

PARKOVACÍ DŮM

autor: Bc. Petr Eibisch

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.

ANALYTICKÁ ČÁST

Historie parkovacích domů	8
Modal split	10
Analytické podklady	12
Barcelonské superbloky	16
Řešená lokalita	20
Referenční stavby	34
Cíle	36

SUPERBLOK

Analýzy území	42
Návrh	46

PARKOVACÍ DŮM

Analýza území	56
Koncept	60
Návrh	62
Dílčí část parku	74
Konstrukční schéma	94
Schéma osvětlení	96

ANOTACE

Cílem parkovacího domu je zajistit stání pro residenty v kompaktních blokových čtvrtích, čímž se uvolní velká část veřejného prostranství v ulicích. Nedílnou součástí návrhu je tedy transformace těchto prostor a jejich zklidnění a přiblížení tomu nejpřirozenějšímu měřítku, tedy měřítku člověka. Samotný parkovací dům poté ustupuje kvalitám řešené parcely a obohacuje ji o variace nového využití. Návrh zároveň počítá s úbytkem automobilů do budoucna a nabízí transformaci na sportovní halu, která místo aktivuje v časech kdy by jinak nebylo využíváno. Stejně tak i park by měl být schopen reagovat na různé potřeby návštěvníků během dne a nabídnout reprezentativní místa, stejně jako soukromá.

zadání

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 obстоjí i v budoucnu?

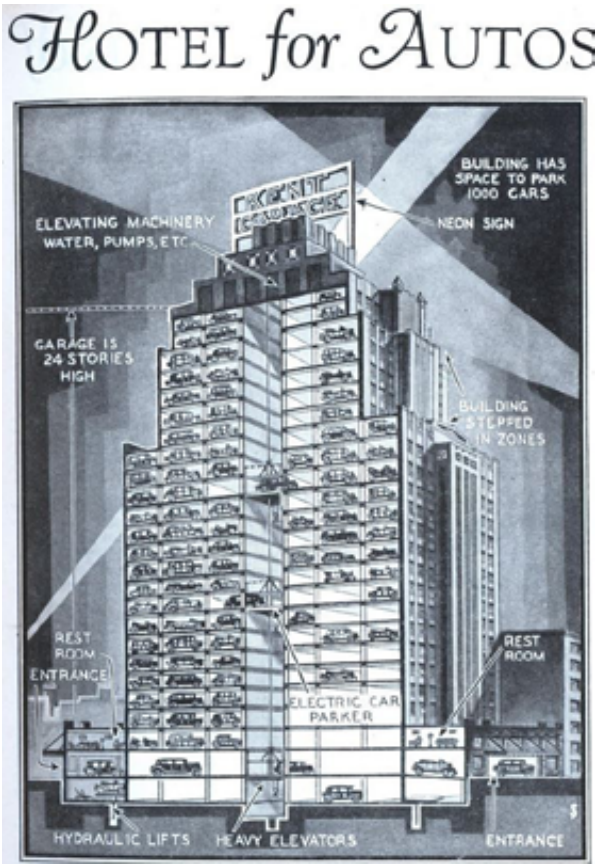
ANALYTYCKÁ ČÁST

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.



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 komplexy 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.



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.



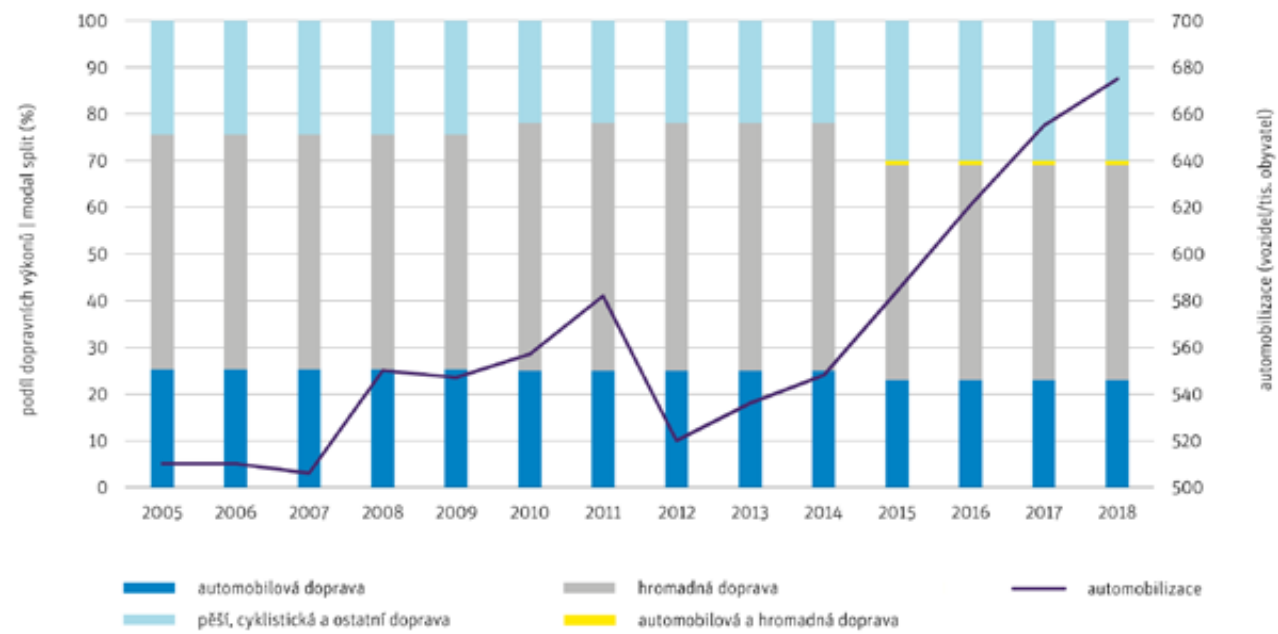
Dalším příkladem městských parkovacích domů je Gateway Arch Parking Facility v St. Louis postaven v roce 1966, tato stavba reprezentuje ikonický příklad moderního designu parkovacího domu tohoto období. Kombinace betonu a dalších materiálů vytváří strukturu, která nejenom slouží praktickým účelům, ale 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. Praha-Holešovice

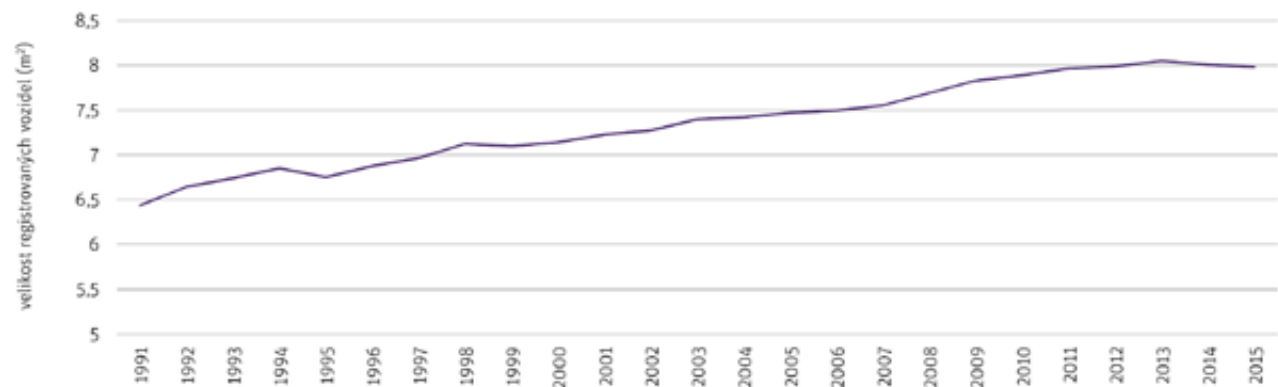
IPR Praha 2020 / data: TSK Praha, a. s. 2006–2019



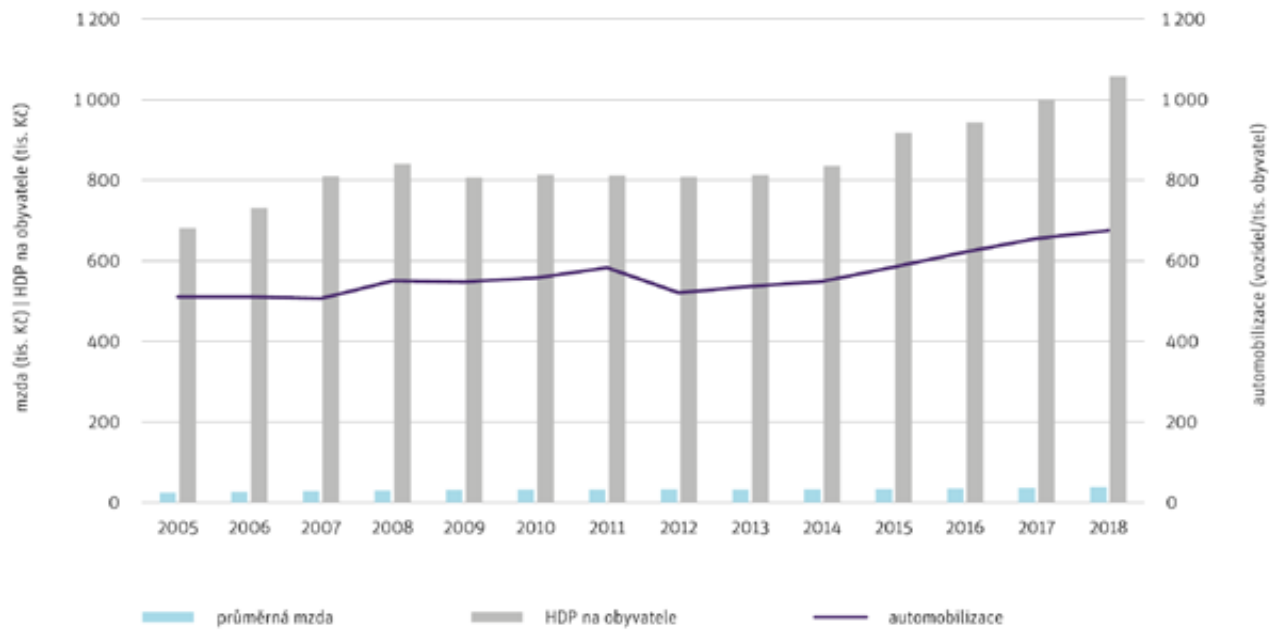
Počet registrovaných vozidel v Praze i v celé ČR trvale roste od 90. let, s výraznými zlomy trendů, především v souvislosti se změnami v registru vozidel nebo v pojištění odpovědnosti. K roku 2018 připadal jeden registrovaný osobní automobil na 1,5 obyvatele Prahy. Zajímavá je závislost mezi automobilizací a růstem hrubého domácího produktu na obyvatele, což může naznačovat, že mnoho registrovaných vozidel patří firmám, jež s ekonomickým rozvojem požívají 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



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



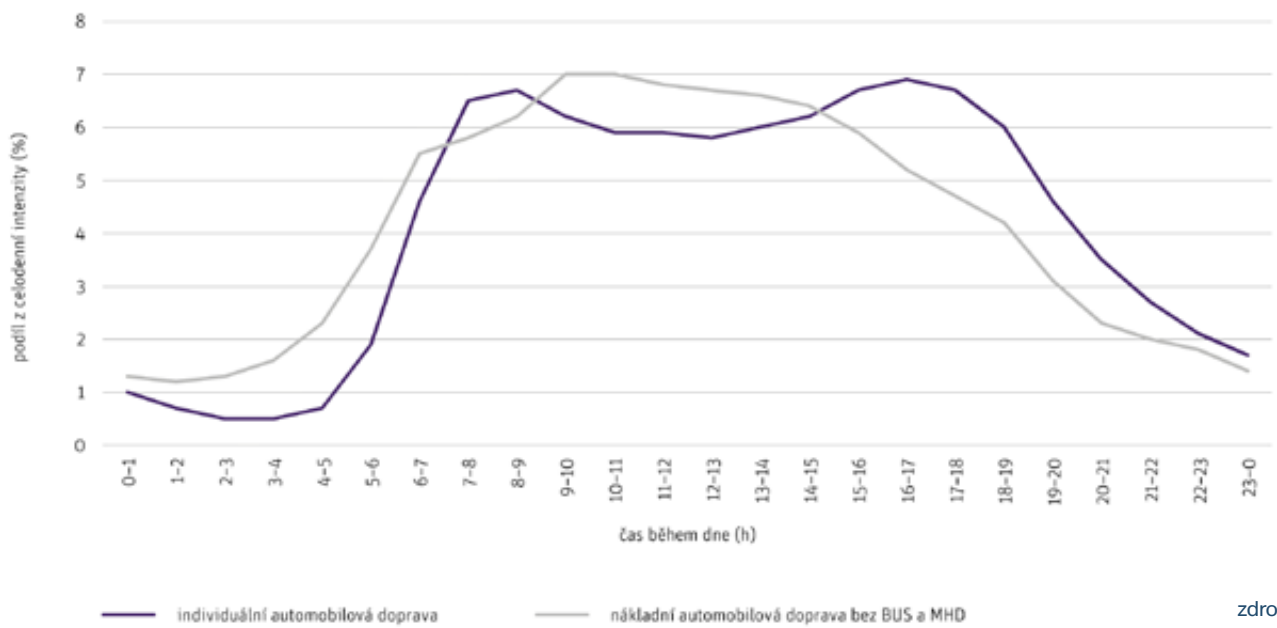
Denní variace intenzit automobilové dopravy

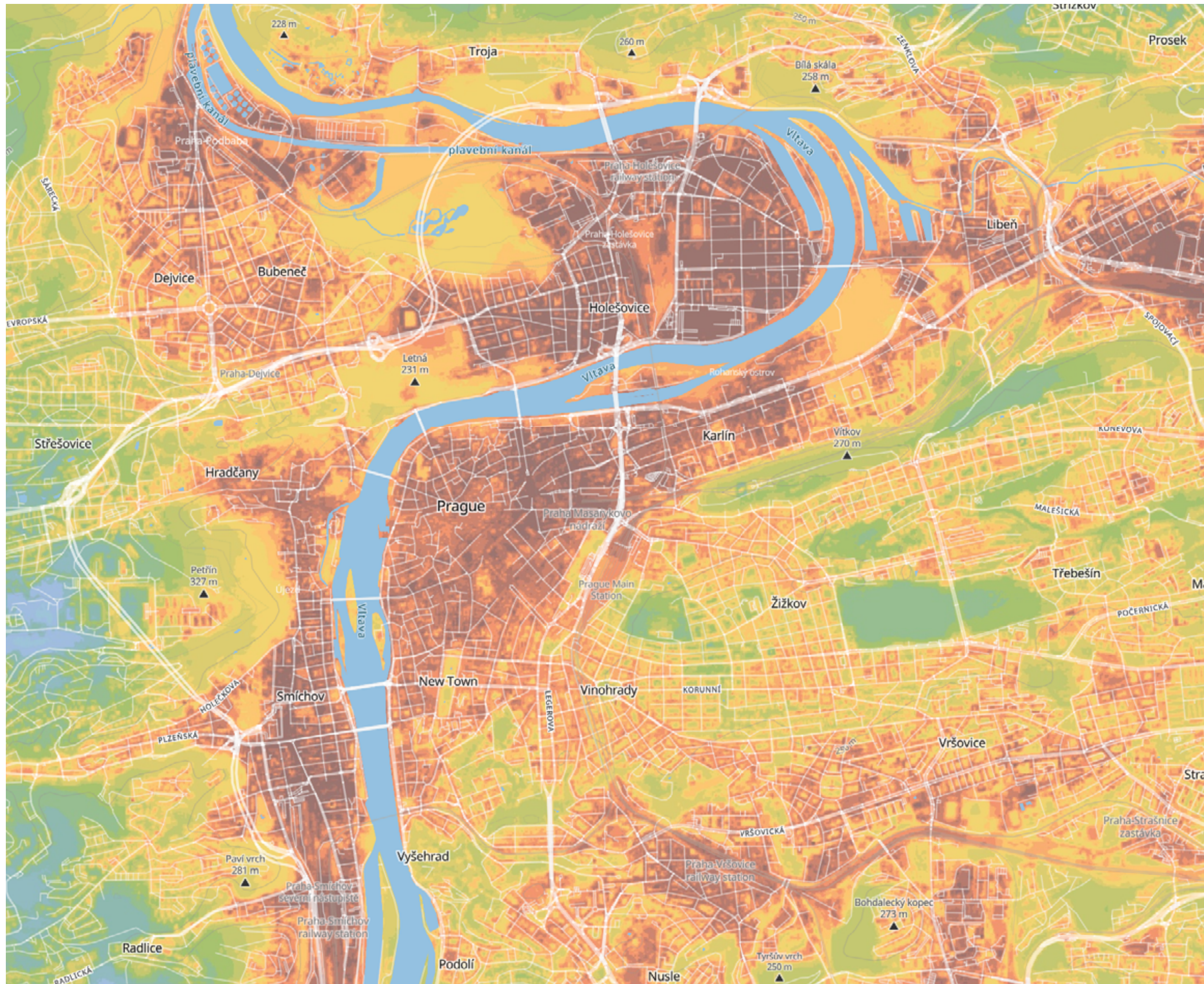
Převažující část dopravních výkonů, konkrétně 74 %, probíhá mezi 6. a 18. hodinou, přičemž tento podíl se v rozmezí mezi 6. a 22. hodinou zvyšuje na zhruba 91 %. Po 19. hodině dochází k prudkému a víceméně rovnoměrnému poklesu dopravních výkonů, který pokračuje až do půlnoci, kdy nastává výrazný nárůst,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

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 %.

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





TEPLOTNÍ MAPA PRAHY

Tepelné ostrovy vznikající ve městech hlavně v letních měsících velkou mírou negativně ovlivňují pobyt v ulicích.

