

P

MĚSTSKÝ
PARKOVACÍ DŮM
V PRAZE

PETRA DEÁKOVÁ
DSN 2023/2024

ANALYTICKÁ ČÁST

Parkovací dům	3
Praha	6-7
data, doprava	
Problémové městské části	8-10
doprava v pohybu	
úvod lokací	
Hledání umístění	
odhad vyžívání automobilů	11-12
postup	13-14
Malá Strana	15-20
Tyršův dům	
Dejvice/Bubeneč	21-26
Parkoviště Hradčanská	
Žižkov	27-32
Tržnice	
Vinohrady	33-40
Jana Masaryka	
Sklady Divadla	
Závěrem analýzy	
Stavební program	42-43
Vývoj dopravy	43-44
Historie parkovacích domů	45-46
Možnosti parkování	47-48
Typy parkovacích domů	49-52
Normové údaje	53-58
Prostorové a dispoziční uspořádání	
Konstrukční a materiálové řešení	
Automatické parkovací systémy	
Požadavky	58-69
Reference parkovacích domů	
Marina city	
Parkovací dům u katedrály	
Coffee and Bikes	
Zvonařka Brno	
279 1111 Lincoln Road	

NÁVRHOVÁ ČÁST

Analýza	74-83
Koncept	84-87
Urbanistický návrh	90-93
Návrh parkovacího domu	94-129
Přílohy	130-134

Parkovací dům

Parkovací dům je určen pro soustředěnou dopravu v klidu, tedy odstavení dopravního prostředku při jejich dočasném nevyžívání. Parkování je soustředěno do více podlaží ať už krytého či nekrytého. Podlaží jsou spojeny rampami nebo výtahy nebo využívají mechanické technologie. Pod pojmem parkovacího domu si představíme parkování pro automobily, jedná se také ale o parkování osobních jízdních kol, autobusů a kamionů.

ANALYTICKÁ ČÁST

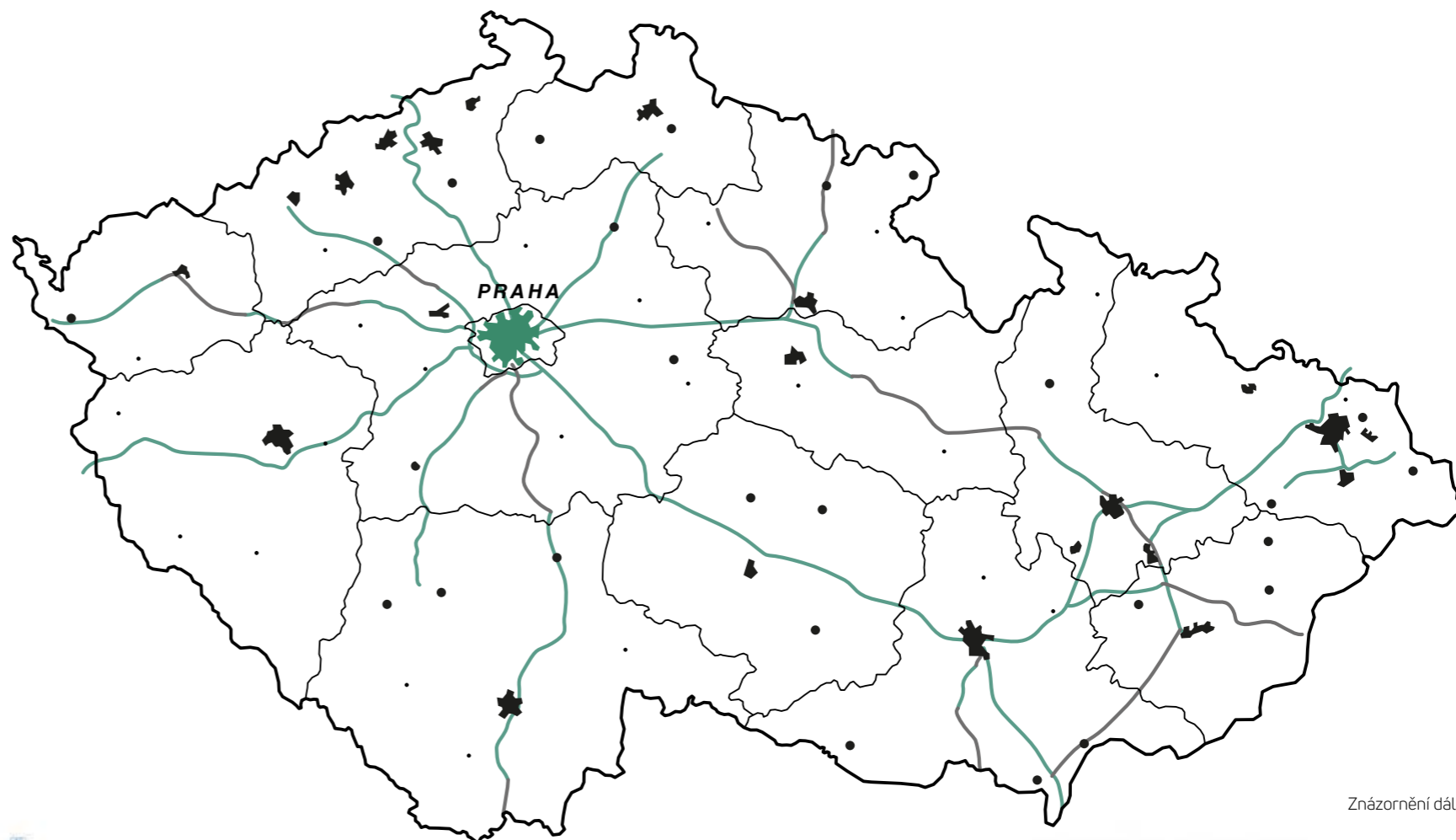
Praha

Data, doprava

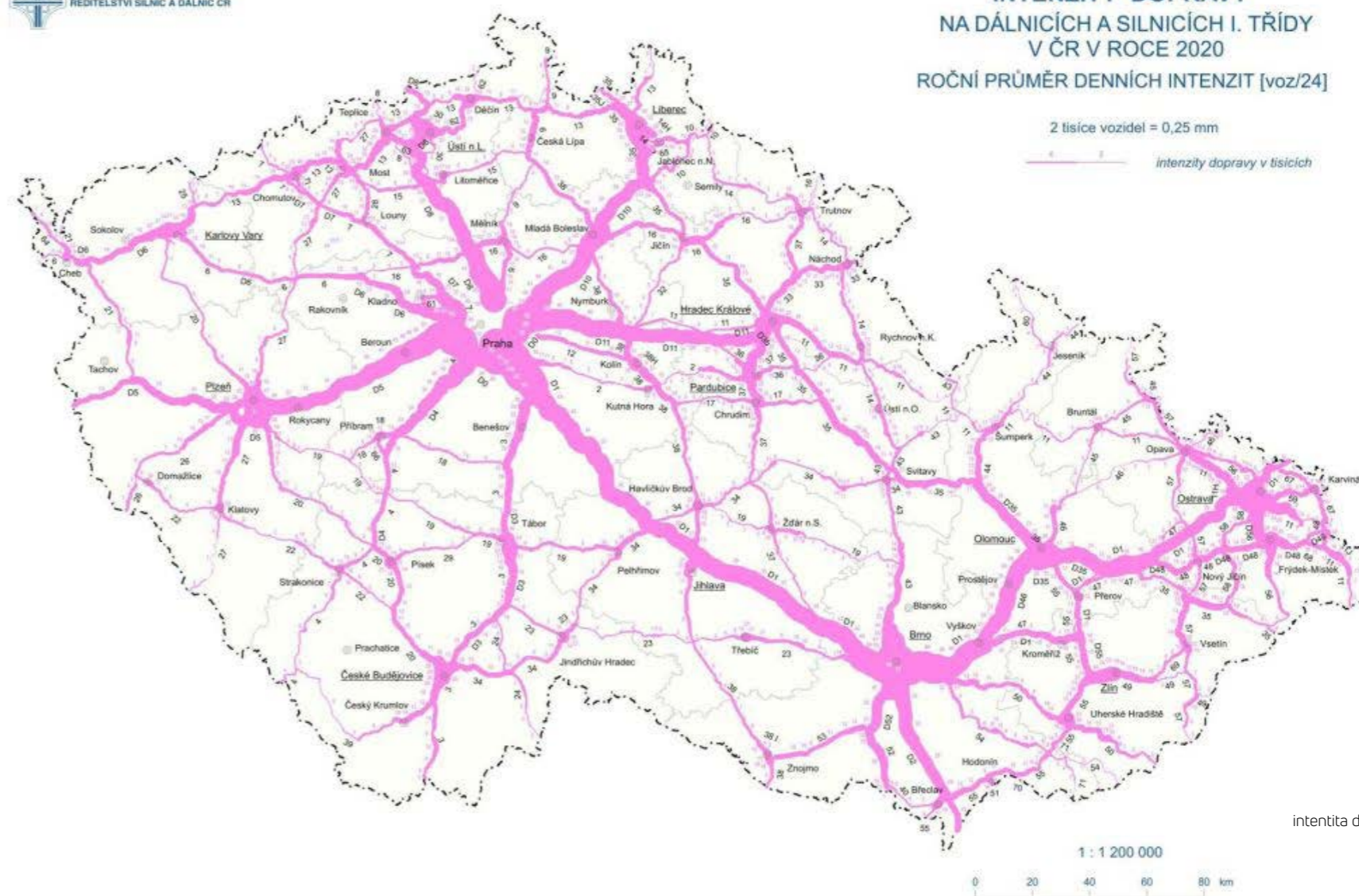
Praha je hlavním městem České republiky. Leží přibližně ve středu Čech na řece Vltavě. Žije zde přibližně 1 357 326 lidí (2023). Zabírá rozlohu 496,21 km².

