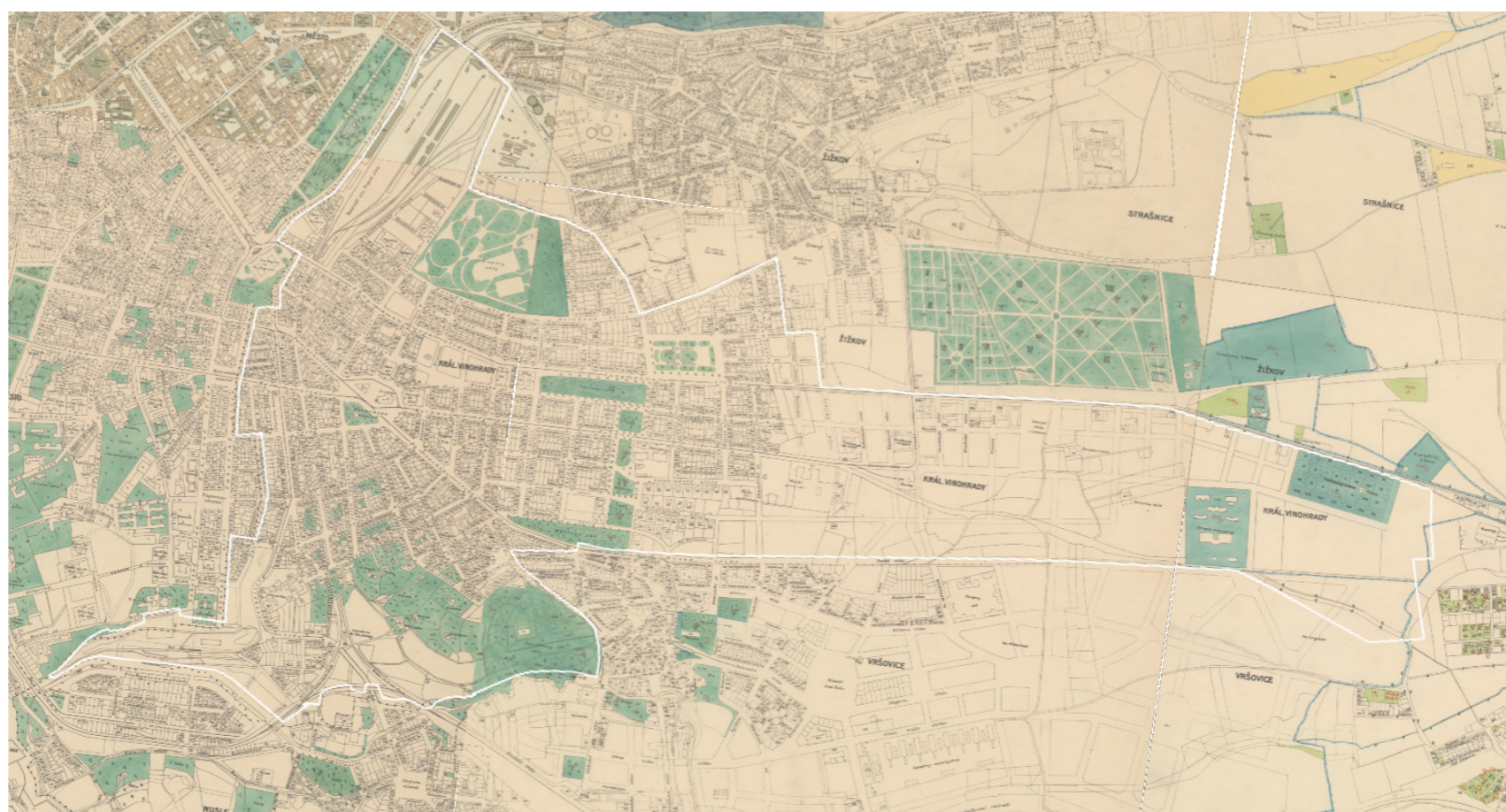
Vinohrady se staly oblíbeným místem pro stavbu architektoně zajímavých domů a vil, často v secesním a historizujícím stylu. Období konce 19. a začátek 20. století bylo geograficky i kulturně spojeno s přelomem století, což ovlivnilo architektonický směr a estetiku budov. Formálně byly Vinohrady připojeny k Praze v roce 1922, což konsolidovalo správní a urbanistické vazby mezi touto městskou částí a hlavním městem.

Během 20. století prošly Vinohrady různými změnami, ale zachovaly si svou architektonickou rozmanitost a historický ráz. Obyvatelé se zde scházeli v parkových areálech, oblíbených kavárnách a restauracích. Dnes jsou Vinohrady atraktivním místem pro bydlení i návštěvu.

Mapy stabilního katastru  
1842



Orientační plán  
královského hlavního města  
Prahy  
a obcí sousedních  
1909-1914

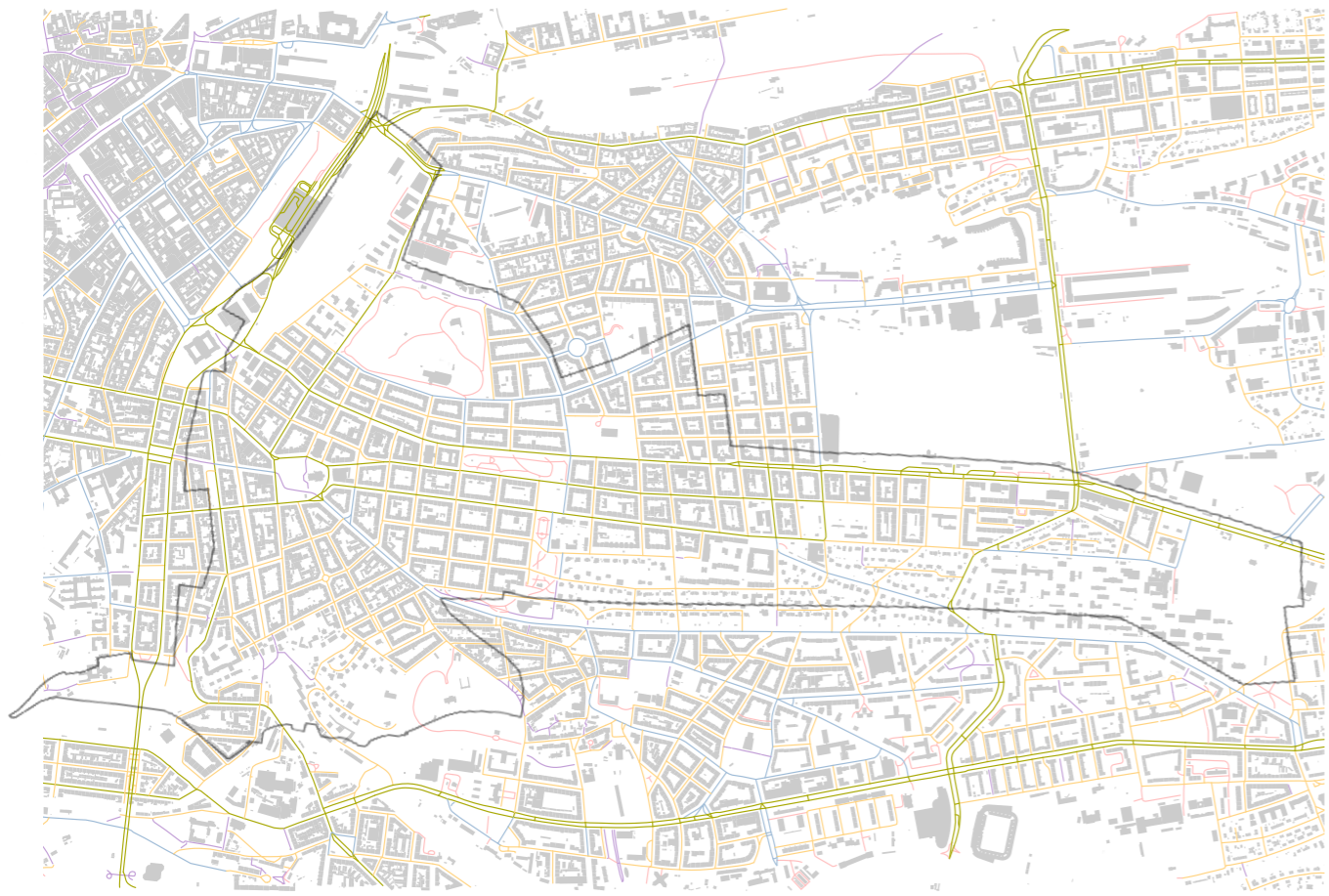




● proluky

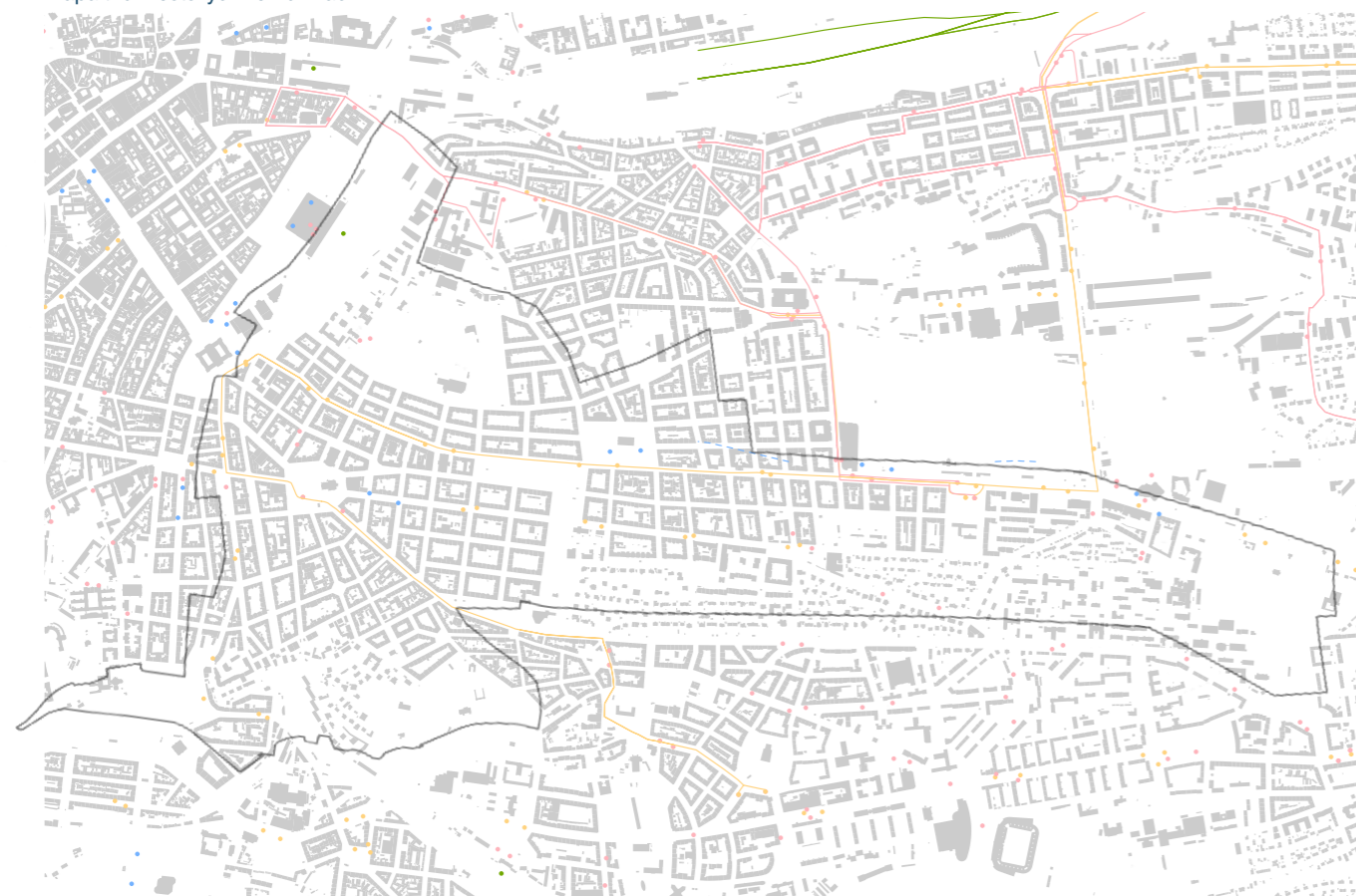


# ANALÝZY ÚZEMÍ



- budovy
- TRIDY MĚSTSKÉ KOMUNIKACE
- parkové pěšiny
- I. třída - rychlostní  
místní komunikace
- II. třída - sběrné  
komunikace
- III. třída - obaluhné  
komunikace
- IV. třída - bez  
motorových vozidel
- ostatní

mapa tříd městských komunikací



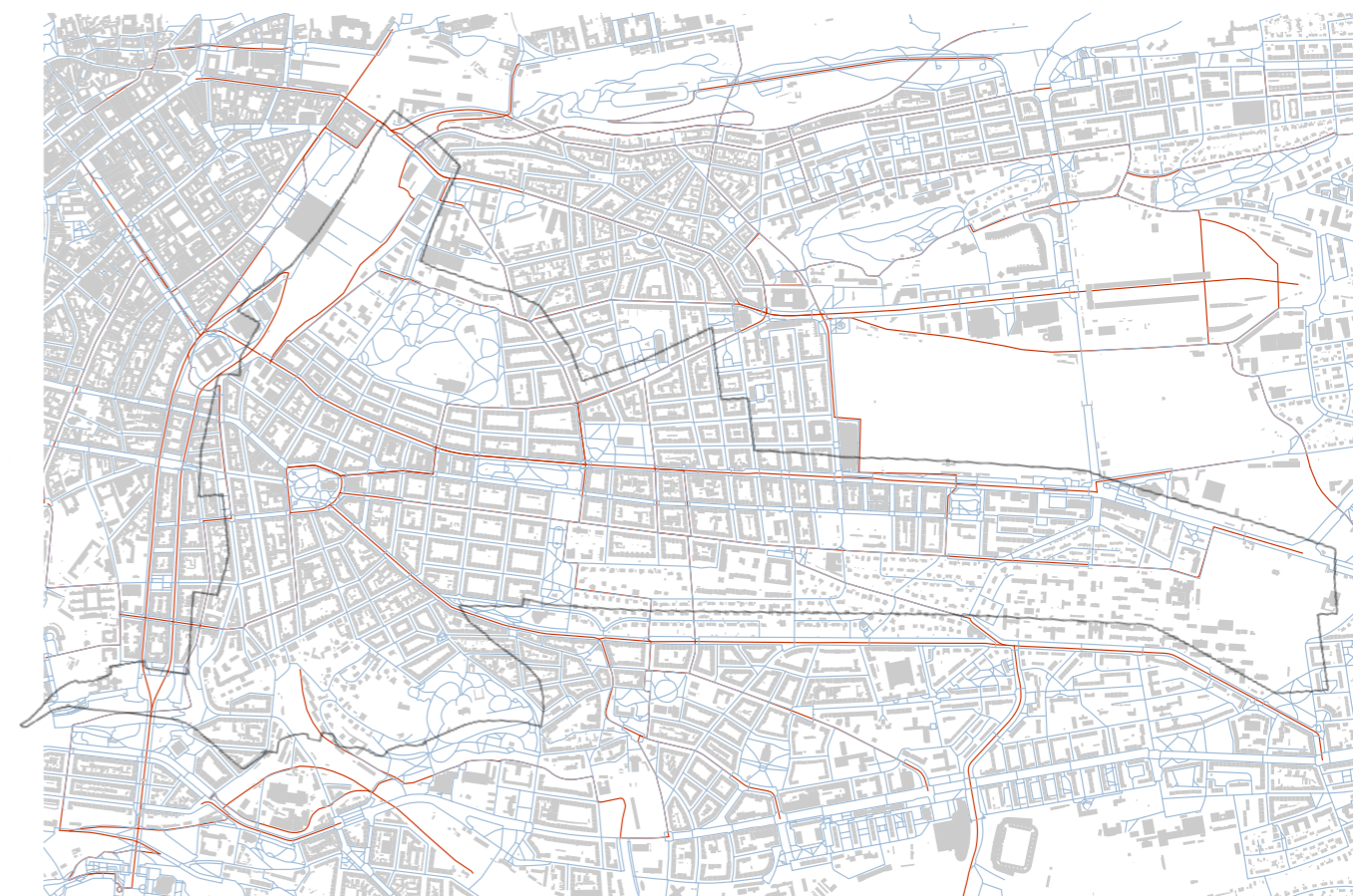
- LINKY MHD
- metro
- tramvaj
- autobus
- lanovka
- vlak
- přívoz
- ostatní
- budovy
- Layer
- ZASTÁVKY MHD
- metro
- lanovka
- tramvaj
- autobus
- vlak
- přívoz
- ostatní

mapa linek a zastávek MHD



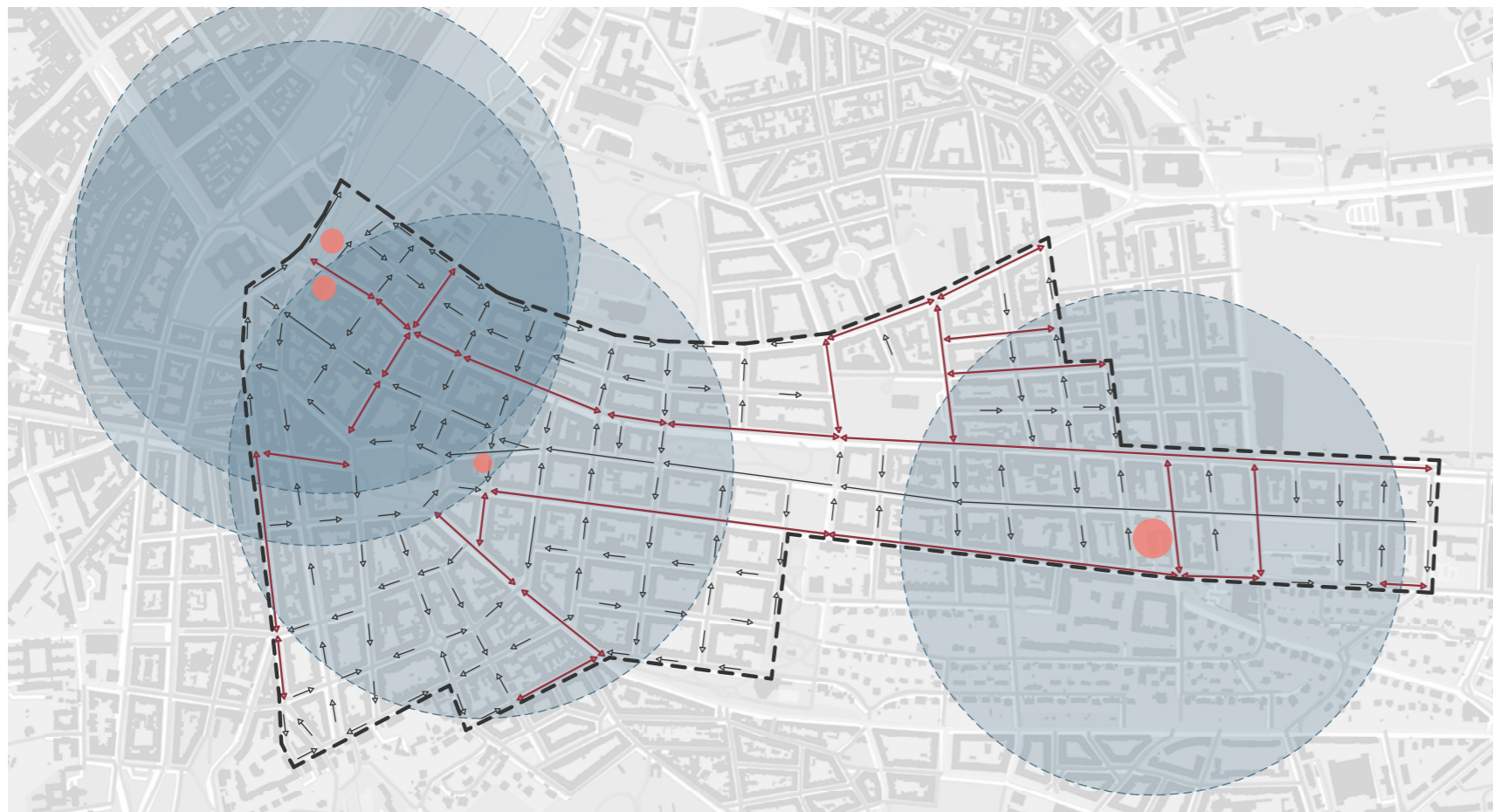
- kulturní budovy
- budovy

mapa kulturních budov



- budovy
- pěší trasy
- generel cyklistických  
tras

mapa pěších a cyklistických tras

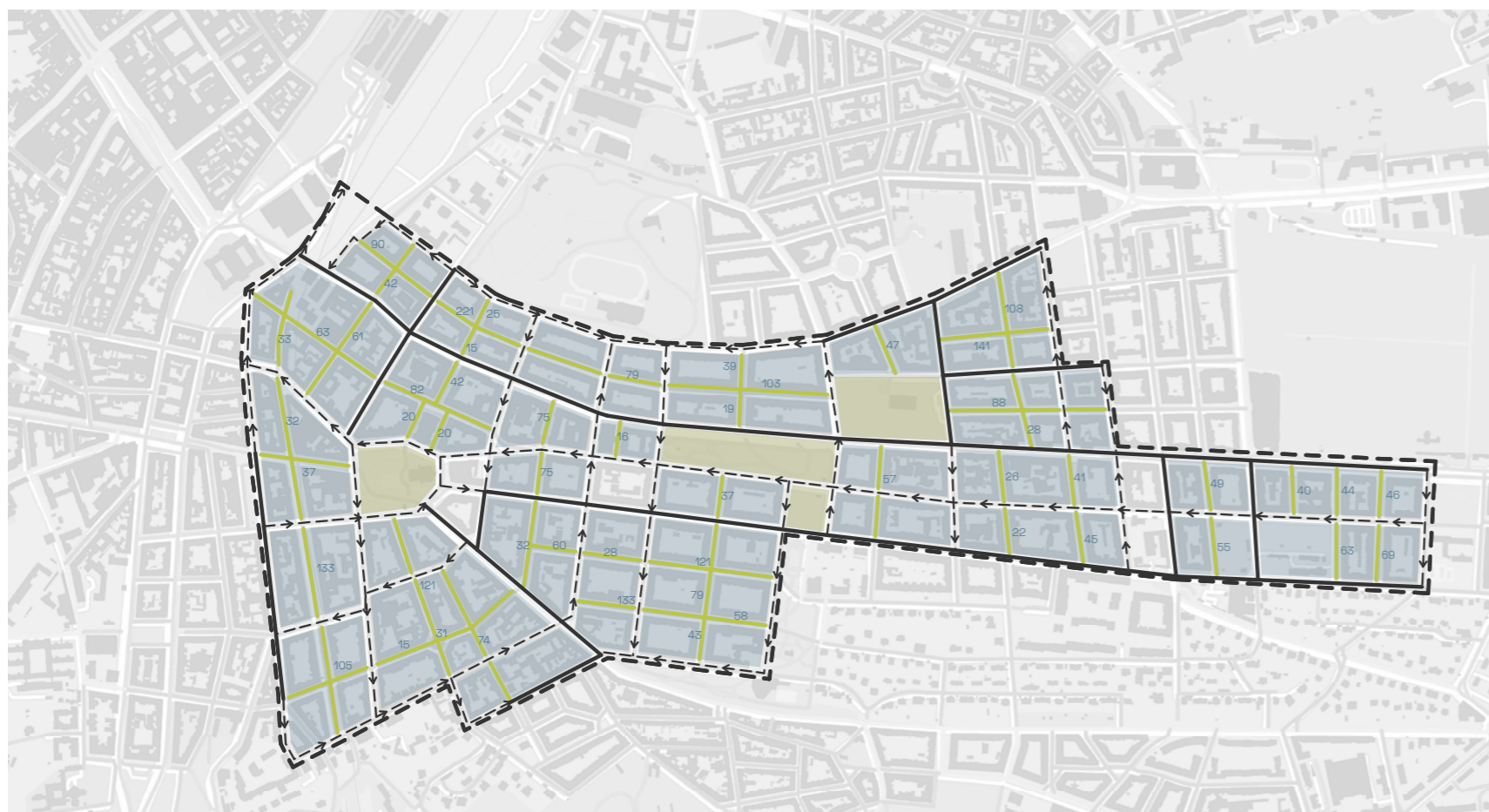


Vybrala jsem si část Vinohrad, kde je zástavba uspořádána do pravidelného rastru městských bloků. Zjistila jsem, že v této oblasti se nacházejí 4 proluky potenciálně využitelné pro stavbu parkovacího domu. Modrá kružnice vytyčuje přibližnou dochozí vzdálenost 15 minut od každé z těchto proluk. Parkovací domy v těchto místech by byly v dochozí vzdálenosti od téměř jakéhokoliv městského bloku v určeném území.

Po analýze hierarchie tříd komunikací jsem určila, které ulice by bylo možné zavřít pro účely místních obyvatel a udělat z nich pěší zóny se zákazem vjezdu motorových vozidel s výjimkou nutné obsluhy komerce a bydlení.

V uzavřených ulicích se nyní nachází přes 3000 parkovacích míst. Tato parkovací místa by tedy bylo nutno nahradit krytými parkovacími místy v parkovacích domech.