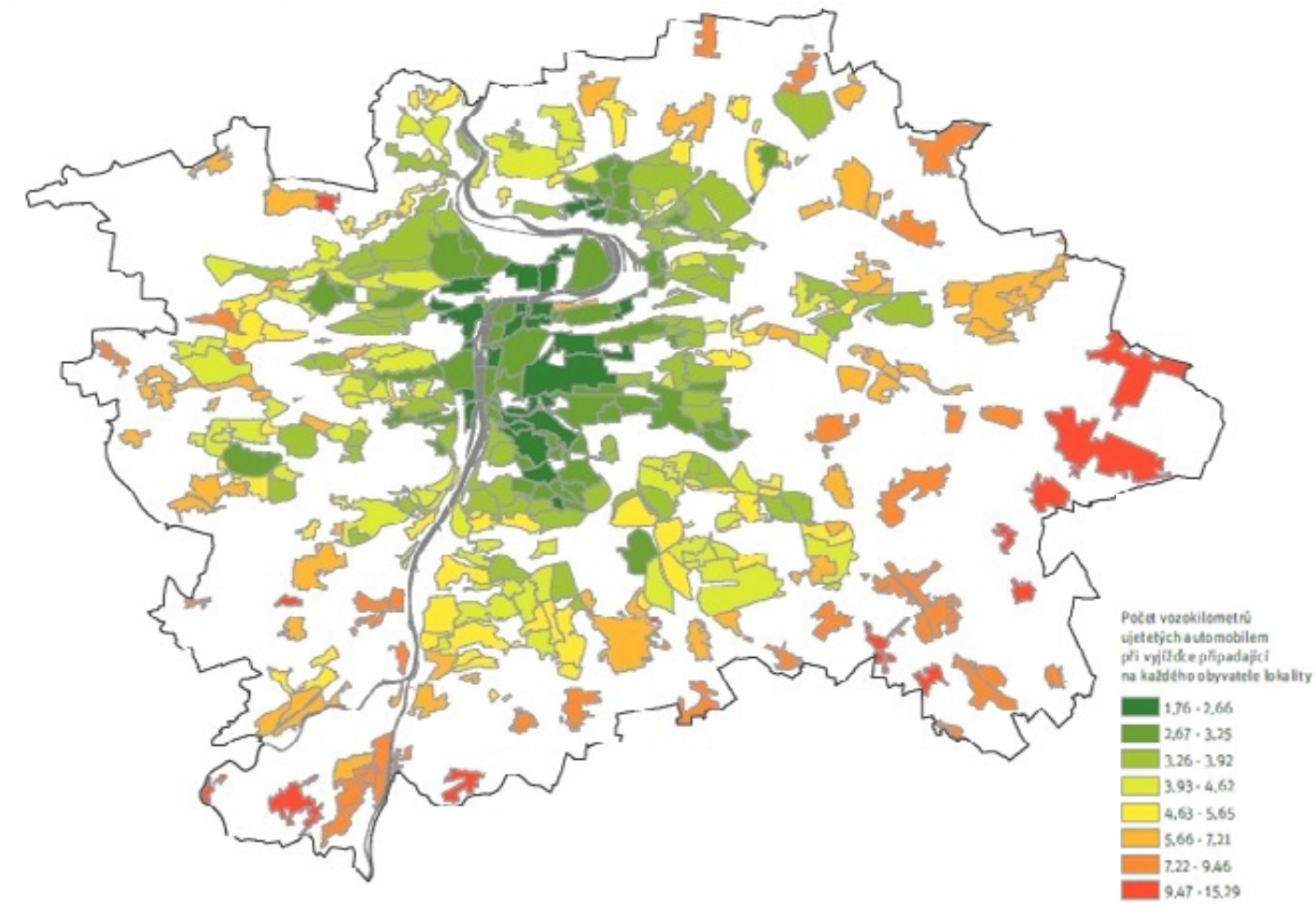
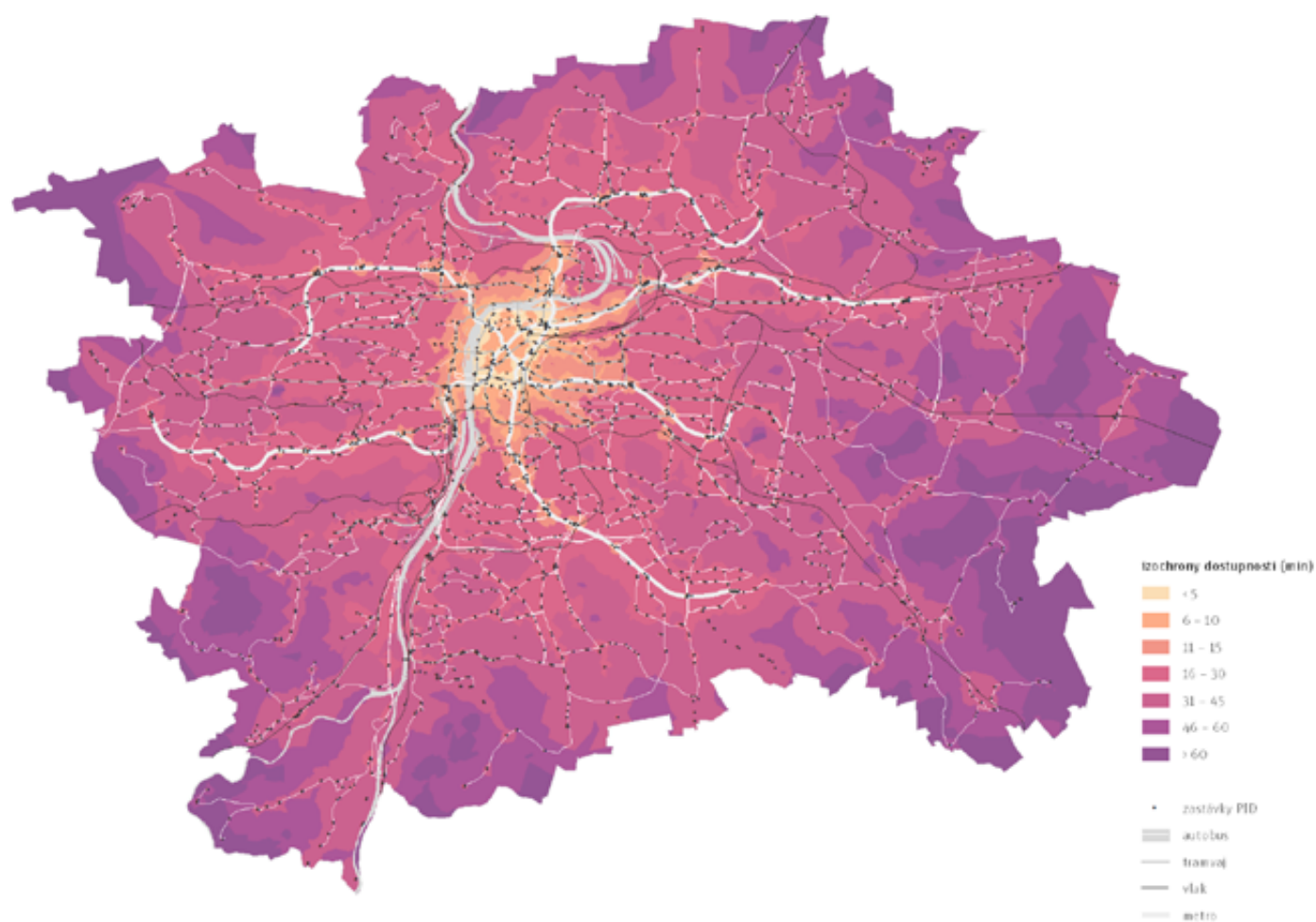
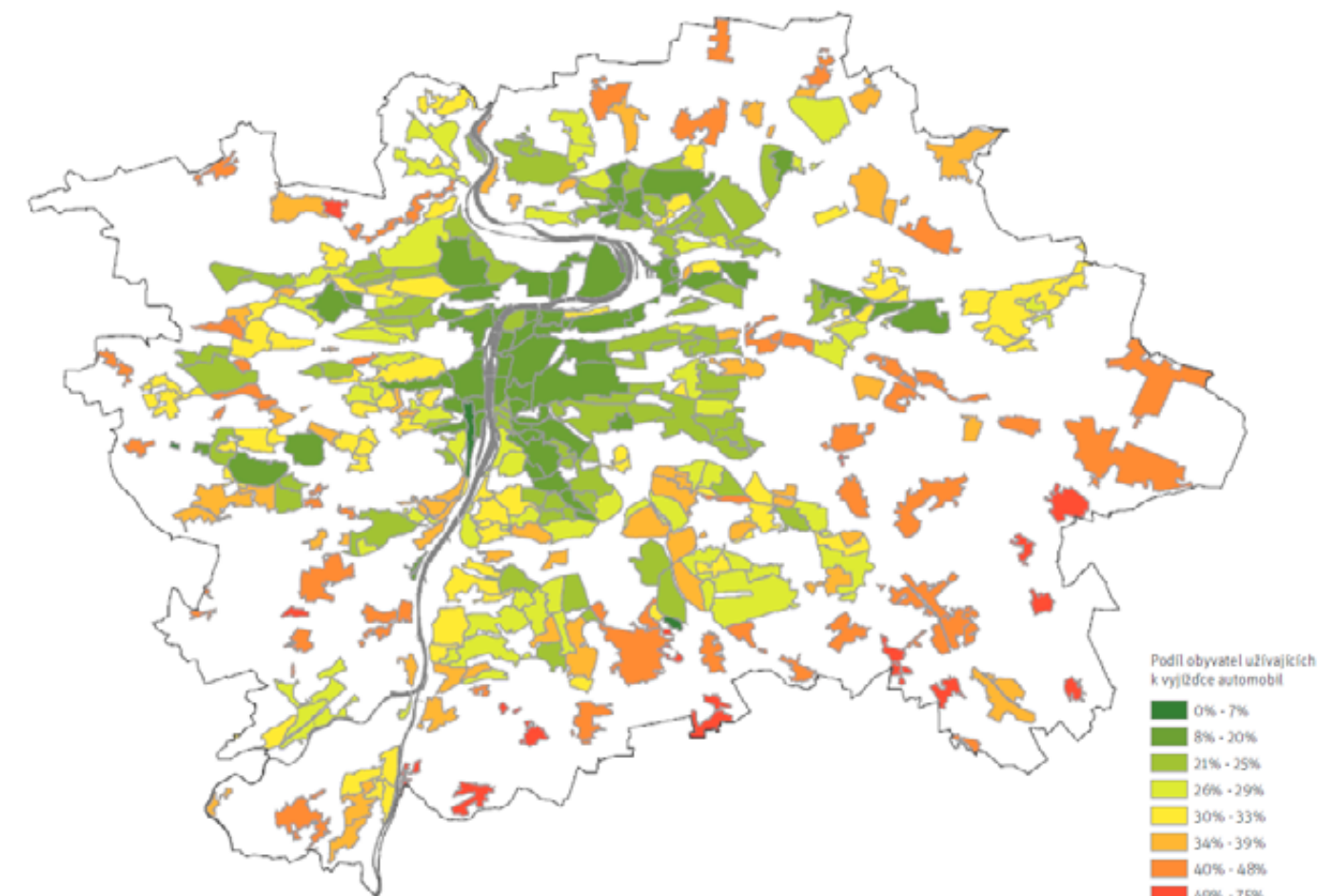
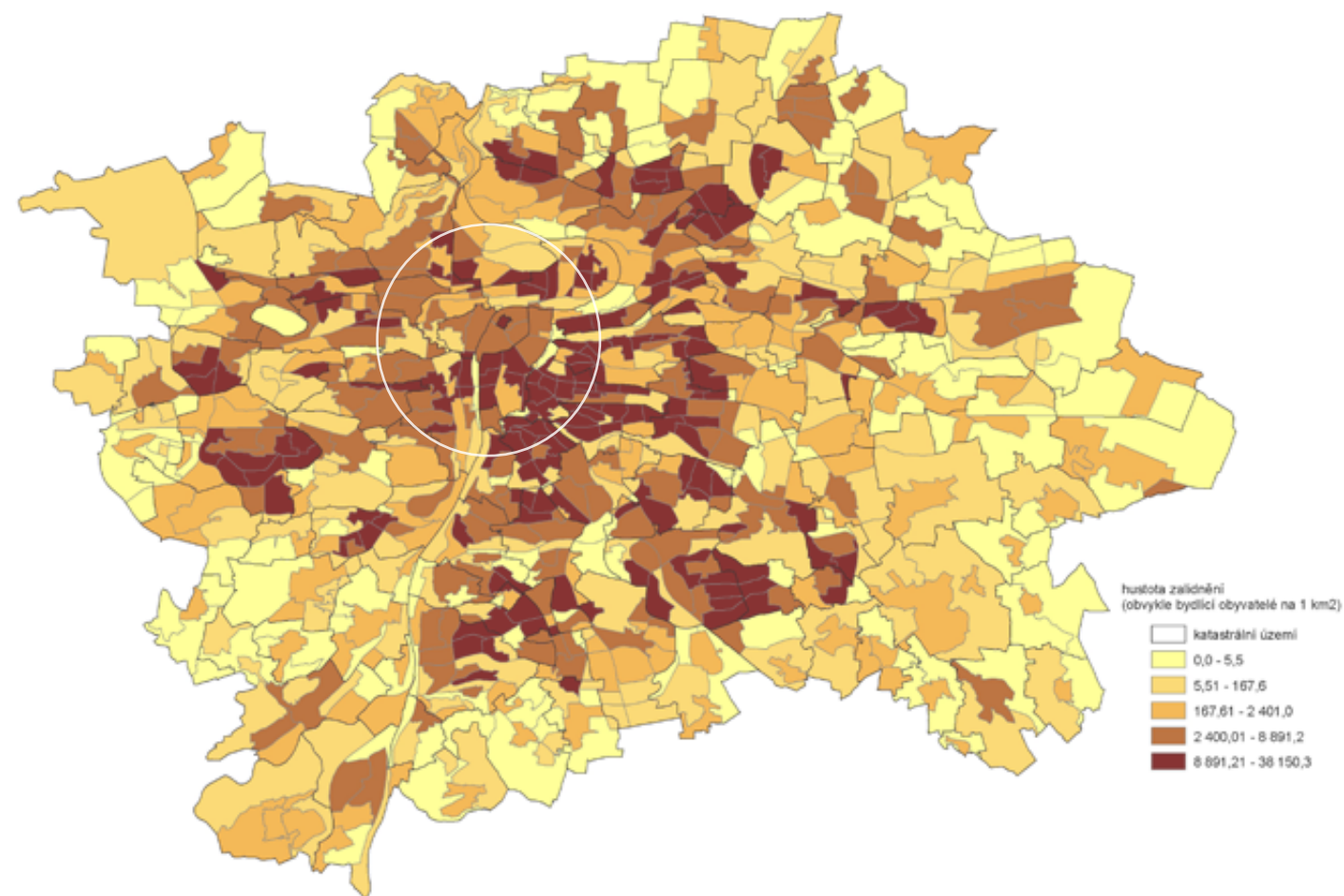
Těmto negativním vlivům přehřívání se dá předcházet vytvářením ploch zeleně.

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



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 pohodlné 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?

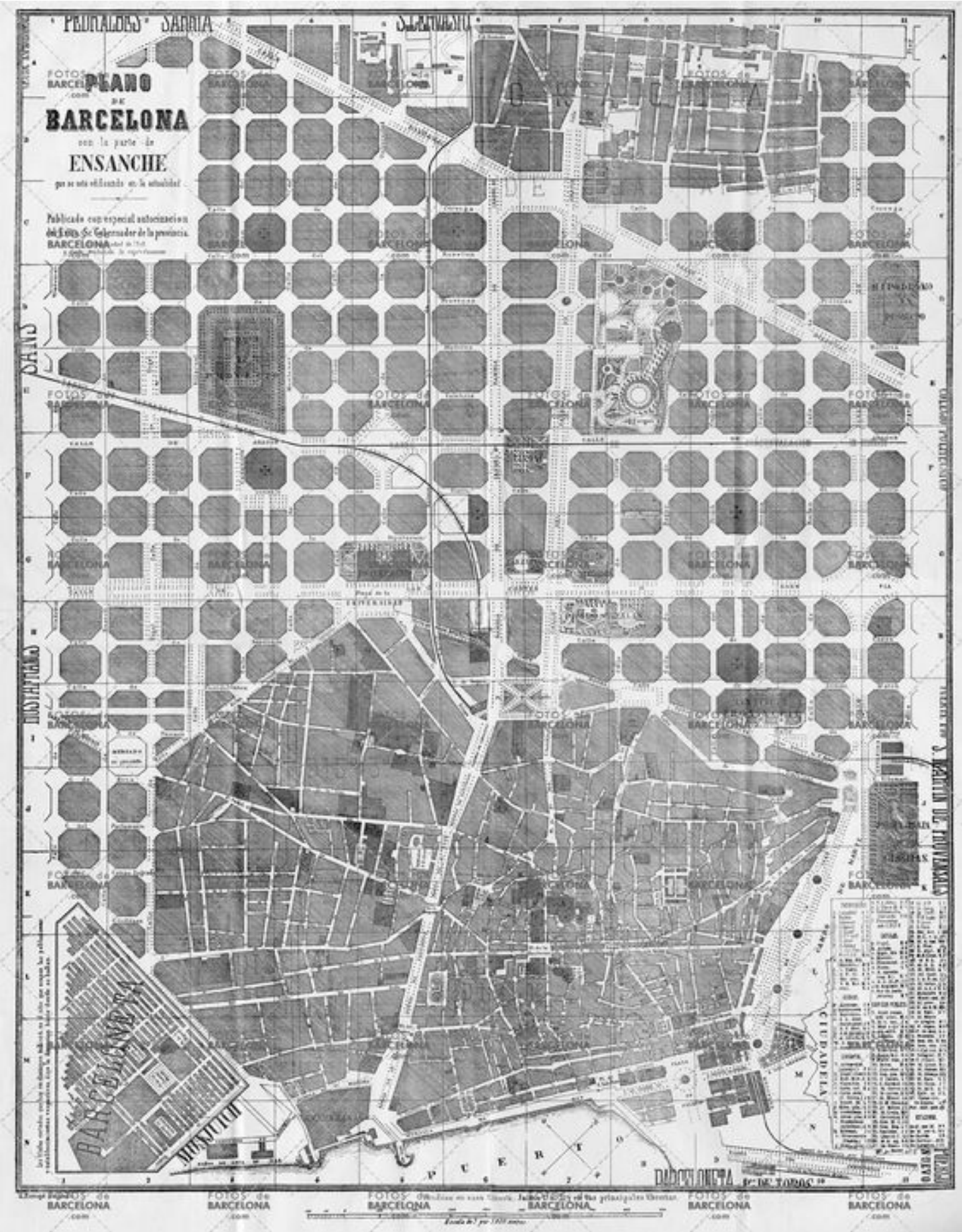
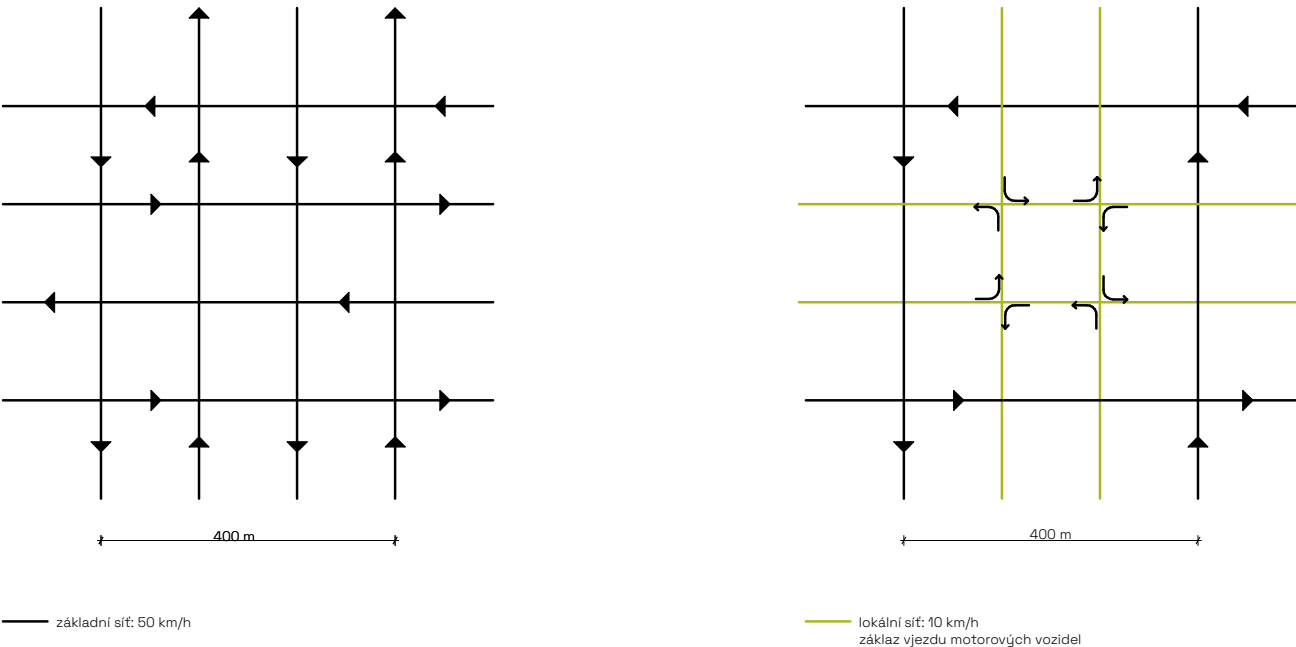
Dočasné uzavření ulic
V Barceloně se rozhodli dočasně uzavřít některé ulice a vyzkoušet, jaký vliv bude na obyvatele čtvrti mít to, když se do tzv. superbloku (prostoru cca 400 × 400 m, který tvoří devět bloků budov) dostanou pouze záchranné složky, taxi, zásobování a automobily rezidentů. Maximální 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>

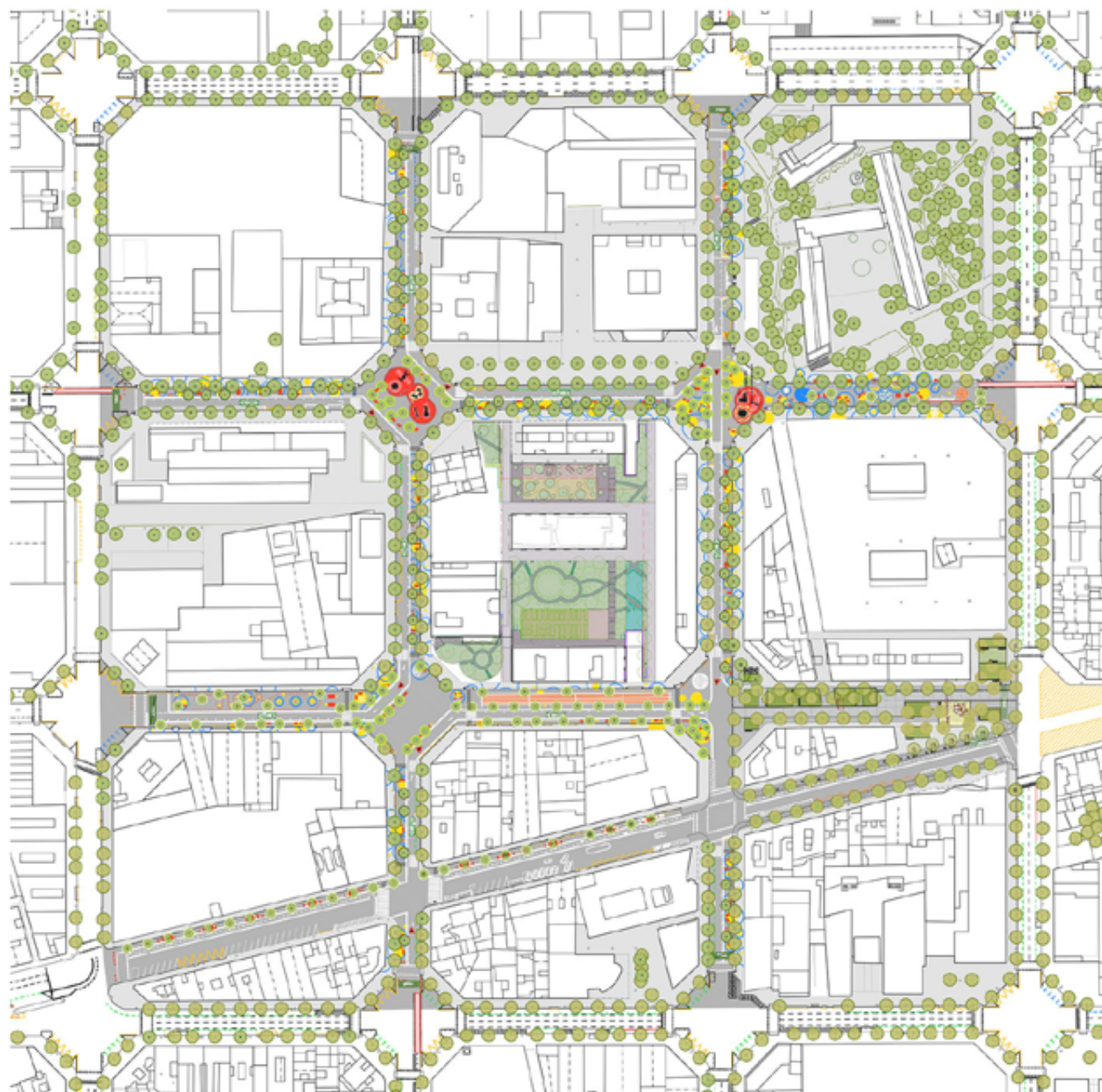


Barcelona chce auta omezit ještě víc

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>



HOLEŠOVICE

Praha-Holešovice, jedna z pražských městských částí ležící na sever od historického jádra, nese v sobě bohatou historii a charakteristický urbanistický vývoj.

Holešovice mají své kořeny v středověku, kdy tato lokalita fungovala jako samostatná vesnice, poprvé zmíněná v 12. století. V průběhu času se však stala součástí pražského města. V 19. století se stala průmyslovou oblastí, domovem různých továren a průmyslových podniků, což formovalo urbanistický ráz této části.

V začátku 20. století přinesla výstavba Masarykova nádraží významné zlepšení dopravní infrastruktury, což vedlo k dalšímu rozvoji Holešovic. Tato část města se stala důležitým uzlem pro průmyslovou výrobu a obchod.