Do Prahy vede celkem osm dálnic, z toho se v Praze a Středočeském kraji nacházejí 3 z nejvytíženějších úseků v České republice. A to nejvytíženější dálnice D1 s problémovým začátkem úseku na Chodově (denně 90 000 vozidel), úsek Modletice – Říčany (denně 103 000 vozidel) a úsek Slivenec – Ořech (denně 75 000 vozidel)

K roku 2022 je v Praze registrováno na 1,26 milionu vozů. Praha, ve které je dobrá dostupnost městskou hromadnou dopravou, stále doplácí na osobní automobilovou dopravu a to jak v pohybu tak i v klidu.



Znázornění dálnic obr.1



intenzita dopravy obr.2

Problémové městské části

Doprava v pohybu

Nejpostiženější městské části dopravou v pohybu, jsou ty, kterými prochází důležité dopravní tepny. Jako například Severojižní magistrála, která nejvíce postihla Holešovice, Staré město, Vinohrady, Nusle, Kačerov a Chodov. Během dne na ulici Legerova projede vysoké množství aut, každý den cca 68 280 aut. Nejenže magistrála blokuje příčnou městskou dopravu, ale také rozřízla návaznost města a vytvořila bariéry v pěší dopravě.

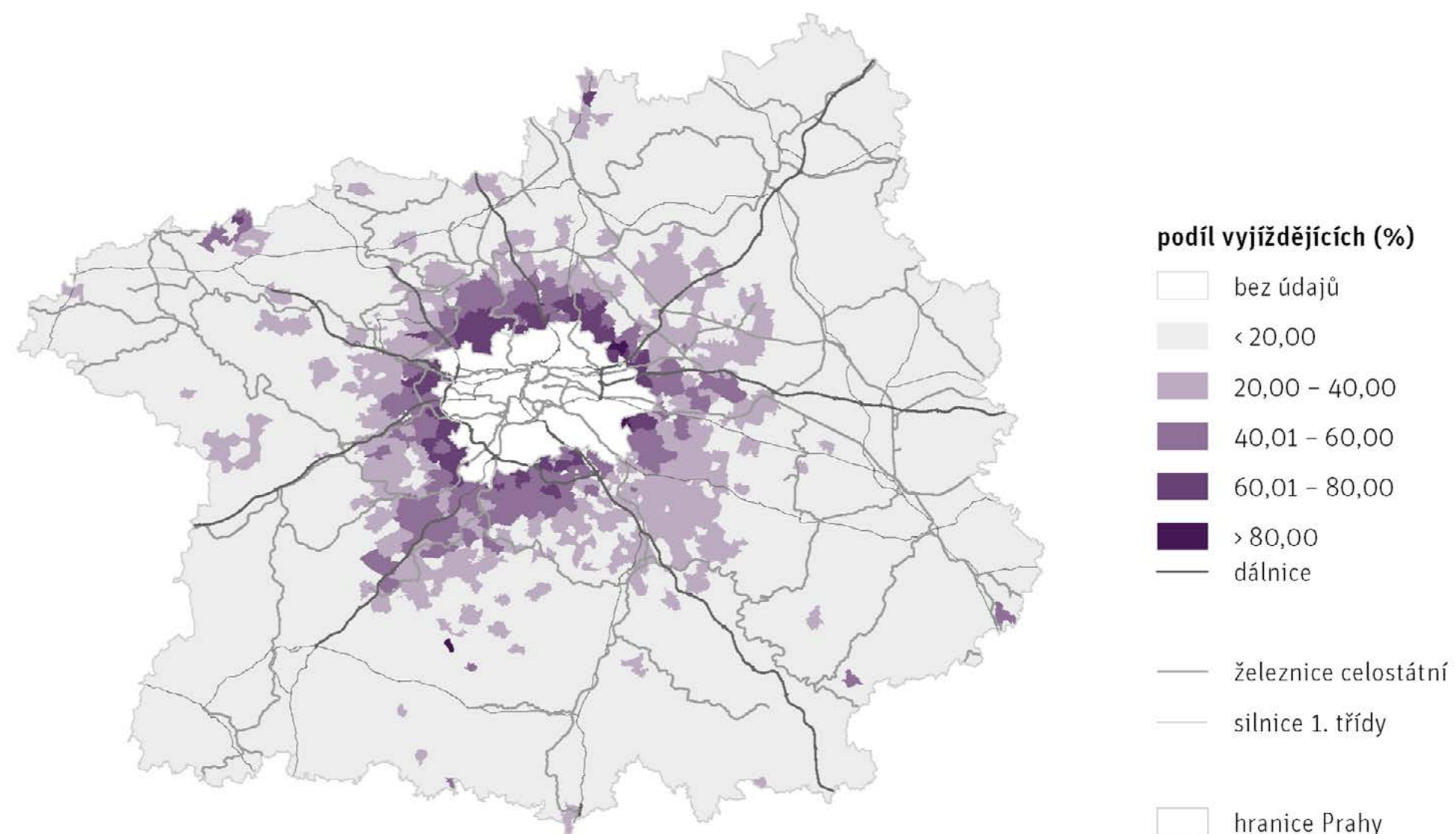
Další problémovou lokalitou je ulice Evropská, která propojuje Pražský okruh a vyústuje na vítězném náměstí, kde se problémově napojuje na dejvický tunel. Doprava zde pravidelně stojí a blokuje ulice, a také trasu na Strahov a Petřiny.

Tyto problémy jsou způsobeny pravidelným dojížděním lidí ze sídelní kaše okolo Prahy, kteří, každé ráno jedou do Prahy do práce a večer se vrací. Většinou je v těchto automobilech pouze jeden cestující a to řidič.

Nyní se na Periferii města vytvářejí zachytná parkoviště P+R u stanic metra a městské hromadné dopravy.

2.3.2.1 Podíl vyjíždějících ze Středočeského kraje do pražských ZSJ

IPR Praha 2020 / data: IPR Praha 2015 podle dat 02



obr.3

Problémové městské části

Úvod lokací

Problémy s parkováním se nyní řeší ve všech městských částech Prahy. Například Praha 4 řeší nedostatek míst namalováním nových parkování na chodník. Problémy nastávají také v blokové a historické zástavbě, kde jsou zastavěné nebo těžce přístupné vnitrobloky, historické budovy a složitá parcelace. Zde doprava v klidu zabírá značnou část pěší komunikace a blokuje tak vstup ve vytižených lokalitách.