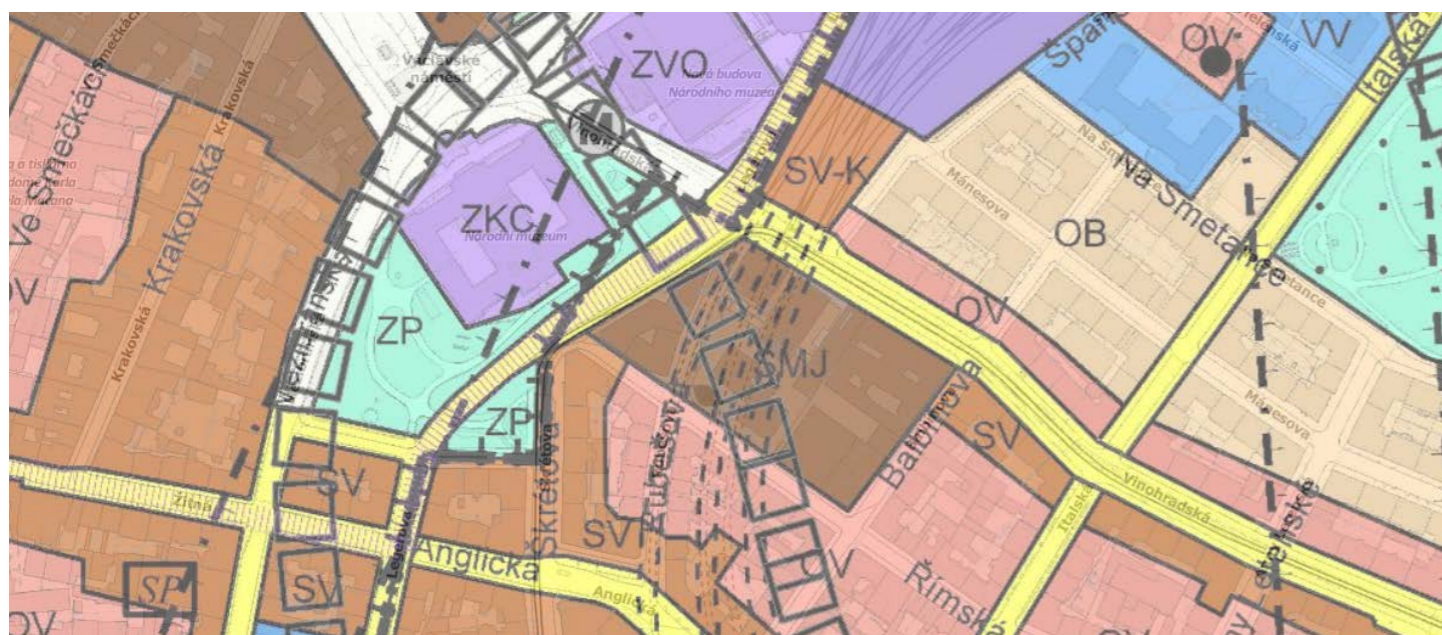
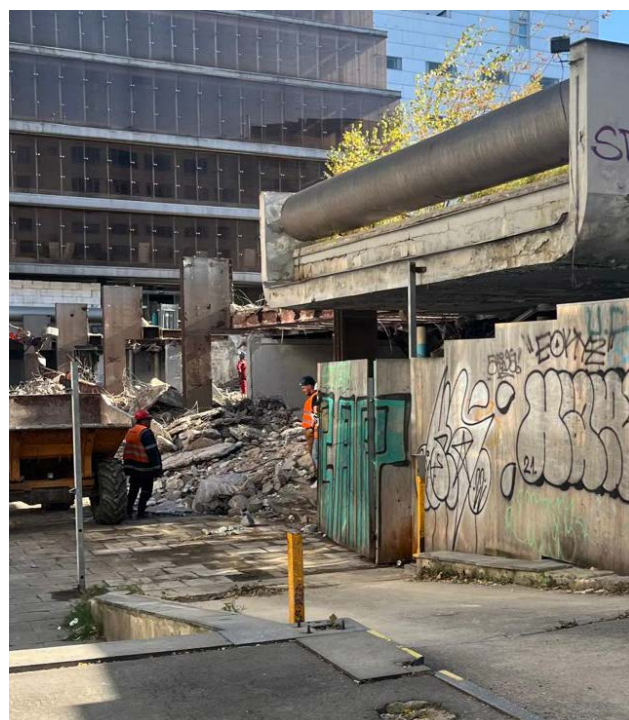
Je nutné brát v potaz, že v území se již nachází řada krytých garáží a stávajících parkovacích domů, jejichž kapacita není plně využívána.



## ZVOLENÁ PARCELA

Parcela bývalého Transgasu na Vinohradech se nachází v těsné blízkosti důležitých dopravních uzlů, jako jsou stanice metra Muzeum a I.P. Pavlova, a rovněž v blízkosti Hlavního nádraží, což zajišťuje vynikající dopravní dostupnost a propojení s celým městem. Parcela je součástí bloku Českého rozhlasu. Je lemována ulicemi Vinohradská ze severu, Římská z jihu a Rubešova ze západu.

Tato parcela má řadu limitujících faktorů pro návrh projektu. Jedním z nich je výrazné převýšení parcely mezi ulicemi Vinohradská a Římská. Dalším limitem jsou prosklené fasády sousedních budov, které jsou orientovány k parcelě. A v neposlední řadě také železniční tunely procházející pod parcelou a pod ulicí Rubešova.





## BUDOVA TRANSGASU

Proluka u budovy dnešního Českého rozhlasu na Vinohradské třídě vznikla v roce 1939. Ministerstvo pošt a telegrafů nechalo zbořit dva činžovní domy ze 70. let 19. století.

Další demolice se dočkaly čtyři domy v Římské a Rubešově ulici v roce 1965, kdy se začala plánovat stavba administrativního centra pražských plynáren.

V únoru 1966 vypsal Plynárenské podniky soutěž na architektonicko-urbanistické řešení svého administrativního centra.

Vyhrál návrh na uzavření bloku v Římské a vystavění tří věžových domů do Rubešovy ulice.

První byla v roce 1974 dokončena ústřední budova dispečinku. Za jejím technicistním stylem stojí architekt Václav Aulický.

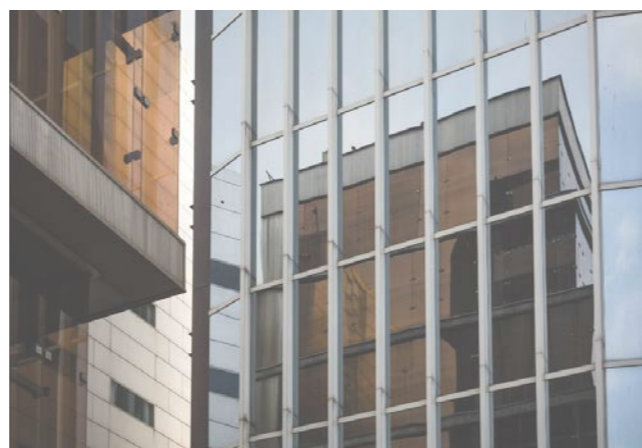
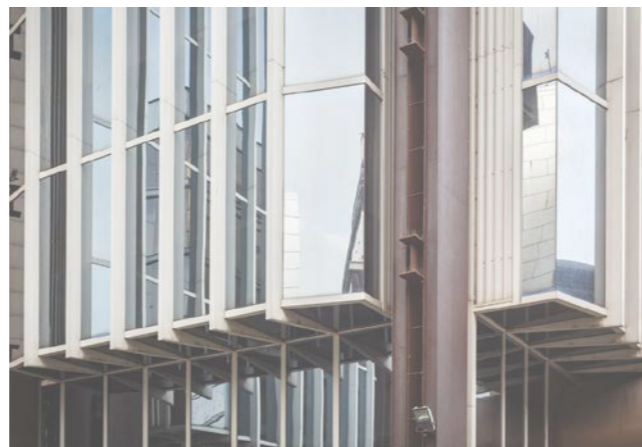
V komplexu postaveném ve stylu brutalismu v letech normalizace původně sídlil Ústřední dispečink tranzitního plynovodu, nyní je tam clientské centrum VZP.

Objekty a pozemky mezi ulicemi Vinohradská, Římská a Rubešova získala developerská firma podnikatele a miliardáře Ivan Chrenka HB Reavis od společnosti ČEZ v roce 2014.

Unikátní komplex budov ze 70. let na Vinohradské třídě v Praze chce Ivan Chrenko zbourat a nahradit jiným kancelářským objektem. Plán má kritiky.

Na parcelách o celkové rozloze šest tisíc metrů čtverečních chce majitel postavit objekt o šesti až osmi nadzemních podlažích s obchody v přízemí. Ve dvou až třech podzemních podlažích má být prostor pro 220 parkujících aut.

Zdroj: [https://www.idnes.cz/bydleni/architektura/transgas-budova-praha.A160324\\_123525\\_architektura\\_web](https://www.idnes.cz/bydleni/architektura/transgas-budova-praha.A160324_123525_architektura_web)



## Parkovací dům za katedrálou

Malý Chmel  
Česká republika, Ostrava

Základní hmotové řešení vychází ze zadání a limitů řešeného území – hmota kopíruje hranici pozemků určených pro návrh. Dále hmotové řešení vychází z výškového limitu obchodního domu Bachner (Horník), jehož římsa je dle poskytnuté dokumentace 22,4m nad úrovní terénu. Navrhovaná hmota tak vyplňuje stávající proluku. Na úrovni parteru je hmota domu limitována volným prostorem nad parovodním kompenzátorem, který zároveň vytváří volný prostor před vstupem do jednoho z komunikačních jader.

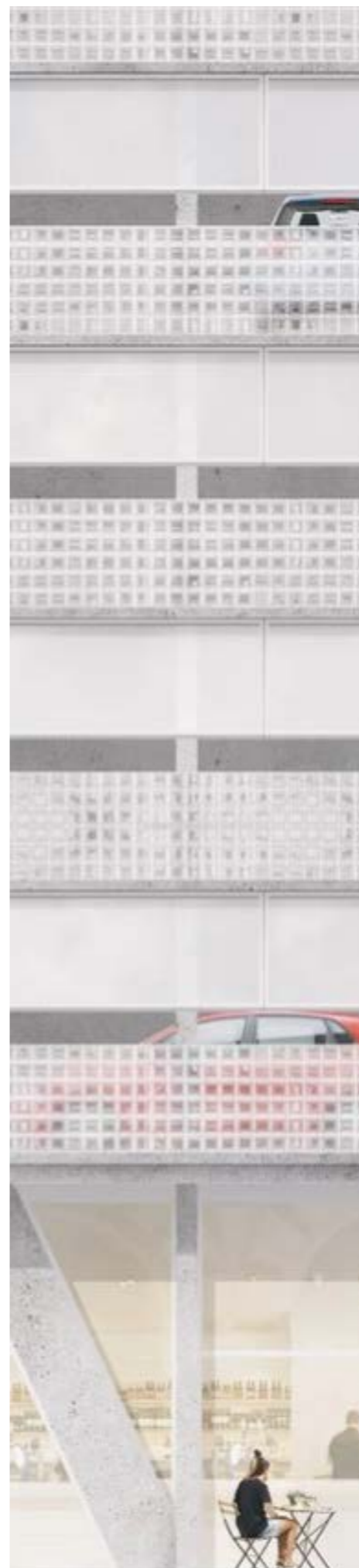
Výška navrhované novostavby parkovacího domu vychází z výšky obchodního domu Bachner. Napojení fasády na tento dům v ulici Zámecká bylo koncipováno co možná nejšetrněji s tím, že výrazové prostředky navrhované novostavby korespondují s těmi stávajícími. K jihovýchodní fasádě obchodního domu se schodišťovým jádrem a otevíratelnými okny přiléhá schodišťové jádro novostavby s výklopnými velkoformátovými okny, fasáda pak dále pokračuje skleněnými tvárniciemi, jejichž menší měřítko koresponduje s menším formátem obkladu fasády OD. Svou důležitost má také navazující horizontální členění fasády římsou v podobě ztenčené železobetonové desky. Tyto římsy také navazují na severozápadní fasádě na budovu fary, kterou navrhovaný objekt o jedno podlaží převyšuje.

Dům je navržen jako monolitický železobetonový skelet. Základní rastr je pravidelný – vycházející z dopravně – provozního schématu, nicméně umístění zásobovacího dvoru a parovodního kompenzátoru v 1.NP vyvolávají potřebu na odlišný rastr v tomto podlaží. Na to v návrhu reagujeme použitím šikmých sloupů. Druhá sada šikmých sloupů, umístěných co nejbliže obvodovému plášti, pak dodává konstrukci prostorovou tuhost.

zdroj: Malý Chmel

Kompozice rovných a šikmých sloupů vytváří základní východisko pro koncept vnitřního prostoru se zdánlivě nepravidelným „lesem“ železobetonových podpor.

zdroj: <https://www.maly-chmel.cz/parkovaci-dum-za-katedralou>

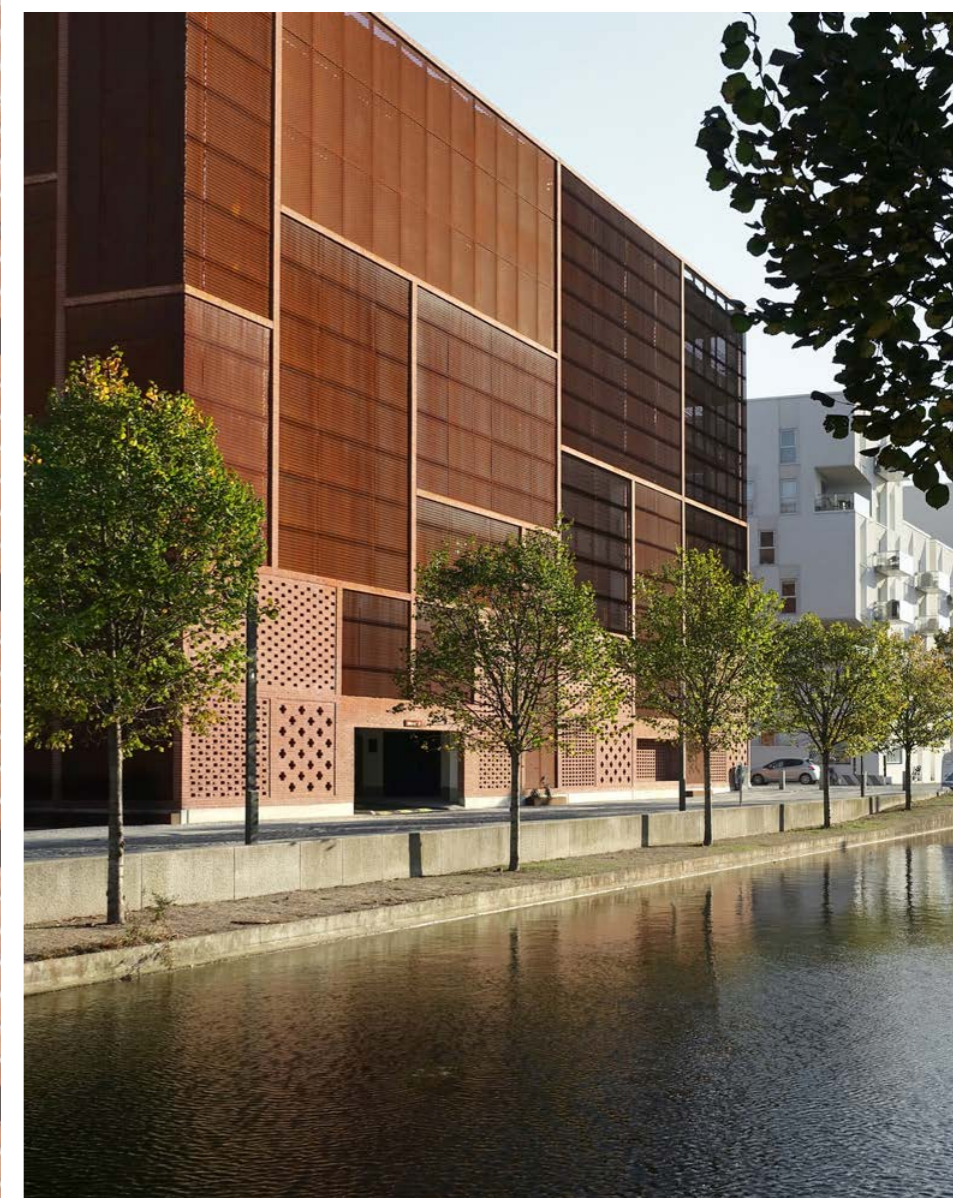
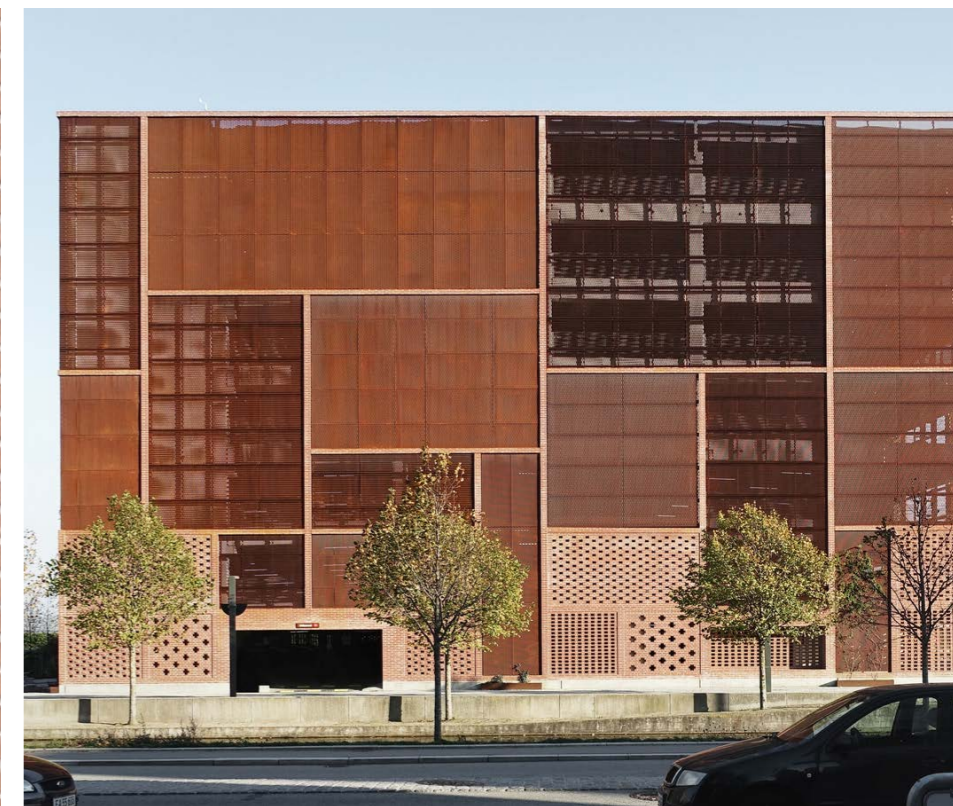
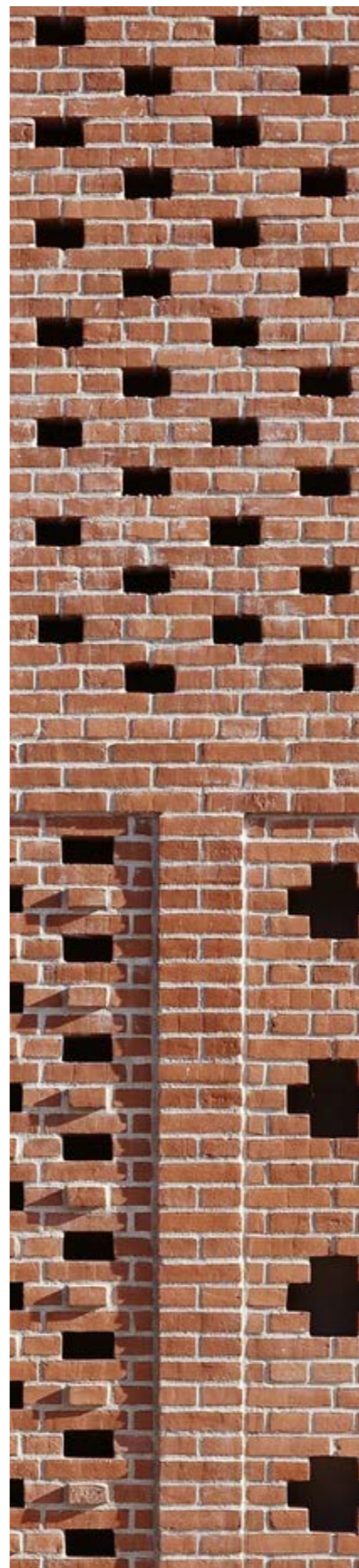


## PARKING HOUSE EJLER BILLE

JAJA Architects  
Dánsko

Parkovací dům Ejlera Billeho zavádí lidské měřítko do infrastrukturních zařízení, která (stále) okupují naše města. Ambicí bylo přeměnit parkovací domy z pouhé funkční nezbytnosti pro automobily na atraktivní místa pro lidi a naše městské prostředí. Zadáním navrhnout pouze fasádu jsme vytvořili mozaikový vzor z cihel a tahokovu, který se liší v měřítku. V horní části fasády je měřítko vzoru větší, vzhledem k obrovské velikosti konstrukce parkovacího domu. Jak se fasáda setkává s ulicí, patchwork se zmenšuje a vytváří příjemné prostory pro lidi. Estetický výraz se liší v závislosti na vzdálenosti diváka. Z dálky jsou převládajícím zážitkem velké vzory, zatímco detaily se stávají složitějšími, když je zažíváte zblízka. Fasáda je také navržena tak, aby poskytovala prostor pro interakci budovy a přírody. S pomocí strečového kovového patchworku vinná réva nakonec pokryje čtyři fasády budovy a vytvoří krásný kontrast mezi strnulým vzorem fasády a organicky pěstovanými rostlinami.

zdroj: <https://www.archdaily.com/906198/parking-house-ejler-bille-jaja-architects>

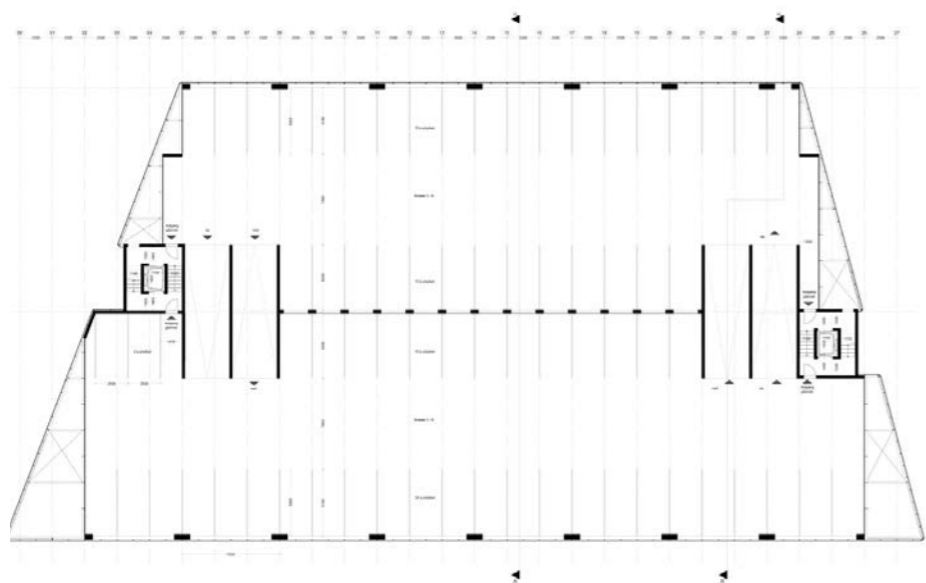


## ØSTRE HAVN PARKING HOUSE G2

SANGBERG Architects  
Dánsko

Parkovací dům je především racionální stavbou, jejímž účelem je zaparkovat co nejvíce aut na co nejmenším prostoru: stavba, která často končí jako depresivní a opuštěná zapadá do města. S naším návrhem nového parkovacího domu v Østre Havn bylo naším cílem vytvořit jednoduchou fasádu, která se mění podle světla slunce a oblohy. Parkovací dům se nachází mezi Nyhavngade a Østre Havngade a má robustní konstrukci z jednoduchých materiálů, která je v souladu s bývalou industriální estetikou svého přístavního kontextu. Jeho fasády se skládají z řady různých extrudovaných hliníkových lamel, které se snadno montují, a tedy i demontují. To zajišťuje, že na konci životnosti budovy lze všechny fasádní materiály snadno demontovat a hliník lze recyklovat. Fasády umožňují pronikání přirozeného světla do budovy a jsou také ideální pro venkovní výsadbu, aby se uchytila a vyrostla na vnějších plochách budovy. Toto ozelenění fasády spojuje budovu s přáním hlavního plánu vytvořit zelenou nárazníkovou zónu podél přeplněné Nyhavngade. Zelené fasády absorbují  $\text{CO}_2$  ze vzduchu, zvyšují hladinu kyslíku a dodávají městu řadu dalších pozitivních ekologických vlastností. Výsadba může také odfiltrovat prachové a znečišťující částice ze vzduchu a snížit hladinu hluku ze silniční dopravy v dané oblasti. Zelené fasády také vytvoří ve městě nový biotop, mini-ekosystém, kde se může dařit hmyzu a ptactvu. V okolí parkovacího domu je vytvořen prostor pro řadu různých aktivit, jako je basketbal, skateboarding a lezecká stěna. Tím je zajištěno, že budova souzní s okolím, funguje nejen interně jako parkovací dům, ale poskytuje komunitní a rekreační aktivity – vrací hodnotu městu.

zdroj: <https://www.archdaily.com/929530/ostre-havn-parking-house-g2-sanberg-architects>



## P+R CAR PARK

### R ARCHITECTURE

Nantes

Šest překrývajících se 62 metrů širokých čtverců, zabalených do lehké a elegantní kovové sítě, tvoří park-and-ride zařízení Porte de Vertou, jihovýchodní vstup do města Nantes.