Během období socialistického režimu byly v Holešovicích implementovány urbanistické plány související s průmyslovou výrobou a bytovou výstavbou. Městský prostor byl formován v souladu s tehdejšími ideologiemi a potřebami společnosti

Po pádu komunismu v roce 1989 prošly Holešovice zásadními změnami. Bývalé průmyslové oblasti byly transformovány na kulturní a obchodní centra. Tento proces otevřel prostor pro kreativní a kulturní iniciativy, což přispělo k proměně Holešovic v dynamickou a živou městskou část.

Dnes jsou Holešovice směsicí průmyslových památek, moderní architektury a kreativních prostor. Kavárny, restaurace, umělecké galerie a tržiště tvoří charakter této městské čtvrti. Holešovice jsou oblíbeným místem pro mladou generaci, a to nejen díky kulturním akcím, ale také pro své bohaté možnosti společenského a kulturního využití. Tím se stávají výrazným příkladem transformace industriálního města v moderní, živou a přitažlivou čtvrť.

Mapy stabilního ka-
tastru 1842

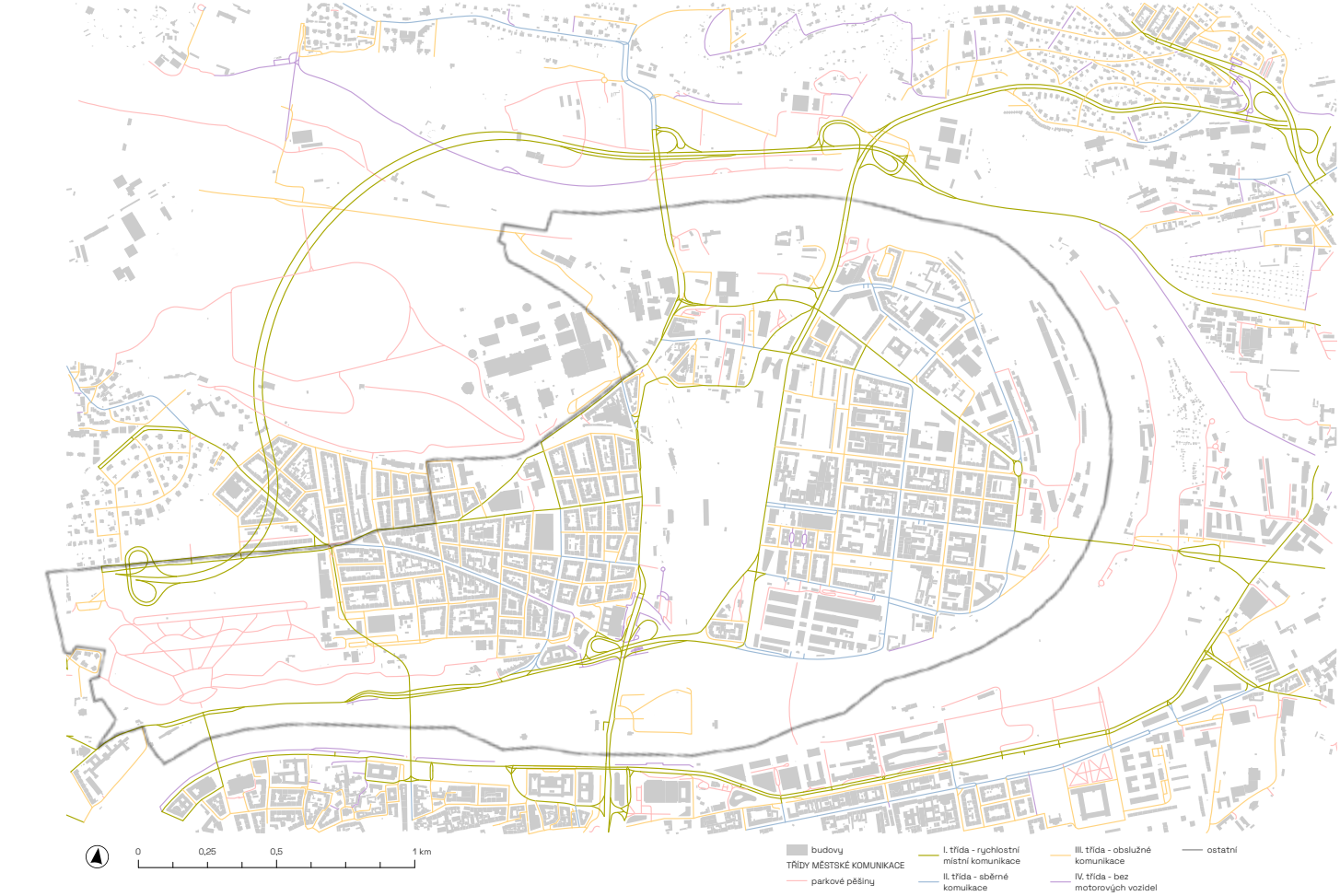


Orientační plán královského hlavního města Prahy a obcí sousedních 1909-1914



ANALÝZY ÚZEMÍ

mapa tříd městských komunikací



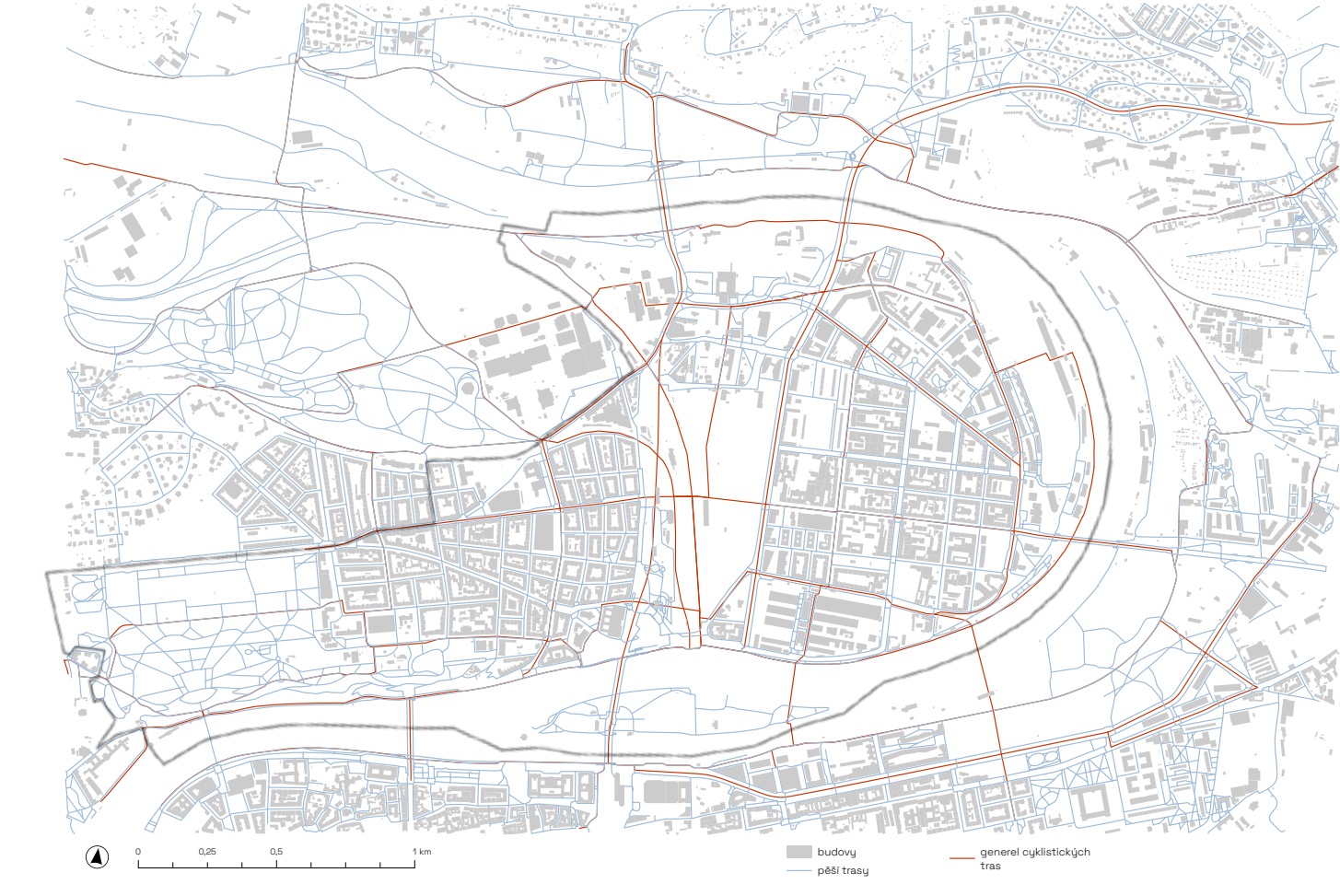
mapa linek a zastávek MHD

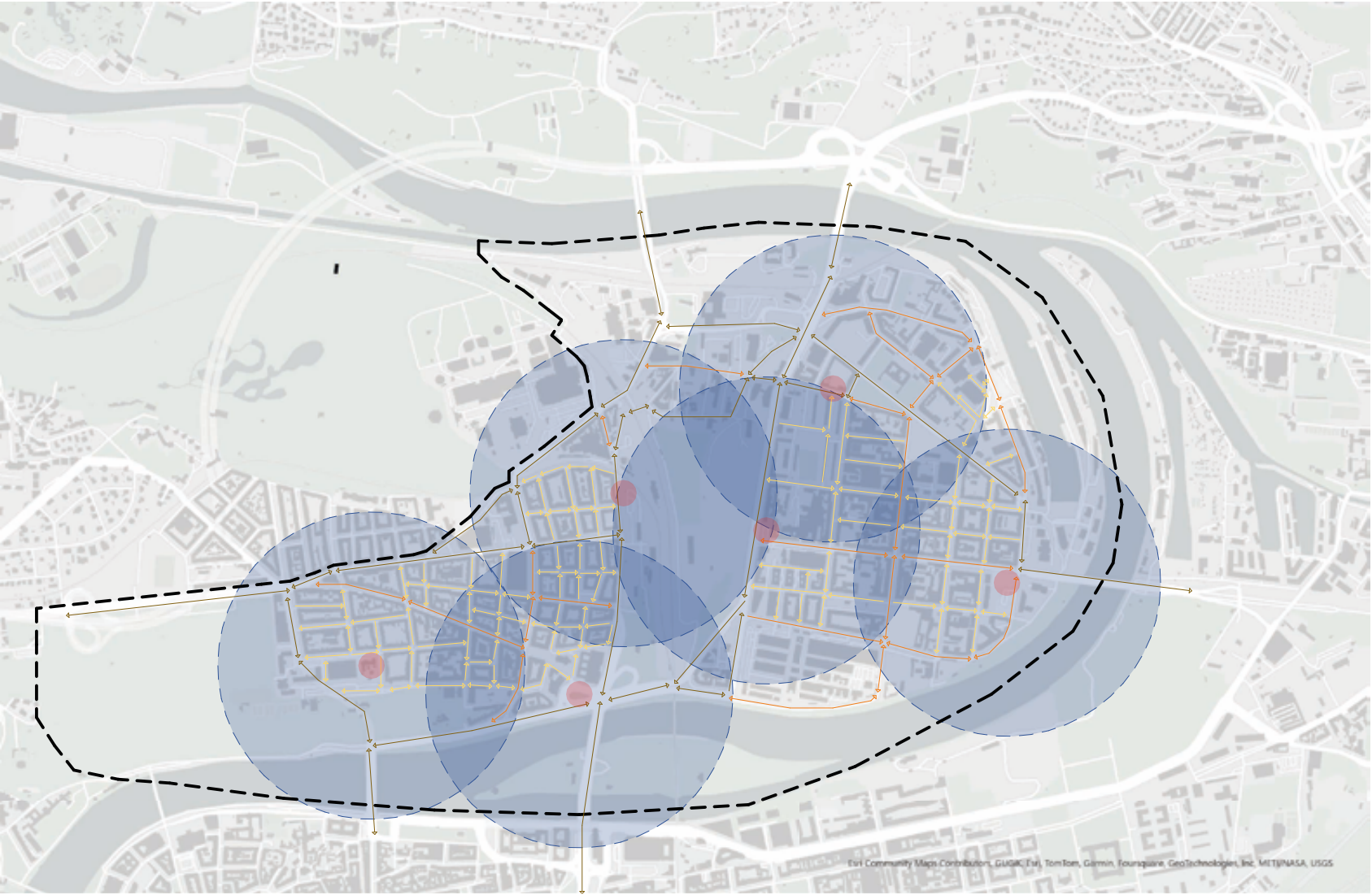


mapa kulturních budov



mapa pěších a cyklistických tras



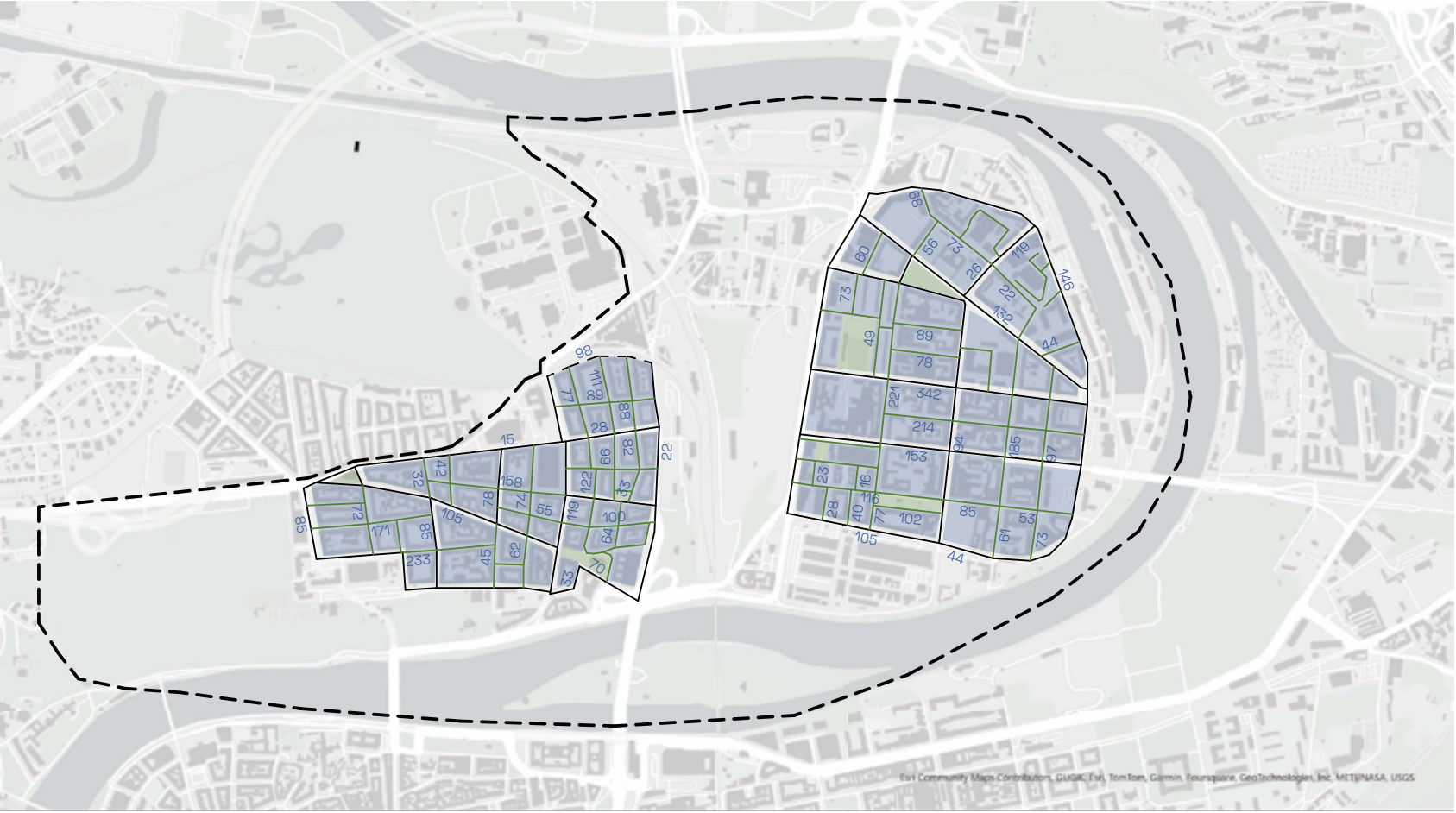


Rozvržení jednotlivých superbloků vychází ze stávající komunikační sítě. Hlavní průtahy, tedy silnice I. třídy byli zachováni a obsluhují proluky kde by se potenciálně mohly nacházet jednotlivé parkovací domy.

Na mapě dopravních komunikací je také kružnicí vynesena docházková vzdálenost přibližně 15 minut. Parkovací domy jsou v daném území umístěny poměrně hustě hustě a pěší vzdálenost je po většině plochy dokonce do 10 minut.

Z mapy návrhu superbloků je zase patrný počet parkovacích stání v ulicích, na které by měli být jednotlivé objekty dimenzované, tak aby zde mohla vzniknou kvalitní veřejná prostranství s důrazem na pohyb pěšky či na kole.

V dané lokalitě se již nachází veřejné podzemní garáže, ty patří soukromníkům a data o jejich obsazenosti během dne nejsou zjistitelná. Předpokládá se, že budou naplněny zhruba z jedné třetiny, jelikož řidiči nejsou k jejich používání cenově motivováni ze strany ZPS



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 tvárnicemi, 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 nejbližže 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.