Tímto takto stěžuje pěší dopravu. Je těžké učinit rozhodnutí, kterou oblast v Praze si vybrat, proto jsem dle svých osobních preferencí vybrala 4 lokality v Praze, které následně zkoumám.

Malá strana

Turistické centrum s velkým množstvím návštěvníků, kteří zabírají veřejný prostor. Problémem je zde hodnotná historická zástavba, která byla nahuštěna a vrstvena na sebe. Není zde možnost nové výstavby ani rozšíření uličního profilu. Auta tedy parkují ve veřejném prostoru na malém množství vyhrazených ploch pro parkování. Středem Malé Strany vede městský dopravní tah z Dejvic na Smíchov. MHD zde zpomaluje dopravu, avšak stejně zde denně jezdí větší množství aut.

Dejvice/Bubeneč

Místo velmi zatížené dopravou v pohybu. Zácpy pravidelně stojí na kruhovém objezdu na Vítězném náměstí. Silná doprava po ulici Evropská, která dále proudí směrem na Letnou

ulicí České armády. Největší výtížení je po ulici Svatovítská směrem na Bubenečský tunel, které poté blokuje i průjez dále na ulici Milady Horákové a do Dejvického tunelu.

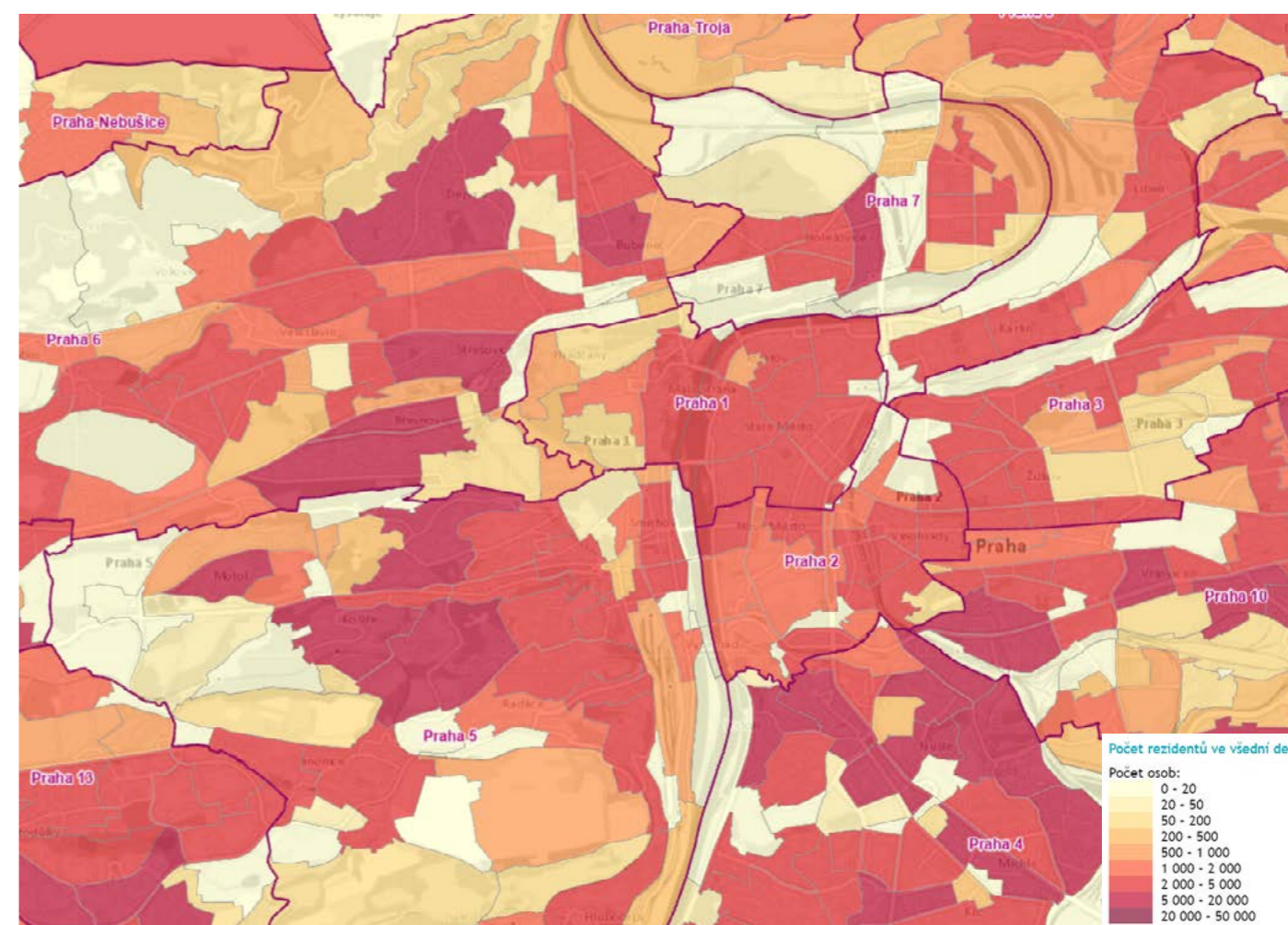
Lidé si poté takto chtějí zkrátit trasu a blokují přilehlé ulice, jako Generála Píky a Vítězné náměstí. Tímto se velmi snižuje kvalita bydlení v Dejvicích. Také vytváří problémy pro nadzemní městskou dopravu autobusy a to zejména dopravu studentů ze Strahova do kampusu. Plánuje se nová trasa Tramvaje z Dejvic na Strahov, ale řešením by taky mohlo být vytvoření lepší trasy pro kola do kampusu. V budoucnu by měla proběhnout revitalizace tohoto problémového kruhového objezdu, která snad pomůže nynější situaci.

Vinohrady

Místo trpí díky svému urbanismu. Nej hustší zástavba s počtem obyvatel cca 500 na jeden větší blok. Má dobrou MHD dostupnost, ale stále je území spojnici centra a okolních částí Prahy. Avšak doprava v klidu ohrožuje území nejvíce. Vysoká hustota obyvatel zapříčiňuje i vysoký počet aut a jejich parkování je řešeno na úkor veřejného prostoru. Parkování je částečně řešeno pár podzemními garážemi, ale problém je velkého měřítko. V některých případech je umístěno parkování v dvoře, avšak velká část Vinohradských bloků je plošně zastavěna.

Žižkov

Zde se nachází podobné rysy jako na Vinoradech. Bohužel zde díky své historii chudší dělnické čtvrti a také svou morfologií terénu vznikaly menší a geometricky nepravidelné bloky, které neumožňují prakticky žádné parkování ve vnitroblocích. Značná část Žižkovských bloků je hustěji i výškově více zastavěna. Prkování automobilů je tedy v ulicích. Zde jsou uliční profily užší a nenachází se zde prakticky žádná zeleň, v letních měsících jsou Žižkovské ulice rozpalené letním sluncem.



Odhad využívání automobilů

V Praze se nachází spousta parkovacích míst, ne všechny jsou ale využívány stejným způsobem. Značná část parkovacích míst je využívána jako dlouhodobé parkování, hlavně v centru města. Děje se to díky dobré MHD dostupnosti a také krátké docházkové vzdálenosti. Tito rezidenti většinou svá auta využívají ke větším týdenním nákupům, či víkendové rekreaci. Nabízí se možnost nabídnout těmto rezidentům možnost krytého dlouhodobého parkování a tím tak uvolnění prostoru ulic a zvýšení kvality veřejných prostor. Denně je nejvyužívanější doprava MHD cca 52%.

Denní dopravu automobilem, na základě průzkumu provedeného IPRem využívala 1/5 respondentů. Cestování autem po městě využívali hlavně lidé s vlastním bydlením 23% z nich cestovalo denně. Nejvíce auta využívají „Rodilí Pražané“ 24,2% a zahraniční cizinci 13,9%.