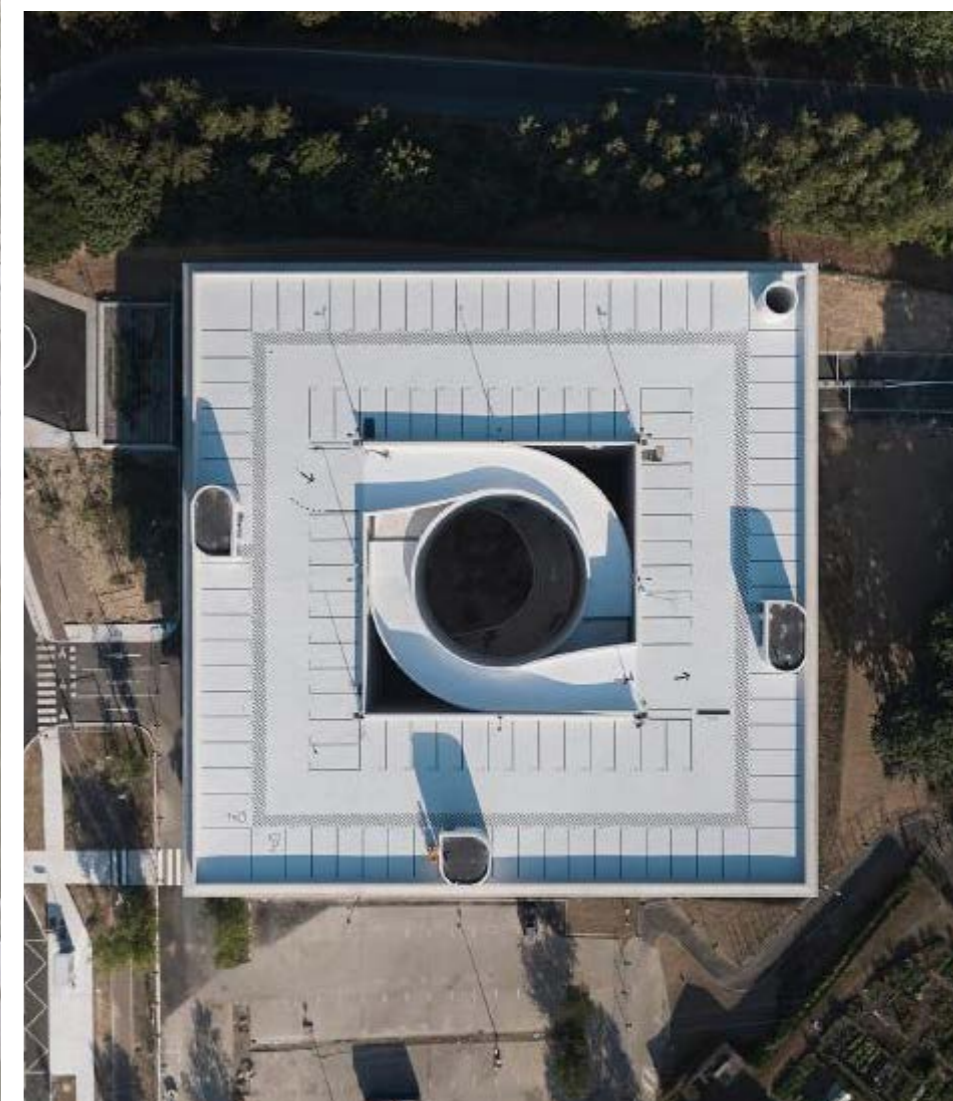
Design odráží čistou strukturu budovy, zbavenou všech umělosti a dekorací, aby se uvolnil prostor, světlo a výhledy, a zahrnuje estetiku specifickou pro svůj účel.

Podél šesti podlaží se tyčí kruhový dutý prostor v jádru budovy. Dvě spirálové rampy ve stylu Chambord se vinou z přízemí nahoru a vytvářejí efektivní a elegantní prostředek pro řízení různých typů toků.

Tyto rampy byly navrženy tak, aby maximalizovaly efektivitu parkování, usnadnily přístup na parkovací místa a optimalizovaly tok dopravy a minimalizovaly zácpy. Zdůrazňují také vnitřní krásu betonové konstrukce v ostrém kontrastu s vnější kovovou sítí.

Fasády nabízejí neustále se měnící perspektivy, protože interagují s okolím a se změnou času v průběhu hodin, dnů a ročních období tím, že vytvářejí dynamickou souhru světla a odstínů.

zdroj: <https://divisare.com/projects/487677-r-architecture-maxime-delvaux-stephane-chalmeau-p-r-car-park>

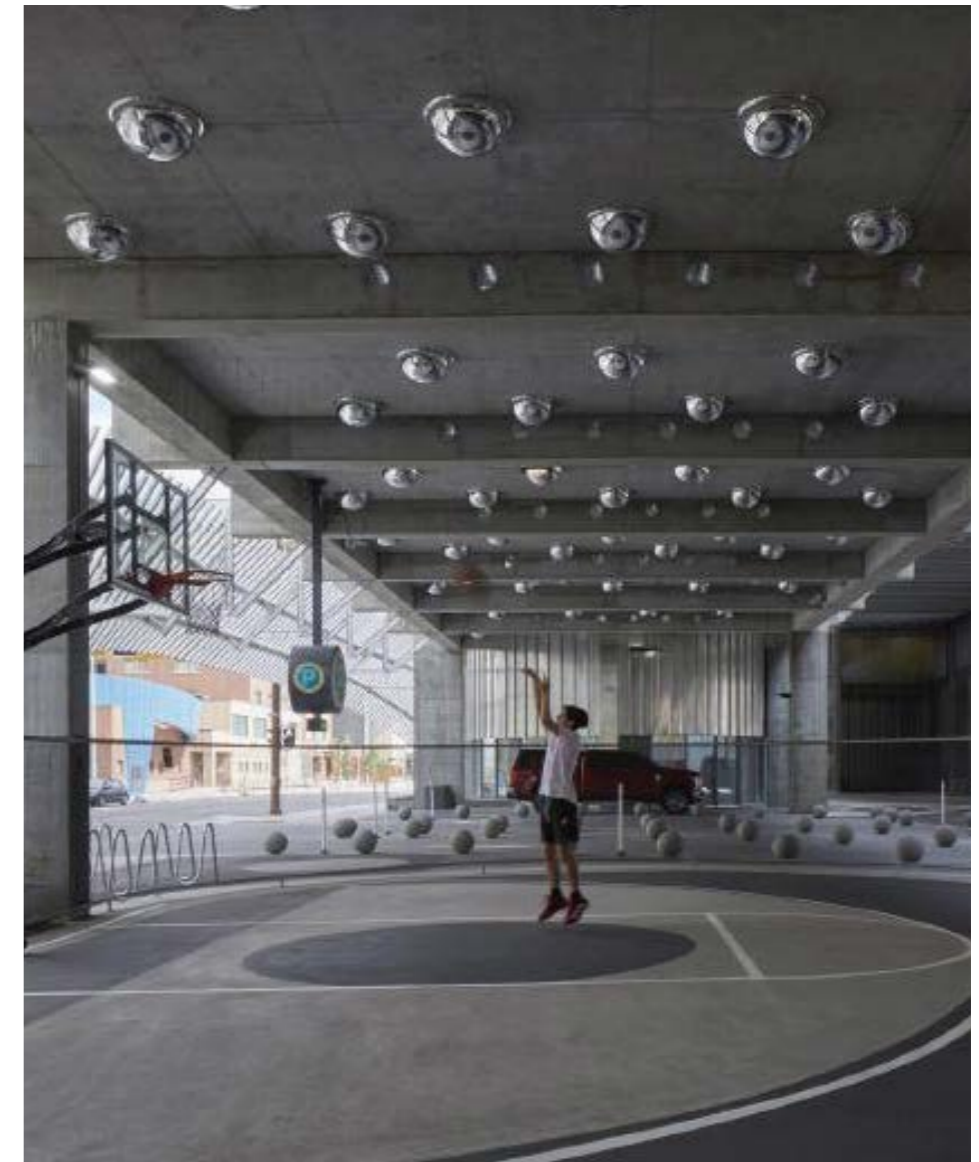
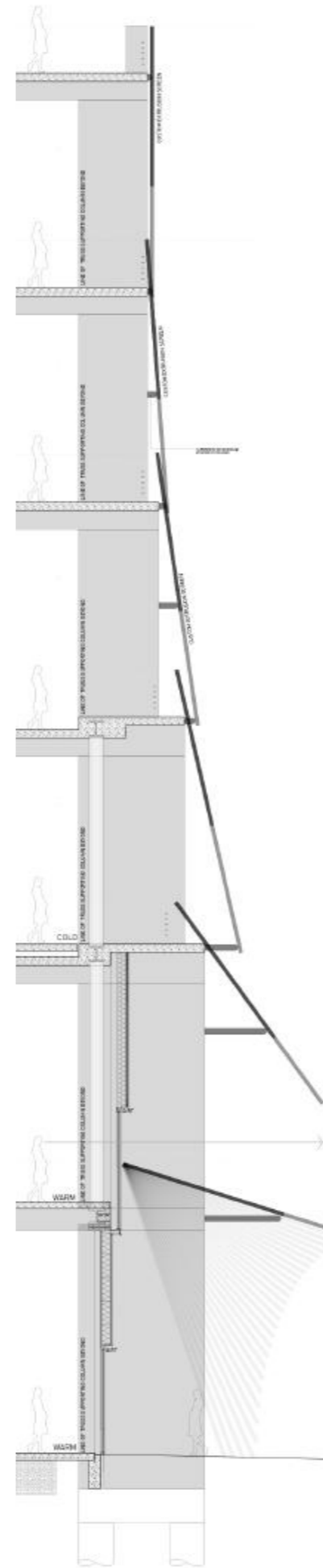
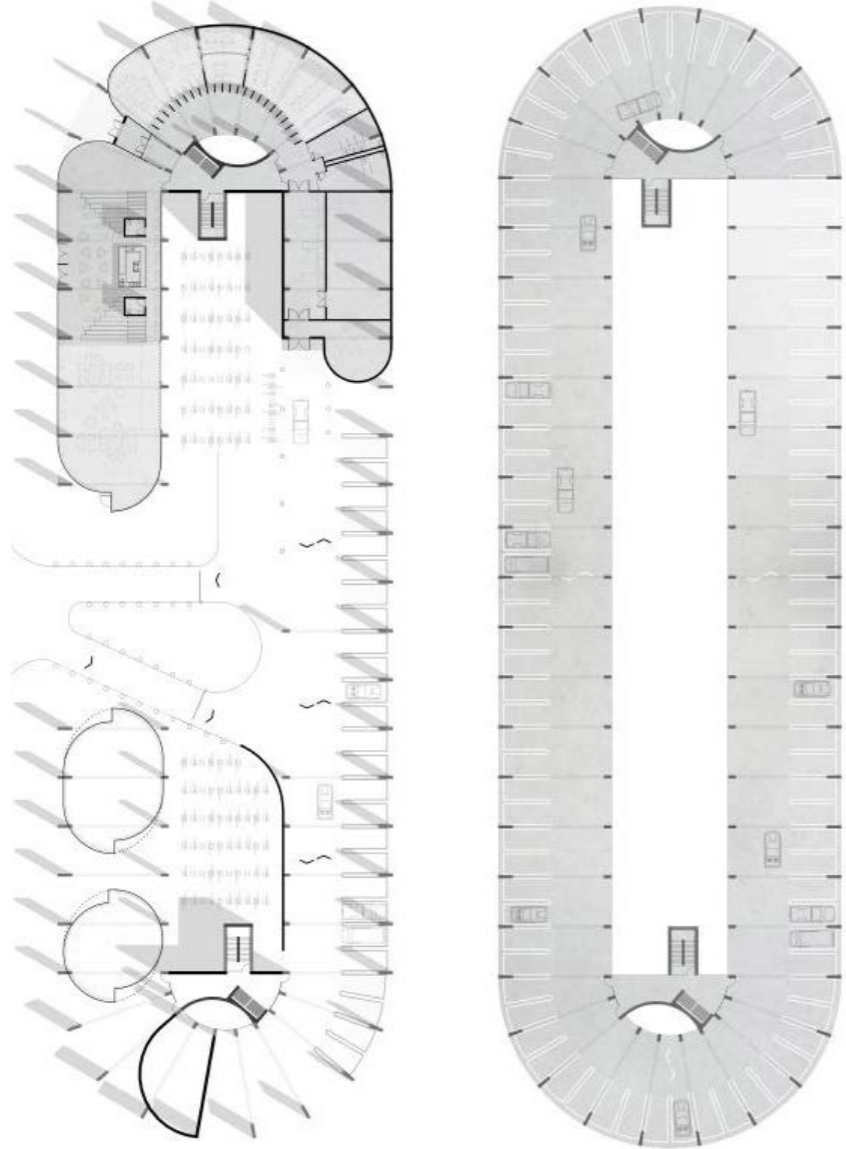


## 9TH AVENUE PARKADE + INNOVATION CENTRE

KASIAN ARCHITECTURE, 5468796 ARCHITECTURE  
Canada - Calgary

Řešením projekčního týmu je budova ve formě eliptické šroubovice, která přemostuje veřejné prostranství a tím získává zpět velkou část ztracené hodnoty pozemku. Vozidla vjíždějí ve svahu. Elipsa vytváří vnitřní nádvoří a 12metrové mělké podlahové desky umožňují přísun denního světla a ventilaci pronikat do interiérů z více směrů – kritické vlastnosti, pokud by byla struktura převedena na nové využití. Podlahové desky stoupají po 1-2% pozvolném sklonu, aby se zabránilo nutnosti použití ramp pro vozidla, které by vyžadovaly případné odstranění. Výška stropů 4 metry, světlá rozpětí a univerzální nosnost přispívají k řadě postupných nebo velkých změn s nízkými náklady.

zdroj:<https://www.archdaily.com/987482/9th-avenue-parkade-plus-innovation-center-5468796-architecture-plus-kasian-architecture-interior-design-and-planning>



# NÁVRHOVÁ ČÁST

VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ - SUPERBLOK

## ANOTACE

Kvalita veřejného prostranství má zásadní vliv na kvalitu života obyvatel měst. Dobře navržené veřejné prostory podporují sociální interakci, fyzickou aktivitu a zlepšují celkovou pohodu obyvatel. Inspirativním příkladem je systém barcelonských superbloků, který reorganizuje městské čtvrti s cílem omezit automobilovou dopravu a vytvořit více prostoru pro chodce, cyklisty a komunitní aktivity. Tímto přístupem se nejen snižuje znečištění ovzduší a hluk, ale také se zvyšuje bezpečnost a kvalita života ve městech. Omezení automobilové dopravy v superblocích vede k výraznému snížení dopravního zatížení, čímž se uvolňuje více prostoru pro zelené plochy, dětská hřiště a veřejné aktivity. Tento model ukazuje, jak mohou města transformovat své ulice na živá a udržitelná místa pro život.



## KONCEPT

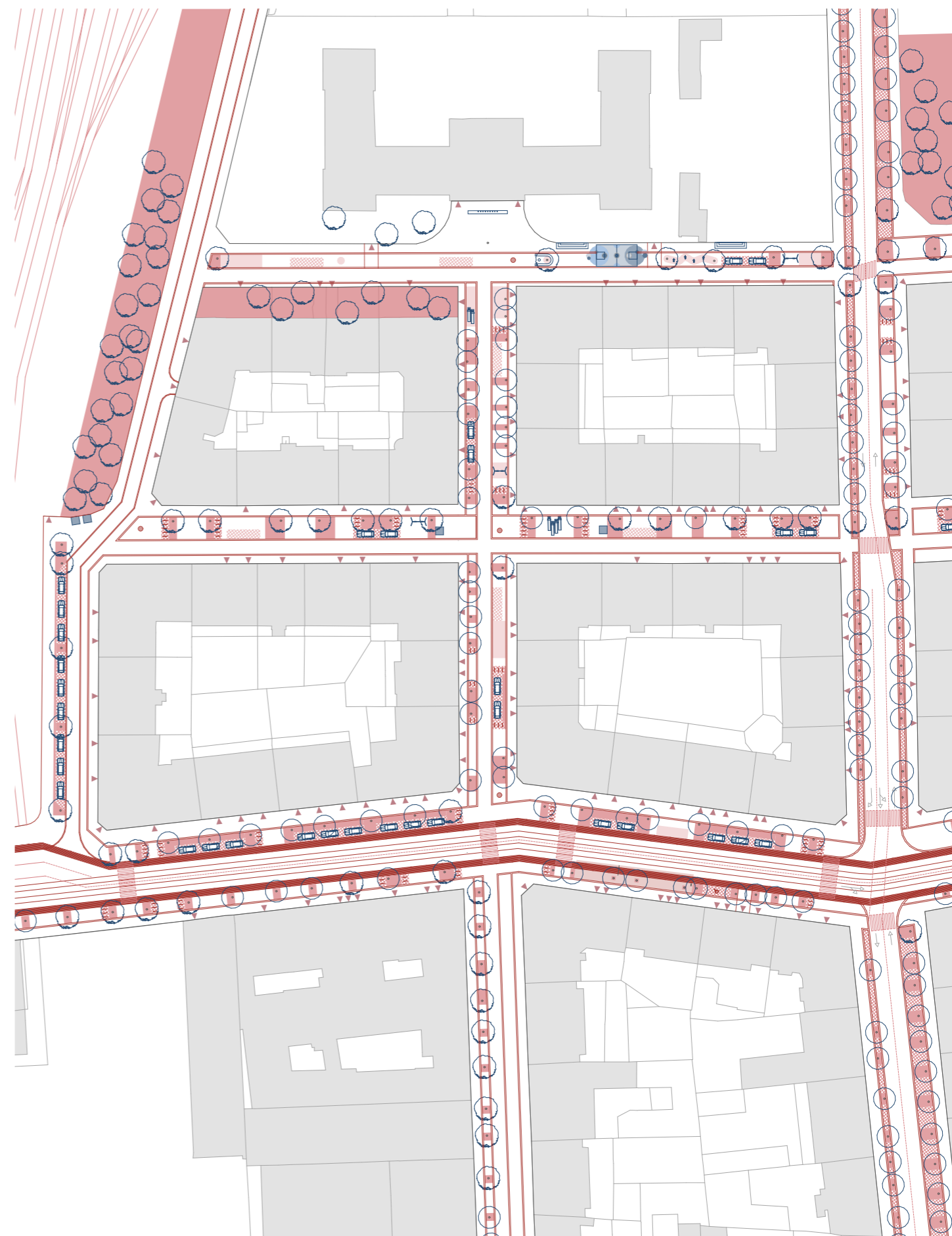
Architektonický návrh superbloku v pražské části Vinohrady, zahrnující části ulic Vinohradská, Mánesova, Na Smetance, Balbínova, Italská a Španělská, představuje komplexní transformaci veřejného prostranství s cílem výrazně omezit automobilovou dopravu, jak aktivní, tak dopravu v klidu. Inspirace pochází z úspěšného konceptu barcelonských superbloků, který efektivně přetváří městské oblasti na bezpečnější a přívětivější prostory pro obyvatele.

V rámci tohoto návrhu budou všechna parkovací místa přesunuta do nově navrženého parkovacího domu, který bude předmětem diplomové práce. Tento krok umožní uvolnění ulic pro chodce a cyklisty, čímž se zvýší bezpečnost a komfort pohybu v ulicích. Omezení automobilové dopravy také výrazně sníží hlukovou zátěž a znečištění ovzduší, což přispěje k vytvoření zdravějšího městského prostředí. V oblasti pěší zóny bude vjezd automobilů povolen pouze v nezbytných případech, jako je zásobování, stěhování, pomoc lidem s omezenou schopností pohybu a při zásazích integrovaného záchranného systému. Pro tyto účely budou vyhrazeny specifické plochy mimo hlavní komunikační prostor, aby se minimalizoval vliv na chodce a cyklisty.

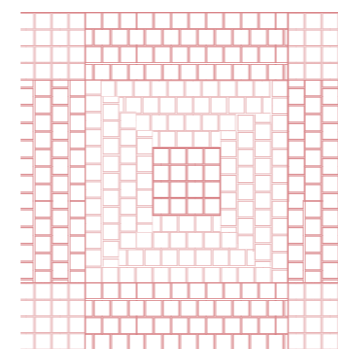
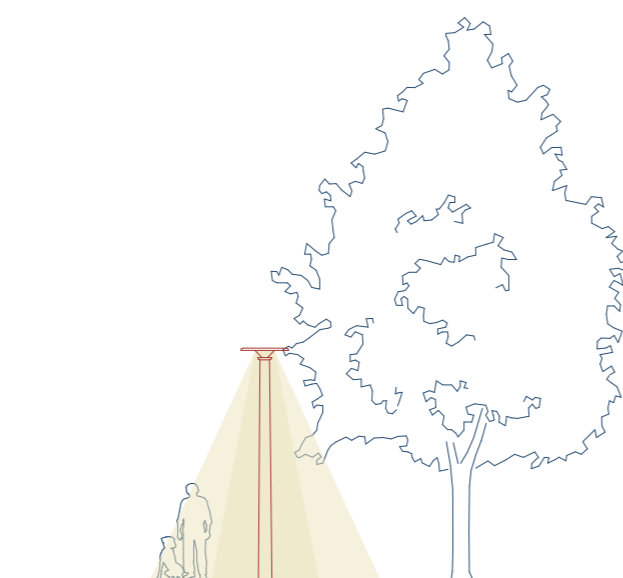
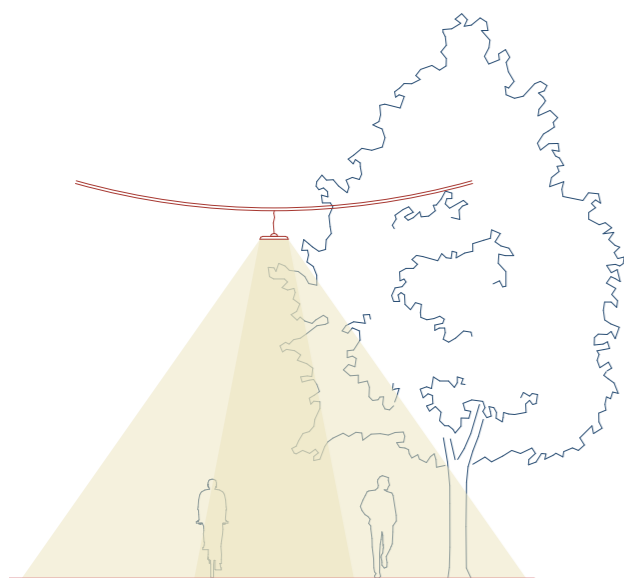
Návrh klade velký důraz na retenci dešťové vody, což zahrnuje vytvoření ploch zeleně a ploch pro vsakování vody. Tato opatření pomáhají udržovat příjemné mikroklima a zlepšují kvalitu ovzduší. Plochy pro vsakování vody snižují objem povrchového odtoku.

Zeleň v superbloku bude tvořena nejen trávniky a keři, ale také stromy, které poskytují stín a přirozeně ochlazují okolí. Veřejný prostor bude navržen tak, aby podporoval sociální interakci a komunitní život. V centrálních částech superbloku budou umístěny lavičky, dětská hřiště, sportovní zařízení, jako jsou stolní tenis nebo malé sportovní plochy. Také zde budou umístěny kavárny a malé obchody, které podporují setkávání lidí a vytváření komunitních vazeb. Předprostory škol a veřejných budov budou navrženy s důrazem na bezpečnost a komfort pro děti a jejich rodiče.

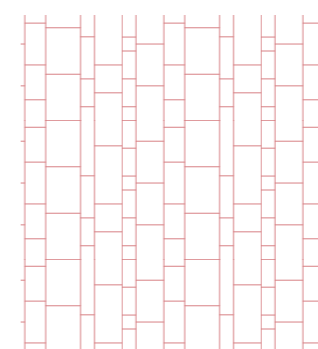
Použité materiály jsou pečlivě vybrány pro jejich kvalitu a přírodní vlastnosti. Dlažba ze žulové kostky je preferována kvůli své odolnosti a schopnosti nepřehřívát se tolik jako asfalt, což je důležité pro udržení příjemného klimatu v letních měsících. Pojízdne plochy jsou navrženy s pevnou vějířovou dlažbou, zatímco pěší zóny jsou dlážděny pásovou dlažbou, která je pohodlná pro chůzi. Chodníky na hlavních ulicích, jako je Vinohradská, budou zdobeny pražskou mozaikou, což přidává historický a estetický prvek do moderního designu. Celkově tento návrh superbloku pro Vinohrady přináší inovativní a udržitelný přístup k městskému plánování, který klade důraz na kvalitu života obyvatel, ekologickou udržitelnost a podporu komunitního života. Tento model transformuje městské prostory na živá, bezpečná a zdravá místa pro všechny generace.



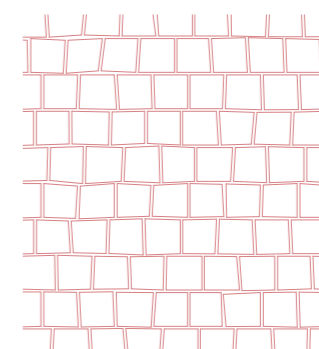




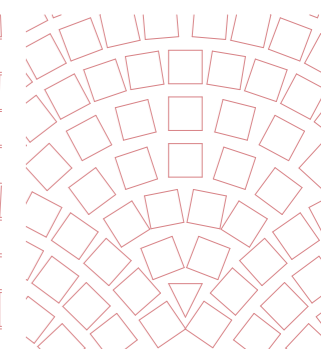
Pražská mozaika  
chodníky



Retenční zatravnňovací dlažba  
plochy parkování kol a aut



Žulová dlažba  
chodníky



Žulová dlažba  
pojížděné plochy

## Osvětlení

V osvětlení se zde využívají různé typy světelných prvků podle konkrétních potřeb a prostorových omezení. V pěších zónách byly zvoleny závěsné lampy, které jsou namontovány nad chodníkem. Tento přístup umožňuje efektivní osvětlení bez nutnosti instalace stožárů přímo na zemi, což by mohlo ztížit pohyb chodců a snižovat estetiku prostoru.