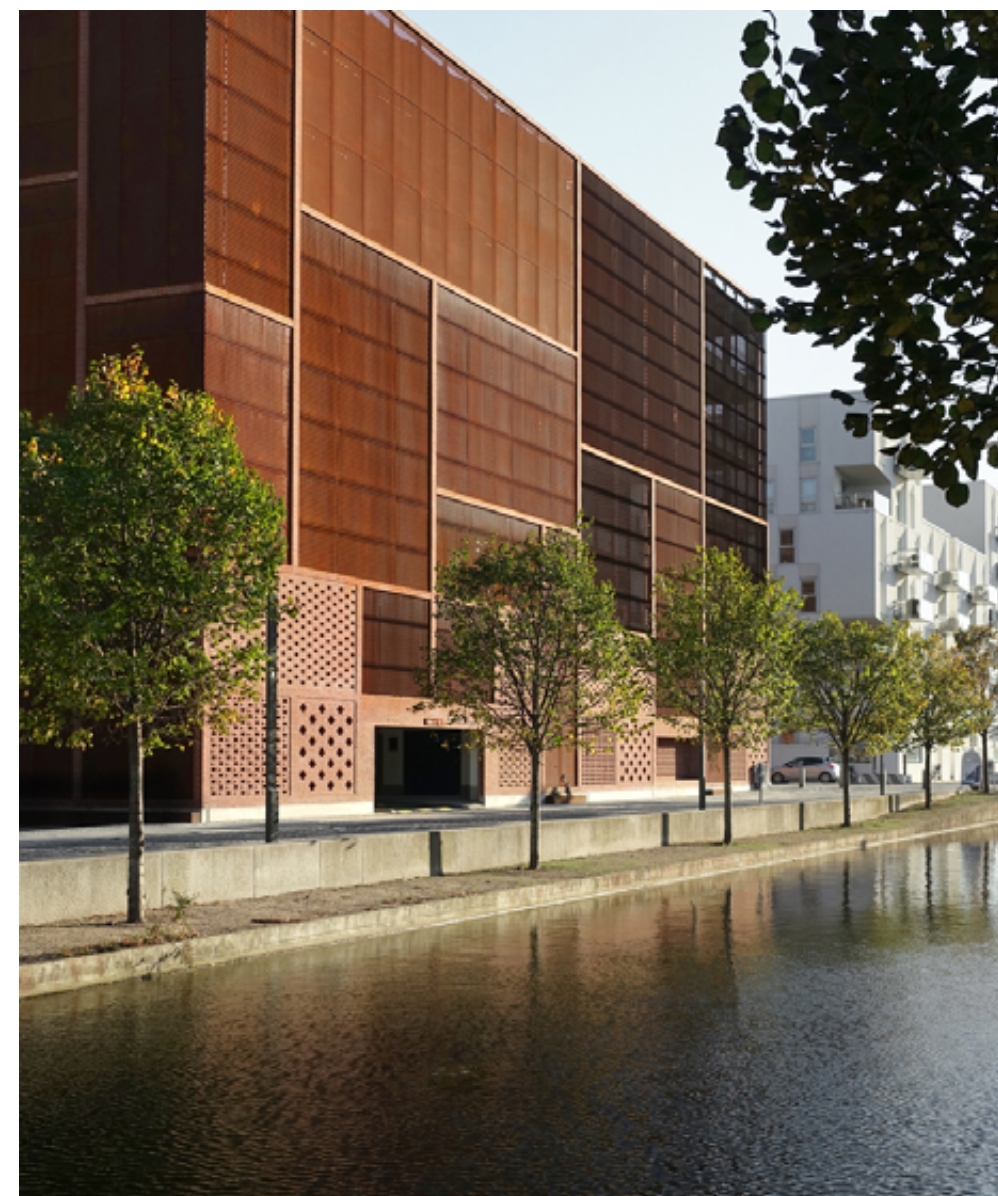
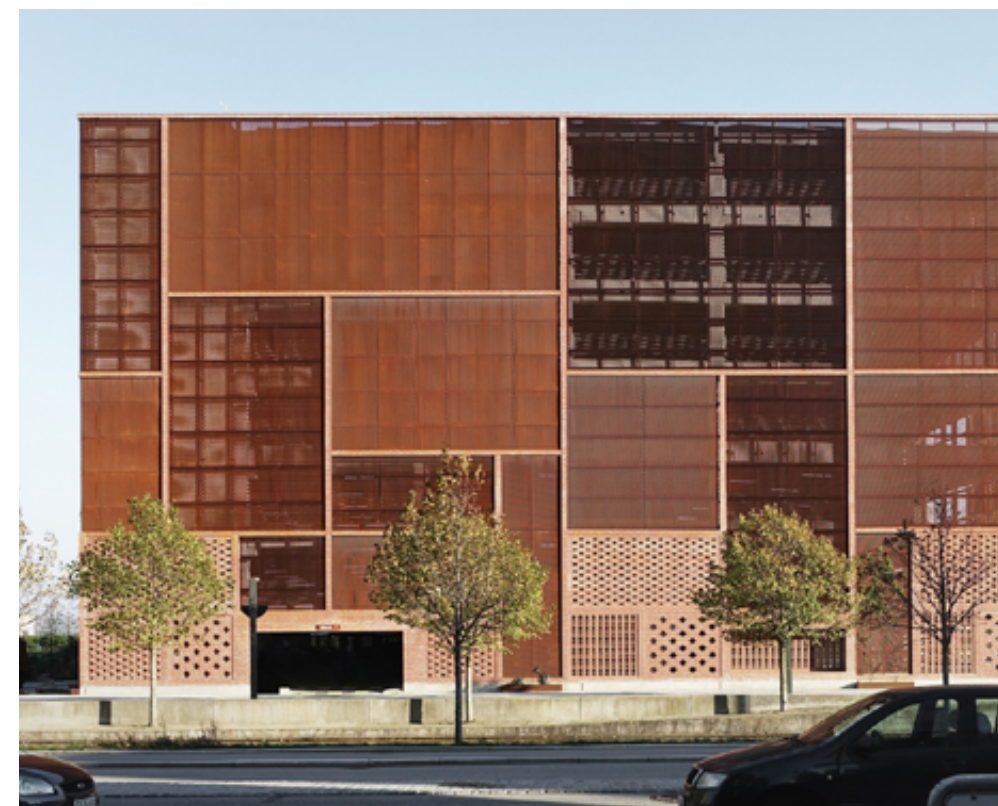
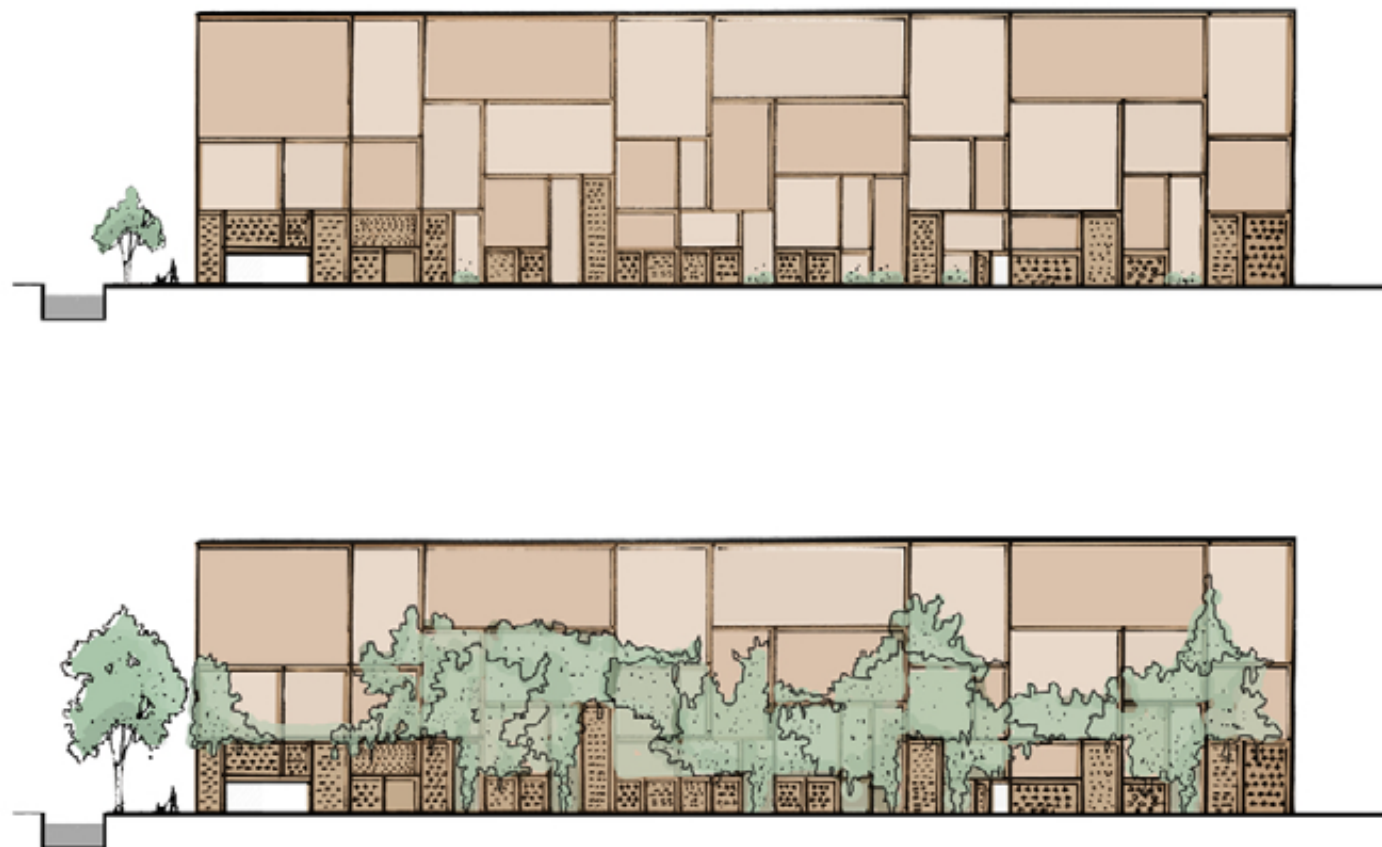


Parking House Ejler Bille

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.

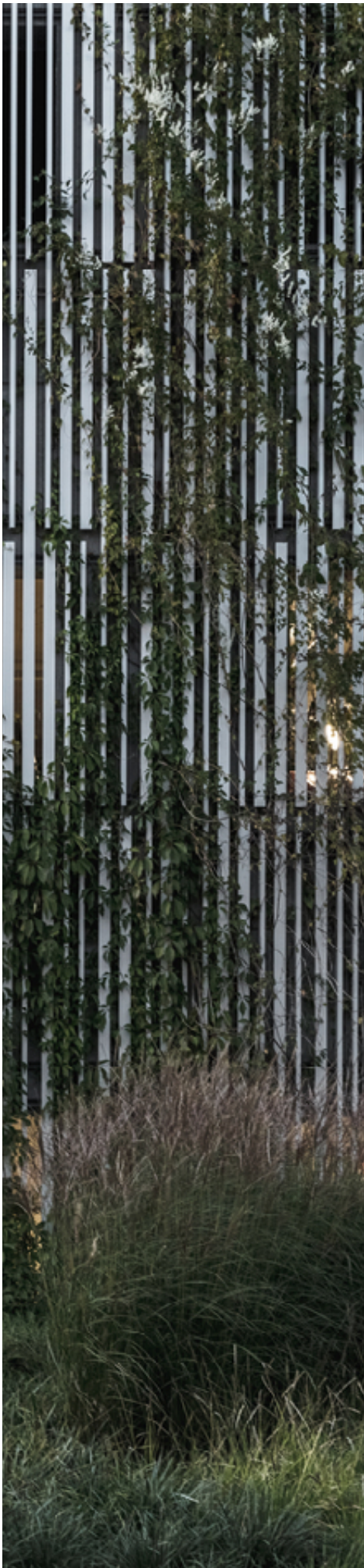
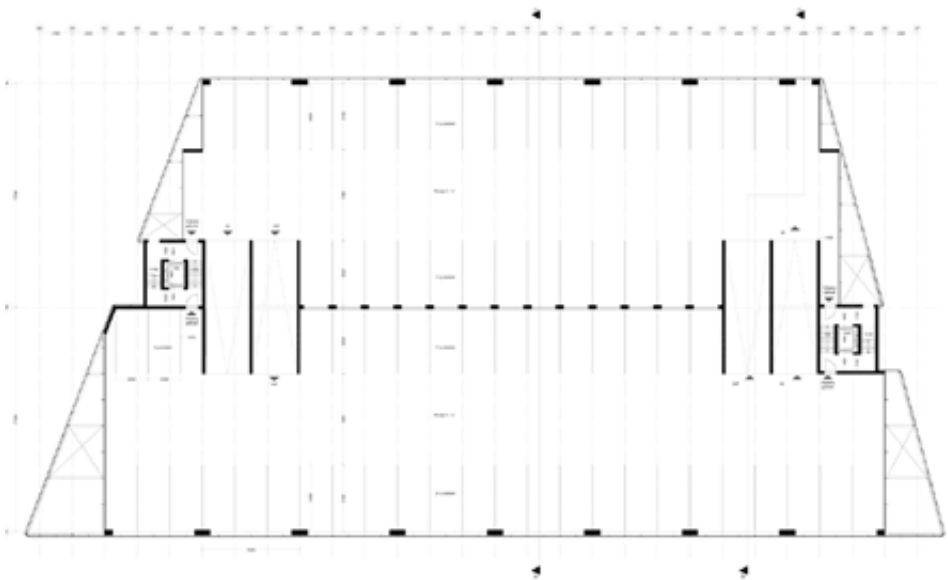
zdroj: Archdaily



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 Nyhavnsgade 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 fasád spojuje budovu s přáním hlavního plánu vytvořit zelenou nárazníkovou zónu podél přeplněné Nyhansgade. Zelené fasády absorbují CO₂ 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: Archdaily



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.

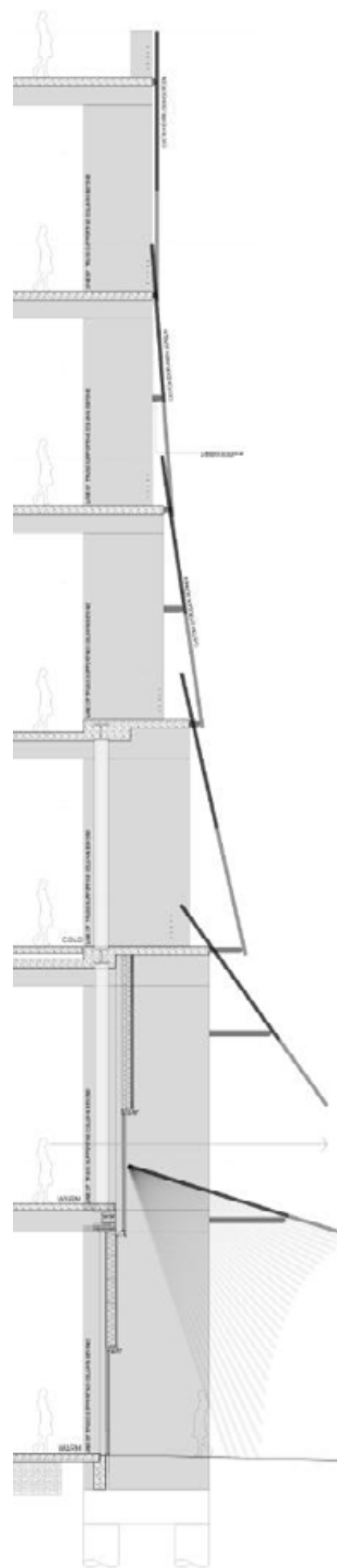
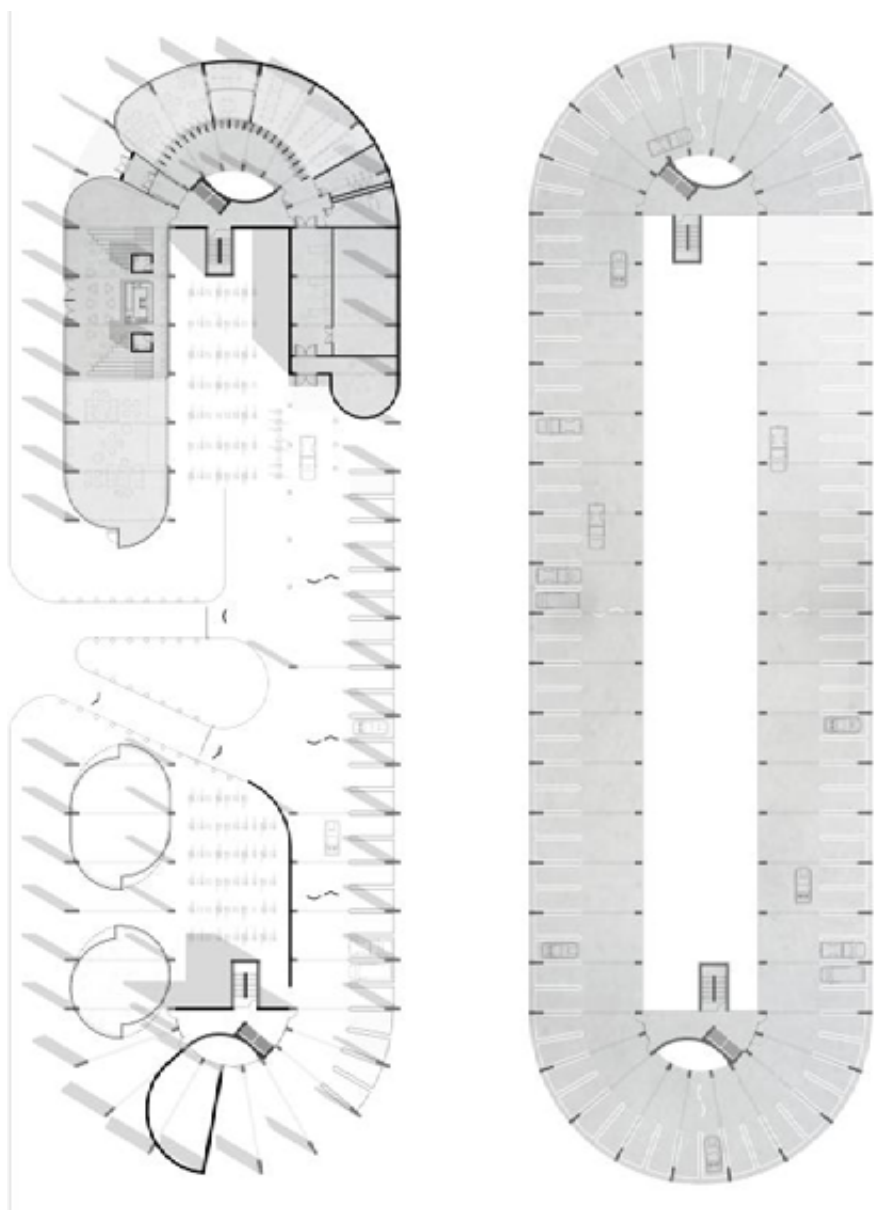
Fasády nabízejí neustále se měnící perspektivy, protože interagují s okolím a se změnou času v průběhu hodin, dnů a ročních období tím, že vytvářejí dynamickou souhru světla a odstínů.



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.



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.

Pakovací dům by měl umožňovat variabilitu využití prostoru parkovacích stání v závislosti nakřivce 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



SUPERBLOK

HOLEŠOVICKÝ SUPERBLOK

Představme si, že se prostory ulic uvolní od statické dopravy ve prospěch veřejného prostranství. V ulicích vznikne dostatek prostoru pro trávení volného času, jak návštěvníků, tak residentů. Těm navíc bezpečná ulice dovolí její užívání a vzniknou tak příjemné před prostory bytových domů, kde se obyvatelé budou potkávat a trávit zde více času, čímž se umocní princip komunity a pocit domova.

Jednotlivé ulice se zklidní a promění ve smíšené zóny. Tedy zóny, kde nemá žádný dopravní prostředek ani cyklista vyhrazený pruh a není tak zvýhodněn oproti ostatním. Všichni uživatelé uličního prostoru musí být tedy obezřetní a díky tomu přirozeně snížit svou rychlost pohybu v území. K dalšímu snížení pak mohou přispět změny směru komunikací a zálivů.

Pohyb automobilové dopravy samozřejmě nezmizí úplně. Stále se zde musí dopravit lidé se sníženou schopností pohybu, zásobování, dovážkové služby, nebo třeba vozidla záchranného integrovaného systému. Komunikaci zde tedy nalezneme, je však odlišená pouze materiálově v jedné výškové úrovni, tak aby netvořila bariéru chodcům.

Ulice uvnitř bloků jsou uzpůsobené primárně pro chodce a cyklisty. Veřejný prostor zahrnuje dětská hřiště, odpočinkové zóny, komunitní zahrady a plochy určené pro kulturní akce nebo sousedské setkávání.





- síť center a městské zeleně
- parcela parkovacího domu
 - městská zeleň
 - centra
 - potenciální pěší propojení



- dostupnost MHD
- linky tramvaje
 - navrhované linky tramvaje
 - linky autobusu
 - ciklo trasy
 - zastávka metra
 - zastávka tramvaje



VYMEZENÍ SUPERBLOKŮ





ULICE OSADNÍ

Ulice Osadní se přemění na pěší promenádu, která propojuje prostory Holešovické tržnice, budoucího centra celoměstského významu, s Ortenovým náměstím. Pěší zóna zde může pokračovat až k revitalizovanému parku U Vody. V prostorech tržnice zase naváže na pěší propojení s Karlínem přes novou pěší lávku Holka.

Promenáda je navržena jako prostor pro relaxaci i pohyb. V jejím středu se nachází pás vzrostlých stromů, pod nimiž jsou vytvořena odpočinková zákoutí s lavičkami umístěnými kolem trvalkových záhonů. Povrch středového pásu je tvořen mlatem, který je schopen přirozeně odvádět vodu. Po obou stranách stromového pásu jsou smíšené komunikace pro pěší, cyklisty i občasný průjezd automobilů, vybudované z velkoformátové betonové dlažby. Kraje ulice, sousedící s budovami, jsou dlážděny žulovou vějířovou dlažbou a slouží jako místa pro zahrádky restaurací, nebo relaxační prostory obyvatel přilehlých domů.



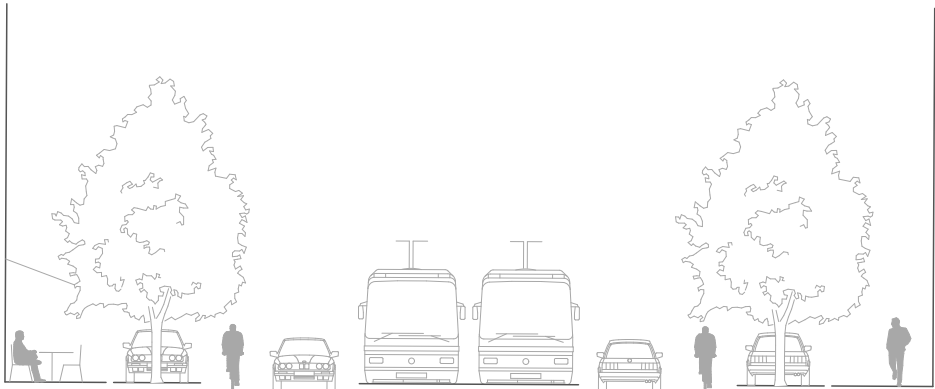
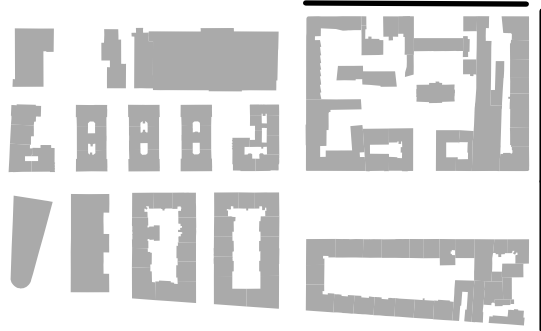
ulice Osadní



ULICE KOMUNARDŮ

Ulice Komunardů je hlavní tepnou superbloku, kde se soustředí automobilová doprava, tramvaje i vyhrazené cyklo pruhy. Díky odstranění podélných parkovacích stání se získal prostor pro rozšíření chodníků, které byly přetvořeny v klidové zóny. Tyto zóny jsou vybaveny lavičkami, trvalkovými záhony a vzrostlými stromy, které poskytují stín a zlepšují mikroklima ulice.