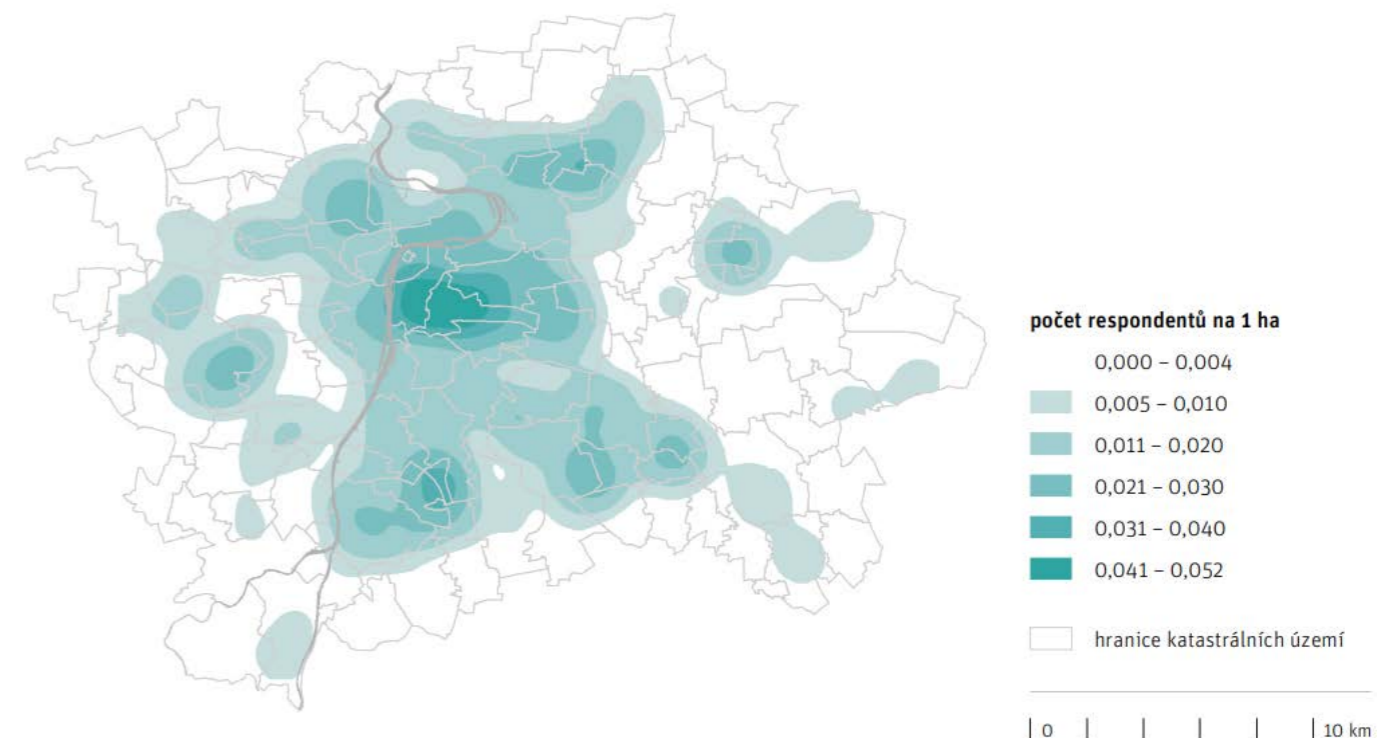
Přibližný odhad

- 35,08%** požívá auto několikrát týdně
- 54,44%** používá auto méně často
- 37,52%** používá auto nikdy

Můžeme přibližně tvrdit, že cca **40-50%** z celkového počtu parkovacích míst je využíváno jako dlouhodobé parkování

2.9.4 Prostorová distribuce respondentů užívajících automobil či motocykl jako řidiči k dopravě po městě denně nebo během pracovních dní (n = 379)

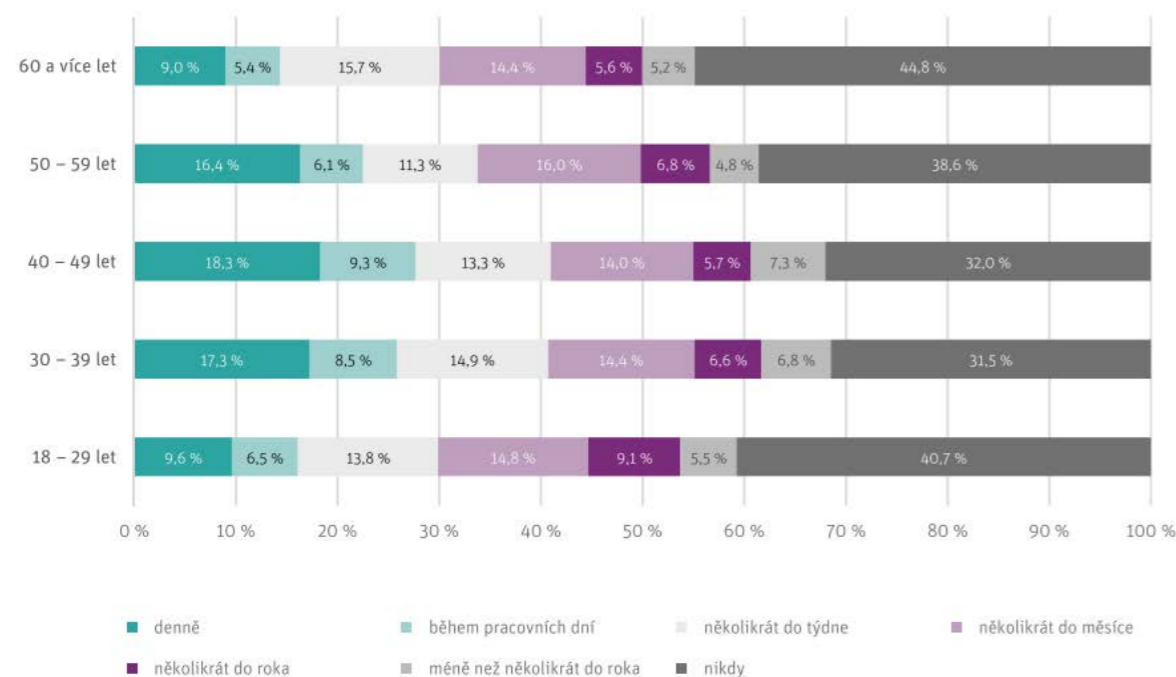
IPR Praha 2021 / data: IPR Praha, ppm factum 2020



obr.5

2.9.9 Četnost dopravy po městě automobilem či motocyklem jako řidič podle věku respondenta

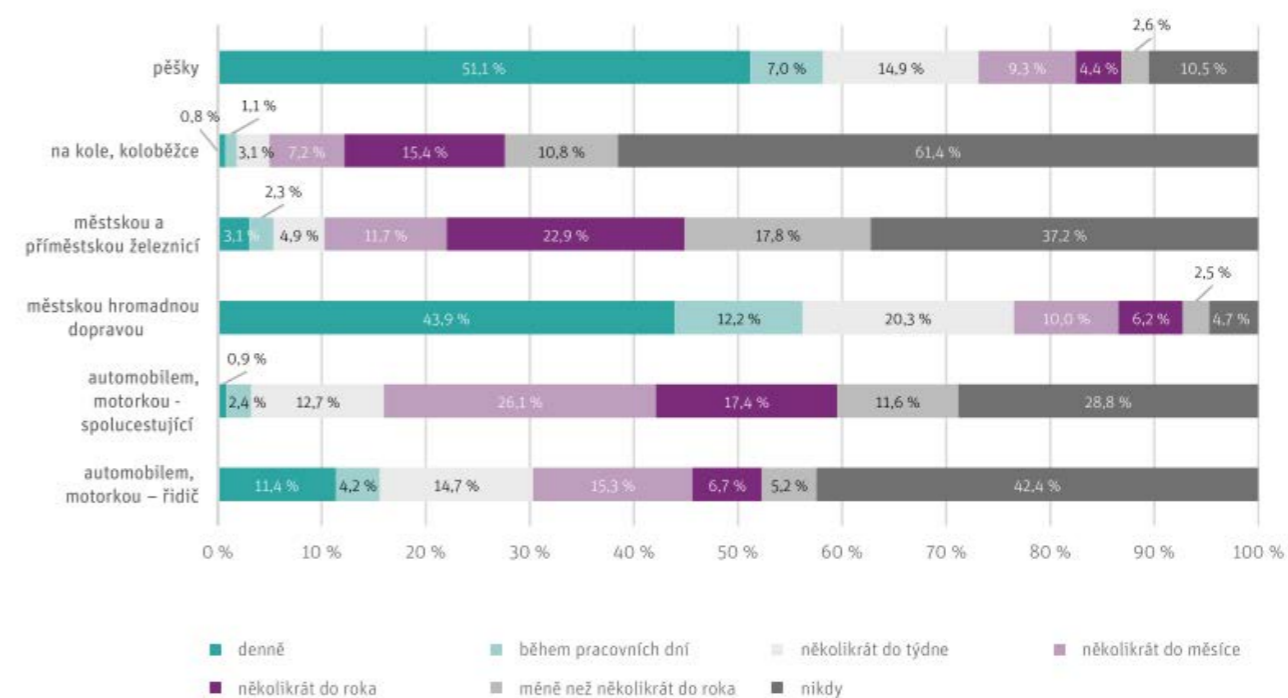
IPR Praha 2021 / data: IPR Praha, ppm factum 2020