V ulici Vinohradská, díky a širšímu prostoru, jsou naopak preferovány klasické stožárové lampy. Tyto lampy jsou umístěny po obou stranách chodníku a poskytují dostatečné osvětlení pro pohyb chodců, zároveň přispívají k estetickému vzhledu ulice. Takové rozdělení osvětlení umožňuje efektivní využití dostupného prostoru a zajišťuje bezpečnost a pohodlí pro obyvatele i návštěvníky města.

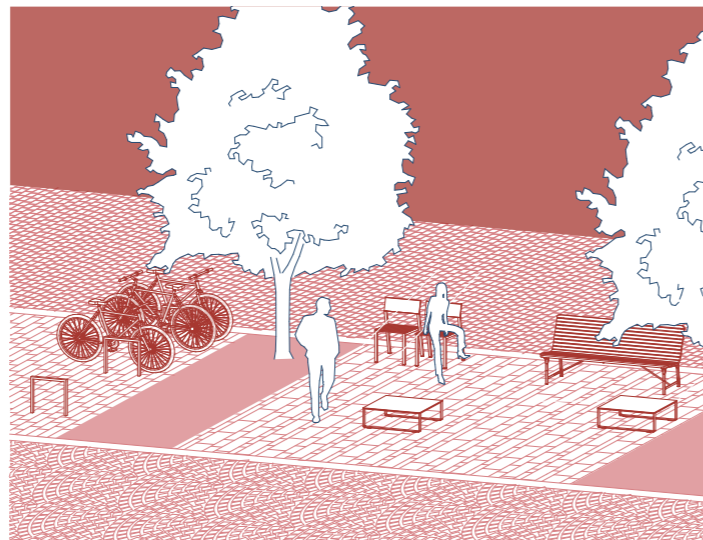
## Materiály

Ve výběru materiálů se klade důraz na jejich trvanlivost a odolnost. Dlažba ze žulové kostky se používá zejména pro chodníky a prostory s intenzivním pohybem lidí, díky své odolnosti a vzhledu.

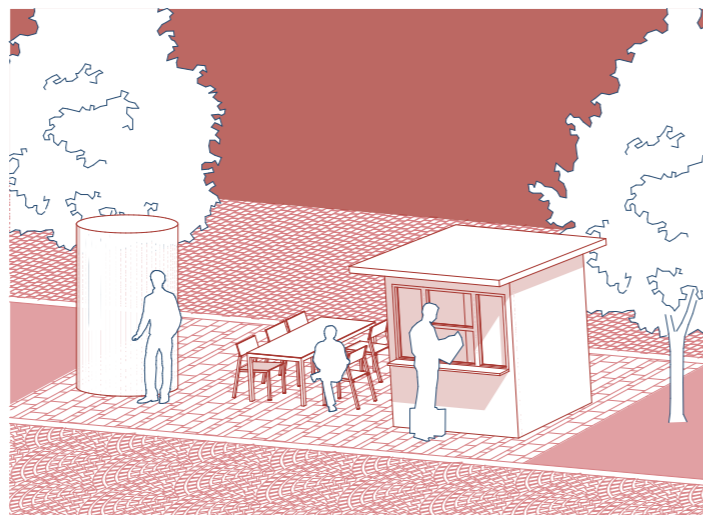
Pojížděné plochy jsou dlážděny pevnou vějířovou dlažbou, což je ideální volba pro oblasti s větším zatížením vozidly. Pro chodníky

a pěší zóny jsou vybrány pásové dlažby. Na ulici Vinohradská je použita pražská mozaika pro chodník, což přispívá k zachování historického charakteru této oblasti.

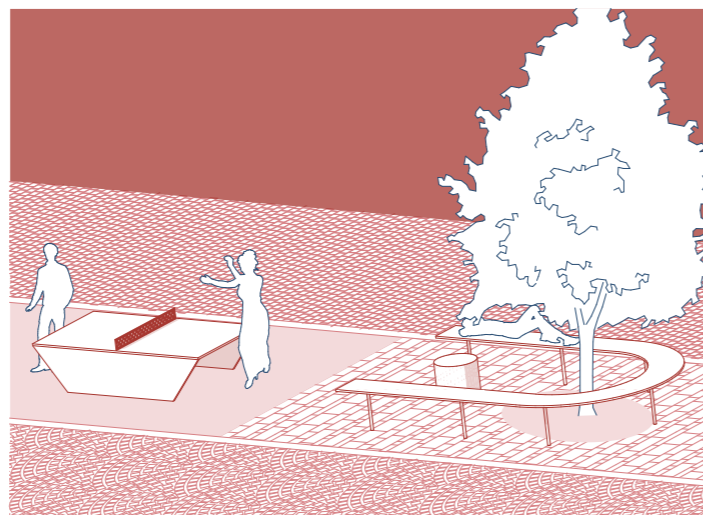
Parkovací plochy jsou dlážděny retenční zatravnňovací dlažbou, která umožňuje vsakování dešťové vody do půdy a snižuje riziko povodní a eroze. Tímto způsobem se zajišťuje udržitelnost a ochrana životního prostředí i v oblasti s intenzivním provozem vozidel.



Pražský mobiliář



Trafika a plakátový sloup



Stolní tenis a lavička



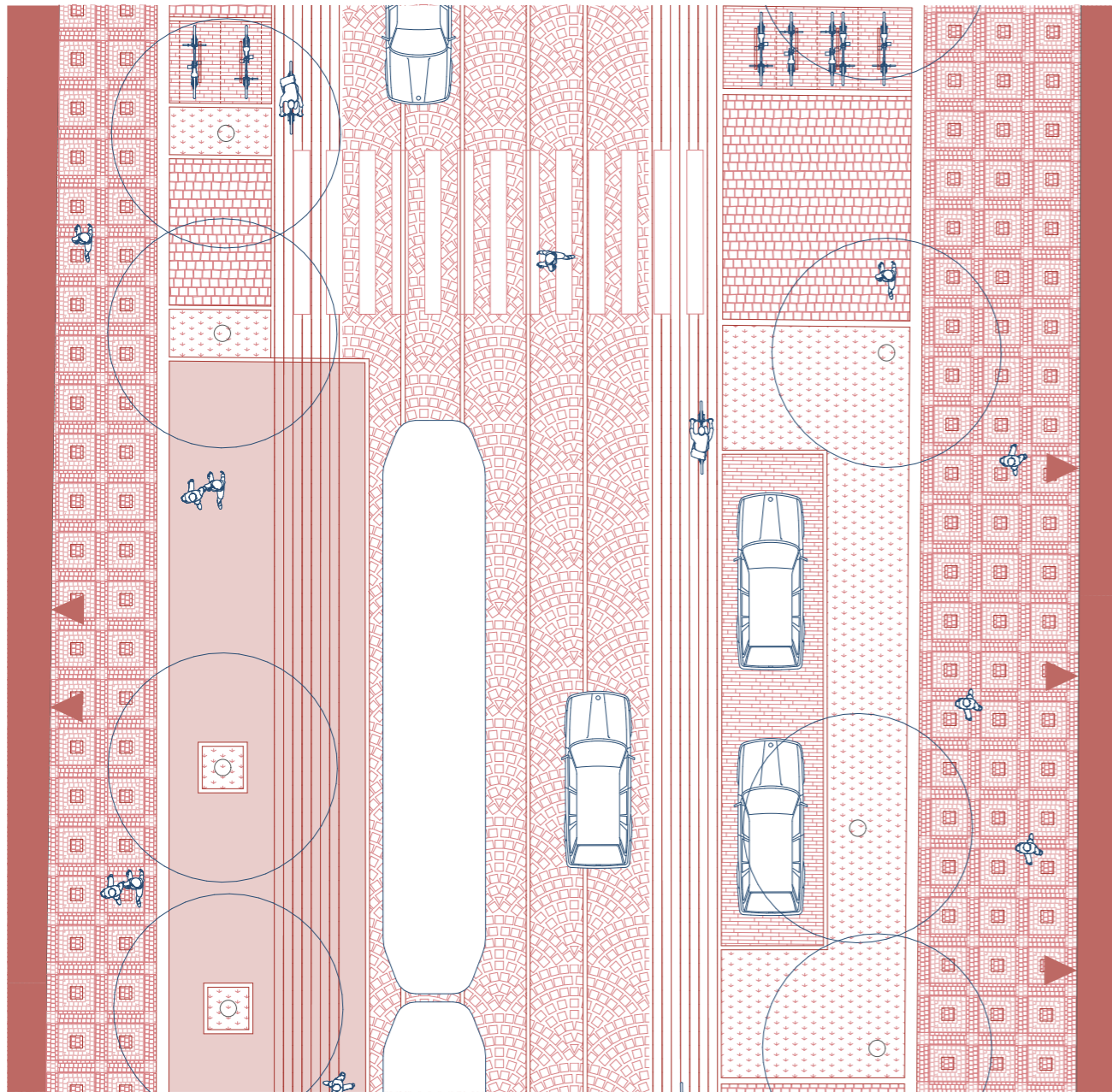
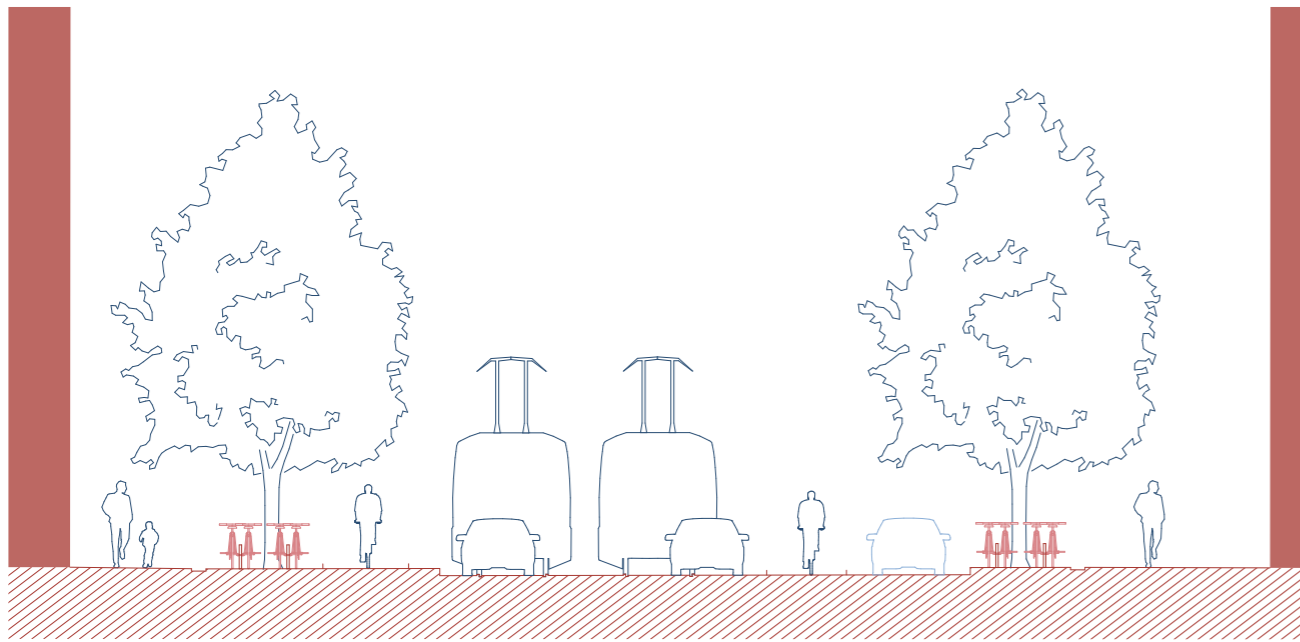
## Modrozelená infrastruktura

Modrozelená infrastruktura v návrhu je zaměřena na zlepšení městského prostředí prostřednictvím integrace zelených a retenčních prvků. Cílem je maximalizovat plochy zeleně a pro vsakování dešťové vody, což zlepšuje kvalitu ovzduší a zpříjemňuje pobyt v ulicích. Speciální povrchy, jako zatravnovací dlažby, umožňují přirozené vsakování vody a udržují vlhčí klima. Důležitým prvkem jsou i trvalkové záhony kolem stromů, které zvyšují estetiku a biodiverzitu. Stávající stromy jsou zachovány a nové stromy jsou navrženy do částí ulic, kde se dnes nenachází žádná zeleň. Celkově návrh kombinuje estetiku s ekologickými výhodami, vytvářející udržitelnější a příjemnější městské prostředí.

## Mobiliář

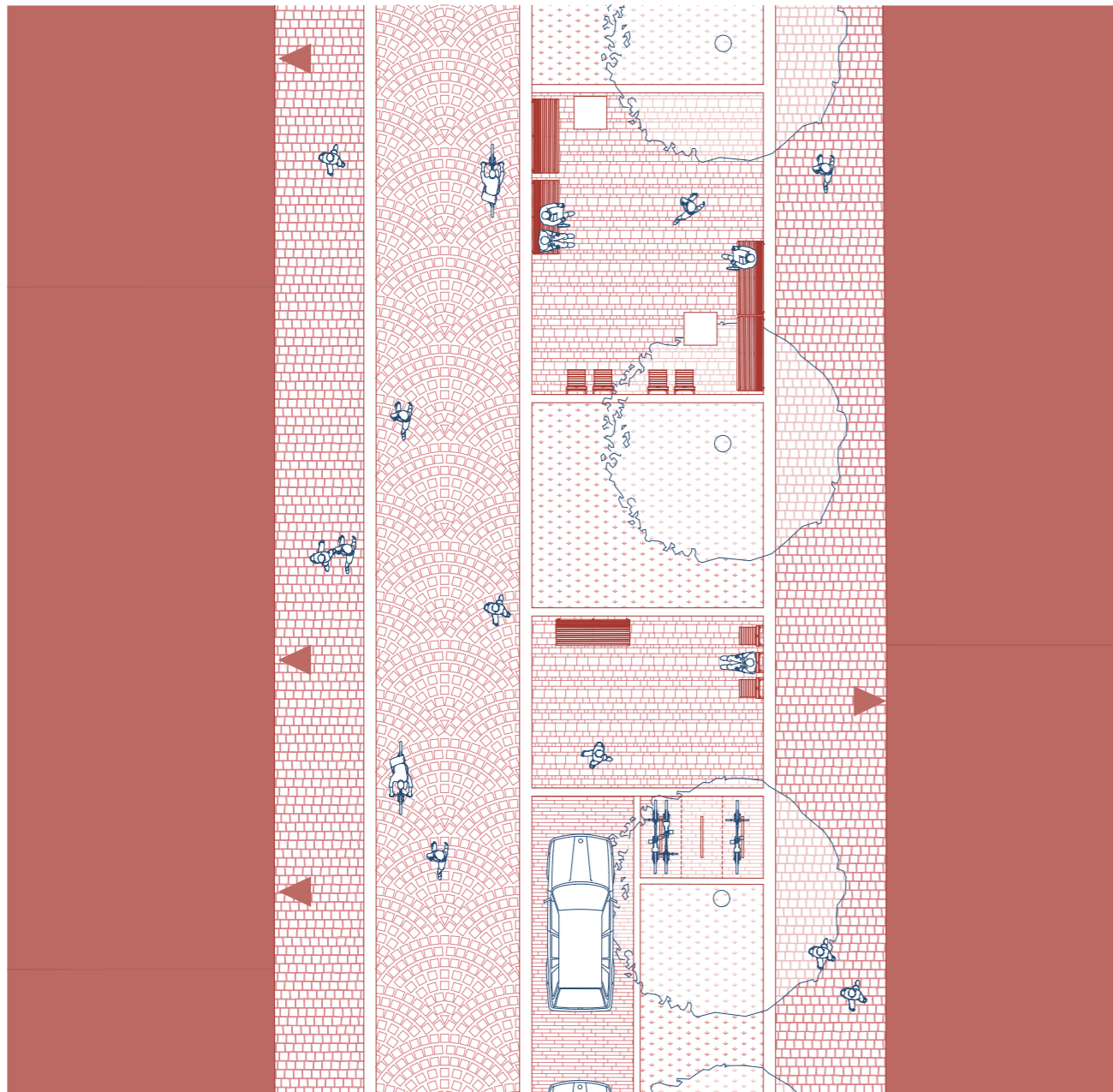
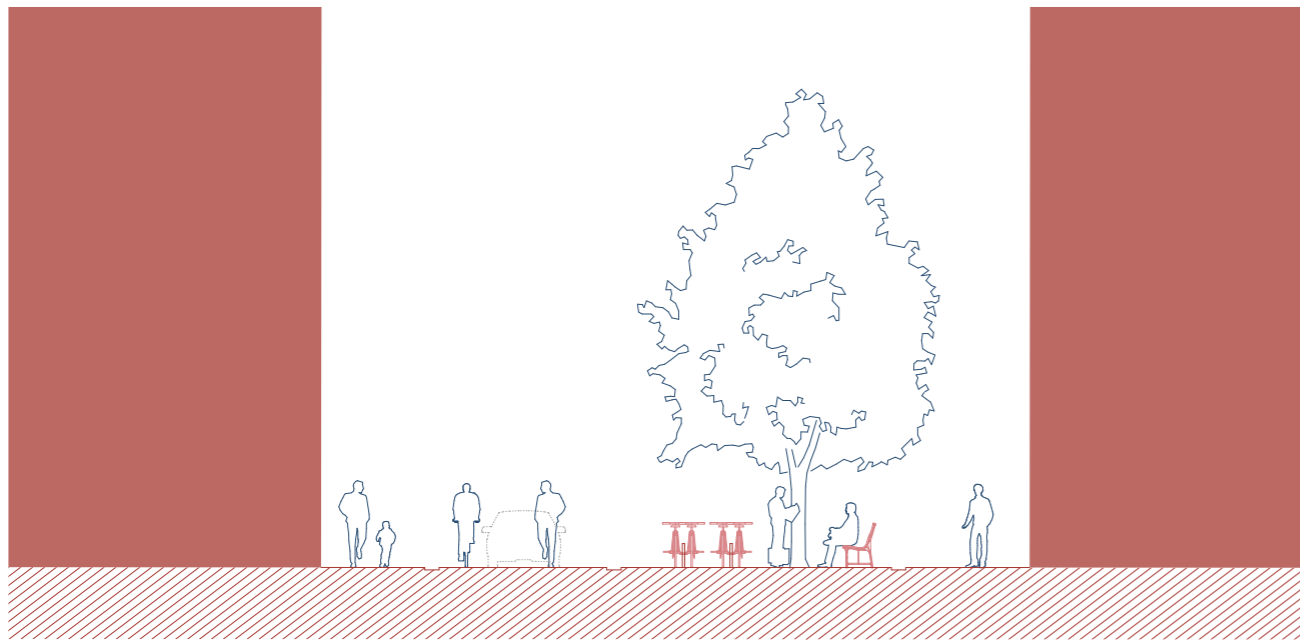
V mobiliáři se preferuje pražský design s lavičkami a stojany na kola, které jsou umístěny po celém prostoru. Kromě toho jsou k dispozici židle a stolečky, které umožňují relaxaci a posezení ve veřejném prostoru.

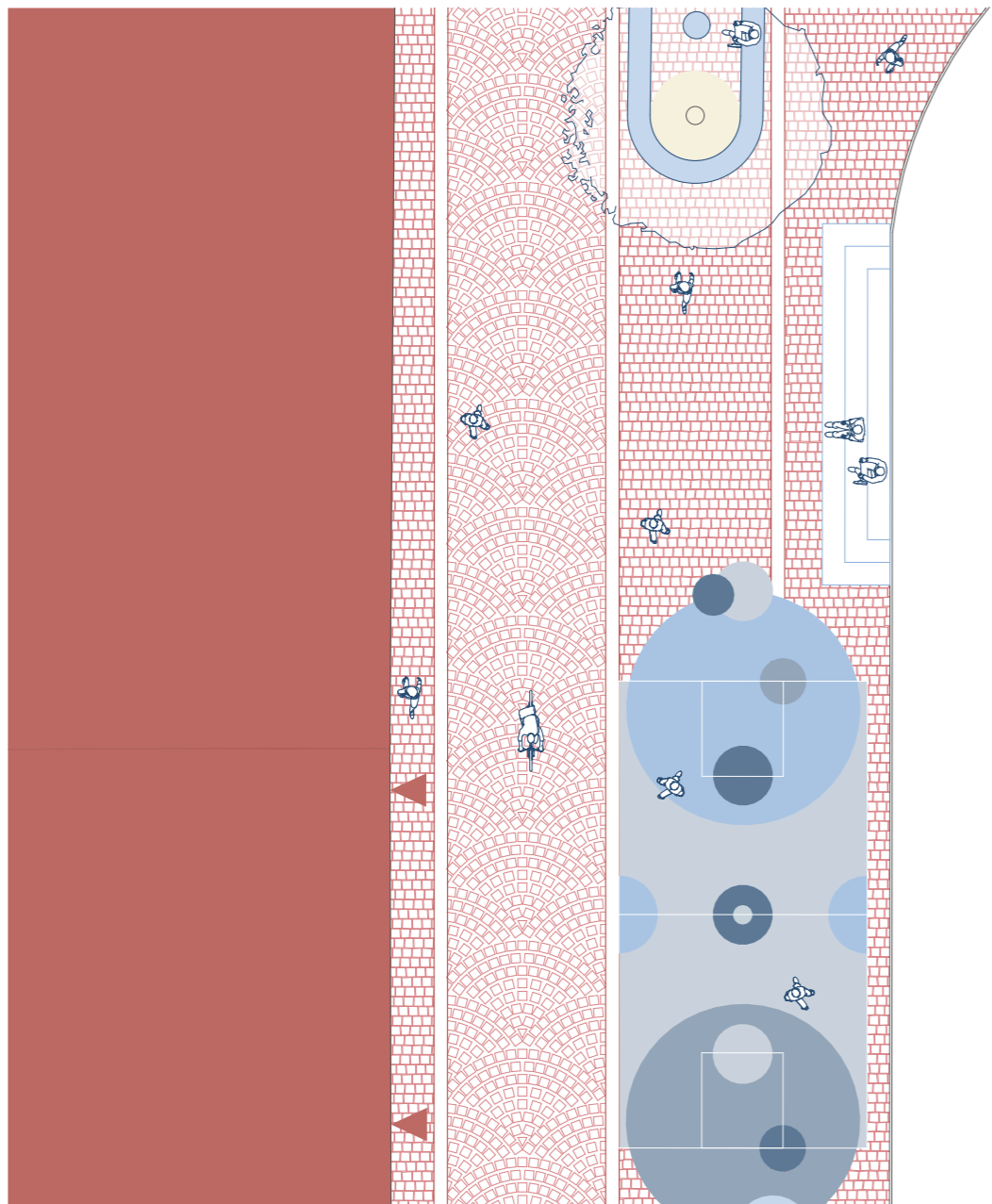
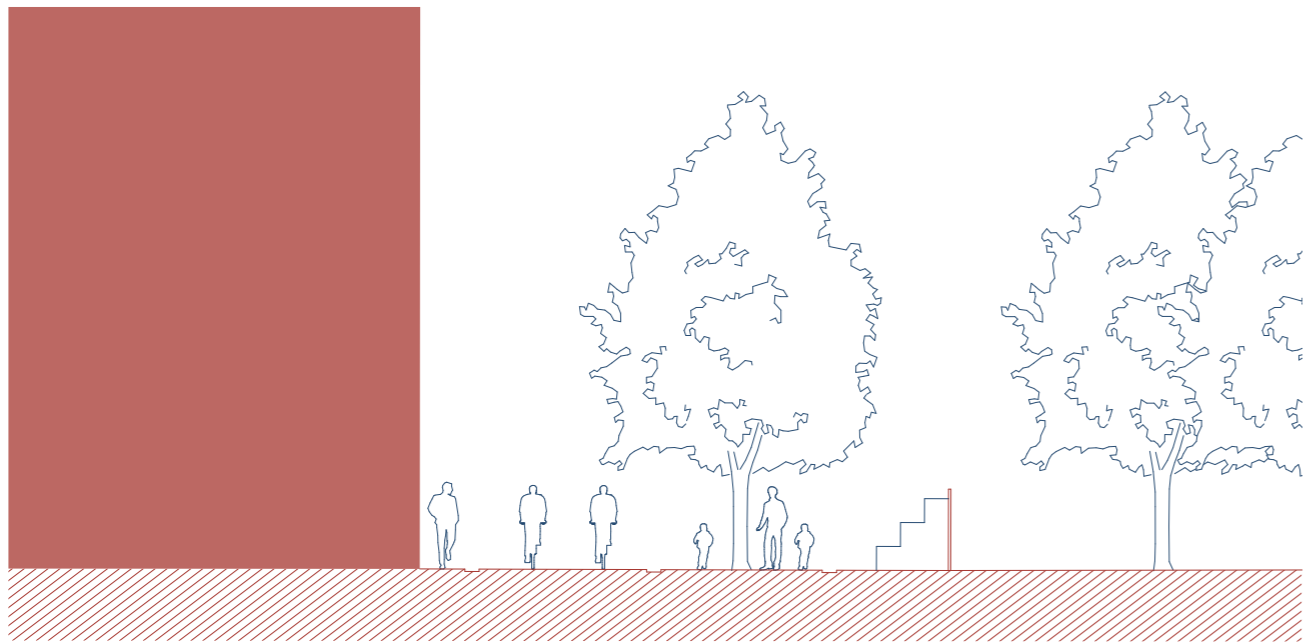
V ulici Na Smetance byly integrovány herní prvky, jako jsou houpačky, skluzavky, a stolní tenis, které přidávají zábavný prvek pro návštěvníky. V křižovatkách ulic jsou umístěny stánky, trafiky a plakátové sloupy, které slouží k poskytování služeb a informací pro obyvatele a návštěvníky města. Tímto způsobem se vytváří multifunkční veřejný prostor, který splňuje různé potřeby a zájmy lidí v různých částech města.