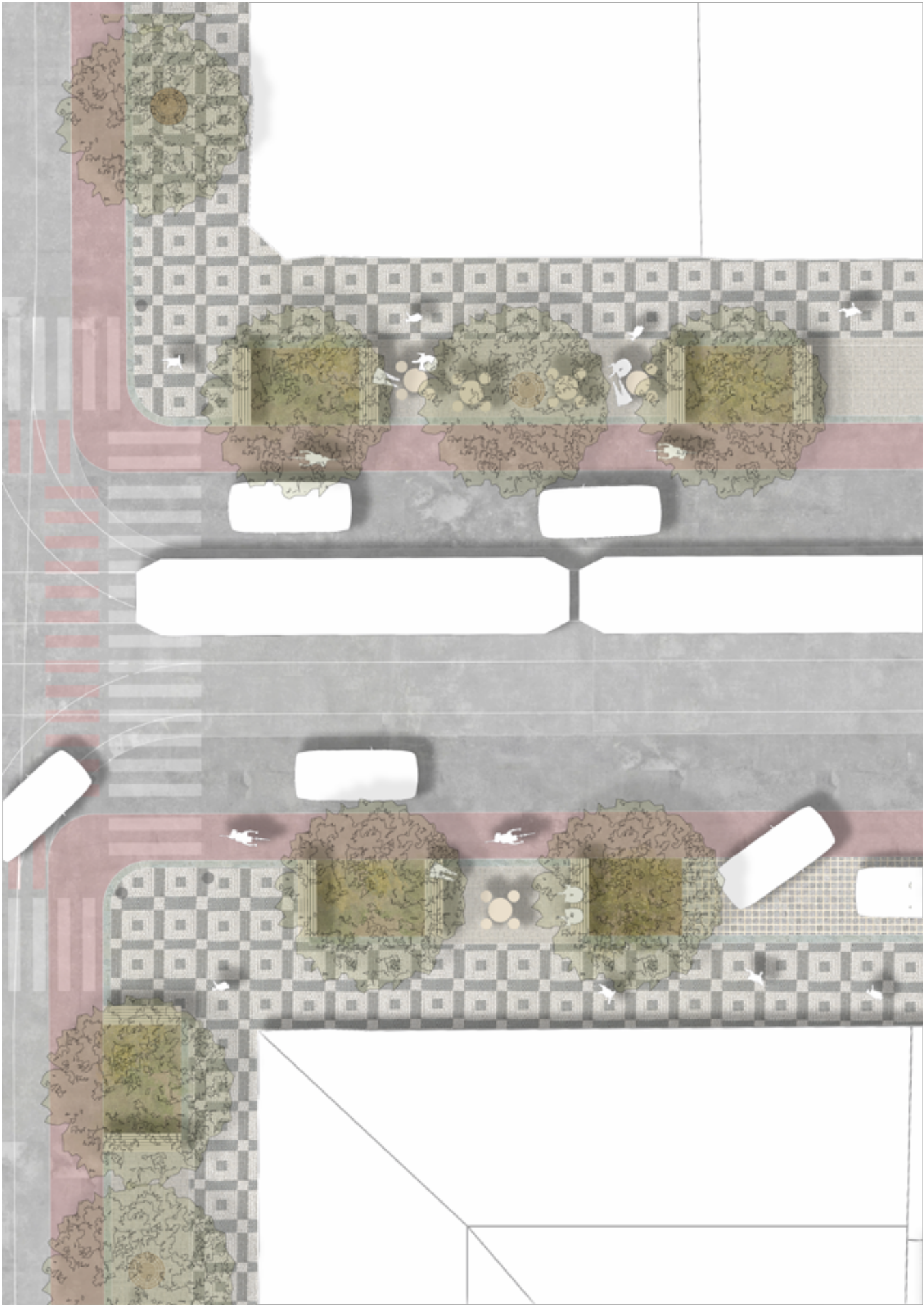
V místech s aktivním parterem, jako jsou restaurace nebo kavárny, se chodníky proměňují ve venkovní sezení a další zóny podporující živý městský prostor. Tyto klidové zóny jsou střídány s vyhrazenými místy pro krátkodobé parkování, která slouží návštěvníkům, zásobování či obyvatelům s omezenou pohyblivostí. Chodníky přilehlé k budovám jsou pokryty tradiční pražskou mozaikou, která zachovává historický charakter místa.



uliční řez Komunardů M 1:200



uliční řez Dělnická M 1:200



ulice Komunardů

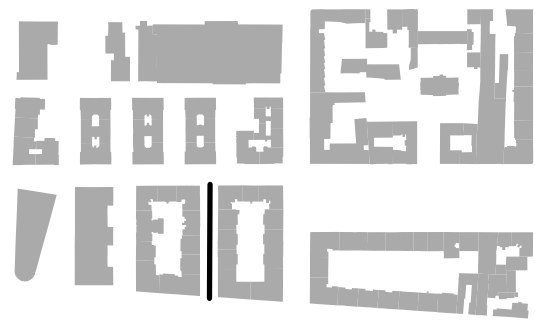


ULICE TOVÁRNÍ

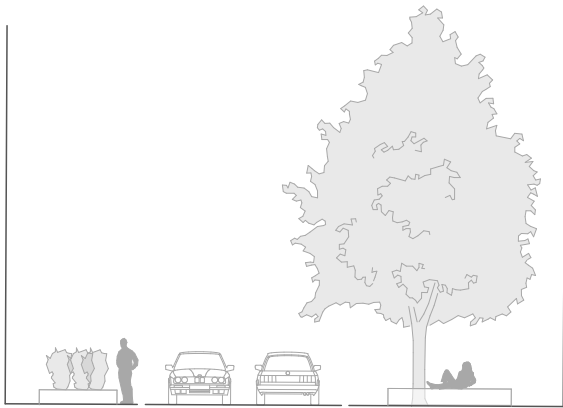
Ulice Tovární a Stupkova jsou především residenční ulice, které slouží primárně místním obyvatelům a nejsou cílem pro větší počet návštěvníků. Prostory před vstupy do vnitrobloků jsou navrženy jako mlatové plochy, vhodné pro trávení volného času. Tyto plochy podporují sousedská setkávání a spontánní komunitní aktivity.

Pro zvýšení soukromí obyvatel jsou v místech, kde okna domů navazují přímo na ulici, umístěny veřejné zahrady a záhonky. Tyto prvky nejen zajišťují odstup od chodců, ale zároveň zlepšují estetiku prostředí a poskytují obyvatelům možnost péče o vlastní zelený prostor. Pro děti jsou v ulicích navržena hřiště s herními prvky a mobiliářem.

Automobilová doprava je zde značně omezená, přičemž vozovky se přizpůsobují prostorům zahrádek, hřišť či jiných funkcí ulice. Díky tomu je v ulicích přirozeně snížena rychlost dopravy, což zvyšuje bezpečnost a zajišťuje klidné prostředí.



uliční řez Stupkova M 1:200



uliční řez Tovární M 1:200



ulice Stupkova



PARKOVACÍ DŮM

OBRAZ MÍSTA

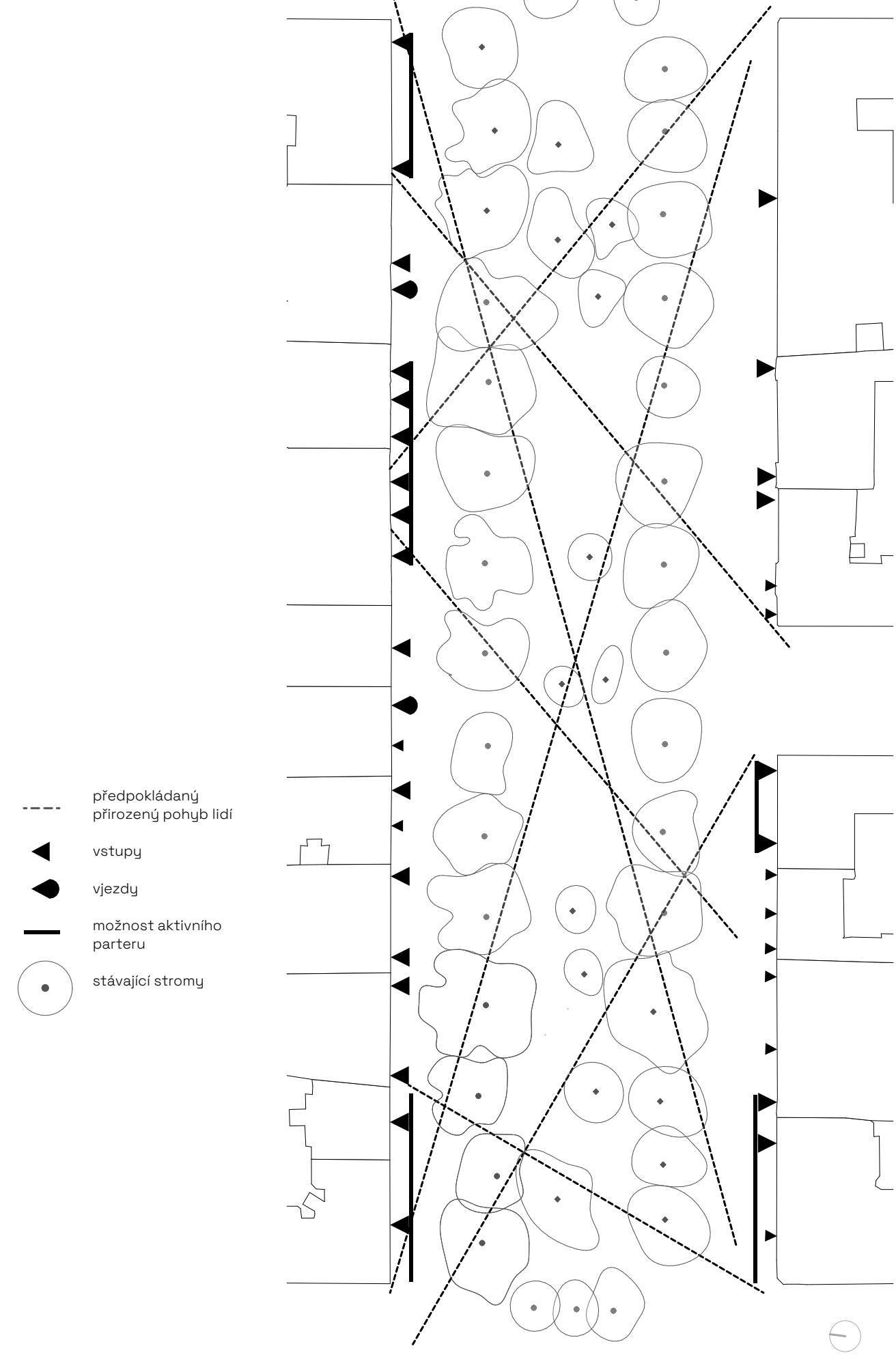
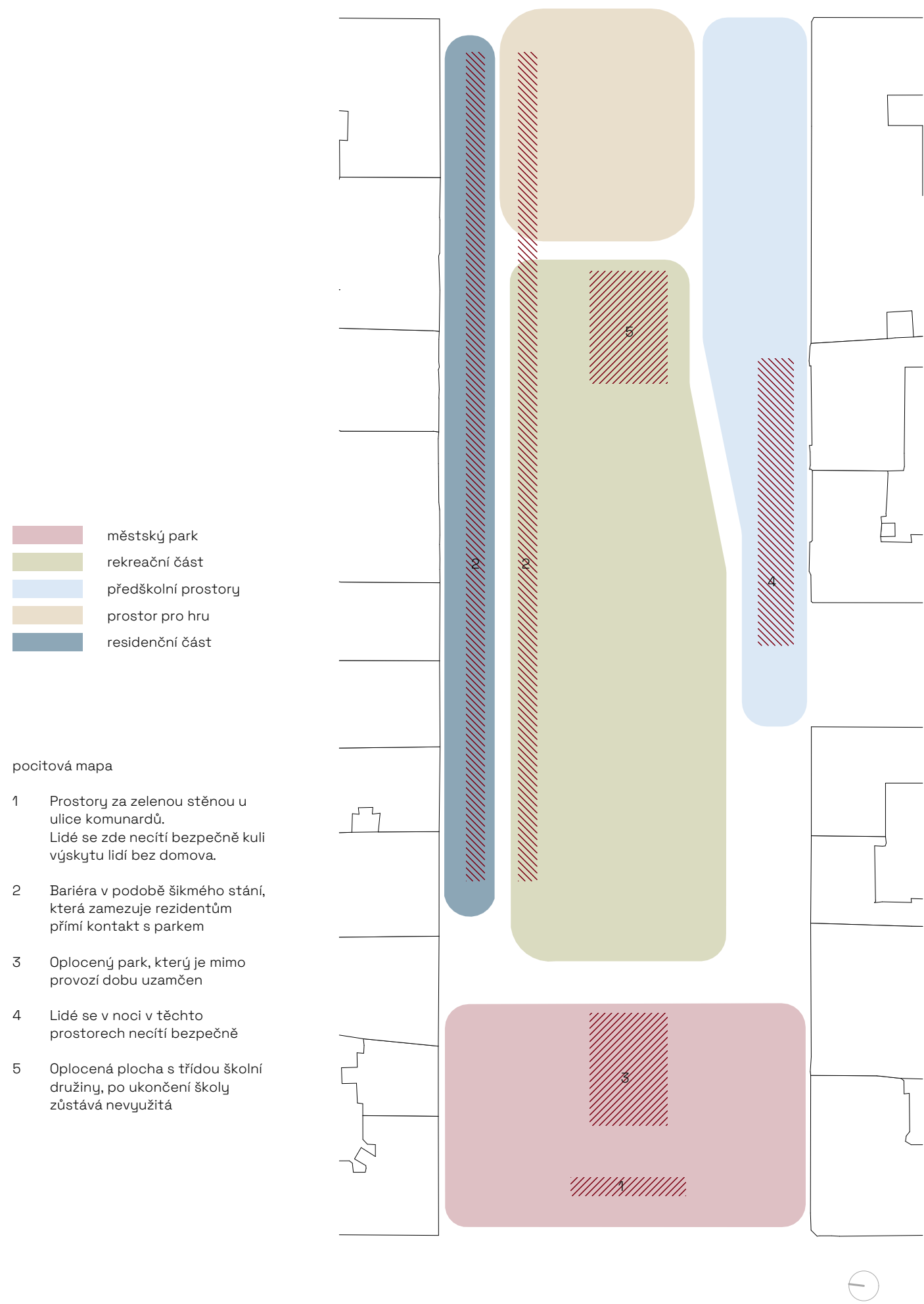
Prostor ulice Tusarova má velký potenciál stát se živým a bezpečným veřejným prostorem. Hlavním problémem je dominance zaparkovaných automobilů, které vytvářejí vizuální i fyzickou bariéru mezi veřejným prostorem a okolními budovami.

Prostor je také ovlivněn problematikou lidí bez domova, kteří často vyhledávají zákoutí za zdmi na východním a západním konci ulice. Tato místa jim poskytují určitou míru anonymity, avšak současně působí na ostatní obyvatele odrazujícím dojmem. Přesto zde díky stálému pohybu lidí, zejména z tramvajové zastávky a okolních škol, dochází k určité míře sociální kontroly, která minimalizuje problémy s kriminalitou či obtěžováním. Přesto se tato zákoutí stávají méně atraktivními pro běžné uživatele veřejného prostoru, například kvůli zápachu, protože je podnapilí návštěvníci v pozdních hodinách využívají jako toalety.

Stávající střední pás s lavičkami a vzrostlými stromy poskytuje příjemný stín, avšak jeho potenciál není zcela využit. Prostor před školou a park nabízejí možnosti pro hru a odpočinek.

V letních dnech se prostory ulice Tusarova proměňují v místo, kde se lidé přirozeně zdržují. Středový pás s lavičkami pod vzrostlými stromy poskytuje osvěžující útočiště před sluncem, kde si mohou kolemjdoucí odpočinout a děti si hrát v blízkosti rodičů. Letní posezení u občerstvení láká místní i návštěvníky k zastavení, občerstvení a neformálním setkáním. Přítomnost stínu a zeleně činí z těchto prostor vyhledávané místo pro trávení volného času, přičemž rušnost přilehlé ulice Komunardů zajišťuje stálý pohyb a sociální kontrolu.



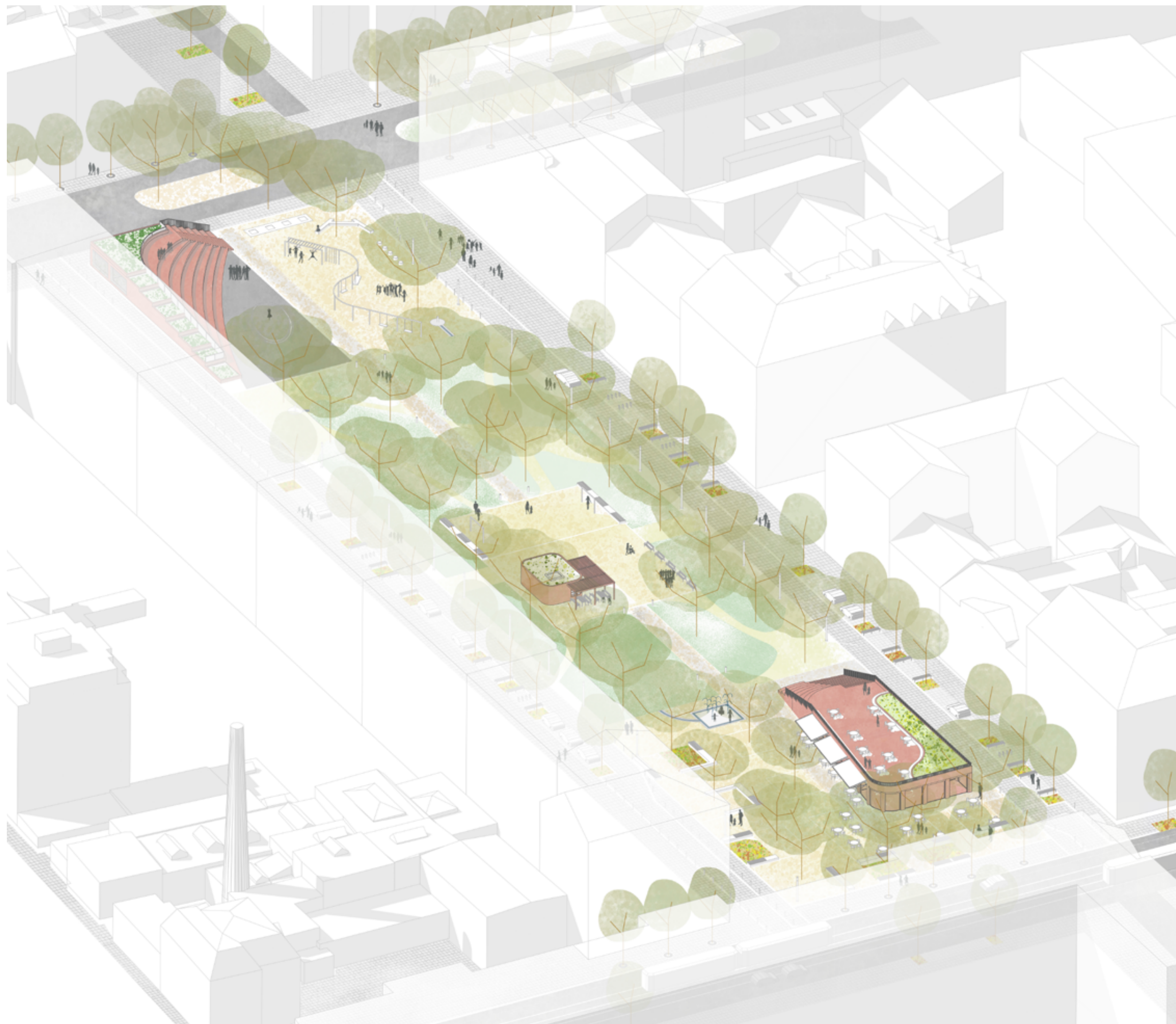


KONCEPT

Vzhledem k charakteru a hustotě okolní zástavby zachovávám současnou funkci parku. Návrh si klade za cíl místo aktivovat a uzpůsobit pro užívání residentů i návštěvníků.

Proto parkovací dům umísťuji do hloubky, aby co nejméně ovlivnil rekreační prostory nad ním. Na povrch prostupují pouze nezbytné provozní prvky. Ty na sebe váží funkce, které zaručí variabilitu využívání parku v průběhu dne i ročních období a nalákají do místa nové návštěvníky.

Celý park je koncipován tak, aby svým výrazem zvenčí odpovídal na racionalitu reprezentativní pravoúhlé blokové zástavbě Holešovic. Ta však při vstupu do jejího nitra v podobě vnitrobloků svůj charakter mění. Prostory uvnitř jsou užívány lidmi a vytrácí se zde onen řád, který je nahrazen náhodou běžného užívání. Stejně tak při hlubším vstupu do parku se mění výraz k měkčímu. Prostor je protkán sekundární mlatovou sítí cest vycházející z předpokladu pohybu lidí po nejkratších cestách a kromě reprezentativních ploch si zde i jednotlivec může nalézt své místo.



NÁVRH

Parkovací dům je umístěn do středu parku s cílem co nejvíce zachovat vzrostlé stromy, zejména jeřolíny podél jeho obvodu. Parkovací dům pojme 432 automobilů. Odhadovaný počet parkovacích stání v rámci superbloku je okol 660. Pro vyklizení prostoru je tedy potřeba naplnění stávajících parkovacích domů finančním zvýhodněním oproti stání na ulicích.

Samotné garáže mají světlou výšku tři metry a konstrukce počítá s transformací východní části na sportovní halu, neboť se do budoucna přepokládá úbytek soukromě vlastněných aut. Sportovní hala by měla oživit místo i v zimních měsících a pozdních hodinách, čímž podpoří variabilitu využití prostoru.

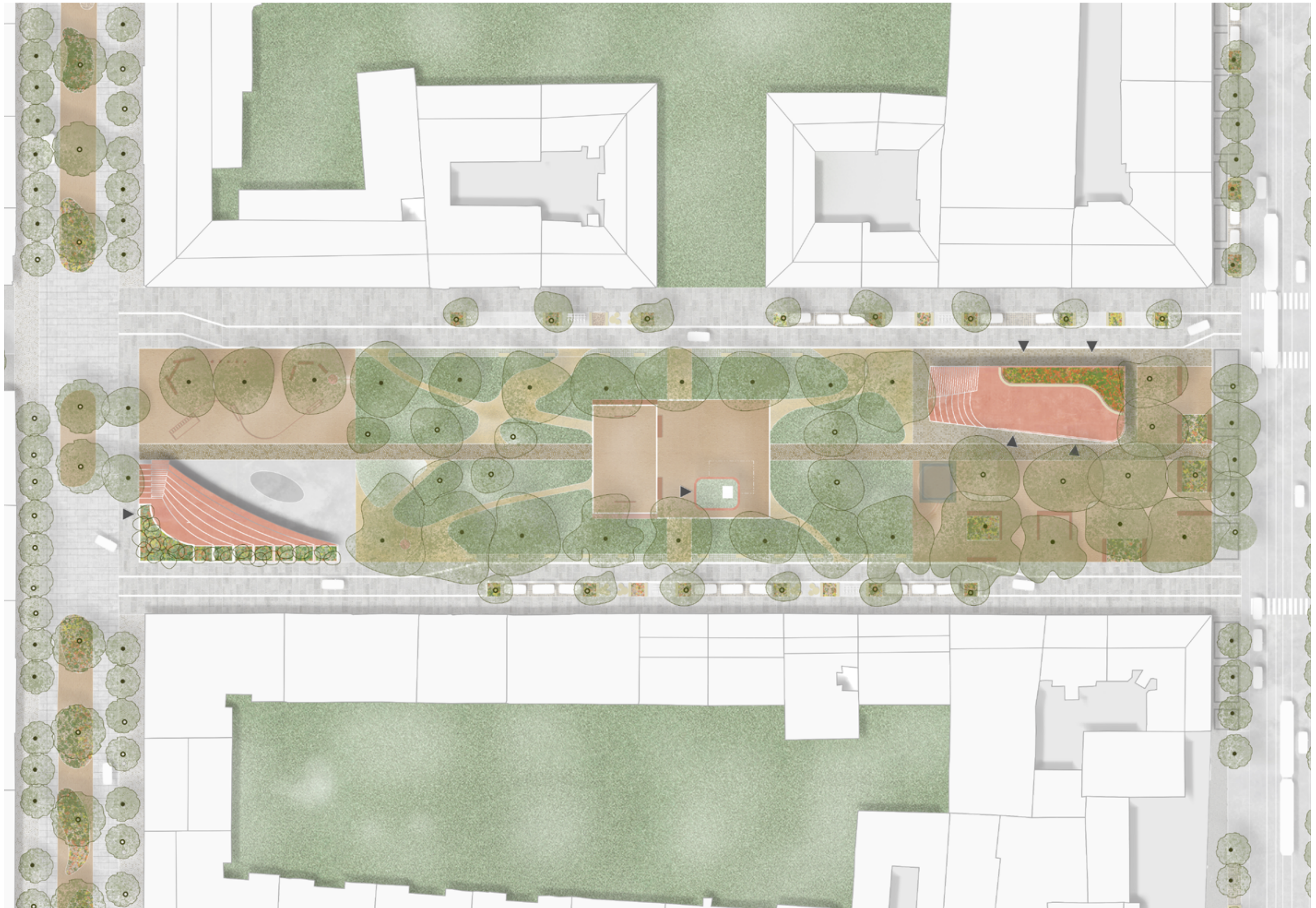
Na povrch parku vystupují tři objekty, které obsahují vertikální komunikace a navazují na funkce jednotlivých zón parku. Tyto zóny zahrnují městský park v blízkosti ulice Tusarova a tramvajové zastávky, rekreační část v centrální části parku a herní zónu v blízkosti základní školy v západní části.