obr.5

2.9.3 Struktura respondentů podle nejčastějších způsobů dopravy po městě v roce 2017

IPR Praha 2021 / data: IPR Praha, Median 2018



obr.5

Hledání umístění

Postup

Při hledání umístění jsem zúžila výběr na pár hustě osídlených lokací, které pro mě jsou pocitově zahuštěny auty a parkovacími místy. Některá místa jsou známá svým nedostatkem parkovacích míst, jako například Praha 1, v ostatních lokalitách se denně pohybují a mám o nich přehled.

Analýza je rozdělena do dvou částí a, to analýza parkování na základě zjištěných.

Při analýze jsem vymezila určité plochy okolo vhodných parcel pro parkovací dům, vymezila dané parkovací úseky dle mapy TSK Praha, a k nim vytvořila dané výpočty.

V čem pro mě spočívá nutnost navrnutí parkovacího domu, je v procentuální hodnotě počtu parkovacích míst, které jsou využívány k dlouhodobému parkování. Přemístění těchto parkovacích míst do parkovacího domu, by umožnilo uvolnění přesycených ulic, které takto přišly o svou hodnotu. Tímto by se mohla dostat zeleň do ulic, v některých případech by se dokonce zvětšil veřejný prostor, který byl zmenšen na úkor parkování.

Kvůli tomu na počet parkovacích míst aplikuji procenta, které jsem vypočetla na základě předchozího průzkumu vedeného IPRem ohledně spokojenosti a kvality života Pražanů.

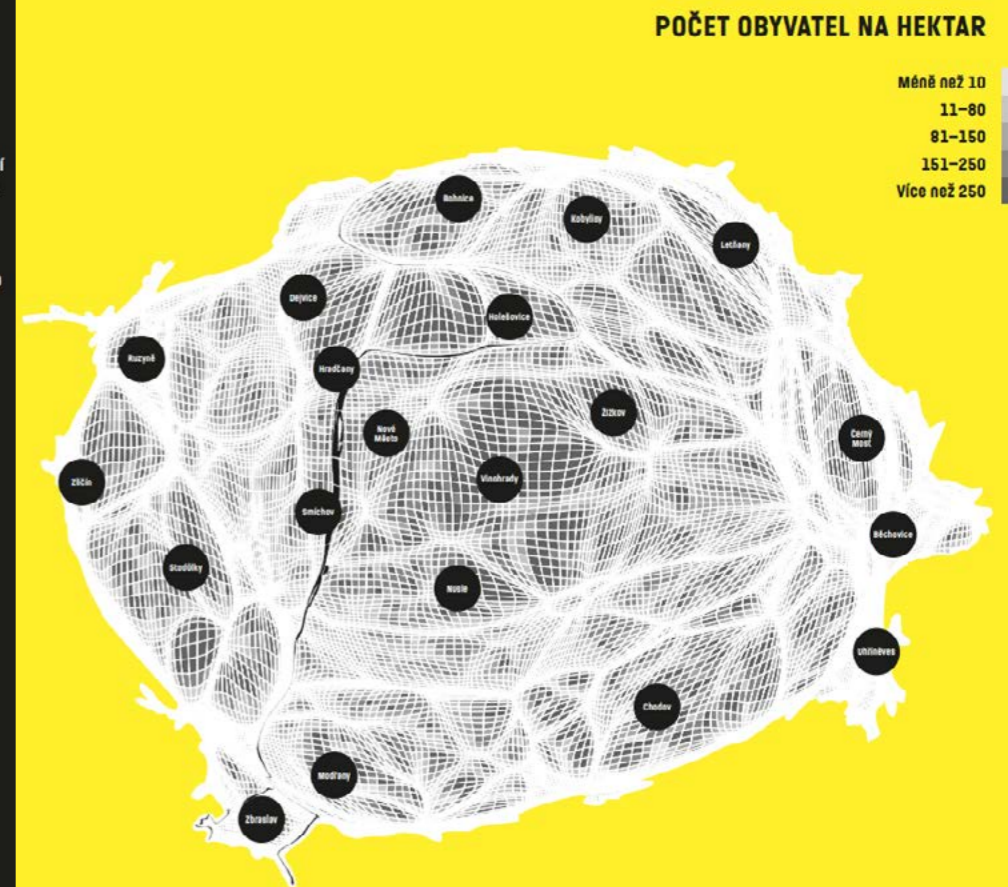
Na základě hodnot vytiženosti úseku a počtu parkovacích míst využívaných k dlouhodobému parkování a také mírně dle svých preferencí se na závěr rozhoduji.

Nejdříve ale zkoumám všechny vybrané lokality a v jejich území zkouším najít vhodné lokace pro parkovací dům. K těmto lokacím uvádím pár důvodů proč je parcela vhodná a proč není. U lokací, které vypadají nejvhodněji uvádím stručnou historii a analýzu místa.

*Analýza pracuje s daty, které nelze zveřejnit

Hustota zalidnění

Praha není obydlena rovnoměrně. Abychom ukázali různou míru zalidnění města, rozdělili jsme Prahu na čtverce o rozměrech 100 x 100 m (1 ha). Pro každý čtverec jsme spočetali, kolik v něm žije lidí, a podle toho změnili jeho velikost. Čím víc žije ve čtverci obyvatel, tím je větší. V důsledku toho se hustě obydlené oblasti Prahy „nafoukly“ a ty málo obydlené „schrkly“. Největší hustota zalidnění je v centru Prahy, zatímco na okrajích žije méně lidí na větší ploše.



obr.6

obr.6

Počet obyvatel dle typu budov

V každém z těchto území bydlí zhruba 500 lidí. Na sídlišti Jižní Město to odpovídá dvěma panelovým domům, na Vinohradech jednomu bloku činžovních domů, na Ořechovce 90 vilám a v Křeslicích 200 rodinným domům.