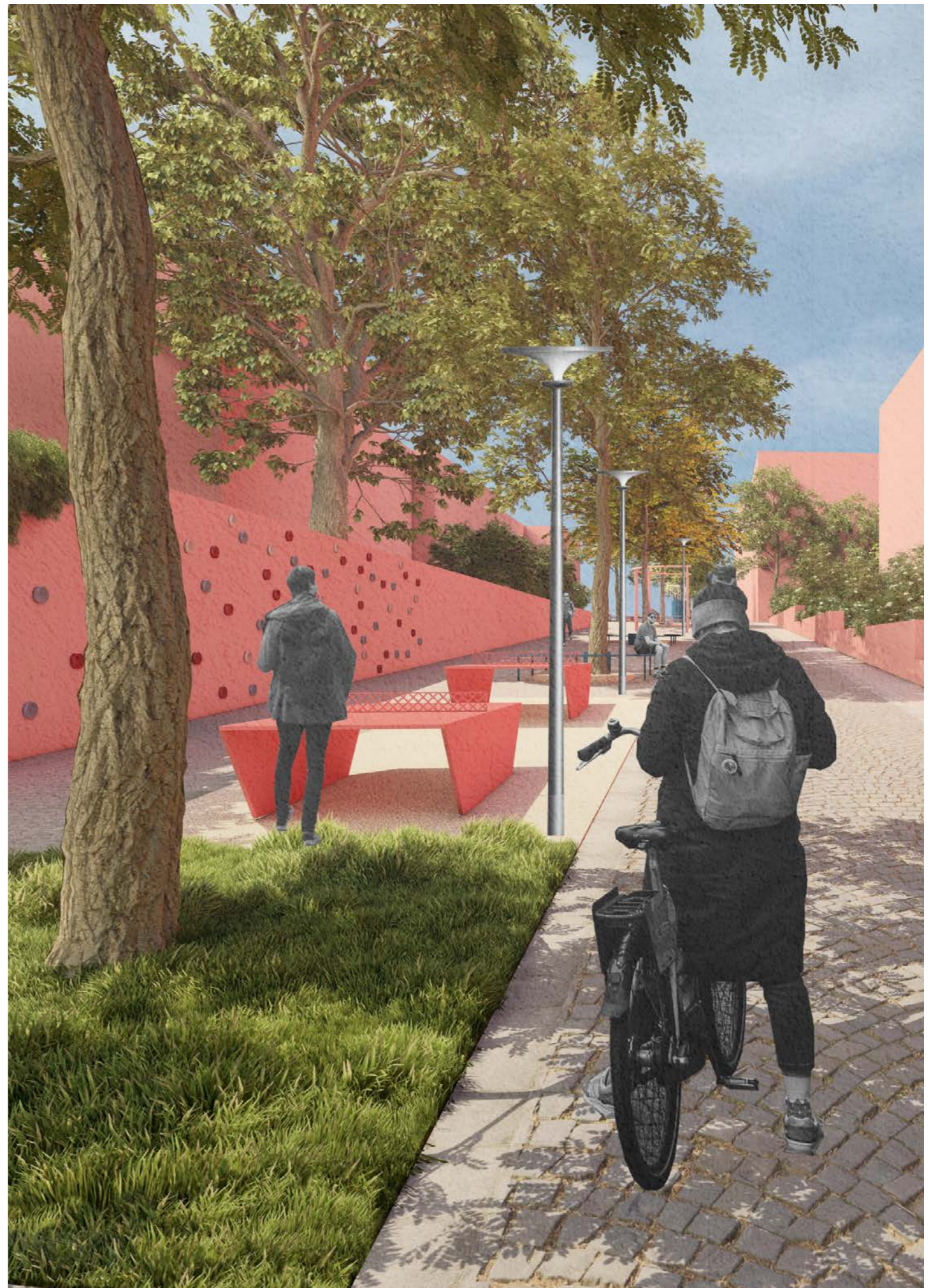
Ulice Vinohradská







Ulice Na Smetance





Ulice Balbinova



Ulice Mánesova

## Současný stav

Současný stav městských ulic je charakterizován několika problémovými aspekty. Ulice jsou zahlcené auty, což často vede k parkování na chodnicích, což omezuje prostor pro chodce a zhoršuje celkový vzhled městského prostředí. Předprostor základní školy je nedůstojný a neodpovídá potřebám dětí a rodičů, což zvyšuje riziko nehod a snižuje komfort. Automobily mají nadřazené postavení vůči cyklistům a chodcům, což vede k nevyváženému využívání veřejného prostoru. Tento stav také přispívá k nadměrnému hluku, což negativně ovlivňuje kvalitu života obyvatel. Dalším problémem je nedostatečná retence dešťové vody. Nízká bezpečnost v ulicích je dalším závažným problémem, který ohrožuje chodce a cyklisty a snižuje celkovou atraktivitu městského prostředí.



# NÁVRHOVÁ ČÁST

PARKOVACÍ DŮM

## ANOTACE


Pokud chceme krásná veřejná prostranství, je nutné hledat řešení, která nejen odpovídají současným potřebám měst, ale také zohledňují budoucí výzvy a možnosti adaptace. Ve městech, kde je prostor vzácný, se nabízí nové přístupy, jak efektivně využít každou parcelu, a přitom neztratit kvalitu života. Projekt představuje řešení, které v souladu s okolní zástavbou kombinuje parkovací dům s možností transformace na bytové jednotky. Důležitou fází je vznik vnitrobloku jako zelené oázy, jež poskytne útočiště pro odpočinek, komunitní aktivity a hru. Tato kombinace funkcí ukazuje, jak lze městský prostor efektivně využívat, a přitom vytvářet udržitelné a příjemné prostředí pro jeho obyvatele.





Projekt se nachází v oblasti s výbornou dopravní dostupností, která zajišťuje snadnou dostupnost jak z městské magistrály, tak z ulice Vinohradská. Díky své poloze v těsné blízkosti těchto hlavních dopravních tepen je lokalita dobře napojena na širší dopravní síť, což umožňuje rychlý přístup do centra města i na periferie.

Magistrála, jako klíčová komunikace, nabízí plynulý tok automobilové dopravy, zatímco ulice Vinohradská, která je rovněž důležitou městskou třídou, zajišťuje přímé napojení na okolní čtvrti a poskytuje optimální přístupnost pro pěší, cyklisty i veřejnou dopravu. Tento silný dopravní potenciál tak zajišťuje vysokou atraktivitu a funkčnost lokality, což je kladně hodnoceno z hlediska městské mobility a celkové dostupnosti.



 navrhovaný objekt

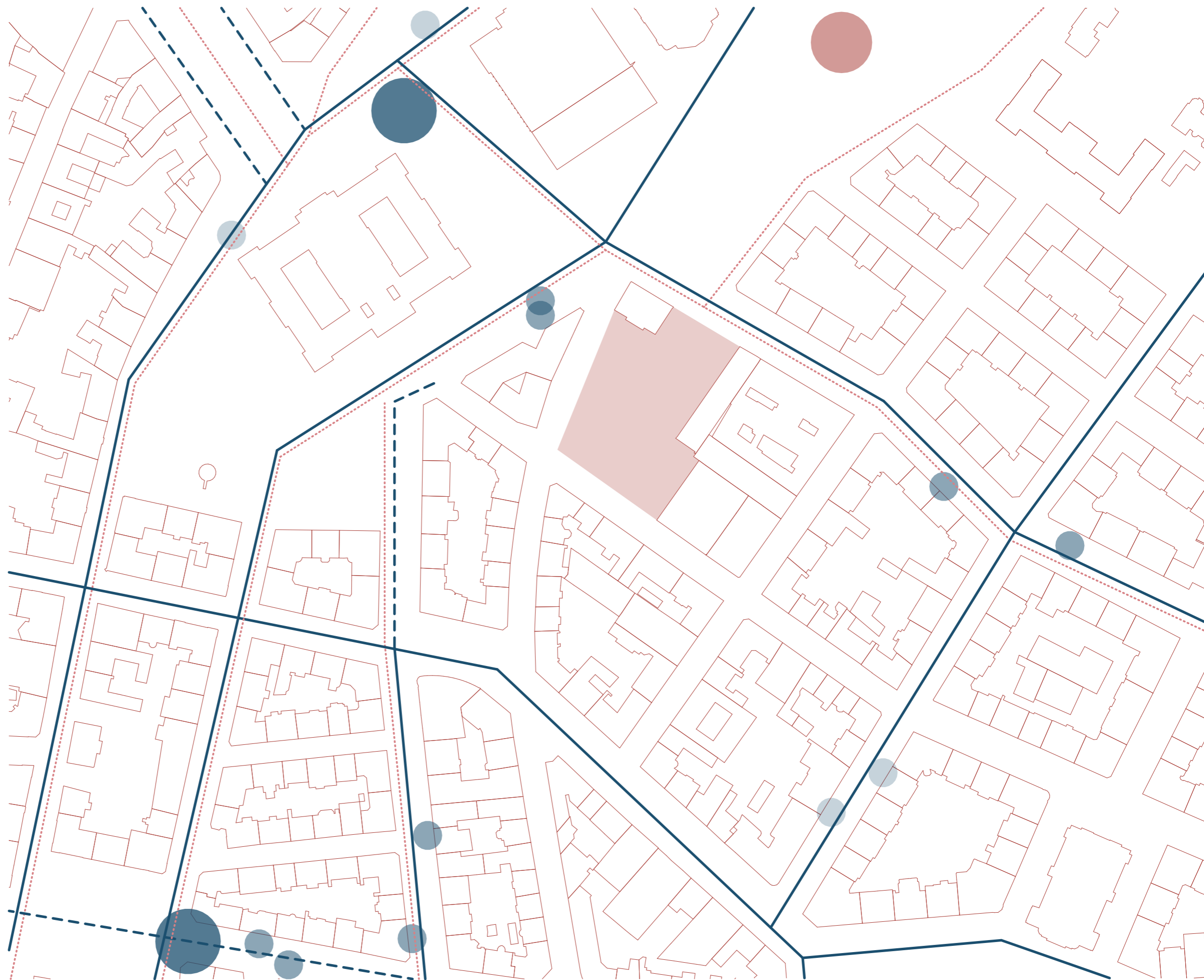
 možnosti příjezdu

 možnosti odjezdu



## ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE

Dopravní situace v území je velmi příznivá, díky blízkosti několika významných dopravních uzlů. Lokalita se nachází v docházkové vzdálenosti od stanic metra Muzeum a I.P. Pavlova, což zajišťuje rychlý přístup do širšího městského centra i na okrajové části Prahy. Nedaleko je také Hlavní nádraží, klíčová dopravní křižovatka, která spojuje městskou hromadnou dopravu s regionálními a mezinárodními spoji. Kromě metra a vlakového spojení je území dobře obsluhováno hustou sítí tramvajových a autobusových linek, což zajišťuje vysokou dostupnost pro cestující bez automobilu.



- stanice metra
- zastávka tramvaje
- zastávka autobusu
- hlavní nádraží
- místní komunikace I. třídy
- - - ostatní významné komunikace
- ... cyklotrasy

M 1:2000

## KONCEPT

Abychom v dnešní době dokázali vrátit veřejnému prostoru jeho původní funkce a zbavili ho ulic plných zaparkovaných aut, je nezbytné hledat efektivní a udržitelná řešení. V kompaktní městské zástavbě se jako vhodná alternativa nabízí využití proluk pro výstavbu parkovacích domů, které by dočasně zajistily prostor pro odstavení vozidel. Aby však tato infrastruktura reflektovala předpokládaný pokles automobilové dopravy ve městech, je klíčové navrhovat ji jako transformovatelnou – schopnou adaptace na jiné, pro město důležité funkce, jako je bydlení, kancelářské prostory nebo komunitní centra.

Současně osvobození ulic od zaparkovaných aut umožní návrat funkcí, které zvyšují kvalitu života obyvatel. Uvolněný prostor může být využit k výsadbě stromů poskytujících stín, vytvoření míst pro setkávání a společenské aktivity, herních ploch pro děti nebo klidových zón pro odpočinek. Významným benefitem bude také podpora aktivní mobility – především cyklistické dopravy, která je klíčová pro udržitelný rozvoj měst. Takový přístup přispěje k obnově veřejného prostoru jako místa pro život a posílí jeho sociální a environmentální hodnoty.

Projekt parkovacího domu na místě bývalého Transgasu v Praze na Vinohradech usiluje o harmonické začlenění nové výstavby do stávající městské struktury, přičemž respektuje kontext i historickou hodnotu lokality. Svažitá parcela, která je součástí bloku Českého rozhlasu, byla navržena s cílem dotvořit urbanistickou celistvost místa. Přilehlé fasády budov s okny byly zapracovány tak, aby novostavba citlivě navazovala na okolní architekturu. V místech, kde to nebylo možné, byl vytvořen průchod do nově vzniklého vnitrobloku.

Vnitroblok představuje klidnou zelenou oázu, odstíněnou od ruchu okolních ulic. Tato plocha slouží obyvatelům a návštěvníkům jako prostor pro odpočinek, hru nebo pikniky, přičemž byl kladen důraz na integraci stromů a keřů, které poskytují stín, a vytváří příjemná zákoutí.

Pod zeleným vnitroblokem se nachází tři podzemní podlaží parkování, která sledují přirozený výškový rozdíl mezi ulicemi Vinohradská a Římská, zajišťují dostatek parkovacích míst bez negativního zásahu do uličního prostoru.

Nad touto platformou se nachází samotný parkovací dům a bytový dům, který přiléhá k nové budově Českého rozhlasu, čímž posiluje propojení v rámci bloku. Směrem k ulici Vinohradská pak urbanistický celek uzavírá administrativní budova, která svou funkcí i architektonickým výrazem doplňuje charakter živé městské třídy. Všechny nově navržené budovy mají fasády postavené na obdobném principu, liší se pouze v detailech, což podporuje celkovou jednotnost a celistvost projektu.

Nadzemní část parkovacího domu byla navržena s ohledem na budoucí adaptabilitu, což umožňuje její transformaci na bytové jednotky. Struktura a dispozice stavby jsou přizpůsobeny tak, aby přeměna probíhala efektivně a ekonomicky. Podzemní podlaží, která slouží jako parkoviště, si přitom zachovávají svůj původní účel, čímž zůstanou zachovány nezbytné kapacity pro mobilitu obyvatel.





## URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

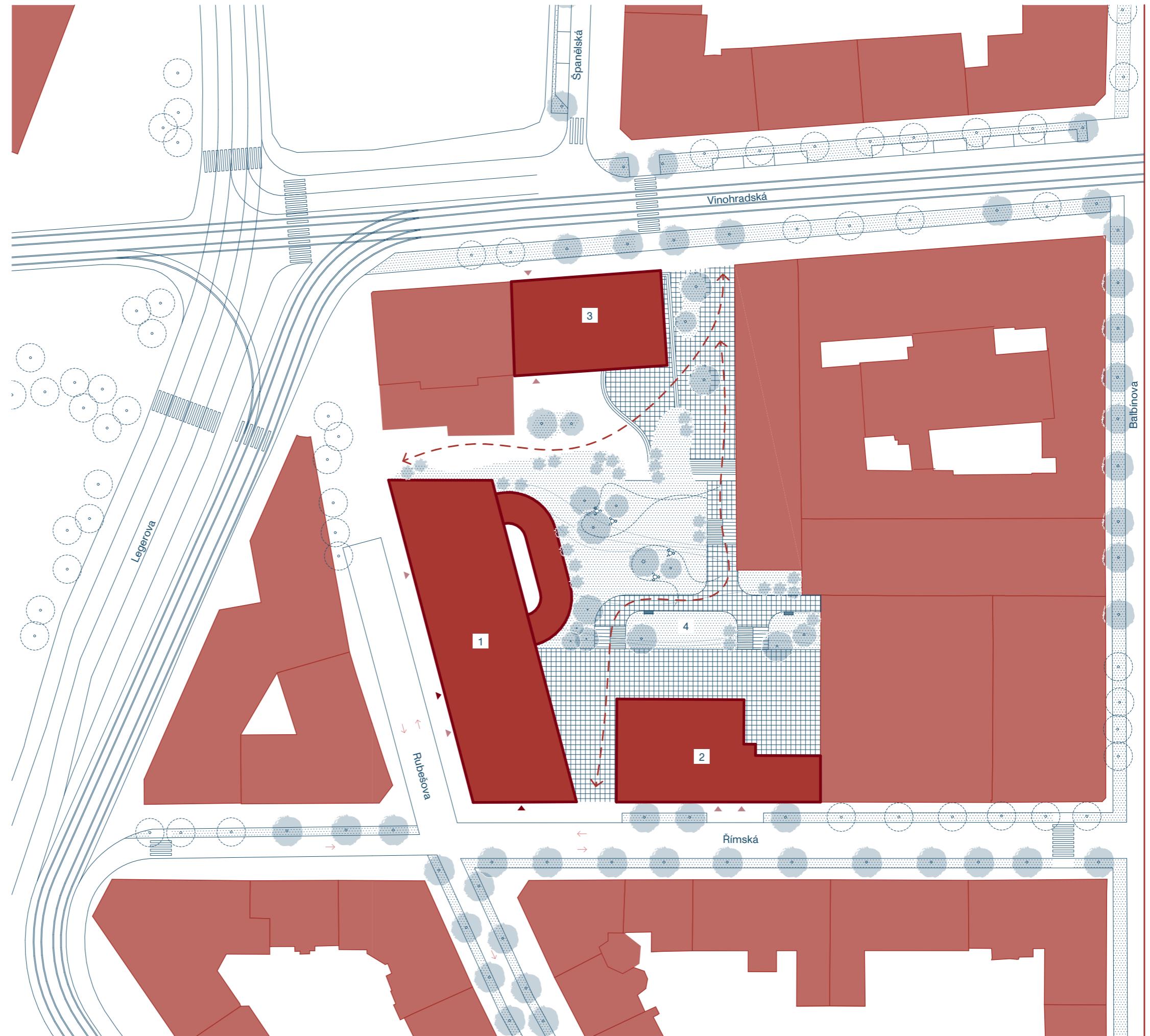
Urbanistické řešení projektu vychází z několika základních principů, které respektují blokovou strukturu městské zástavby a současně reagují na potřeby moderního městského prostředí. Hlavním cílem bylo dotvoření stávajícího bloku, což se liší od původního konceptu bývalého Transgasu, který ignoroval tradiční blokovou zástavbu a narušoval urbanistickou kontinuitu. V novém návrhu byla pozornost zaměřena na navázání na okolní fasády, kde to bylo možné, čímž se zajišťuje plynulý přechod mezi novými a stávajícími budovami. Zároveň byla dodržena uliční linie, což zaručuje harmonické začlenění do širšího městského kontextu a zachování městského rázu. Uprostřed parcely vznikl chráněný zelený vnitroblok přístupný průchody z ulic Vinohradská, Římská s Rubešova.

## SITUACE

- 1 parkovací dům
- 2 bytový dům
- 3 administrativa
- 4 vnitroblok



M 1:750







## KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Budova je navržena jako železobetonový monolitický skelet, jehož konstrukce je optimalizována pomocí modulového systému. Základní modul má rozměry 8,1 × 4,5 metru

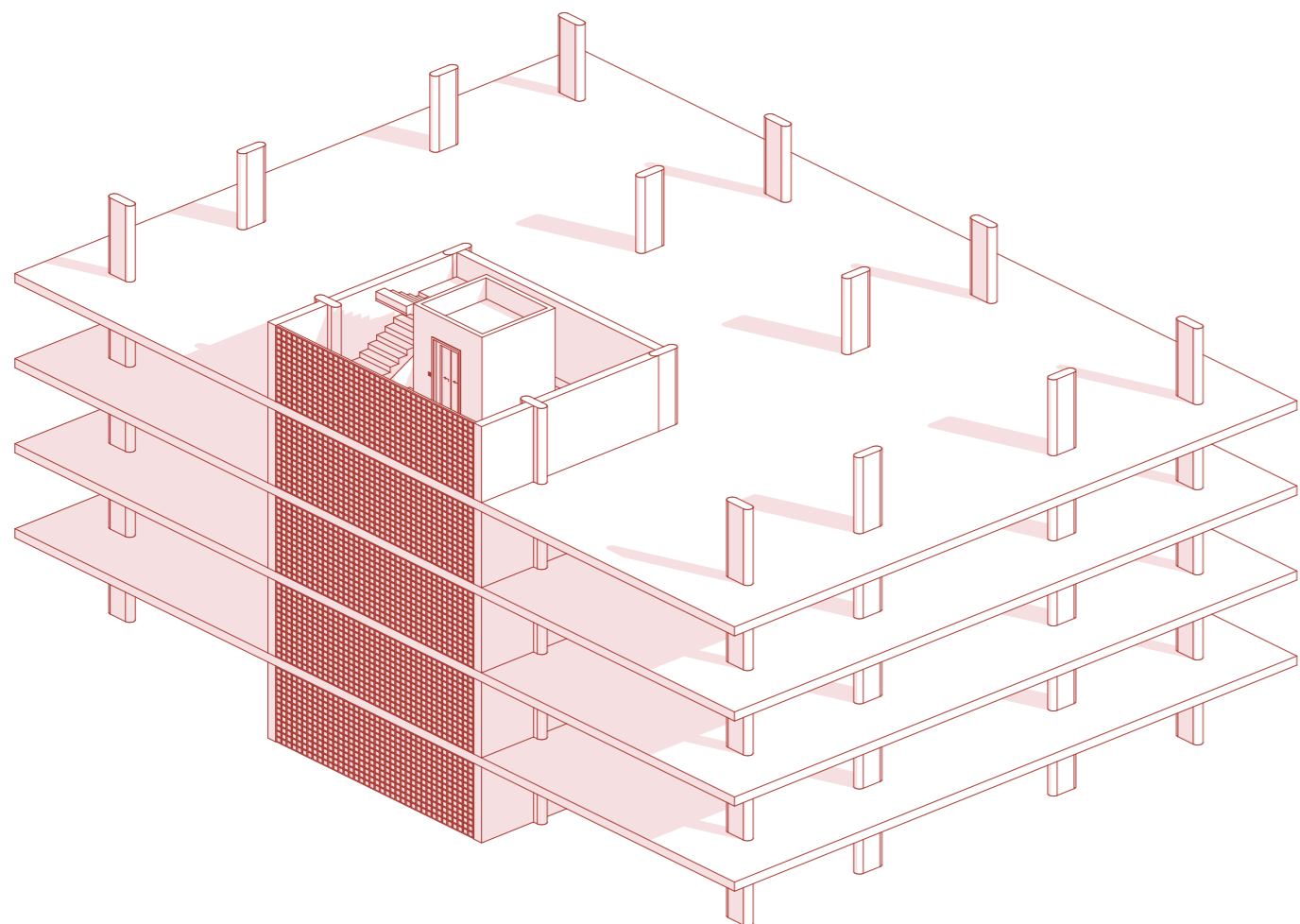
a 8,1 × 6,9 metru, což umožňuje vysokou flexibilitu v dispozičním uspořádání a přizpůsobení vnitřních prostor. Tato modulace je ideální nejen pro parkovací funkci, ale i pro případné budoucí transformace objektu na jiné využití, například bytové jednotky.

Nosnou konstrukci doplňují vertikální komunikace, které jsou řešeny jako ztužující jádra, čímž zajišťují stabilitu celé budovy a efektivní propojení jednotlivých podlaží. Všechna nadzemní podlaží budovy slouží v současnosti jako parkovací plochy.

Střešní prostor je navržena jako veřejně přístupný prostor, který nabízí dětské hřiště pro místní obyvatele i návštěvníky. Pro zajištění snadného přístupu na střechu jsou na obou koncích budovy umístěna dvě točitá schodiště.

V podzemních podlažích jsou schodiště řešena jako CHÚC typu C s odvětrávanými předsíněmi. V nadzemních podlažích se jedná o CHÚC typu B.

Prostor podzemních garáží je nuceně větraný, vzduch je nasáván na fasádě a je odváděn jádry za výtahy na střechu parkovacího domu. Nadzemní podlaží jsou větrána přirozeně perforovanou fasádou.



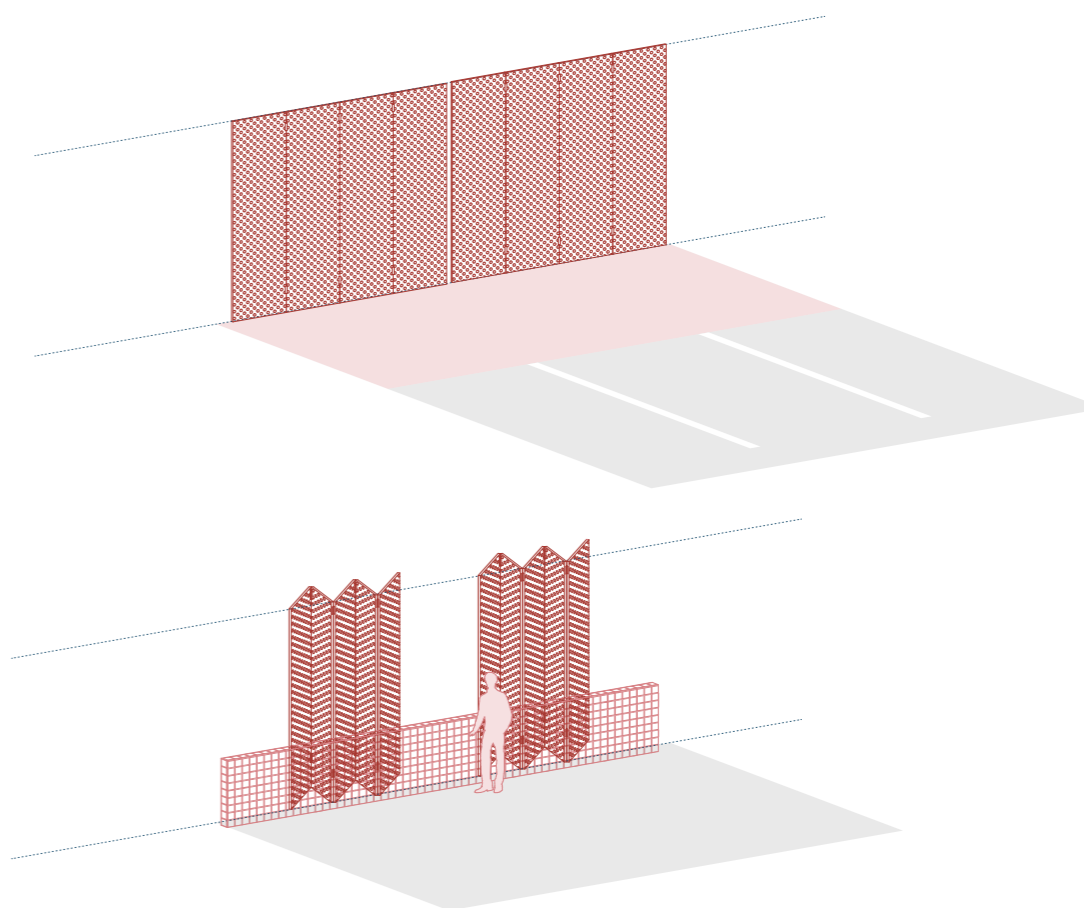
## PRINCIPY UDRŽITELNOSTI

### FASÁDA Z PANELŮ PERFOROVANÉHO PLECHU

Fasáda budovy je tvořena panely z perforovaného plechu s bílou povrchovou úpravou. Tyto panely jsou ukotveny v kolejnicovém systému, který umožňuje jejich snadné posouvání a přizpůsobení v závislosti na aktuálním využití budovy. Konstrukce z perforovaného plechu zajišťuje vizuální lehkost fasády, přirozené větrání interiéru a zároveň umožňuje regulaci množství světla pronikajícího do budovy.