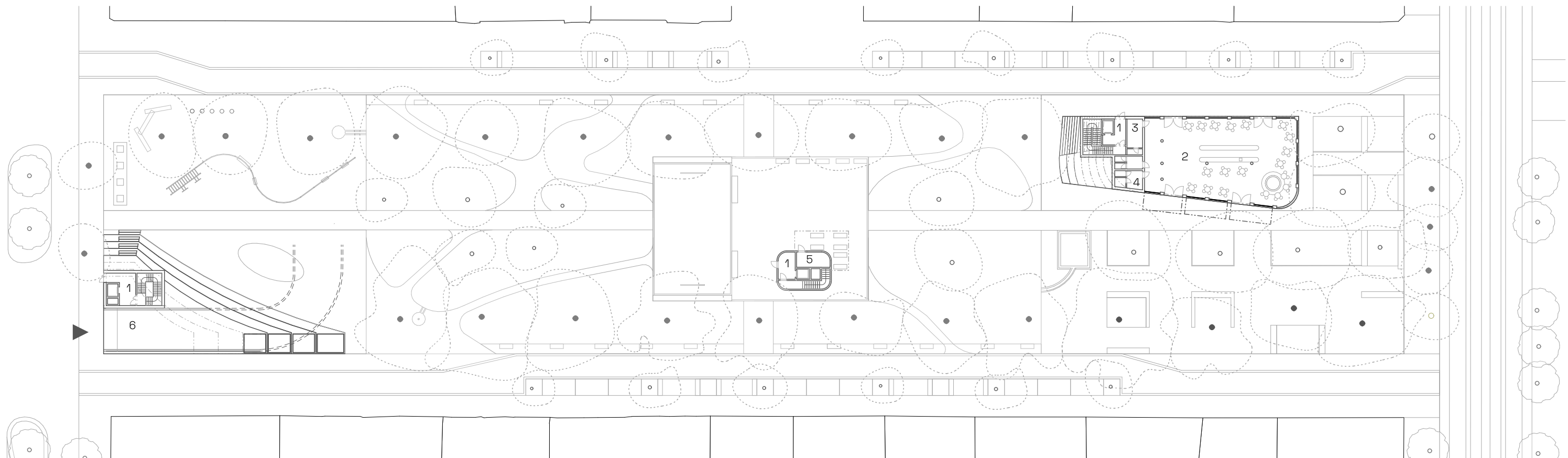
Objemy budov a cestní uspořádání je přizpůsobeno přirozenému pohybu lidí, který směřuje po diagonálách napříč územím.

Jižní podélná ulice, která navazuje na bytové domy, se uvolňuje od automobilů, což umožní obyvatelům přímý kontakt s přilehlým parkem. Komunikace se přetvoří na smíšenou zónu, kde budou uplatněny podobné principy jako u superbloků popisovaných výše. Parkovací stání v ulici jsou minimalizována na podélné stání střídající se s klidovými zónami pro obyvatele. Přejechod mezi ulicí a travnatou plochou parku je změkčen pomocí materiálu žulové dlažební kostky s širokou spárou, aby mohla tráva prorůstat skrz.

V tomto pásu budou v letních měsících umístěny lavičky, aby lidé mohli sedět v bezpečí parku a zároveň pozorovat pohyb na ulici. Severní část ulice je pojata obdobně. V blízkosti školy však komunikace ustupuje a vzniká dlážděný vstupní prostor pro školu, což je v souladu s aktuálním stavem. Případný průjezd automobilu je díky tomu přirozeně zpomalen. Do ulice bude zakázán vjezd automobilům ve všední dny v ranních hodinách od sedmi do devíti, aby byla maximálně bezpečná pro děti s rodiči při chůzi do školy





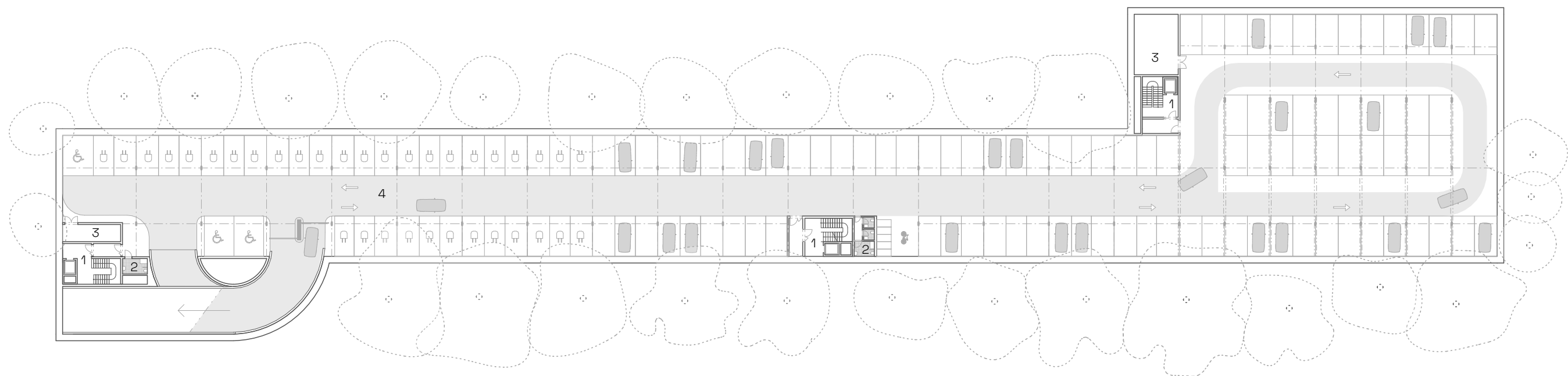


půdorys přízemí

- 1 schodišťová hala
- 2 kavárna
- 3 zázemí kavárny
- 4 toalety
- 5 zázemí parku
- 6 vjezd do garáží

6m

30m



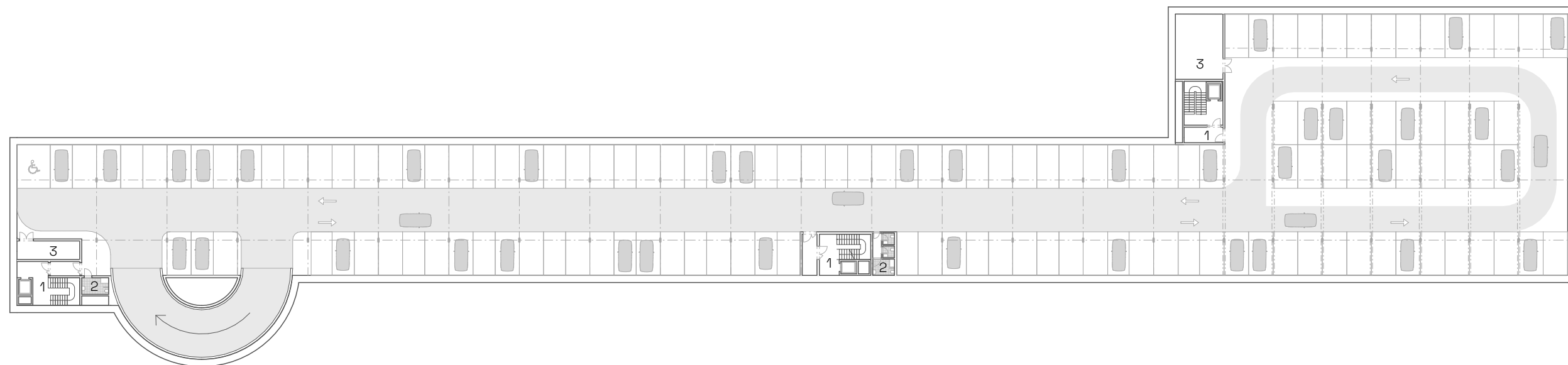
půdorys přízemí

- 1 schodišťová hala
- 2 toalety
- 3 technická místnost
- 4 stání elektromobilů

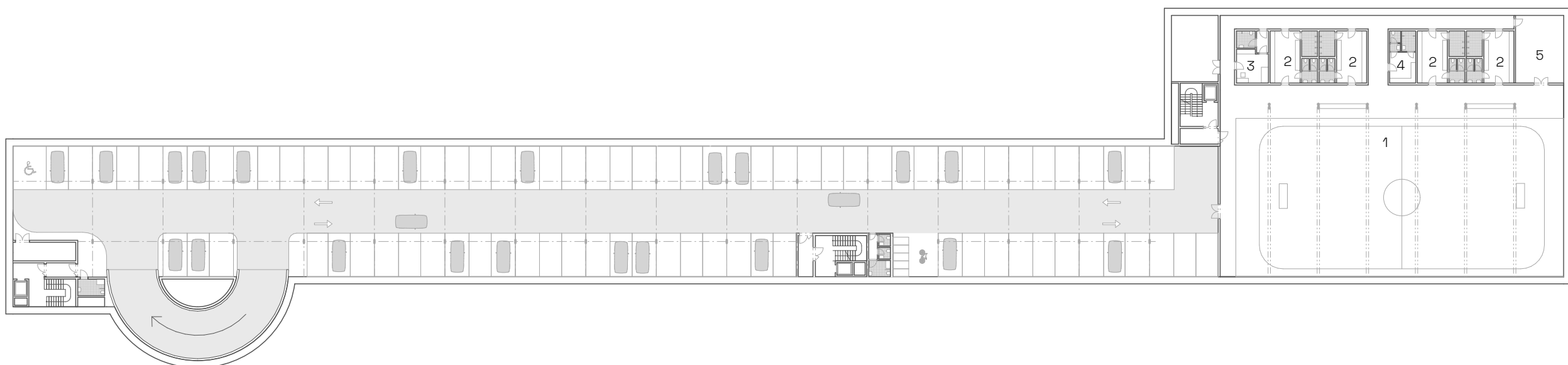
6m

30m





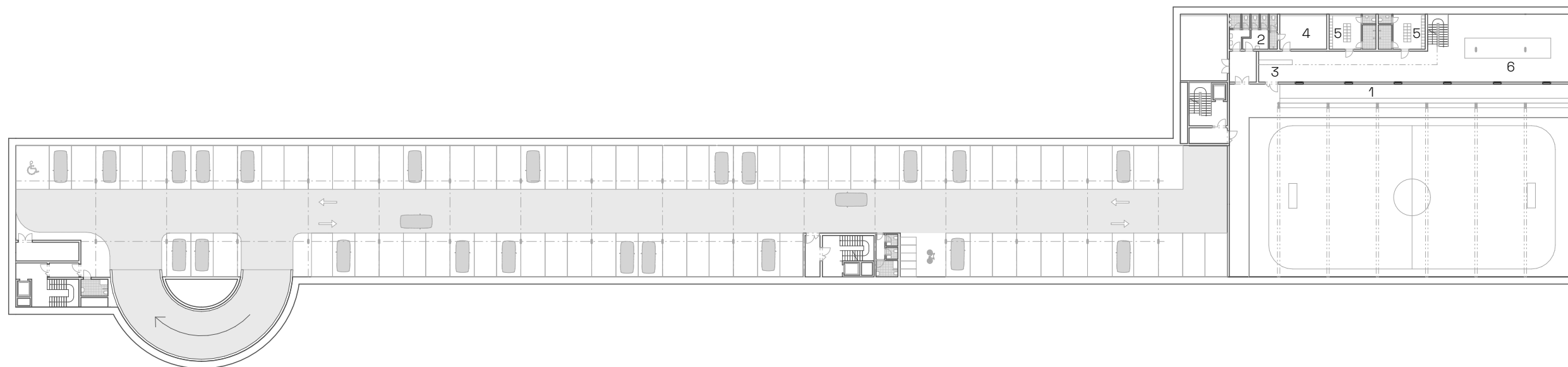
půdorys 3.PP
 1 schodišťová hala
 2 toalety
 3 technická místnost



konverze na sportovní halu

půdorys 3.PP
 1 sportovní plocha
 2 šatny
 3 ošetrovna/správce
 4 šatny rozhodčích
 5 nářadovna

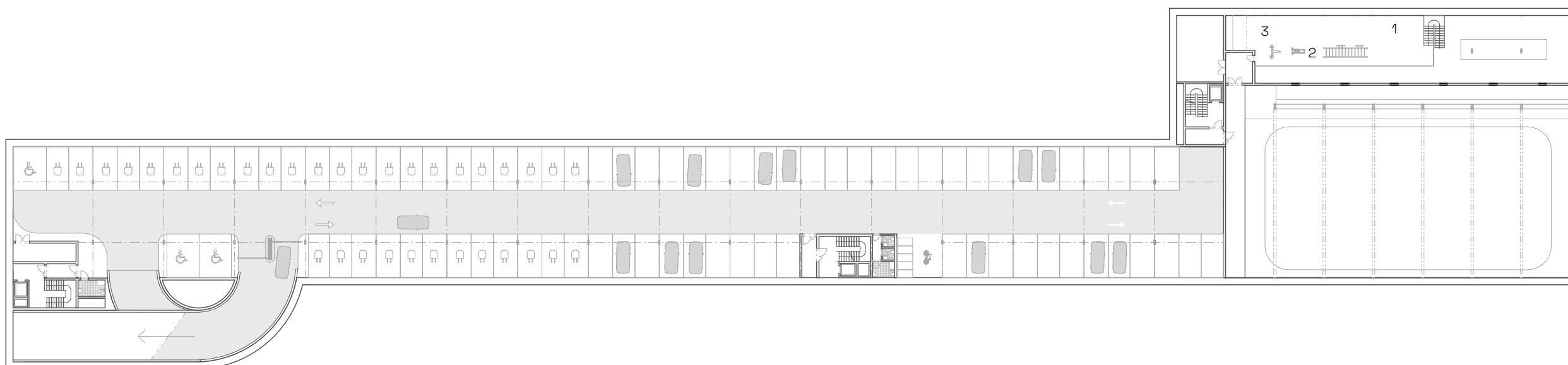




konverze na sportovní halu

půdorys 2.PP

- 1 tribuny
- 2 toalety pro návštěvníky
- 3 recepce lezecké stěny
- 4 zázemí lezecké stěny
- 5 šatny
- 6 lezecká stěna vysoká

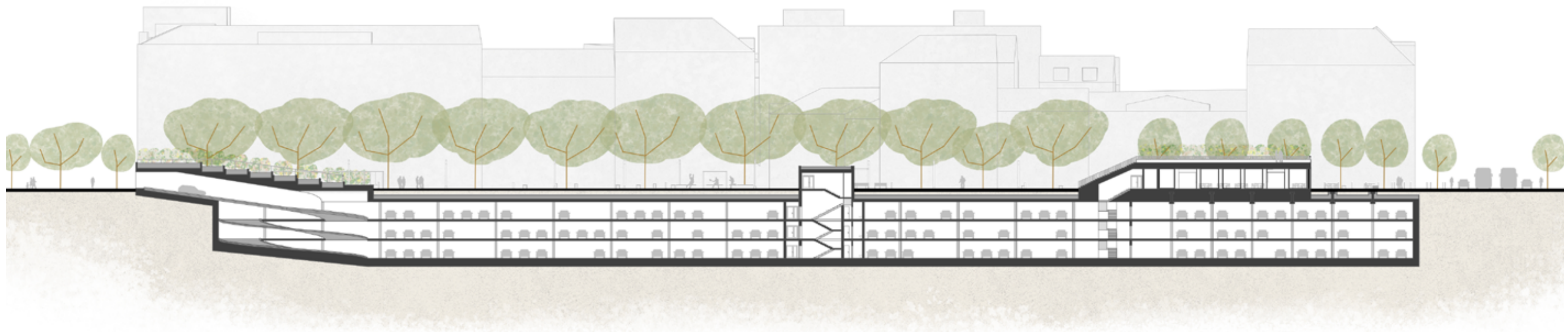


konverze na sportovní halu

půdorys 1.PP

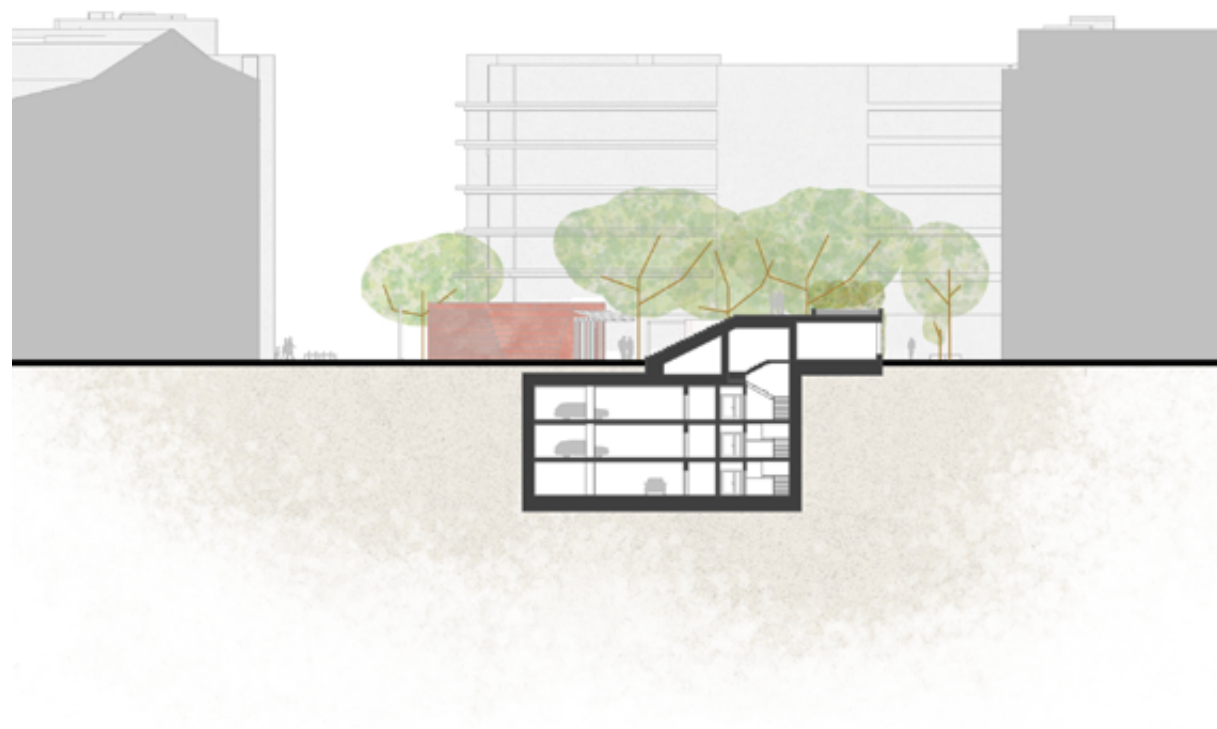
- 1 boulder
- 2 posilovna
- 3 lezecký kampus





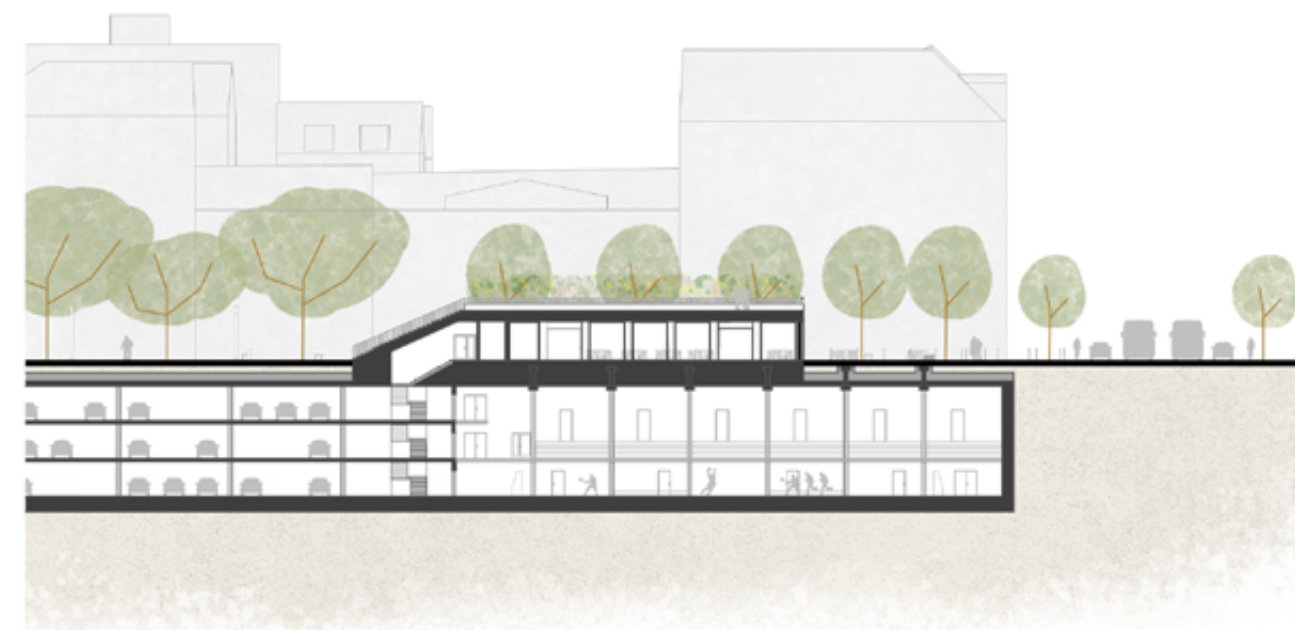
řez podélný

6m 30m



řez příčný

6m 30m



řez podélný po konverzy

6m 30m

MĚSTSKÝ PARK

V návaznosti na hlavní komunikační tepnu ulice Komunardů má park více městský charakter. Budova kavárny ustupuje na stranu, čímž vzniká prostor, který slouží jako filtr rušného městského prostředí před zbytkem parku. Tento filtr má několik vrstev. První vrstvou jsou poměrně rozlehlé trvalkové záhony, ohraničené posedavými obrubníky, které mohou posloužit k příjemnému zkrácení čekání na tramvaj.