	JIŽNÍ MĚSTO	OŘECHOVKA	
	2 PANELOVÉ DOMY	90 VIL	
500 OBYVATEL =	VINOHRADY	KŘESLICE	
	1 BLOK ČINŽOVNÍCH DOMŮ	200 RODINNÝCH DOMŮ	



Hledání umístění

Malá Strana

Analýza parkování Úseky P1-0112 až P1-0213

Počet parkování

V denních parkovacích zónách

celkem **1351** parkovacích míst

54 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **1283** parkovací míst

9 úseků smíšených (fialová)

celkem **135** parkovacích míst

V nočních parkovacích zónách

celkem **1351** parkovacích míst

54 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **1283** parkovací míst

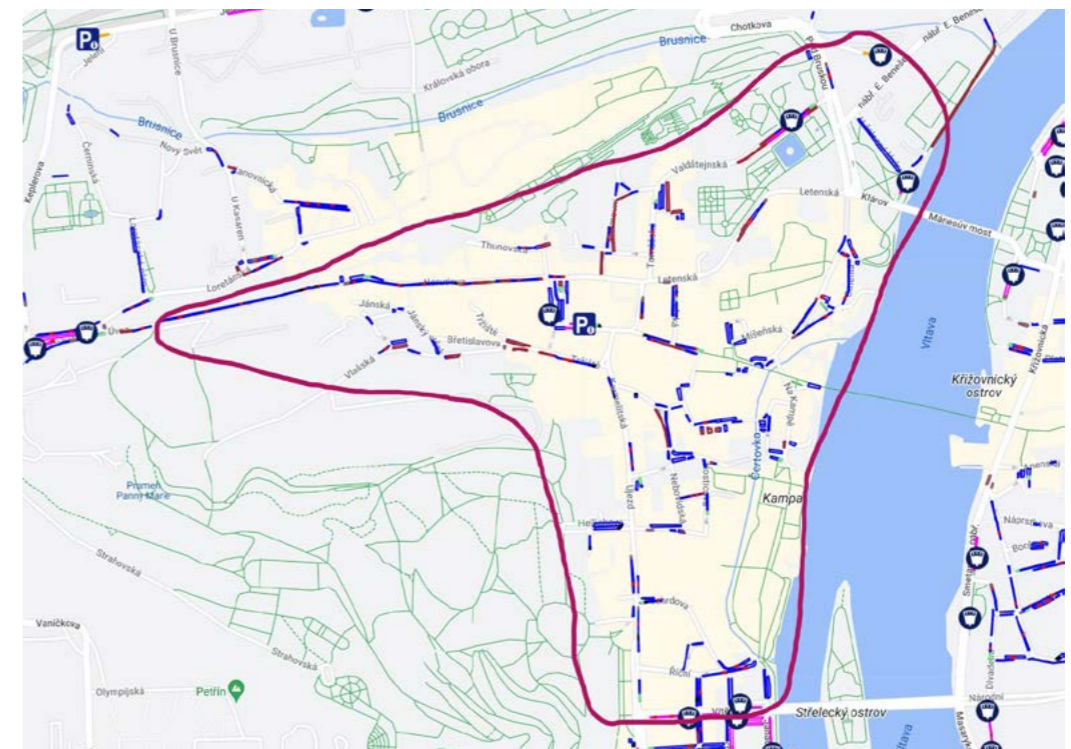
9 úseků smíšených (fialová)

celkem **135** parkovacích míst

V denních parkovacích zónách rezidentů

462 využíváno k dlouhodobému stání

(počítáno jako procentuální využití po předchozí analýze, celá data nelze zveřejnit)



obr.7

Hledání umístění

Malá Strana

Posouzení a hledání míst na základě vnějších faktorů a známých faktů



Nerudova

Prázdná proluka vedle kostela Panny Marie Matky ustavičné. Jedná se o proluku ve svažitém terénu, součástí Činžovního paláce. Komplikované výkopy a parkování by bylo podzemní.

Proč ano

- *Prázdná a nevyužívaná plocha
- *Dobrá dostupnost

Proč ne

- *Komplikované výkopy a technologie
- *Blízkost sousedních budov
- *Nerudova slouží jako dlouhé parkoviště, otázka potřeby parkovacího domu.



U Lužického semináře

Nyní slouží jako parkové náměstí, okolo kterého je umístěno parkování. Došlo by tak k vyčištění ulice a následné rekultivaci. Bohužel zásadní jsou rozměry parcely, na území by musela být nutnost autovýtahu, nebo točny, nebo zakladačů

Proč ano

- *Dobrá umístění a dostupnost
- *Následné využití jako BD
- *Dříve zde stál dům

Proč ne

- *Rozměry parcely
- *Výškové omezení cca 3NP
- *Nutnost výtahu, nebo zakladačů



Alej na Újezdu

Alej pod Petřínem. Vstupní brána k lanovce. Dlouhá a úzká parcela, vhodná pro parkování. Dobré napojení na dopravu.

Proč ano

- *Plocha nyní nevyužitá pouze jako park
- *Dobré umístění a dostupnost, následné využití galerie

Proč ne

- *Ničení parku a aleje obětí totality
- *Komplikace při dopravní situaci, možné tvoření zácpy.
- *Otázka rozměrů parcely



Vnitroblok Říční

Nedostavěný vnitroblok, s rozlehlým parkovištěm uvnitř. Součástí blokové zástavby. Lze stavět do výšky.

Proč ano

- *Nedostavěné okolí
- *Volná plocha k zastavění
- *Možná výšková zástavba
- *Jasná funkce následného využití

Proč ne

- *Různé výšky štítů okolní zástavby, nutnost přizpůsobení
- *Regulace výšky kvůli zastínění okolí
- *Větší dochozí vzdálenost



Tyršův dům

Proč ano

- *Nyní funguje jako parkoviště
- *Pozemek bez určité funkce
- *Dá se dobře vymyslet následné užívání
- *Pomůže okolním ulicím

Proč ne

- *Hodnotné památky v okolí
- *Proběhně rekonstrukce od Josefa Pleskota

Malá Strana Tyršův dům

Úvod/historie

Nyní venkovní parkoviště Restaurace Kampa se nachází na dvoře Michnůvova paláce/Tyršova domu. Tyršův dům stojí v blízkosti náhonu Čertovka. Dům je zmíněn v roce 1293, kdy se ještě nacházel za Pražskými hradbami. Po bitvě na Bílé hoře dům získává Pavel Michna z Vacínova a skupuje okolní pozemky. Dal zde vystavět svůj palác, který bohužel nikdy nebyl dokončen. V roce 1767 zde byla zbudována zbrojnice a kovárna, palác byl poničen. Na začátku 20. století byl palác předán městu Praha a poté jej odkoupila Československá obec sokolská. Ta vypsalá soutěž na projekt Tyršova domu. Soutěž vyhrál architekt František Krásný. Byla zde vytvořena nový bazén a tělocvična, která se spojila s Michnovým palácem.

Parkování

V okolí se nachází dopravně vytižená ulice Újezd, u této cesty je na některých místech umožněno podélné parkování. Není jich avšak mnoho, jako na celé Malé Straně. Parkování je v okolí řešeno hlavně ve vedlejších uličkách, jak ve slepých ulicích tak i v místech, které v historii bývaly menší náměstí nebo větší veřejné prostory. Nyní slouží jako parkoviště. V okolí se nenachází žádné větší parkoviště, kromě parkování u chrámu Svatého Mikuláše, které kazí dojem z předprostoru u tohoto kostela.

V současné době se na dvoře nachází velké betonové parkoviště, které nevyužívá potenciál plochy a pouze kazí vzhled dvora. Nyní slouží jako parkoviště přilehlých hotelů.

Je zde plánována rekonstrukce dvora od architekta Jofesa Pleskotta. Plánuje se od roku 2019 a měla by být dokončena v roce 2030. Záměrem je rozvinout zde centrum sportu a tance. Má zde vzniknout kavárna, multifunkční sál, výstavní galerie, hudební klub, taneční tělocvična a celý komplex lázní. Vše má být umístěno pod zem a vyčnívat má skleněná věž s tanečním sálem. Ve dvoře mezi Tyršovým domem a velvylanectvím Finska má vzniknout menší podzemní parkoviště. Je však otázkou jestli je dostatečné a jestli nová náplň dvora nepřinese do území zvýšenou dopravu a poptávku po dalších parkovacích místech.