V současné fázi, kdy budova slouží jako parkovací dům, jsou panely „roztažené“ a pevně připevněné ke kolejnicím. Vytvářejí tak souvislou a homogenní fasádu, která opticky sjednocuje hmotu stavby a současně chrání interiér před přímým slunečním zářením.

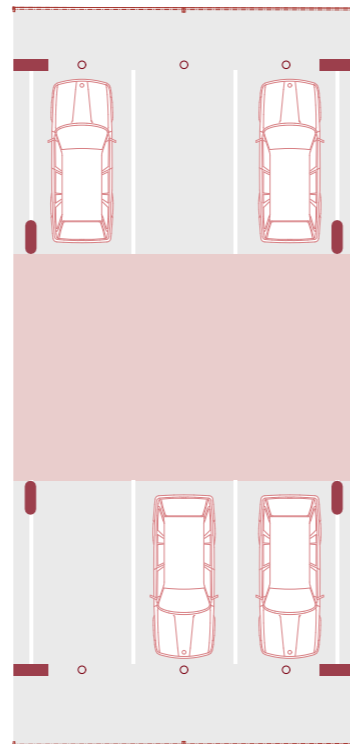
Po plánované transformaci budovy na bytovou funkci se panely uvolní ze své pevné polohy a začnou fungovat jako posuvné stínící prvky. Tato variabilní funkce umožní obyvatelům přizpůsobit fasádu svým aktuálním potřebám – například zvýšit stínění v letních měsících, upravit úroveň soukromí, nebo optimalizovat osvětlení interiéru během dne. Výsledkem bude tzv. „živá“ fasáda, která se bude dynamicky proměňovat v průběhu dne i ročních období. Tento koncept nejen přispívá k estetice budovy, ale také zvyšuje její udržitelnost a komfort pro budoucí obyvatele.



## TRANSFORMACE MODULU PARKOVÁNÍ NA BYTY

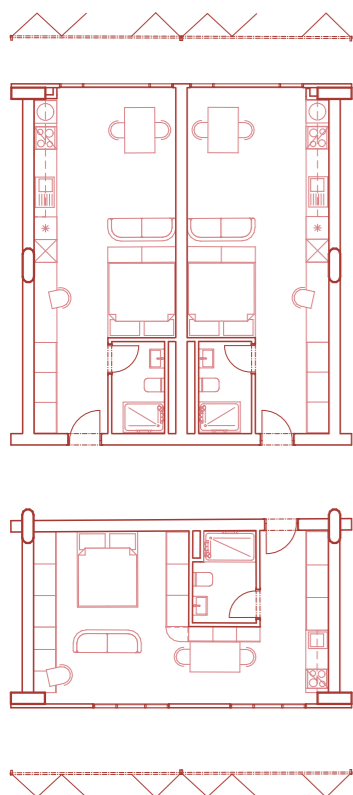
Transformace parkovací funkce na funkci bytovou je umožněna díky využití modulového konstrukčního systému, který poskytuje vysokou míru flexibility a adaptability budovy. Klíčovým prvkem návrhu je modul o šířce 8,1 metru, který tvoří základní jednotku celého konstrukčního řešení. Tento modul umožňuje snadnou přeměnu prostoru – v celé šířce domu může být využit buď jako jeden velký byt, nebo rozdělen na více menších bytů podle aktuálních potřeb.

Bytová dispozice je navržena tak, aby jádra jednotlivých bytů byla vždy umístěna nad sebou, což usnadňuje a zefektivňuje budoucí přestavby. Opakování pater zajišťuje ekonomičnost výstavby i provozu, zároveň však návrh umožňuje vysokou variabilitu jednotlivých bytových jednotek na každém patře. Tato rozmanitost zahrnuje byty různých velikostí – od kompaktních garsonek pro jednotlivce až po prostorné byty osluněné ze dvou stran,

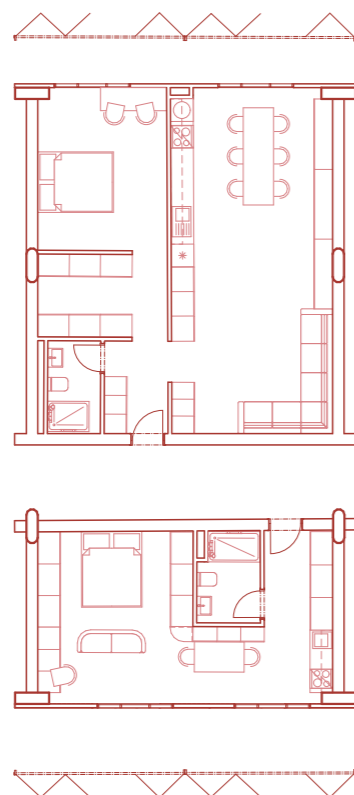


modul parkování  
kapacita 6 aut

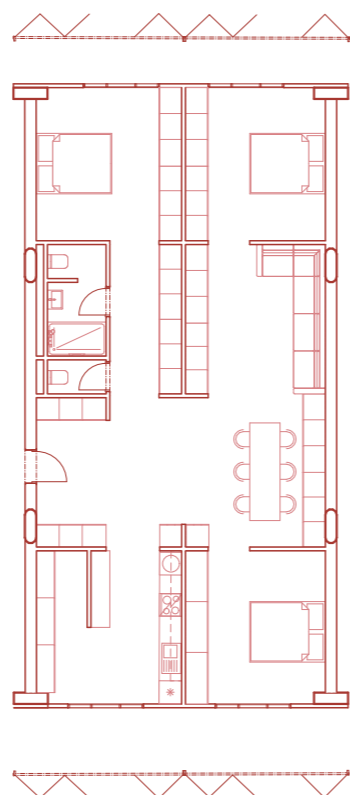
byt 1kk  
plocha ~ 35m<sup>2</sup>



byt 2kk / 1kk  
plocha ~ 72m<sup>2</sup> / 35m<sup>2</sup>



byt 4+1  
plocha ~ 125m<sup>2</sup>



## POUŽITÍ TRVANLIVÝCH MATERIÁLŮ

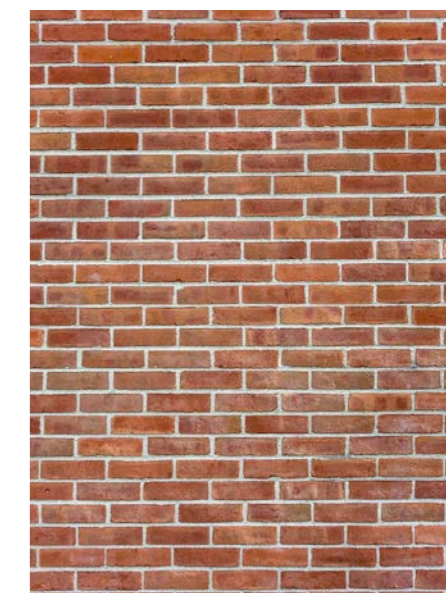
Používání trvanlivých materiálů je klíčové pro dosažení udržitelnosti ve stavebnictví. Dlouhá životnost materiálů snižuje potřebu častých oprav, výměn a produkce odpadu, čímž se minimalizuje ekologická stopa stavby. Kvalitní materiály odolávají povětrnostním podmínkám, což zajišťuje nižší náklady na údržbu a delší funkční období budov. Výběrem trvanlivých a recyklovatelných materiálů lze navíc podporovat cirkulární ekonomiku a šetrné využívání přírodních zdrojů.



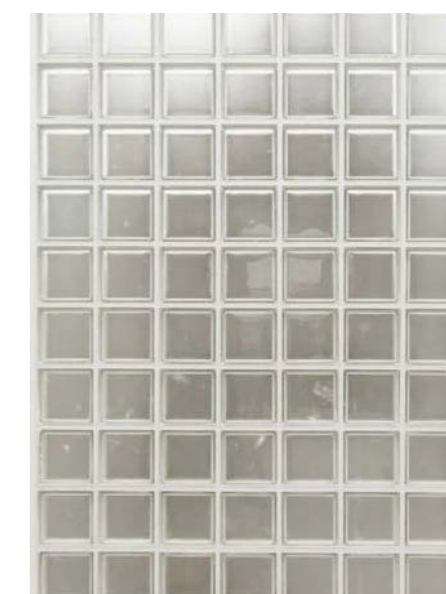
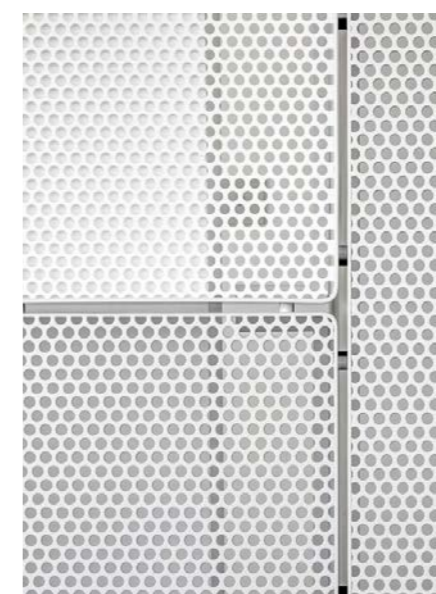
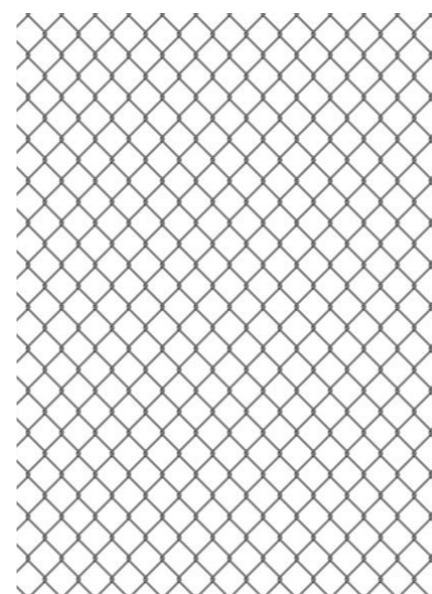
BETON  
PLETIVO

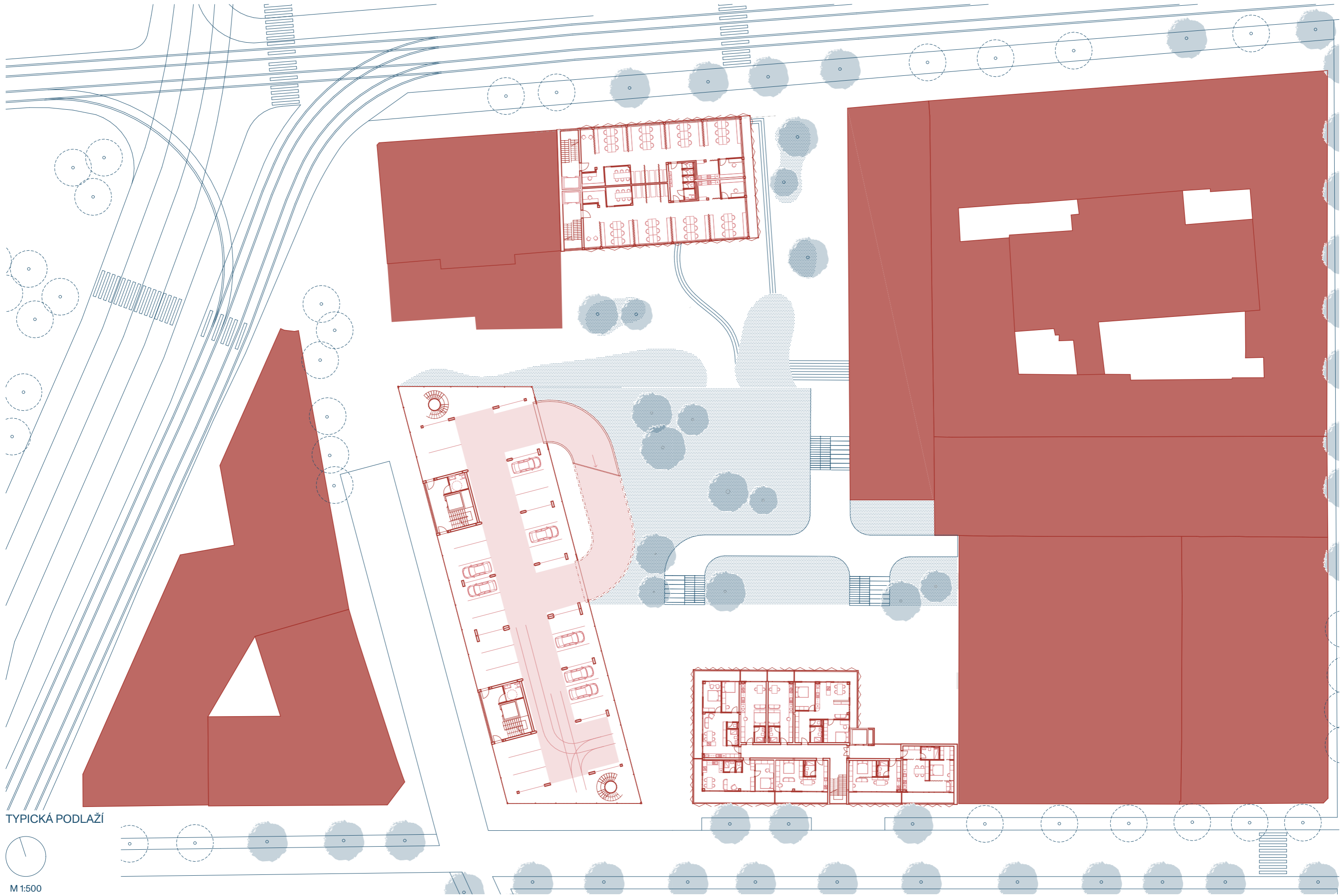


PROBARVENÝ BETON  
PERFOROVANÝ PLECH



CIHLOVÝ OBKLAD  
LUXFERY

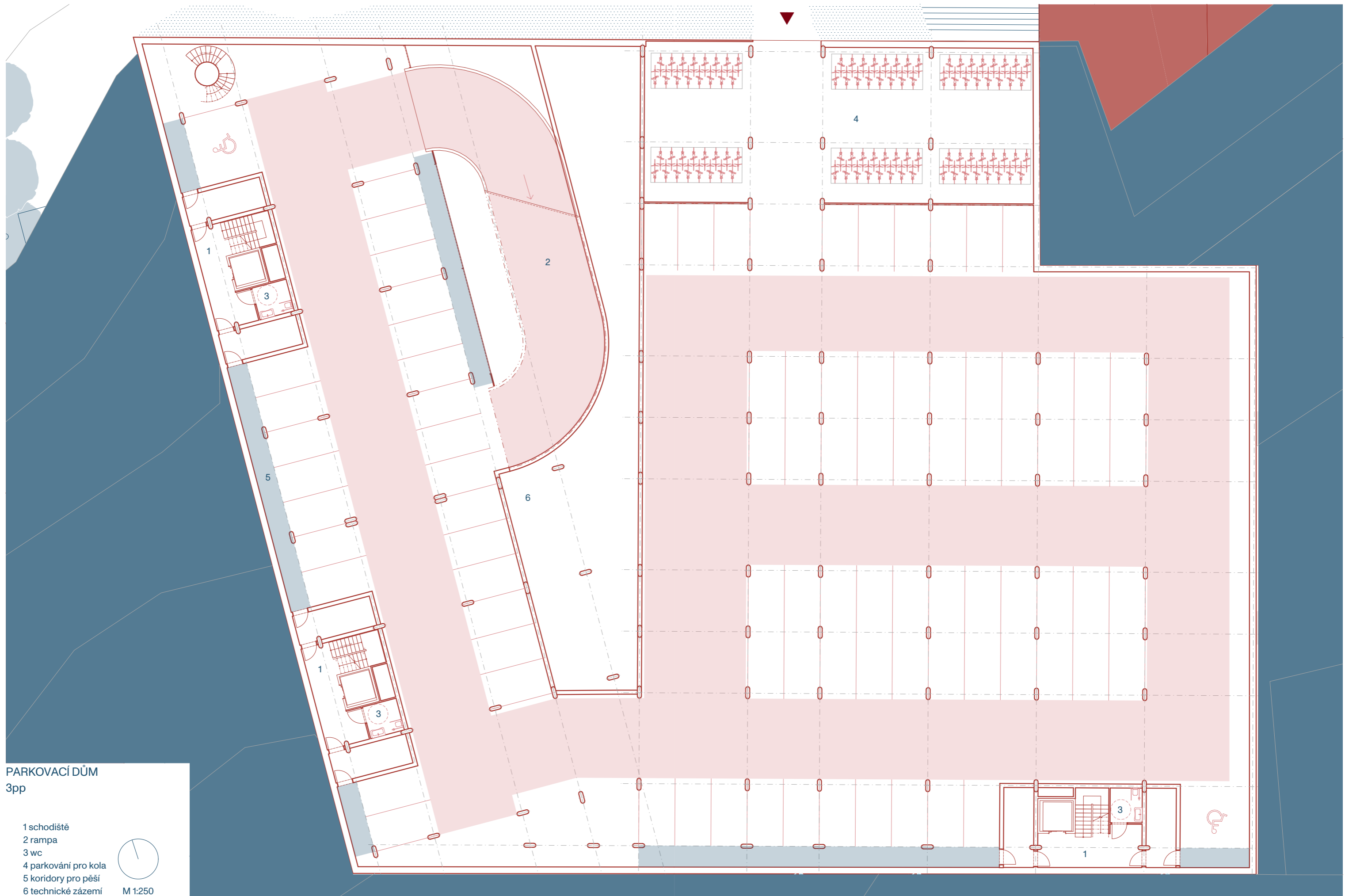




TYPICKÁ PODLAŽÍ



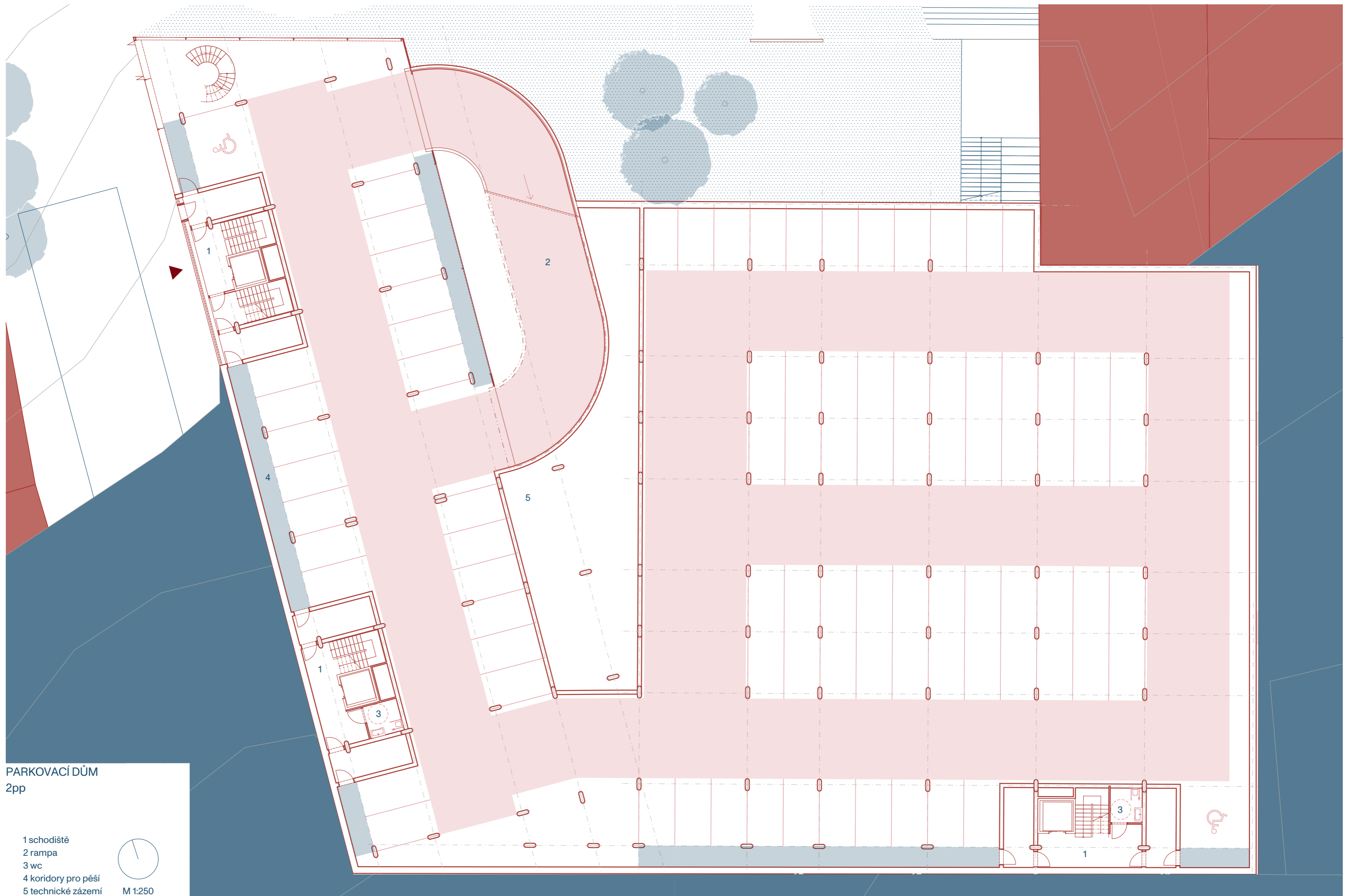
M 1:500



**PARKOVACÍ DŮM**  
 3pp

- 1 schodiště
- 2 rampa
- 3 wc
- 4 parkování pro kola
- 5 koridory pro pěší
- 6 technické zázemí