Druhou vrstvou jsou vzrostlé stromy, které nabídnou příjemný stín v letních měsících a zároveň omezí šíření hluku a prachu. Poslední vrstvou je samotná budova kavárny, která vychází z analýzy pohybu lidí. Směrem k ulici láká kolemjdoucí ke vstupu na střešku, odkud je celý prostor parku vidět z jiné perspektivy.

Celá budova je navržena tak, aby byla co nejméně bariérou pro procházející, přičemž umožňuje prostupovat jí ve více směrech. Zároveň nenarušuje průhledy parkem. V pohledu z ulice však budova navazuje na okolní racionální blokovou zástavbu, čímž zachovává městský charakter. Tento princip podporuje i členění nadpraží oken a materiál probarvovaného pohledového betonu v červeném odstínu, ten v různé míře objevuje na budovách v celých dolních Holešovicích.

Hlavní prostor městské části je zhotoven z materiálu Parkdecor, který umožňuje efektivní vsakování vody a pohlcování slunečního záření, a zároveň lépe odolává vysoké zátěži a deštivému počasí. Na rozdíl od tradičního mlatu, který je výhodný pro nižší intenzitu pohybu a je navržen na sekundární síti cest v parku. V místech předpokládaného většího pohybu, v blízkosti kavárny a na ose parku, je pak použita dlažební kostka ve stejném odstínu jako Parkdecor, což zajišťuje jemný přechod mezi danými povrchy. Východní část parku uzavírá fontána, z níž je přebytečná voda odváděna do přilehlé travnaté plochy.







REKREAČNÍ PARK

Střední část parku je určena především pro rekreaci, ve formě zpevněného prostranství, které je navrženo tak, aby bylo maximálně flexibilní a umožnilo různé způsoby využití v průběhu dne. Tento prostor je obehnan lavičkami, které poskytují příležitost k odpočinku a posezení.

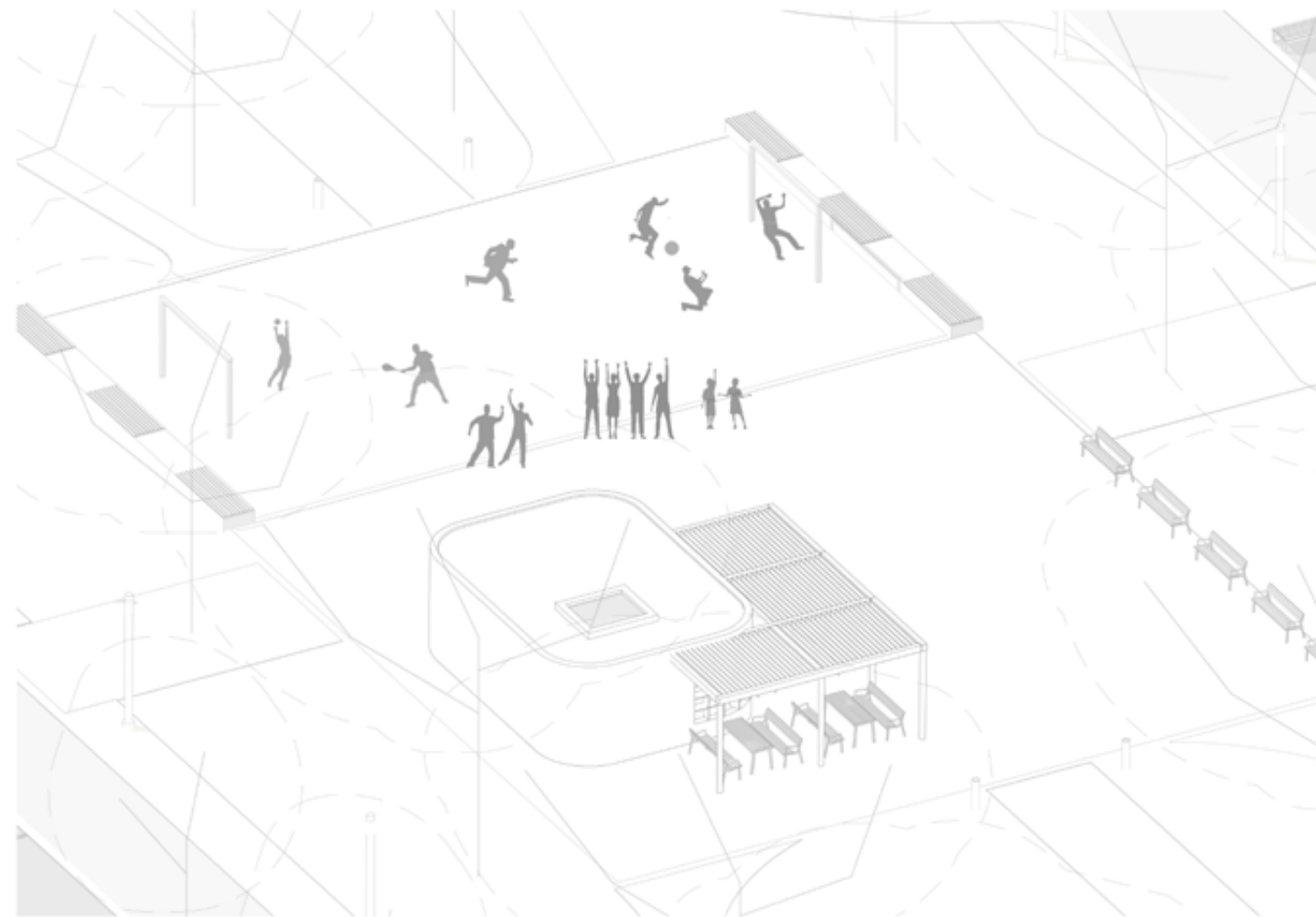
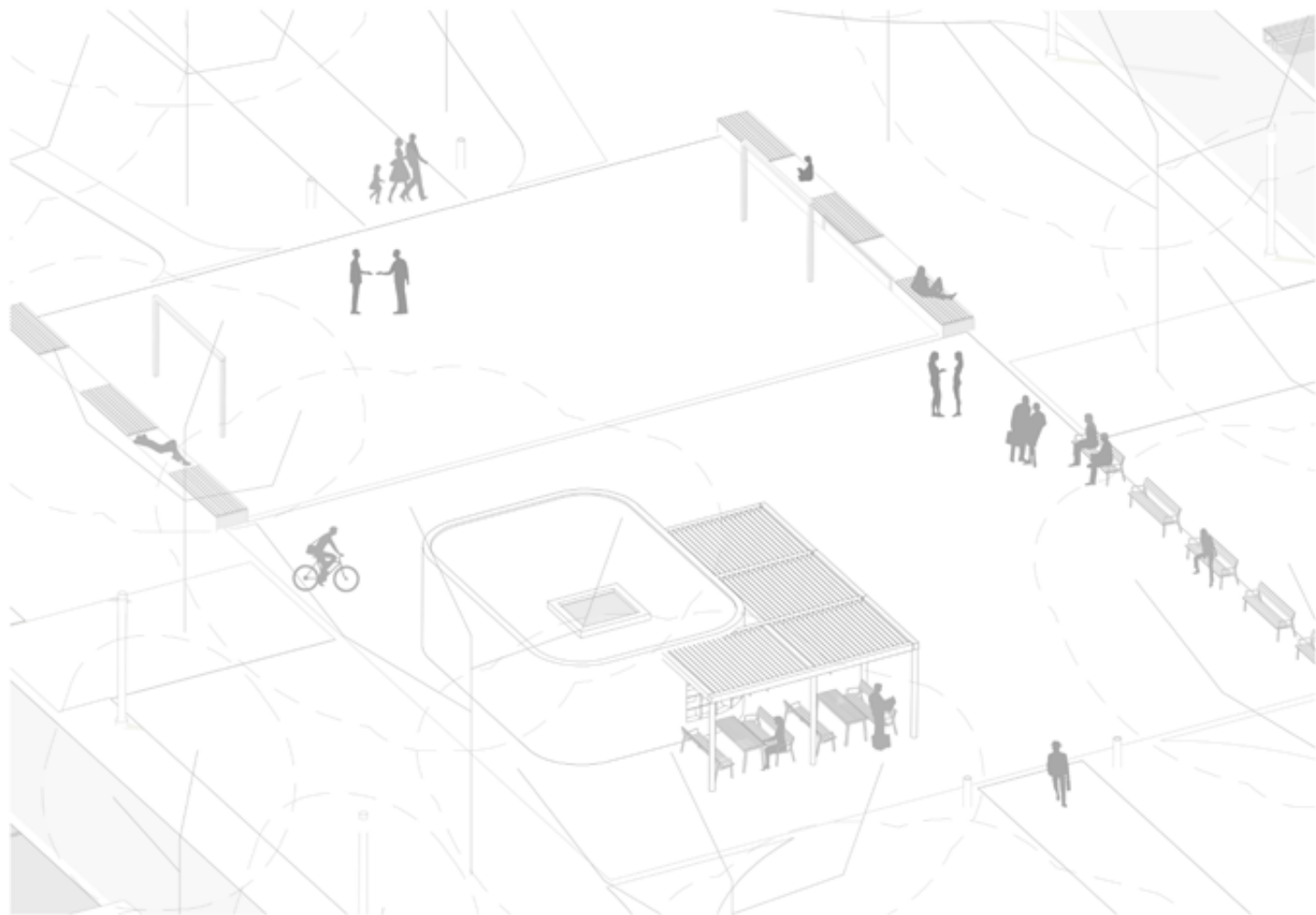
Východní část zpevněného prostranství je ohraničena posedavými obrubníky, mezi nimiž je nenápadně umístěn obrubník v jedné výškové úrovni, který v případě potřeby slouží k vymezení prostoru pro hřiště. To umožňuje, aby se prostor přizpůsobil různým aktivitám. Po skončení školní výuky může být místo využito na hraní fotbalu. V dopoledních hodinách, kdy je park klidnější, může tento prostor sloužit k hraní pétanque pro seniory, kteří si chtějí užít chvíle klidu a relaxace. V podvečerních hodinách je prostor ideální pro rezidenty, kteří si chtějí v klidu přečíst knihu nebo si užít tichý okamžik v pod korunami stromů.

Celý prostor je navržen v materiálu Par-kdecor. Osa parku je dále rovněž obohacena o dlažbu, která pomáhá spojit jednotlivé zóny.





UŽÍVÁNÍ PROSTORU BĚHEM DNE



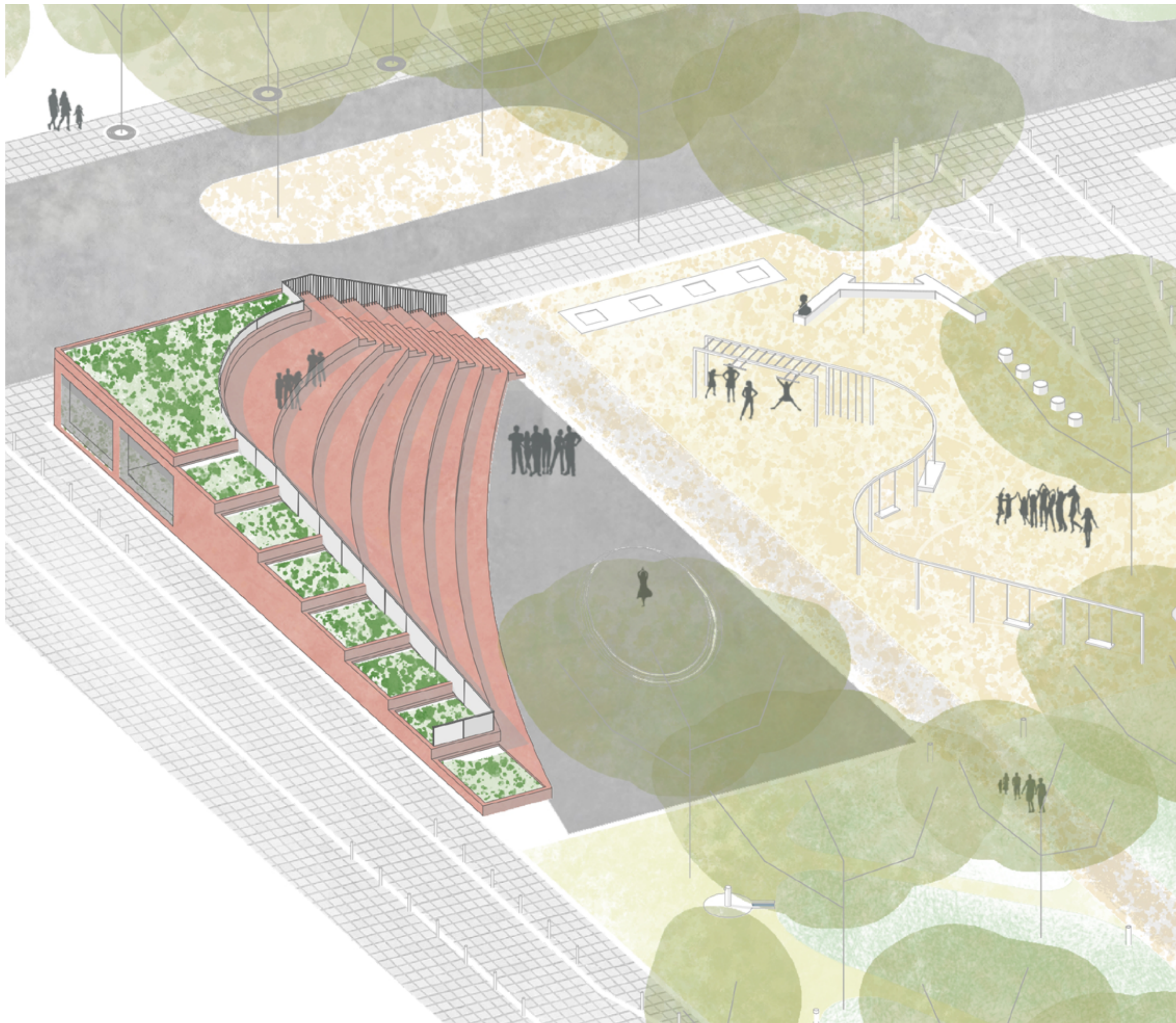
ŠKOLNÍ PARK

Školní částí parku dominuje rampa vjezdu do podzemních garáží. Ta se ze strany školy postupně zvedá a vytváří amfiteátr, který zároveň odklání protilehlou rezidentní ulici od vznikajícího hluku. Tento efekt je navíc umocněn keři, které jsou vysázeny ve vyvýšené části po obvodu amfiteátru. Amfiteátr může sloužit jako prostor pro hru dětí po škole, ale také ho mohou využívat učitelé a žáci v průběhu výuky či při školních představeních.

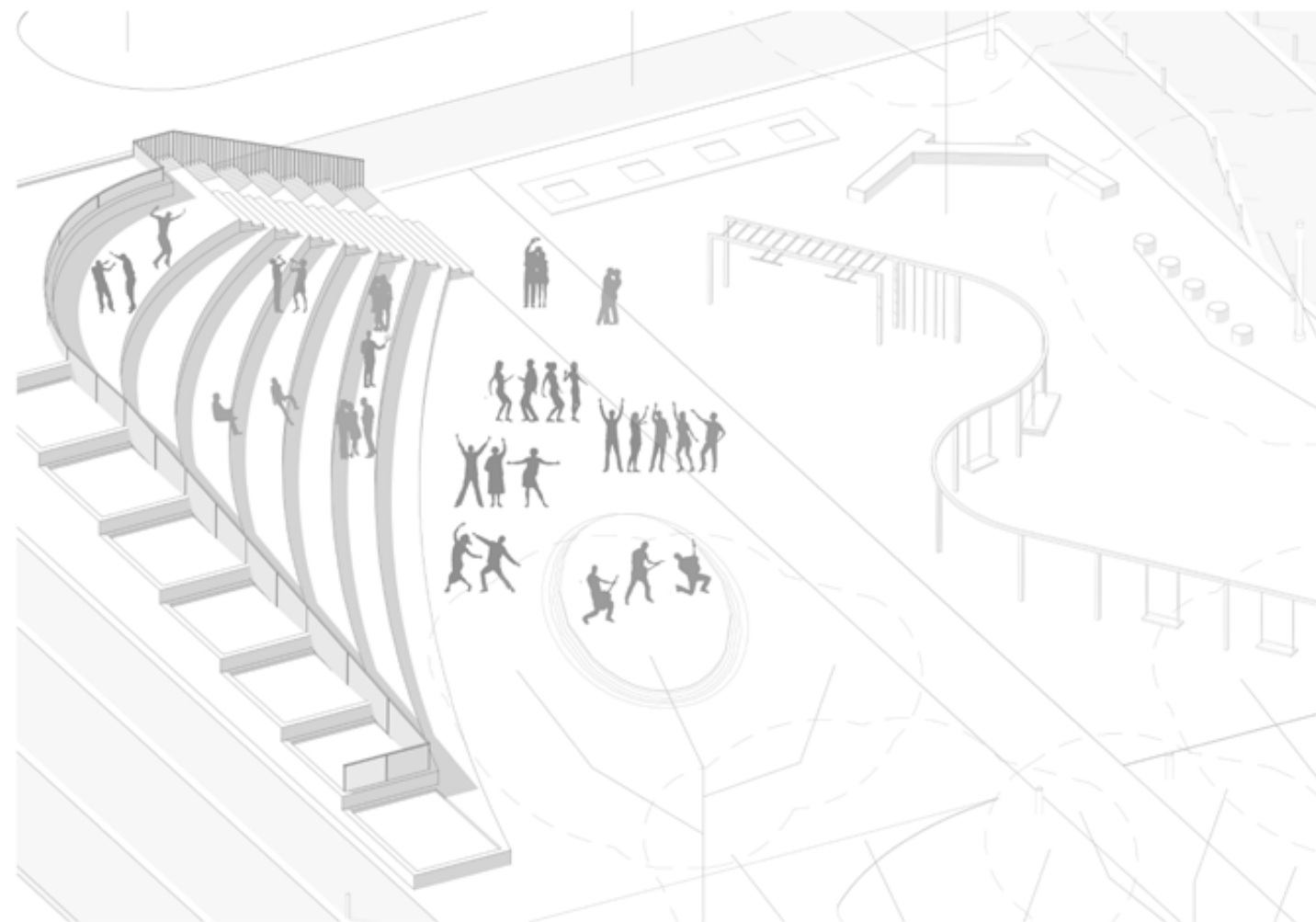
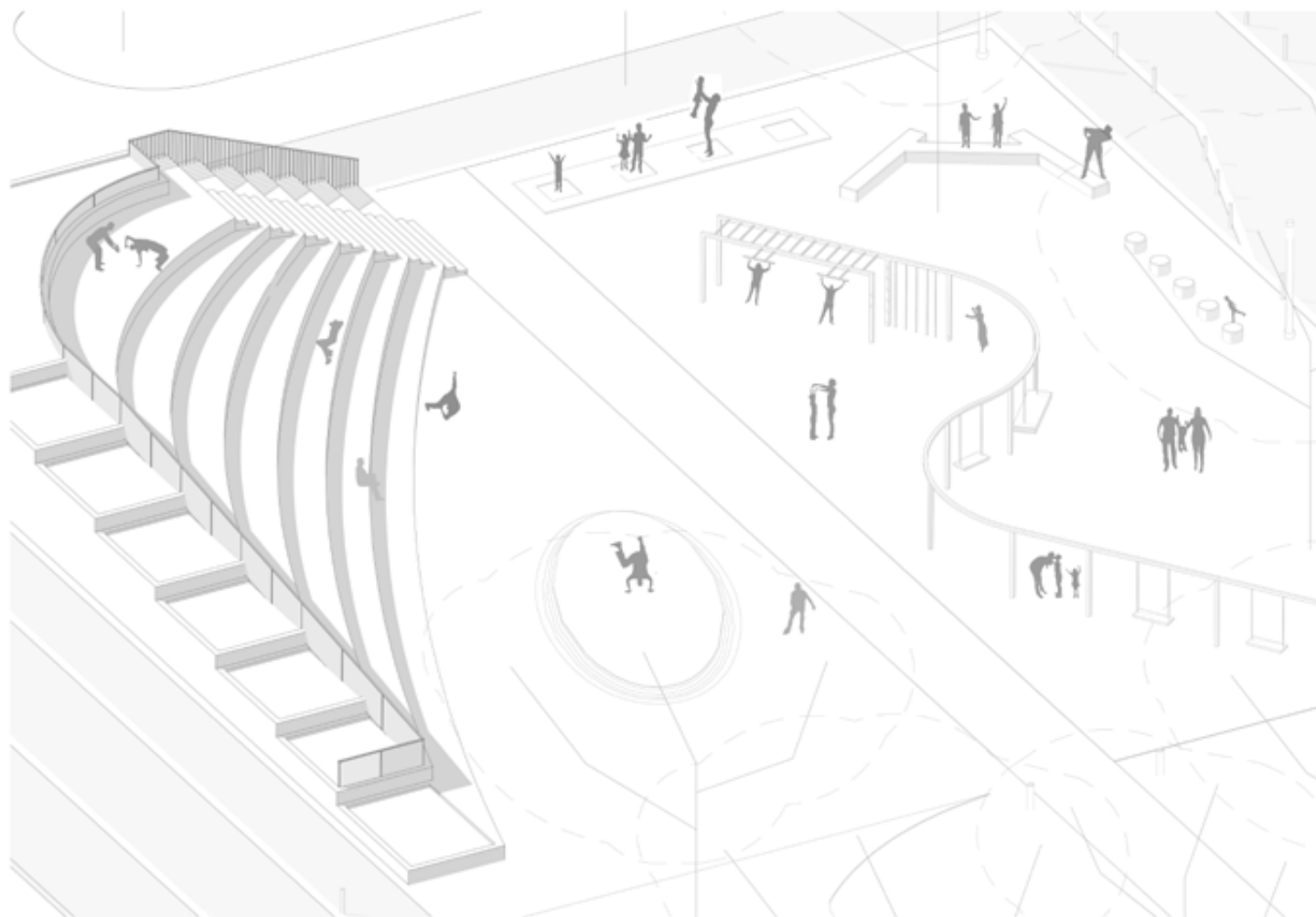
Před amfiteátre se nachází zpevněný betonový povrch, který je ideální pro skateboarding nebo jízdu na koloběžkách. Vyvýšené podium může sloužit jako skateboardová rampa.