Nelze tedy navrhnout alternativu, která by více rozvíjela parkovací dům, ale zároveň by zde dodala



sportovní náplň, kterou si Sokol Praha od tohoto území představuje. Ulevilo by to okolním domům, a návrh by v budoucnu mohl růst

Možné budoucí využití

Zázemí pro sokol
Tělocvična
Lázně

Problémy území

Památková rezervace
Výška okolních budov
Budoucí přestavba
Otázka potřeby na Malé Straně
Otázka etiky

Hledání umístění Dejvice/Bubeneč

Analýza parkování Úseky P1-1101 - P1-1169 - P1-1185 - P1-1249

Počet parkování

V denních parkovacích zónách

celkem **3207** parkovacích míst

68 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **1629** parkovacích míst

49 úseků smíšených (fialová)

celkem **1615** parkovacích míst

V nočních parkovacích zónách

celkem **2509** parkovacích míst

59 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **1319** parkovacích míst

36 úseků smíšených (fialová)

celkem **1232** parkovacích míst

V denních parkovacích zónách rezidentů

546 využíváno k dlouhodobému stání

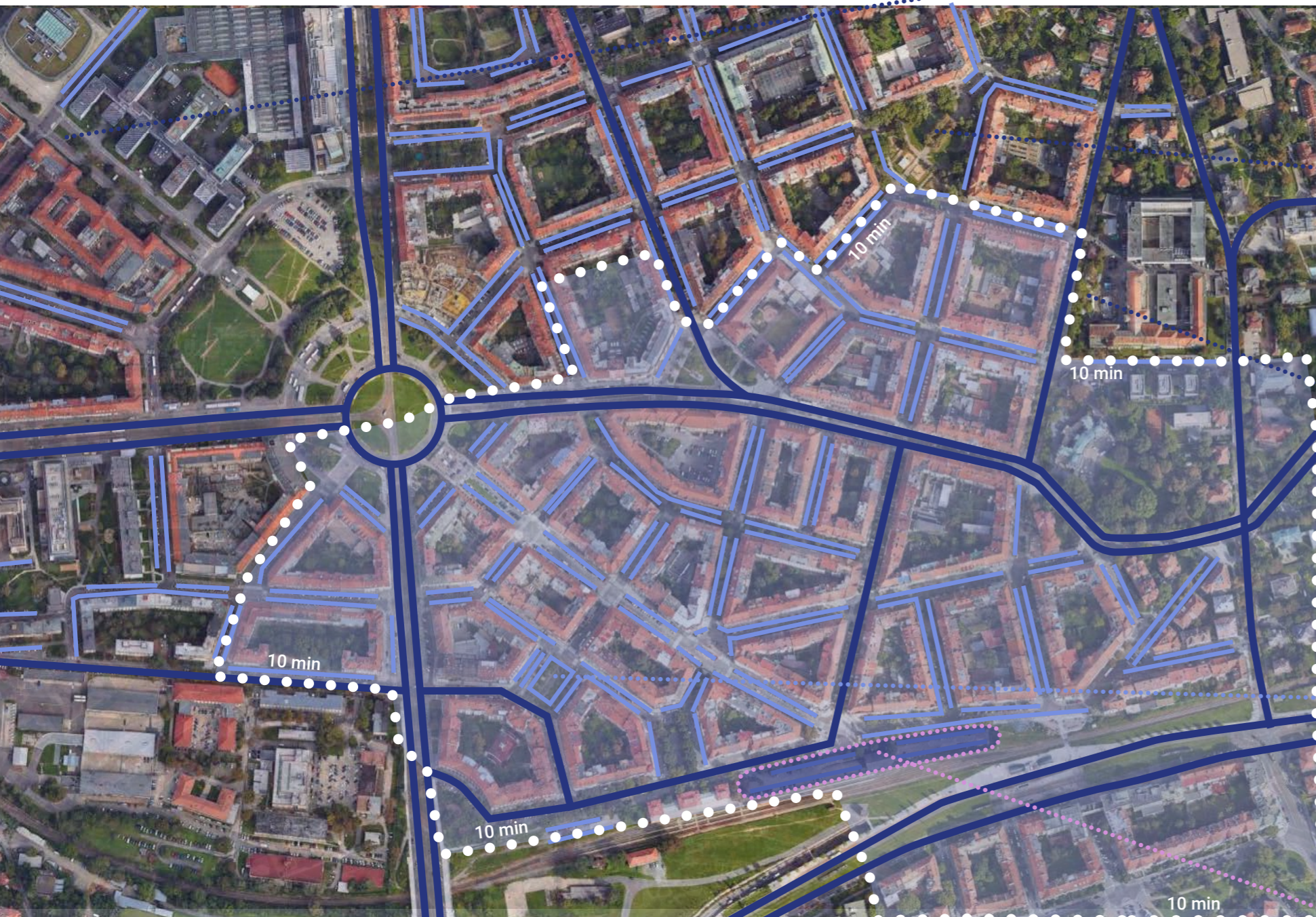
(počítáno jako procentuální využití po předchozí analýze, celá data nelze zveřejnit)



Hledání umístění

Dejvice/Bubeneč

Posouzení a hledání míst na základě vnějších faktorů a známých faktů



Ulice Technická

Kdyby proběhlo doplnění cyklostezky z kampusu na Strahov mohla by se zvýšit doprava studentů na kolech a tím by mohla vzniknout poptávka po parkovacích místech pro kola a tím takto tento objezd zahrnout do revitalizace ulice

Proč ano

- *Různé možnosti dopravy pro studenty
- *Autobusy bývají přeplněny
- *Ekologie

Proč ne

- *Nová trasy tramvaje - ekologičtější a rychlejší
- *Cesta zpátky na Strahov do kopce
- *Nevyužití studenty a chátřní



Puškinovo náměstí

Park s velkorysým dětským hřištěm obklopen zelenými alejemi, ale také ze všech stran se nachází parkování. Otázkou je zda by zastavění prostoru bylo přijatelné i kdyby se park přenesl na střechu

Proč ano

- *Velkorysá velká plocha uprostřed zástavby
- *Auta parkují okolo → vyčištění okolí

Proč ne

- *Zastavění stávajícího parku
- *Možnost nového využití
- *Zastínění okolních domů, odpor obyvatel



Policie ČR

Část parcely areálu policie ČR zůstává nevyužitá a je zastavěná plotem, přitom se jedná o cennou plochu. Je možné za cenu nabídnout nového místa pro kanceláře nebo parkování pro policii možno postavit parkovací dům? Problém blízkost ambasad a policie?

Proč ano

- *Plocha nyní nevyužitá a oplocená, uvnitř areálu je parkoviště
- *Dobrá dostupnost, obsluží široké území

Proč ne

- *Velikost pozemku
- *Pozemek spadá po policii
- *Nesouhlas policie
- *Možné ohrožení areálu policie
- *Okolní ambasády



Garáže Kafkova-Wuchterlova

Realizace podzemních garáží pod nově upraveným náměstím. Má pouze 116 parkovacích stání. Zajímavý projekt, který avšak nevyřešil ani část problému

Proč ano

- *Nyní funguje jako parkoviště
- *Nenavazuje na zástavbu
- *Dotvořila by výhledy
- *Blízkost metra a vlaků

Proč ne

- *Velikost pozemku
- *Budoucí revitalizace území?
- *Zakopání vlaků pod zem, ohrožení stavby parkovacího domu



Parkoviště Hradčanská

Dejvice/Bubeneč Parkoviště Hradčanská

Úvod/historie

Zamýšlené území se nachází v Praze 6 na rozhraní čtvrtí Dejvice a Bubeneč u Vítězného náměstí a stanice metra Hradčanská.

V letech 1889 byl vytvořen plán polohy a výšek královského hlavního města Prahy, ve kterém byly vymezeny parcely stavávající i budoucí, náměstí, ulice a kanalizace. Podle tohoto plánu začala částečná výstavba Bubeneče. V letech 1921-1924 vytvořil Antonín Engel zastavovací plán pro novou čtvrť Dejvice, na základě vyhrané architektonické soutěže, která měla za úkol vyřešit zástavbu Letenské pláně a jeho okolí. Řešil vzhled Vítězného náměstí a okolního kampusu a budoucí blokové zástavby.

Dejvice jsou řešeny jako diagonální bloková zástavba, která je daná osmi osami. Všechny se sbíhají ve středu Vítězného náměstí jak Engel plánoval. Evropská, Svatovítská, České armády a Jugoslávských partyzánů. Nejvýraznější ze čtyř vedlejší os je ulice Dejvická, která se na druhou stranu zrcadlí jako Technická. Tato ulice je nejstarší, dříve Na hutích, a je zmapována v mapách stabilního katastru z období 20. až 50. let 19. století cesta pravděpodobně vznikla v pravděpodobně v roce 1803, přesunutím původní cesty při vzniku Hergetovy cihelny a spojovala dnešní Píseckou bránu a Podbabu.