M 1:250

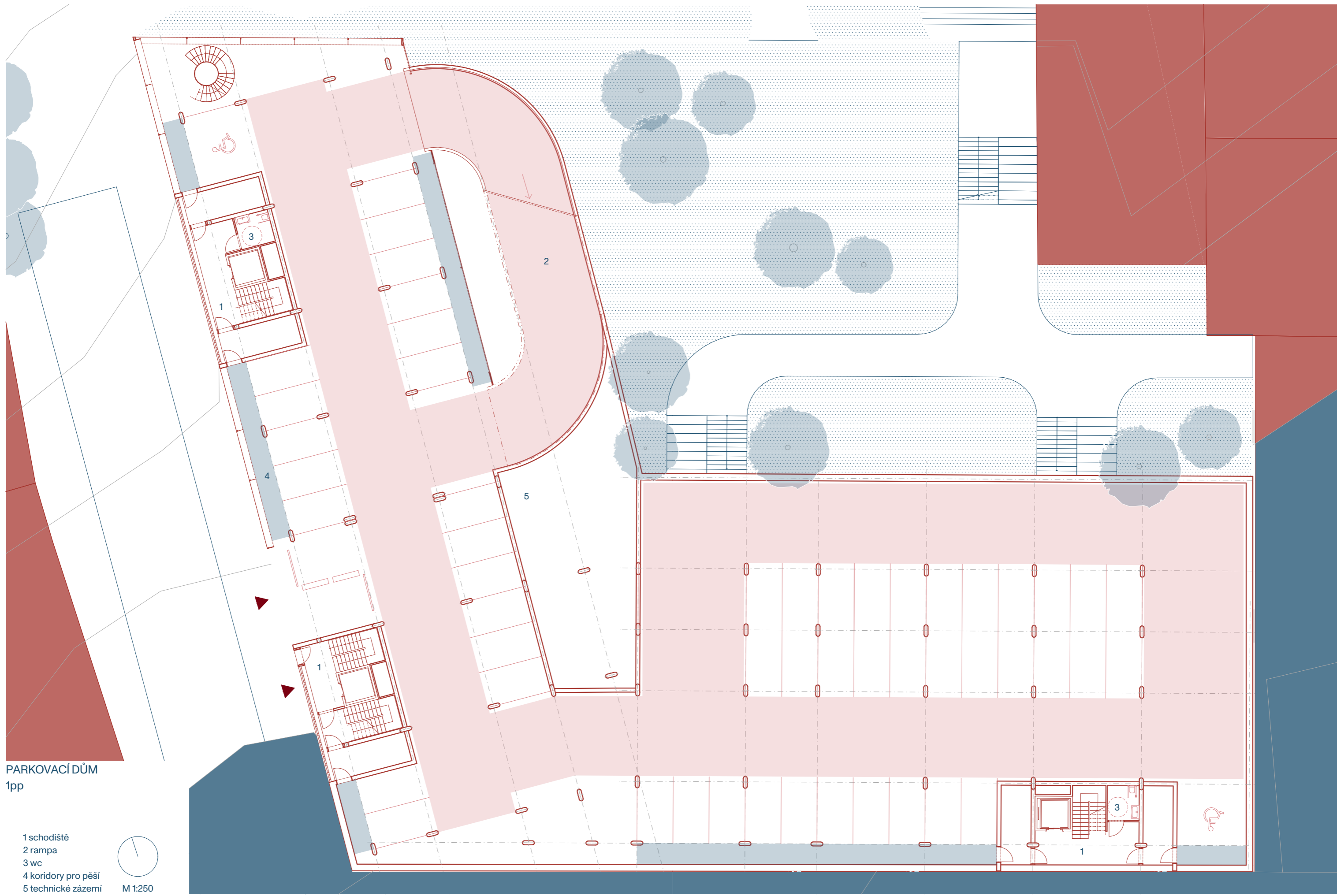


**PARKOVACÍ DŮM**  
2pp

- 1 schodiště
- 2 rampa
- 3 wc
- 4 koridory pro pěší
- 5 technické zázemí



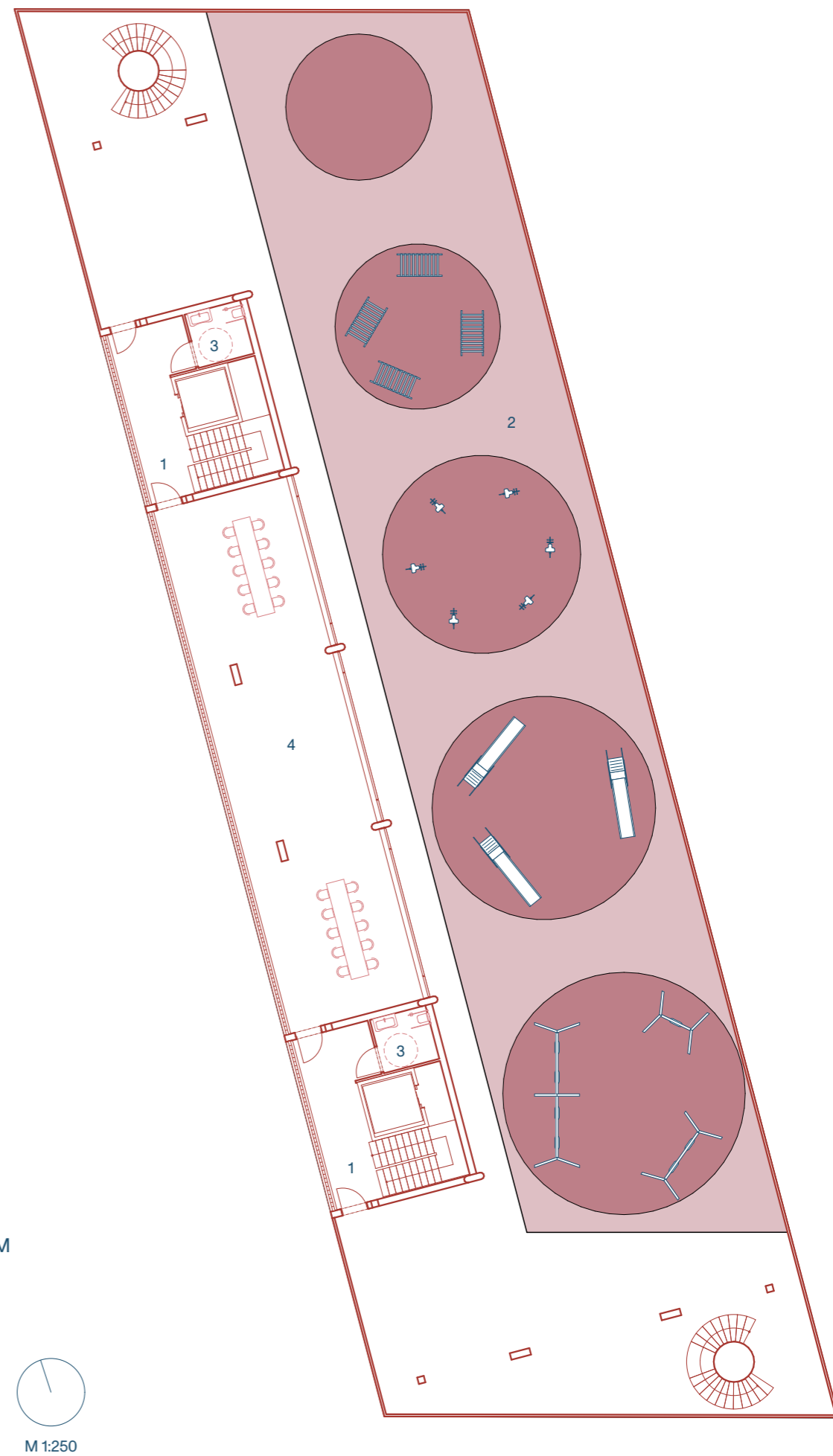
M 1:250



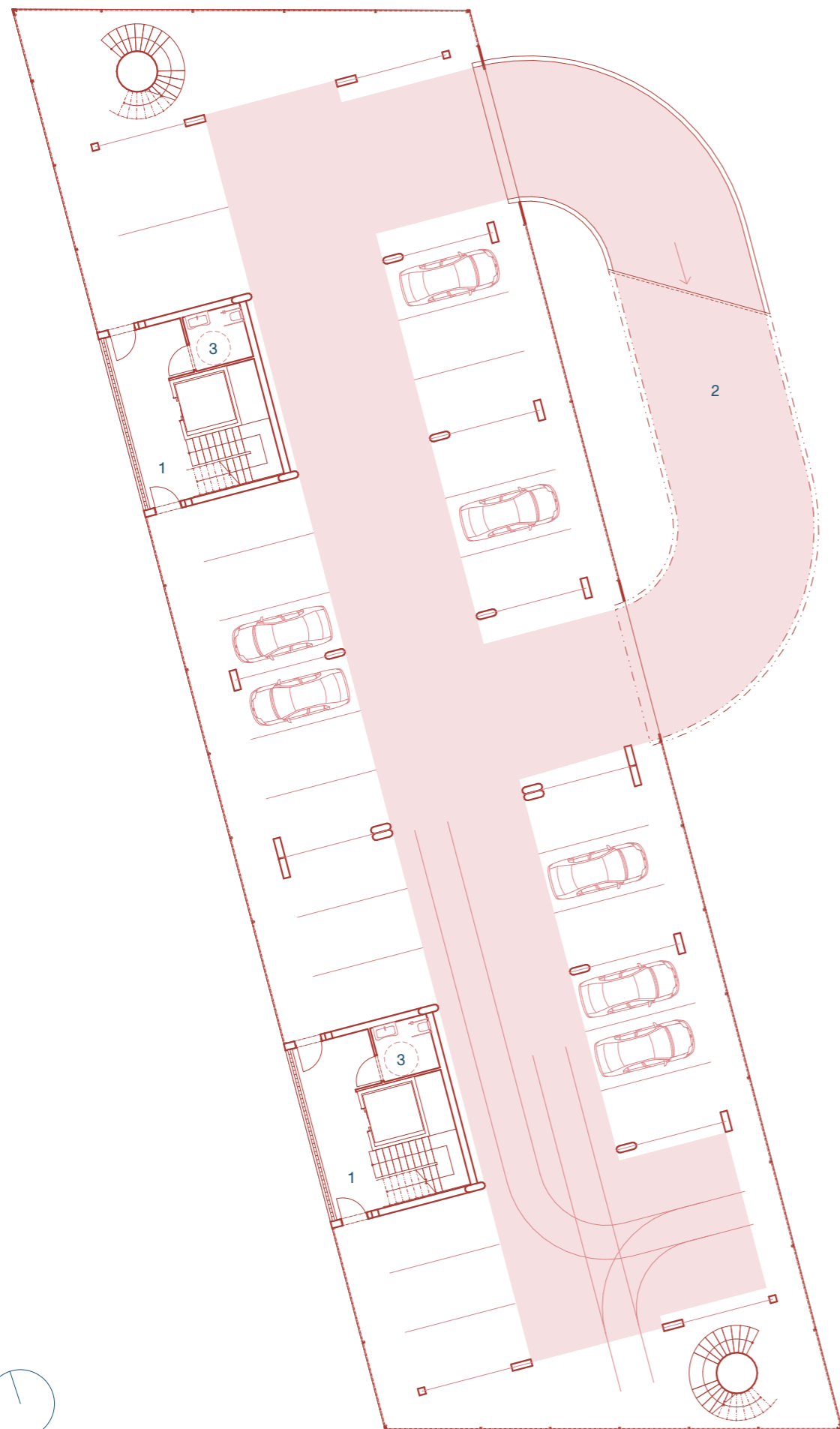
PARKOVACÍ DŮM  
1pp

- 1 schodiště
- 2 rampa
- 3 wc
- 4 koridory pro pěší
- 5 technické zázemí







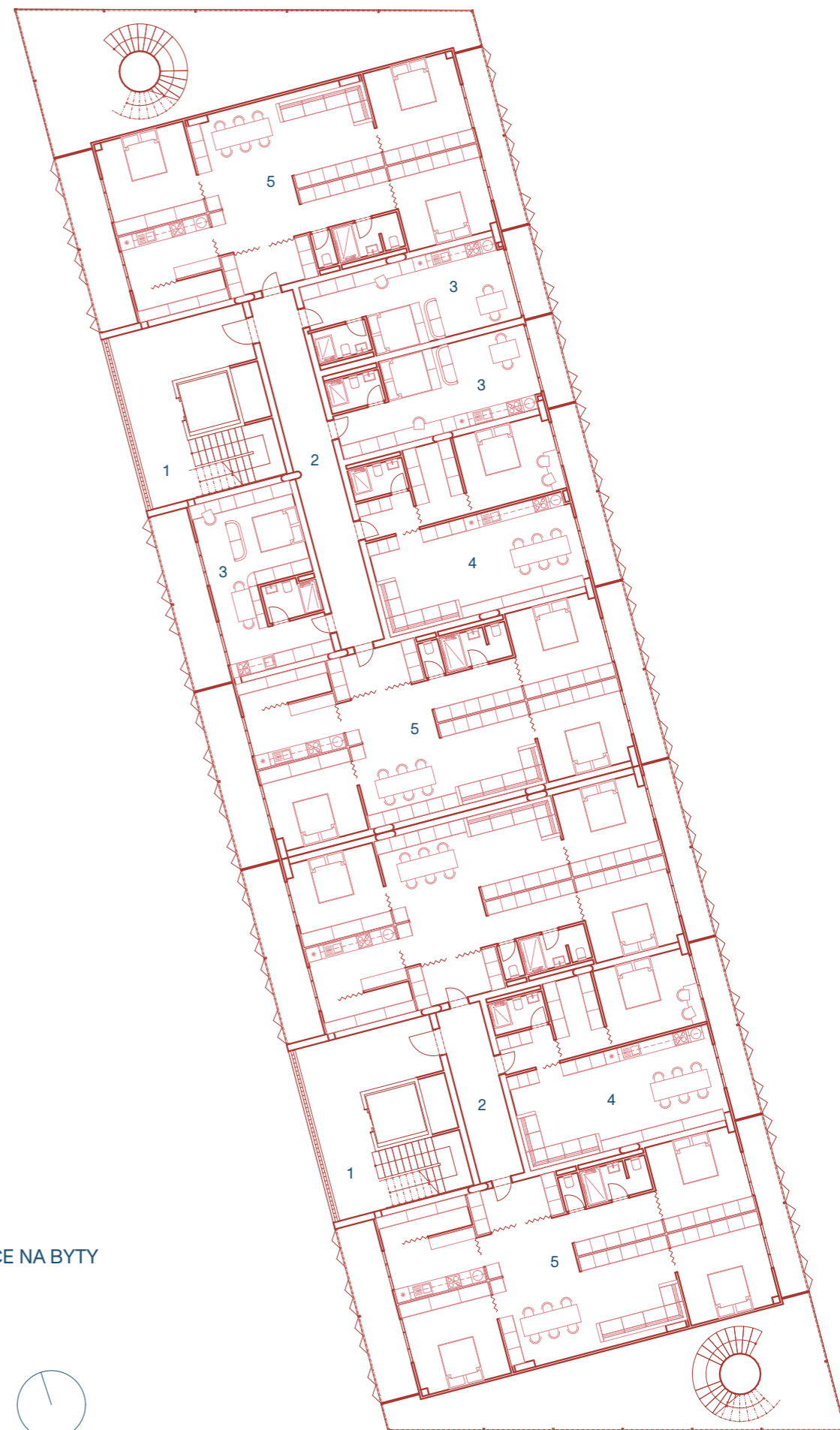


PARKOVACÍ DŮM  
typické podlaží

- 1 schodiště
- 2 rampa
- 3 wc



M 1:250

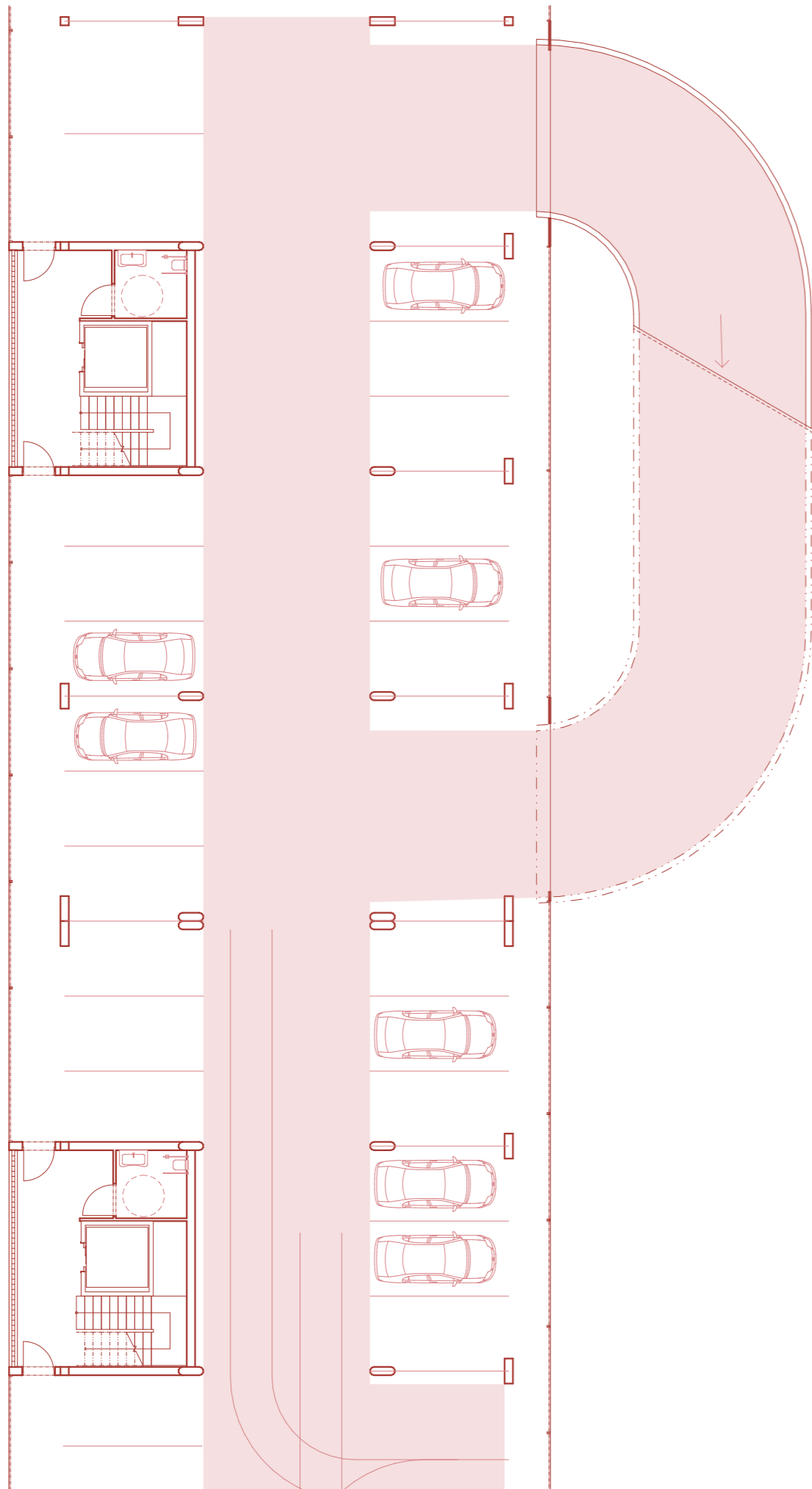


TRANSFORMACE NA BYTY  
typické podlaží

- 1 schodiště
- 2 chodba
- 3 byt 1kk
- 4 byt 2kk
- 5 byt 4+1



M 1:250



INTERIÉR



M 1:200

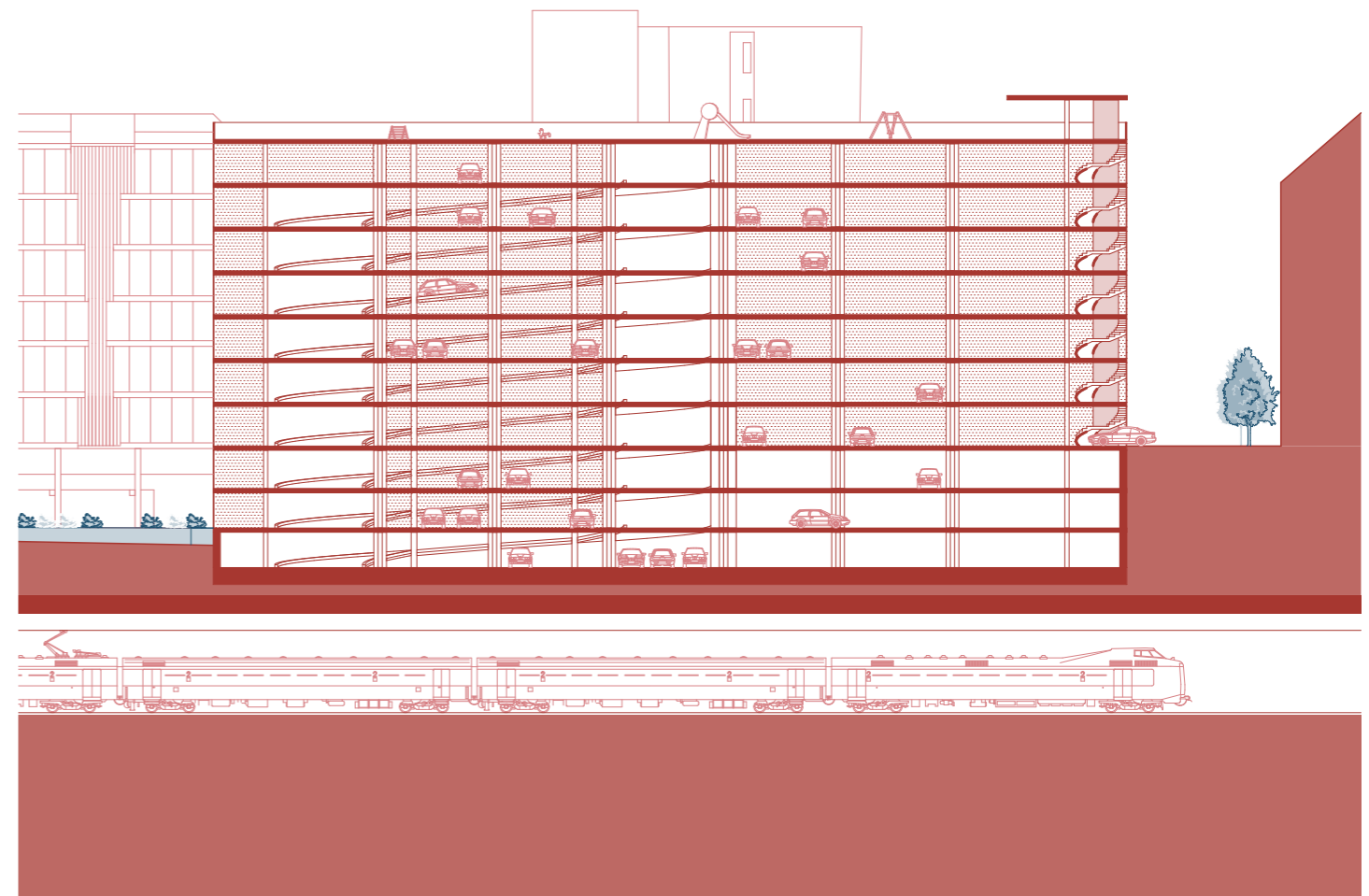




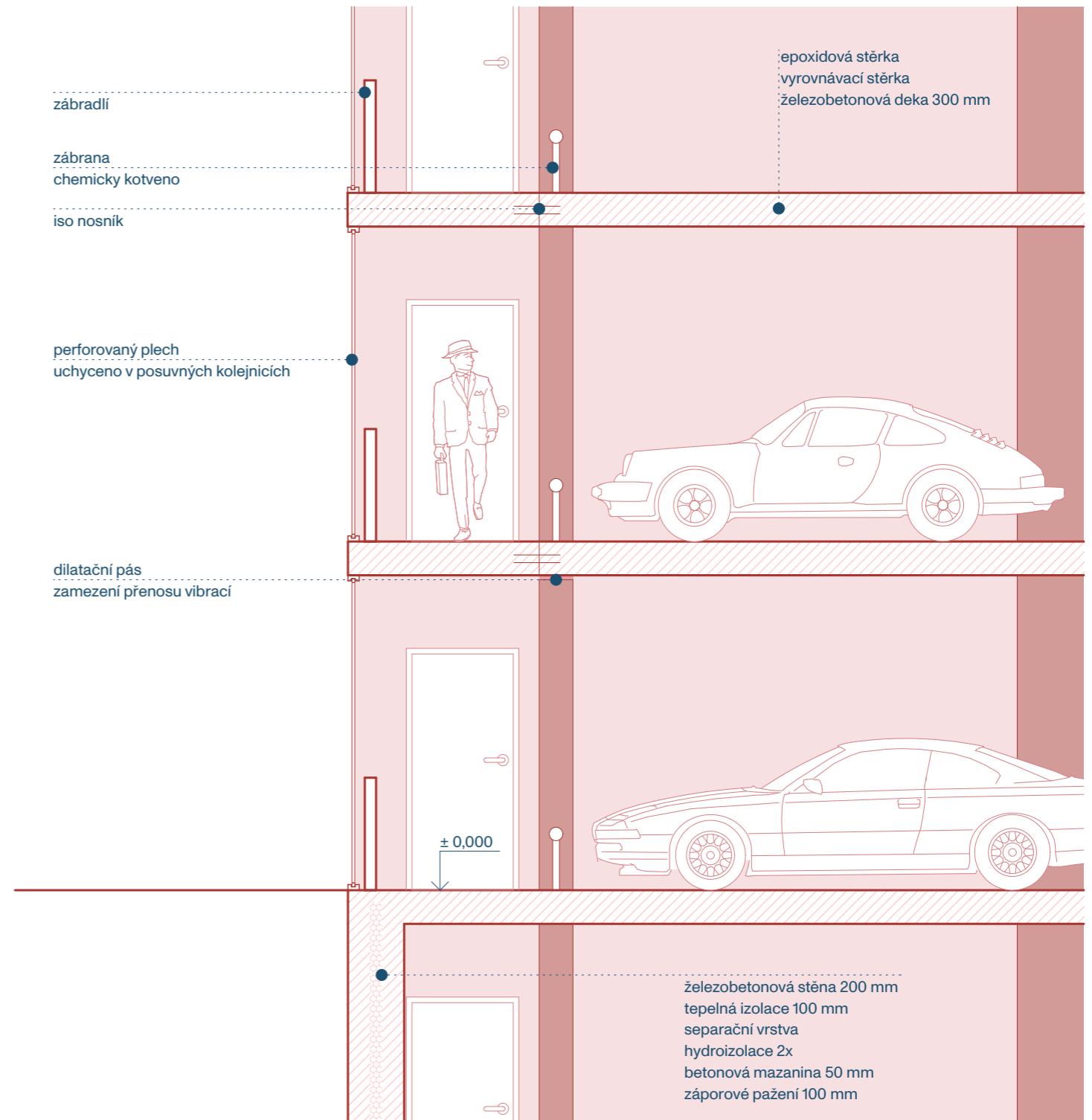
POHLED ZÁPADNÍ



POHLED SEVERNÍ

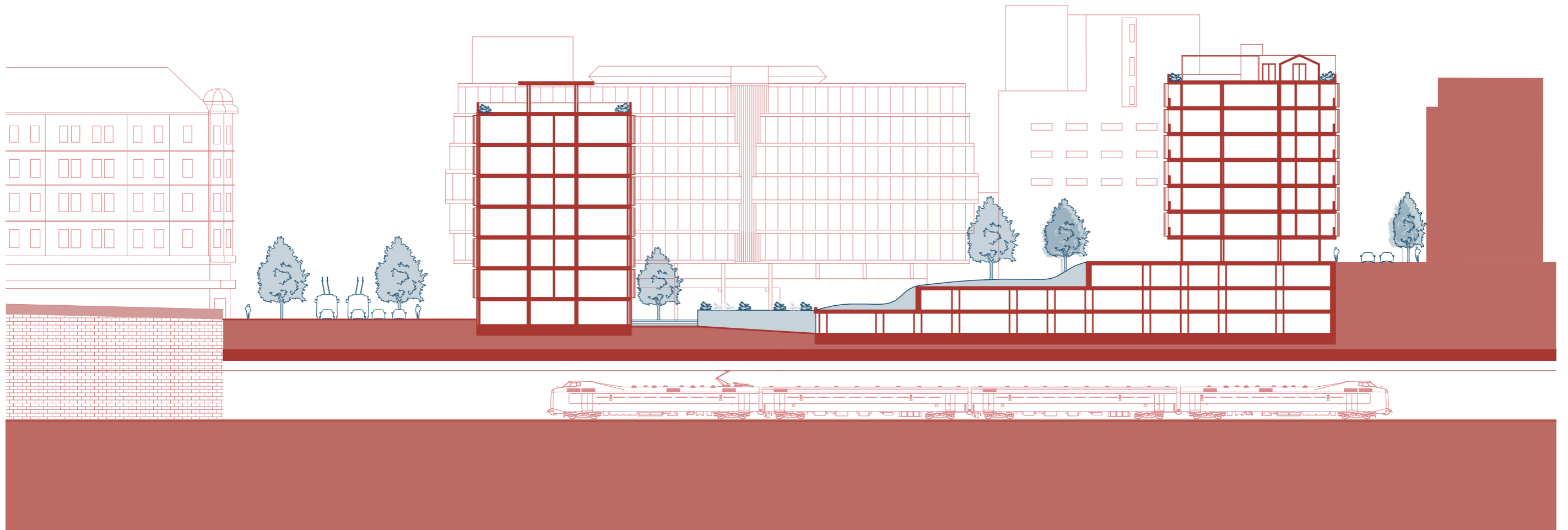


ŘEZ PARKOVACÍM DOMEM

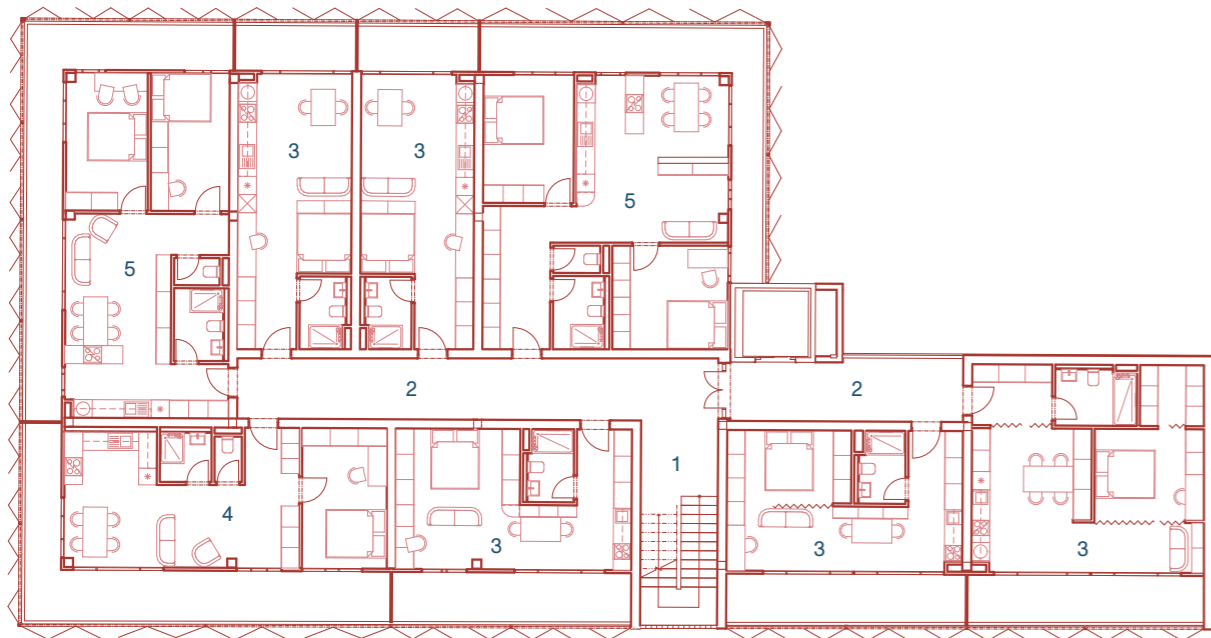


DETAIL FASÁDY

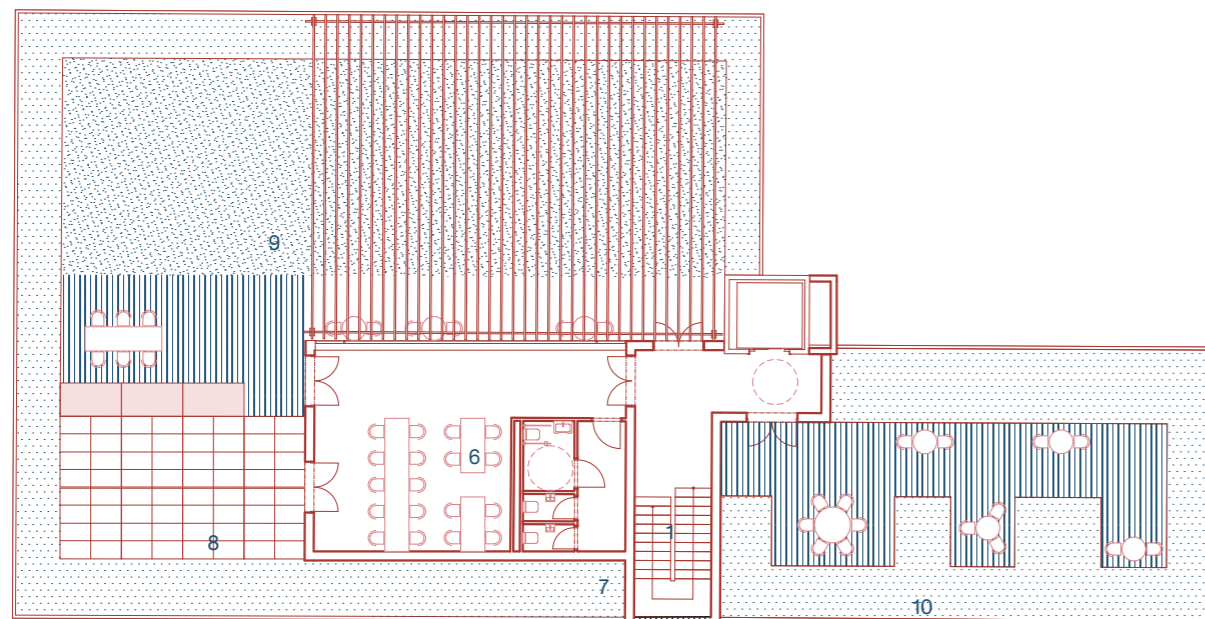




ŘEZ CELÝM POZEMKEM



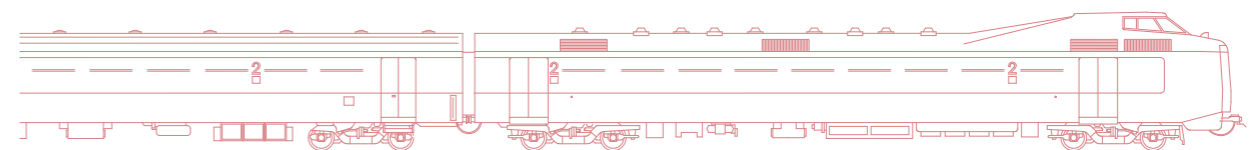
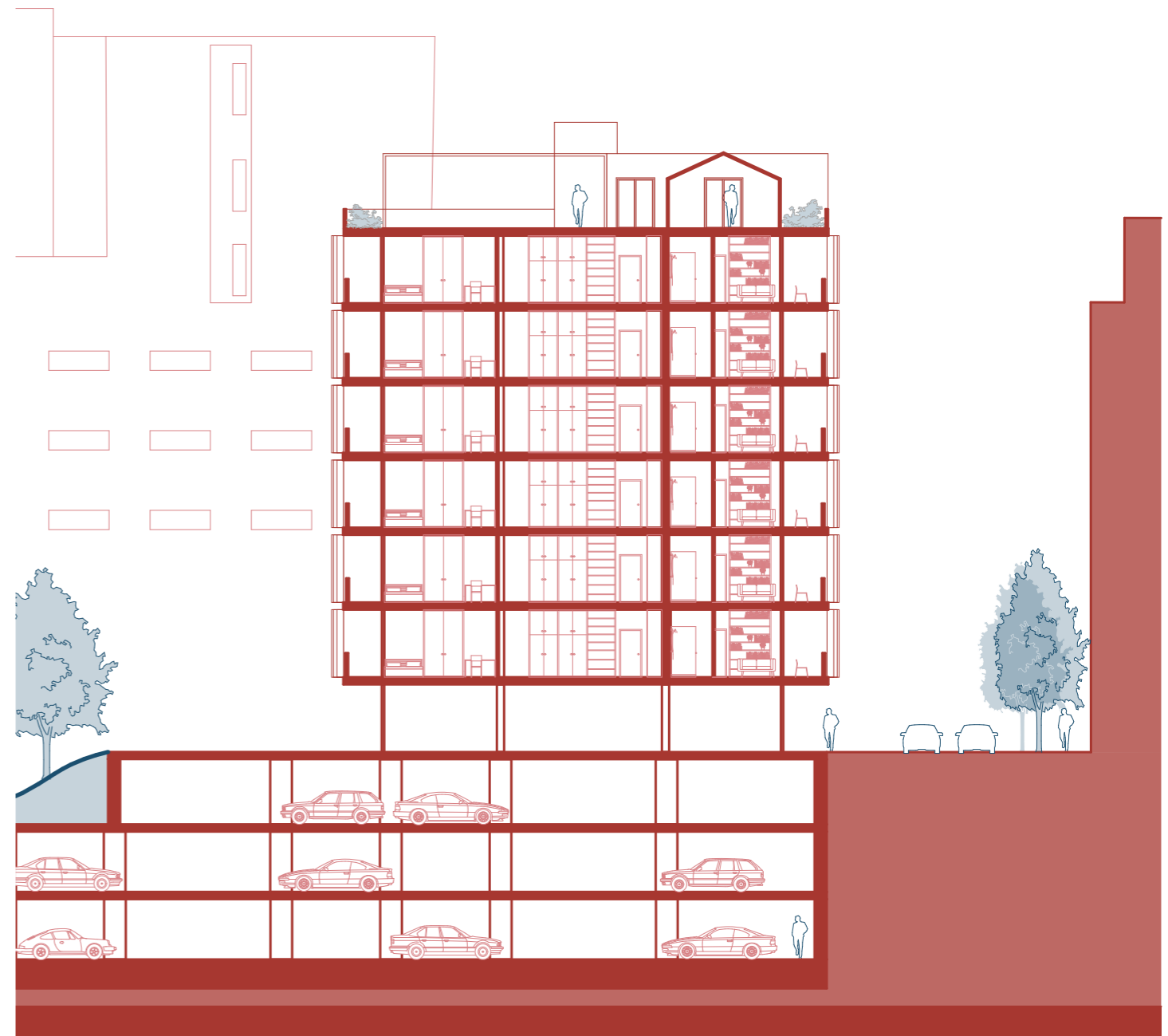
pochozí střecha



- 1 schodiště
- 2 chodba
- 3 byt 1kk
- 4 byt 2kk
- 5 byt 3kk
- 6 společná místnost
- 7 wc
- 8 skleník
- 9 záhony
- 10 terasa



M 1:250



ŘEZ BYTOVÝM DOMEM



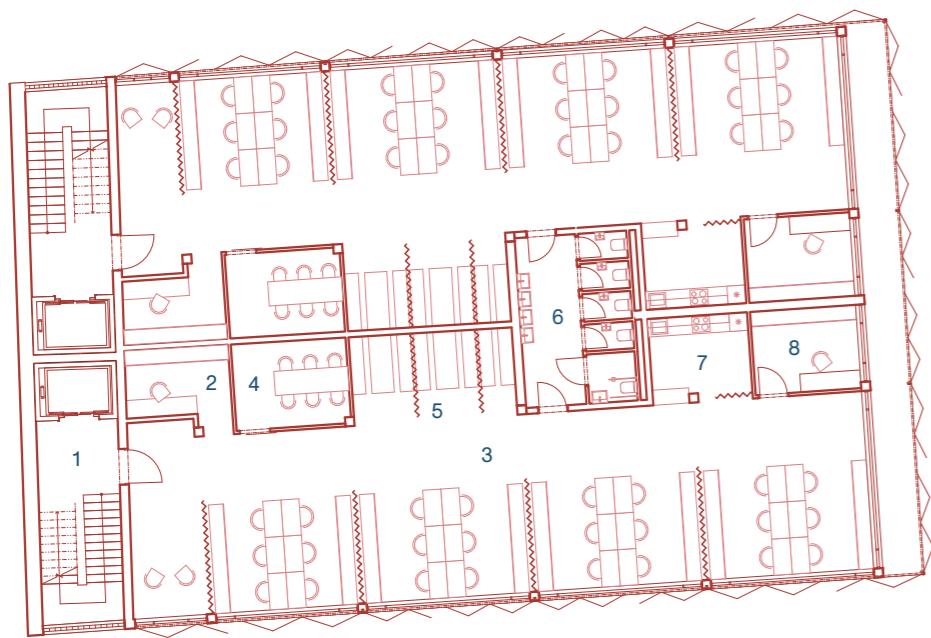
POHLED JIŽNÍ

M 1:250

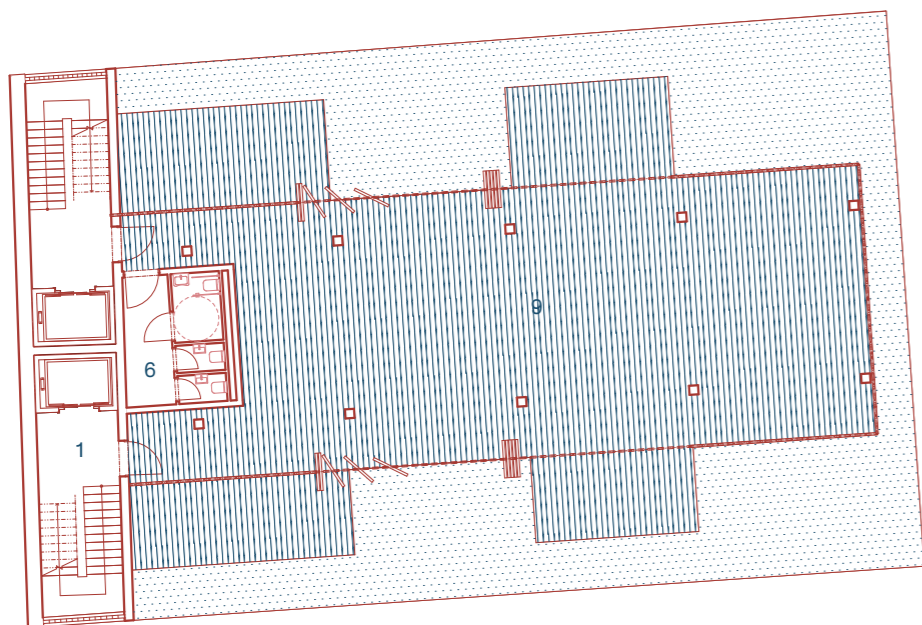
110

111





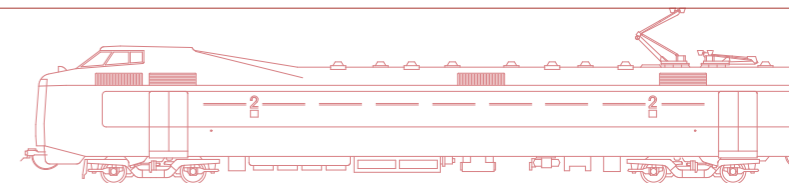
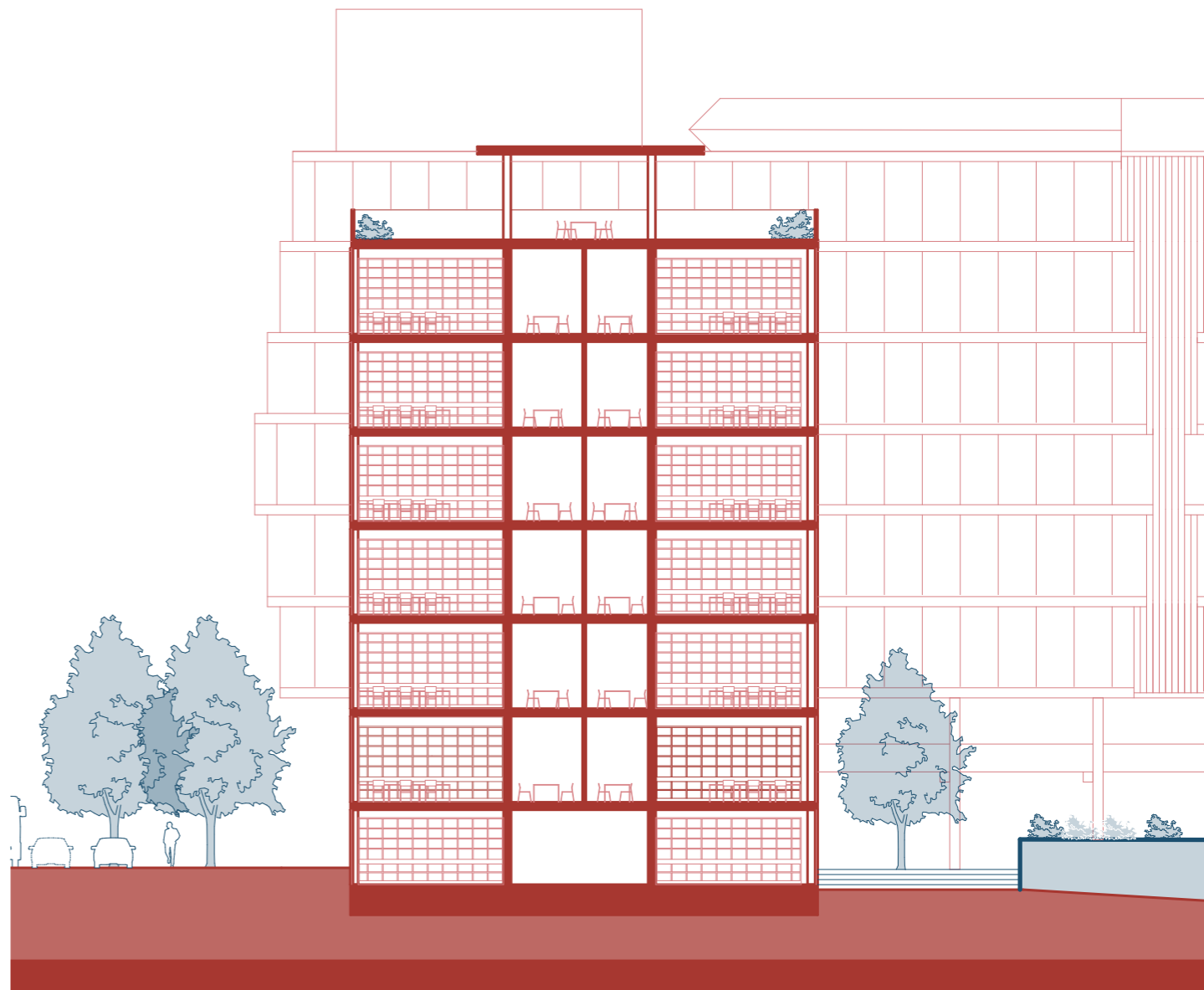
pochozí střecha



- 1 schodiště
- 2 recepcce
- 3 kancelář
- 4 zasedací místnost
- 5 klidová zóna
- 6 wc
- 7 kuchyňka
- 8 kancelář
- 9 terasa



M 1:250



ŘEZ ADMINISTRATIVOU



POHLED SEVERNÍ

## BILANCE

### BILANCE

plocha parcely	6440 m <sup>2</sup>
zastavěná plocha	4974 m <sup>2</sup>

### PARKOVACÍ DŮM

HPP parkovacího domu	23296 m <sup>2</sup>
počet parkovacích míst	416
z toho vyhrazeno pro elektroauta	44
počet míst pro kola	192

### TRANSFORMACE NA BYTOVOU FUNKCI

HPP bytů a společných prostor	7564 m <sup>2</sup>
ČPP bytů	4494 m <sup>2</sup>
HPP ostatní funkce	1260 m <sup>2</sup>

### počet, plochy bytů

1kk	18x	35 m <sup>2</sup>
2kk	12x	72 m <sup>2</sup>
4+1	24x	125 m <sup>2</sup>



#### PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala Daliborovi Hlaváčkovi, Martinovi Čeňkovi, Veronice Tiché a Tomášovi Minarovičovi za odborné vedení, stejně tak celé mojí rodině a všem blízkým za podporu při studiu a obrovskou trpělivost.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: **DANIELA HALADOVÁ**

datum narození: **8.5.2000**

akademický rok / semestr: **2024/2025 / ZIMNÍ SEMESTR**

studijní program: **ARCHITEKTURA A URBANISITUS**

ústav: **15128 / ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ II.**

vedoucí diplomové práce:

**doc. Ing. arch. DALIBOR HLAVÁČEK, Ph.D.**

téma diplomové práce:

**MĚSTSKÝ PARKOVACÍ DŮM BUDOUCNOSTI**  
viz přihláška na DP

### zadání diplomové práce:

#### 1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadání diplomové práce navazuje na diplomní seminář. Tématem je návrh městského parkovacího domu v Praze na jedné z vytipovaných lokalit. Cílem je odlehčit lokalitám, kde doprava v klidu zabírá velké množství veřejného prostoru a nepříznivě ho ovlivňuje. Kapacity parkovacího domu budou sloužit především pro parkování residentů dané oblasti. Cílem je zapojit parkovací dům do navazujícího veřejného prostoru a ověřit, zda a jak může dané lokalitě dále přispět (společenskou, energetickou, produkční nebo jinou přidanou funkcí). Tématem je tak následně využití parkovacího domu v případě snížení potřeby počtu parkovacích stání v budoucnosti.

#### 2/ Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Budova parkovacího domu bude obsahovat plochy pro parkování pro residenty vytipované lokality, nezbytné provozní zázemí a další funkce, které napomohou zapojení domu do organismu města. Součástí zadání je koncepční ověření budoucího využití parkovacího domu, pro situaci, kdy bude individuální automobilová doprava omezena nebo zcela zmizí.

#### 3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Odevzdány budou postery v rozsahu dle požadavků FA ČVUT a 2 vytištěná portfolia (jedno pro účel FA, jedno bude archivováno na ústavu). Diplomová práce bude zveřejněna dle požadavků studijního oddělení FA.

Bude zpracováno urbanistické řešení vč. návaznosti na okolí a řešení veřejného prostoru, podrobně navrhovaná budova pak na úrovni detailní studie. Součástí projektu bude: Analytická, textová část a koncepční část