Na tento prostor navazují předškolní prostory, které jsou zaměřeny na herní mobiliář. Hlavním prvkem je hrazda ve tvaru vlnovky, která proplétá celou plochu. Na konci vlnovky se nachází workoutové hřiště s žebřinami a hrazdami. V místech, kde není předpokládán častý průchod, jsou umístěny zavěšené lavičky.

Zbytek prostoru je vybaven mobiliářem, který je vhodný jak pro sezení, tak pro hru









pohled severní na rampu



pohled jižní na rampu



KONSTRUKČNÍ SCHÉMA

Objekt je založen na pilotové stěně, čímž jsou výkopové práce omezeny na minimum.

Konstrukční systém je tvořen prefabrikovaným železobetonovým skeletem, přičemž světlá výška garáží je naddimenzována na tři metry, což umožňuje budoucí konverzi prostor pro jiné využití. V této souvislosti je ve východní části navržena rámová konstrukce, která umožňuje demontáž skeletu a budoucí výstavbu sportovní haly.

Obvodové stěny objektů jsou řešeny, jako sendvičové stěny s lícovou vrstvou probarvaného pohledového betonu. Pochozí terasy nad vytápěnými prostory jsou pokryty velkoformátovou dlažbou uloženou na rektifikačních podporách.

Na každém patře jsou umístěny strojovny jednotlivých větví VZT. Čerstvý vzduch je přiváděn jádrem za výtahovou šachtou ve střední části. Odpadní vzduch je odváděn otvory nad krytou rampou vjezdu do garáží. Dešťová voda je sbírána do nádrže a používána jako šedá voda na toaletách, či pro závlahu rostlin.

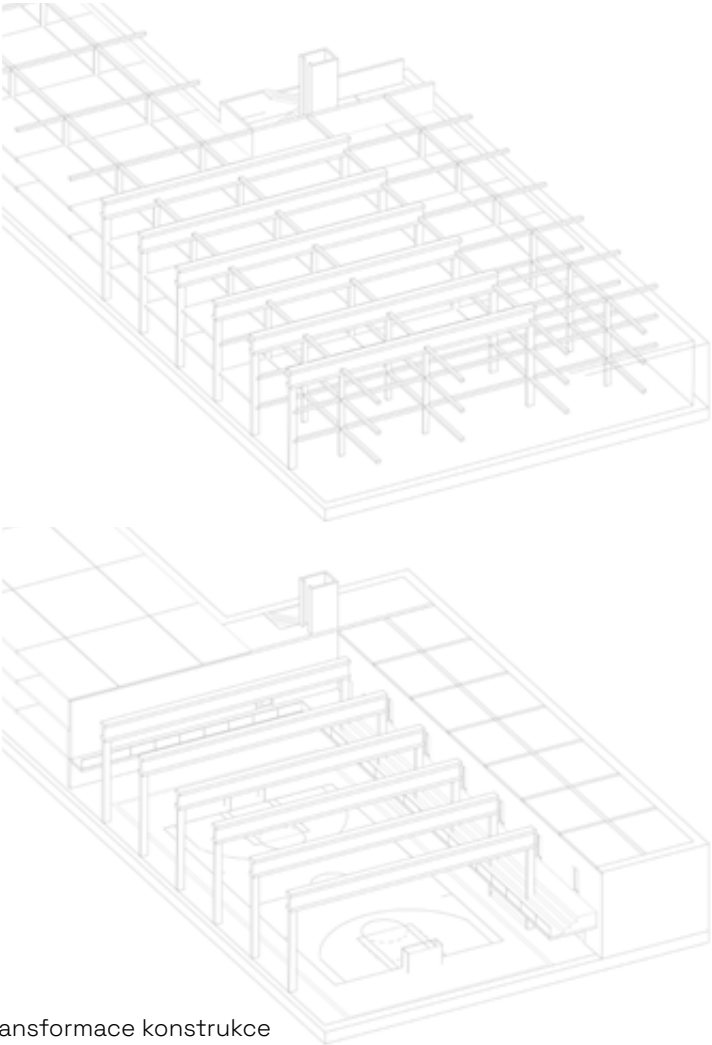


schéma transformace konstrukce

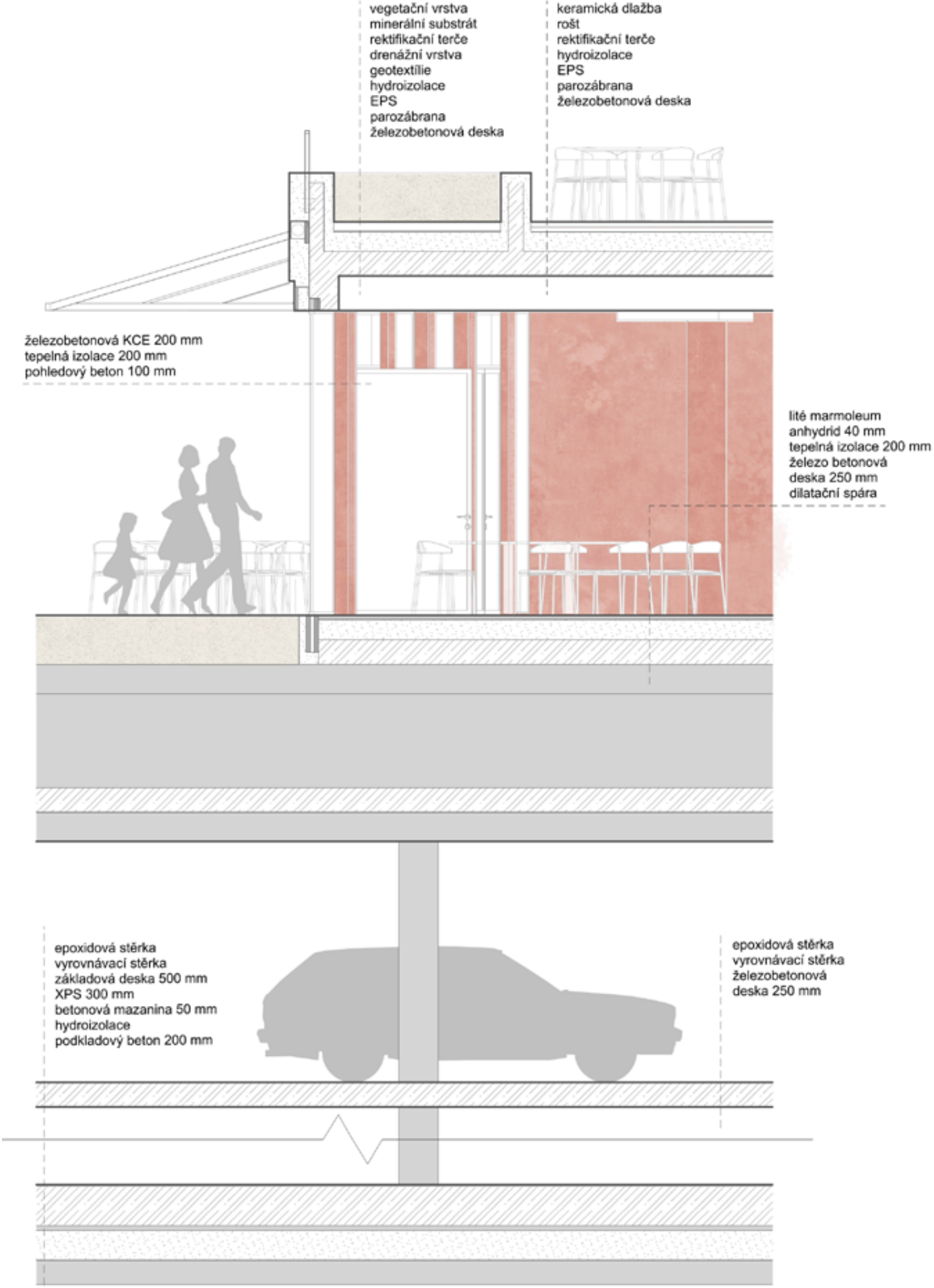
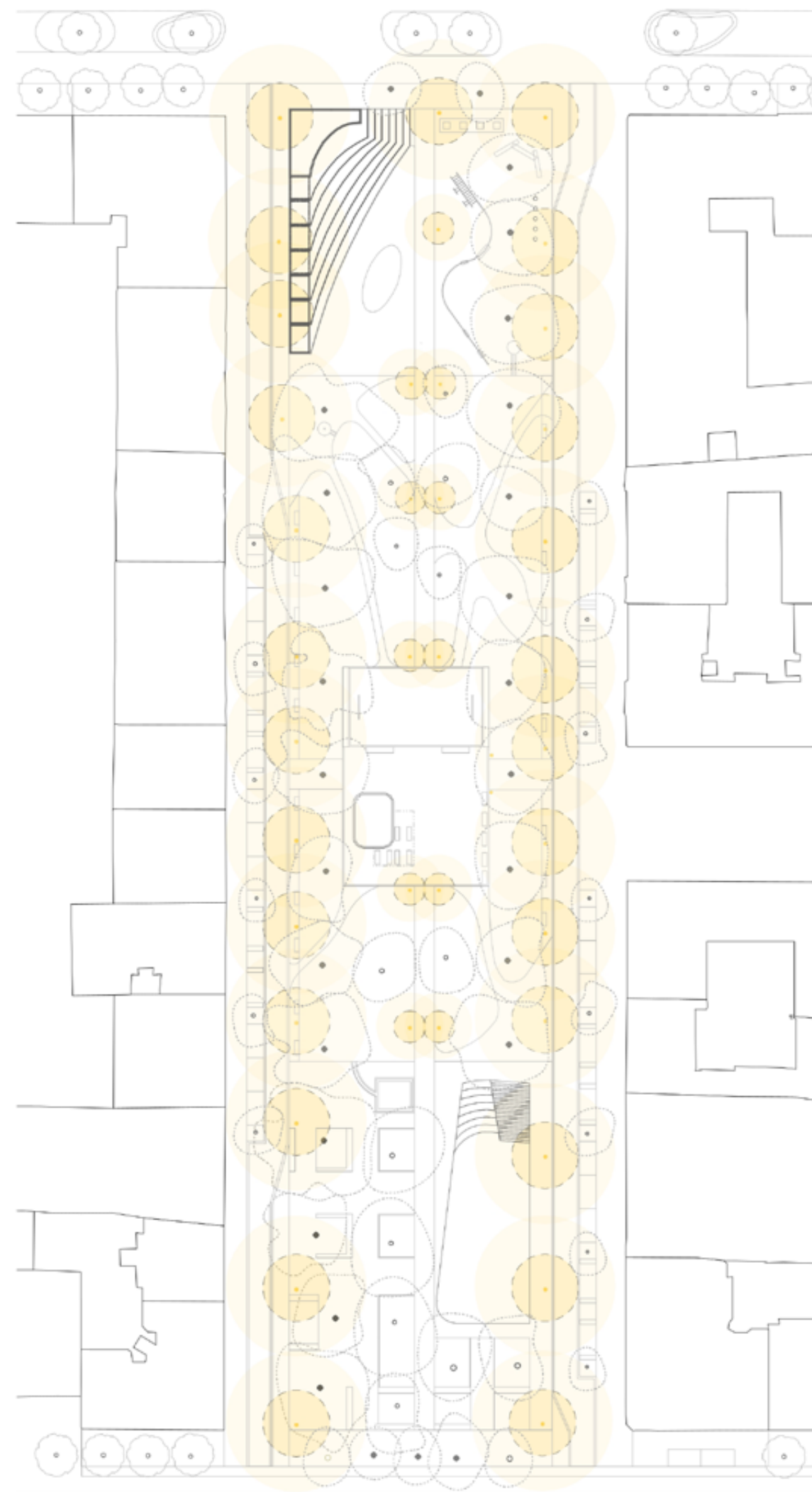
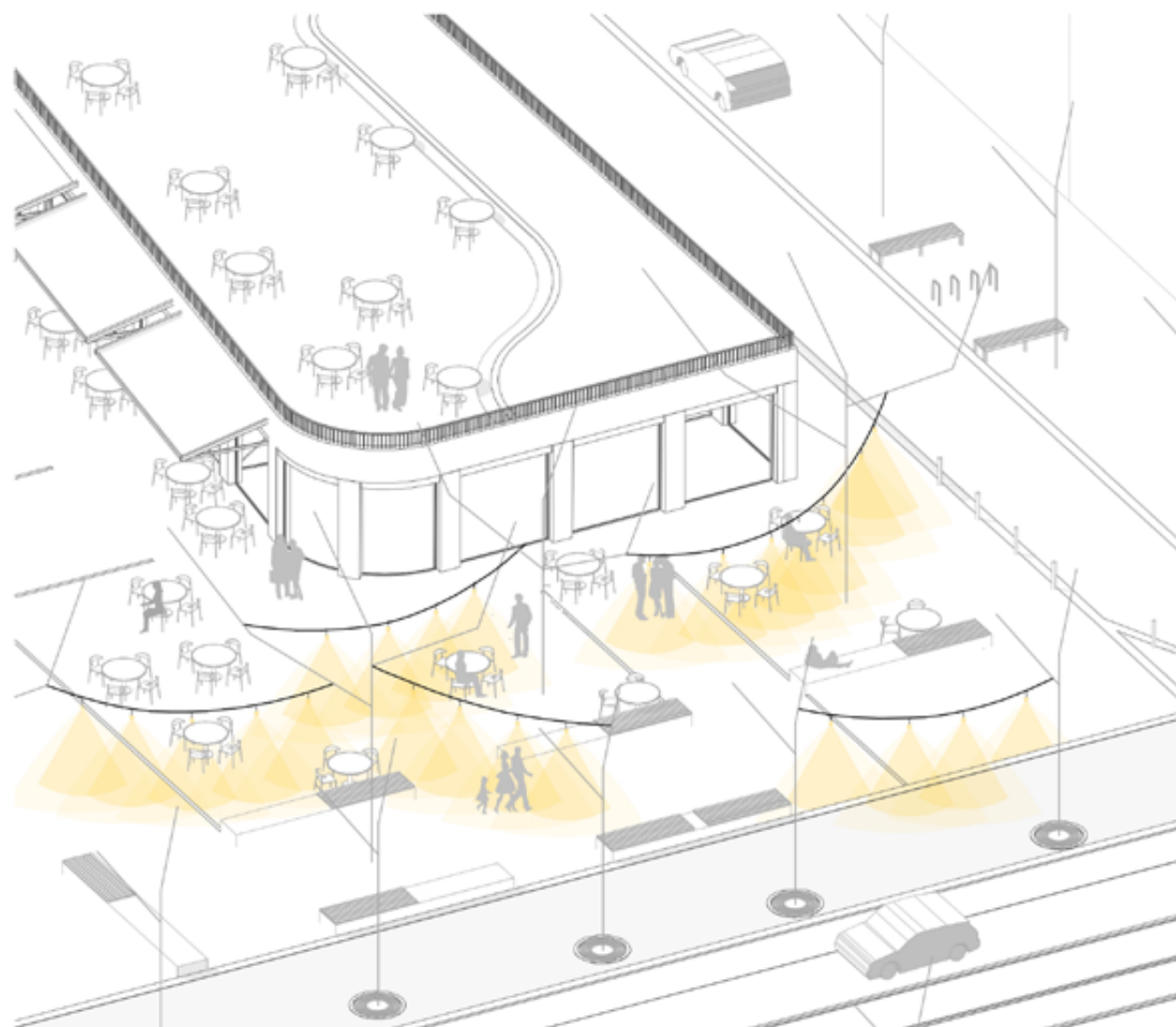


SCHÉMA OSVĚTLENÍ

Základní osvětlení prostranství je zajištěno pomocí vysokých pouličních lamp rozmístěných po přibližně 12 metrech. V prostorech parku je využito osvětlení pomocí sloupkových svítidel, která stromy nasvítí zespod a zároveň díky svému umístění umocní středovou osu parku.

V otevírací době kavárny, či při konání večerních akcí je možné prosotry před budovou osvětlit pomocí zavěšených bodových světel, ty mají menší intenzitu a jsou hustě rozmístěny, aby tvořili kompaktní rozptýlenou světelnou plochu.



MATERIÁLY

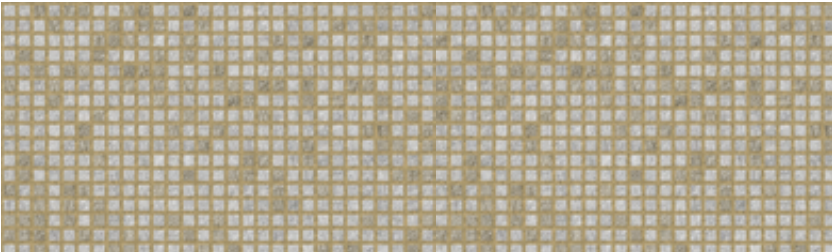
parkdecor



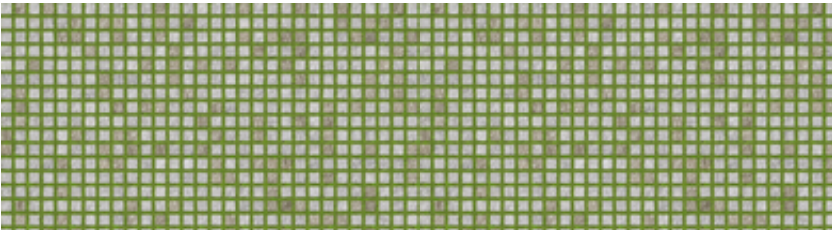
mlat



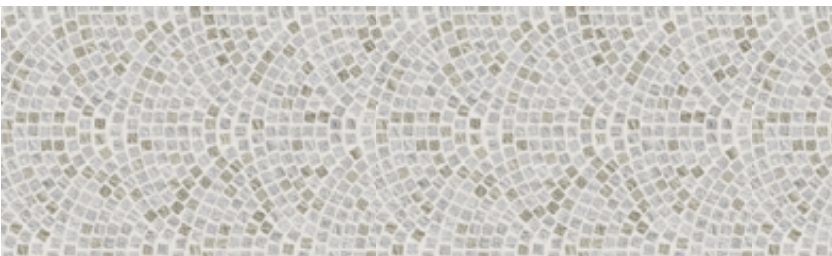
žulová dlažba



zatravnovací
dlažba



žulová dlažba
vějířová



pražská mozaika



dřevo



probarvovaný
beton



BILANCE

počet parkovacích stání 432 m²
celková HPP 12 876 m²
zastavěná plocha 4 292 m²

plocha původního parku 4 525 m²
plocha navrhovaného parku 7 645 m²

plochy původní plochy navrhované

mlat	1 061 m ²	423 m ²
parkdecor		3 869 m ²
dlažba	1 539 m ²	510 m ²
tráva	1 925 m ²	2 843 m ²

PODĚKOVÁNÍ

Na závěr bych rád poděkoval vedoucím práce Daliborovi Hlaváčkovi, Martinovi Čeňkovi, Veronice Tiché a Tomášovi Minarovičovi za jejich vedení a trpělivost.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: PETR EIBISCH

Datum narození: 11. 10. 1999

Akademický rok / semestr: 2024/2025 1. SEMESTR

Studijní program: ARCHITEKTURA A URBANISMUS

Ústav: 15128 ÚSTAV NAVRHOVÁNÍ II

Vedoucí diplomové práce:

Téma diplomové práce: Doc. Ing. arch. DALIBOR HLAVÁČEK Ph.D.

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 lokality dále přispět (společenskou, energetickou, produkční nebo jinou přidanou funkcí). Tématem je tak následné 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 měřítka 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, interiéru, příp. zákresy do fotografie) dostatečně vysvětlující návrh (nejméně 7 pohledů). Součástí projektu mohou být i další výstupy potřebné pro prezentaci návrhu. Výstupy a jejich měřítka 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 Eibisch

Datum a podpis vedoucího DP Hlaváček

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

Hlaváček

17. 9. 2024

W

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Petr Eibisch

AR 2024/2025, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ)

PARKOVACÍ DŮM BUDOUCNOSTI

(AJ)

PARKING GARAGE OF THE FUTURE

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce:

Doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček Ph. D

Ústav: 15128/ ústav navrhování II.

Oponent práce:

Klíčová slova

(česká):

Parkovací dům, Holešovice, Superblok

Anotace

(česká):

Cílem parkovacího domu je zajistit stání pro residenty v kompaktních blokových čtvrtích, čímž se uvolní velká část veřejného prostranství v ulicích. Nedílnou součástí návrhu je tedy transformace těchto prostor a jejich zklidnění a přiblížení tomu nejpřirozenějšímu měřítku, tedy měřítku člověka. Samotný parkovací dům poté ustupuje kvalitám řešené parcely a obohacuje ji o variace nového využití. Návrh zároveň počítá s úbytkem automobilů do budoucna a nabízí transformaci na sportovní halu, která místo aktivuje v časech kdy by jinak nebylo využíváno. Stejně tak i park by měl být schopen reagovat na různé potřeby návštěvníků během dne a nabídnout reprezentativní místa, stejně jako soukromá.

Anotace (anglická):

The goal of the parking garage is to provide parking for residents in compact block neighborhoods, thus freeing up a large part of the public space in the streets. An integral part of the design is therefore the transformation of these spaces and their calming and bringing them closer to the most natural scale, i.e. the human scale. The parking garage itself then gives way to the qualities of the plot and enriches it with variations of new use. At the same time, the proposal takes into account the decrease of cars in the future and offers a transformation into a sports hall, which activates the place in times when it would not otherwise be used. In the same way, the park should be able to respond to the different needs of visitors during the day and offer representative places as well as private ones.

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

Eibisch