- Autorský text; analytická část; koncept řešení znázorněný pomocí schémat Urbanistické řešení
- Situace širších vztahů 1:2500, urbanistické řešení prezentované na situacích, řezech a pohledech 1:500, axonometrii a celkových vizualizacích

#### Vybraná část na úrovni detailní studie

- Půdorysy typických podlaží 1:200; typické řezy (příp. perspektivní řezy) včetně návaznosti na nejbližší okolí 1:200, pohledy; návrh interiéru zvoleného prostoru nebo interiéru veřejného prostoru; principy technického a konstrukčního řešení, principy udržitelnosti, detail (řez, pohled) vybraného segmentu fasády 1:20; vizualizace (exteriér, interiér, příp. zákresy do fotografie) dostatečně vysvětlující návrh (nejméně 7 pohledů). Součástí projektu mohou být i další výstupy potřebné pro prezentaci návrhu. Výstupy a jejich měřítko mohou být vzhledem k vývoji práce upraveny dle dohody s vedoucím DP.

#### 4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model v min. měřítku 1:200 včetně nejbližšího okolí

Datum a podpis studenta **17.9.2024 Haladová**

Datum a podpis vedoucího DP **J. Hlaváček**

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

**J. Hlaváček**

**14.9.24**

**W**

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

### FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: **Bc. Daniela Haladová**

AR 2024/2025, ZS

#### NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) **MĚSTSKÝ PARKOVACÍ DŮM BUDOUCNOSTI**

(AJ) **PARKING GARAGE OF THE FUTURE**

#### JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA

Vedoucí práce:	<b>doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D.</b>	Ústav: <b>15128 Ústav navrhování II</b>
Oponent práce:		
Klíčová slova (česká):	<b>Parkovací dům, bytová funkce</b>	
Anotace (česká):	<p>Pokud chceme krásná veřejná prostranství, je nutné hledat řešení, která nejen odpovídají současným potřebám měst, ale také zohledňují budoucí výzvy a možnosti adaptace. Ve městech, kde je prostor vzácn se nabízí nové přístupy, jak efektivně využít každou parcelu, a přitom neztratit kvalitu života. Projekt představuje řešení, které v souladu s okolní zástavbou kombinuje parkovací dům s možností transformace na bytové jednotky. Důležitou fází je vznik vnitrobloku jako zelené oázy, jež poskytne útočiště pro odpočinek, komunitní aktivity a hru. Tato kombinace funkcí ukazuje, jak lze městský prostor efektivně využívat, a přitom vytvářet udržitelné a příjemné prostředí pro jeho obyvatele.</p>	
Anotace (anglická):	<p>If we want beautiful public spaces, we need to find solutions that not only meet the current needs of cities, but also take into account future challenges and adaptation options. In cities where space is scarce, new approaches are offered to make efficient use of every plot of land without sacrificing quality of life. The project presents a solution that combines a parking house with the possibility of transforming it into residential units in harmony with the surrounding development. An important phase is the creation of an inner courtyard as a green oasis that will provide a haven for relaxation, community activities and play. This combination of functionalities demonstrates how urban space can be used efficiently while creating a sustainable and pleasant environment for its inhabitants.</p>	

### Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

**13.1.2025**

podpis autora-diplomanta

**Haladová**