Parkování v okolí

Kvůli diagonálním a trojúhelníkovým blokům a jejich vysoké zastavěnosti nelze dobře parkovat ve vintroblocích. Parkování je řešeno v ulicích různými způsoby. A to podélně mezi alejemi stromů nebo bez a jako šikmé 75° a 60° bez zeleně. Většina ulic je řešena jako jednosměrky kvůli podílnému parkování.

Hlavní a nejstarší ulice Dejvická, která má velký potencionál, díky své délce i šířce, má skvělý a velmi využívaný parter, je zahlce parkovacími místy, protože rezidenti nemají kde parkovat. Při výstavbě tunelů Blanka byly vybudovány podzemní garáže Prašný most, které byly zamýšleny pro krátkodobé parkování ale i tak pro rezidenty. Pro rezidenty Dejvic jsou garáže daleko a jsou tak nevyužívány, ale také se zde nenachází velké množství parkovacích míst, je zde pouze 144 pro dlouhodobé stání. Oproti tomu podzemné parkování na Letné s kapacitou 428, o které byl vysoký zájem a město muselo domlouvat navýšení kapacity.

Vedle Dejvického vlakového nádraží se nyní nachází pozemní parkování které by mohlo mít vyšší kapacity. Mohl by zde vzniknout vícepatrový parkovací dům, který by mohl utěšit poptávku a v budoucnu by mohl získat novou funkci.



Očividně je zájem o krytá parkovací místa a také o otevření a vyčištění veřejného prostoru lidem. V budoucnu zde přibudou nové bytové domy, kanceláře a revitalizace kampusu a Vítězného náměstí. Což pozvedne atraktivitu lokality a stálo by za to postavit revitalizovat i stávající části a tím.

V současné době se také vypracovává studie na komplexní revitalizaci území okolo stanice Hradčanské od M4 architekti.

Možné budoucí využití

Bytový dům
Sportovní využití
Kanceláře
Koleje pro studenty

Problémy území

Úzká a dlouhá parcela
Pohledové řešení a výšková regulace
Probíhající studie a možná přestavba v budoucnu - může to být plus protože nová náplň může vzniknout co nejdříve?

Hledání umístění

Žižkov

Analýza parkování Úseky P3-0101 až P2-0197

Počet parkování

V denních parkovacích zónách

celkem **2420** parkovacích míst

38 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **1931** parkovacích míst

18 úseků smíšených (fialová)

celkem **530** parkovacích míst

V nočních parkovacích zónách

celkem **2931** parkovacích míst

38 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **1924** parkovacích míst

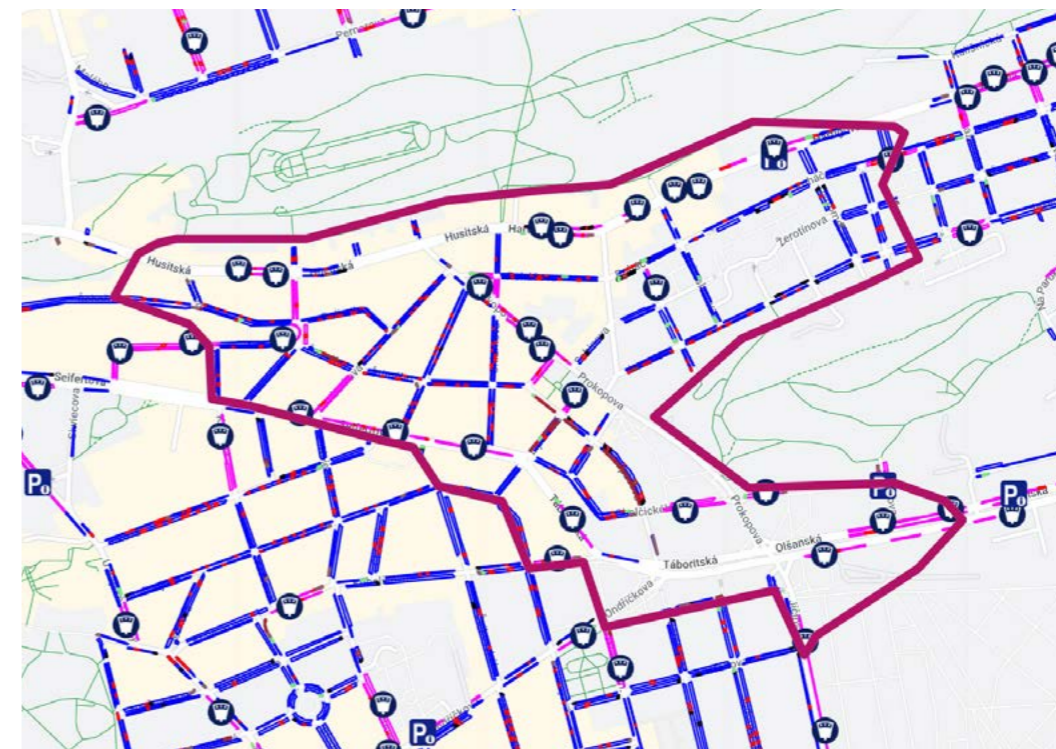
18 úseků smíšených (fialová)

celkem **530** parkovacích míst

V denních parkovacích zónách rezidentů

1008 využíváno k dlouhodobému stání

(počítáno jako procentuální využití po předchozí analýze, celá data nelze zveřejnit)



obr.7

Hledání umístění

Žižkov

Posouzení a hledání míst na základě vnějších faktorů a známých faktů



Žižkovská tržnice

- Proč ano**
- *Prázdné a nevyužívané a zchátralé
 - *Střed Žižkova, okolo vytiženské části
 - *Lze následně sportovní využití
- Proč ne**
- *Okraj Žižkova, možné shlukování lidí bez donnova.



Hartigova Parkoviště

Nyní prázdná plocha parkoviště hojně využívána okolními rezidenty. V okolí vzniká nová zástavba a tím bude přibývat počet rezidentů. Velká plocha pozemku, ale nemůže být využita pouze pro parkování, yblo by to neefektivní.

- Proč ano**
- *Velkorysá velká plocha uprostřed zástavby
 - *Prozatím nevyužité
 - *Okolí má projít revitalizací
- Proč ne**
- *Mohl by zde stát plnohodnotný blokový dům s cca 200 byty
 - *Mělo by mít ještě jedno využití, neudržitelné
 - *V okolí garáže bytových domů



Jeseninova Parkoviště

Opuštěná budova s okolním prostorem, který se nyní využívá k parkování. Lze jednoduše vystavět parkovací dům. Problémem může být ne úplná potřeba parkování v okolí

- Proč ano**
- *Nevyužívané
 - *Velké prostranství
- Proč ne**
- *Okolní domy mají podzemní parkování
 - *Větší docházková vzdálenost
 - *Může zde stát plnohodnotný bytový dům



Chelčičského garáže

Málo využívaná budova garáží v ulici Chelčičské naproti hotelu Olšanka zabírá ohromnou plochu, kterou lze využít lépe i poté následným třeba sportovním využitím

- Proč ano**
- *Málo využívaná stávající plocha
 - *Velká velikost
 - *Prakticky žádná omezení
- Proč ne**
- *Mohl by zde stát plnohodnotný bytový dům



Proluka Bořivojova

Prázdná nevyužívaná proluka s jedním menším objektem, se nachází v ulici s ohromně dlouhým parkováním. V létě se Žižkovské ulice velmi přehřívají díky nedostatku zeleně. Zrušení pár parkovacích míst by mohlo přinést výhody

- Proč ano**
- *Prázdné a nevyužívané
 - *Střed Žižkova, okolo vytiženské části
- Proč ne**
- *Velikost parcely
 - *Nutnost výtahu?

Žižkov tržnice

Úvod/historie

První rozvoj vznik podél cesty, které se říkala Vídeňská, jelikož vedla od bran Prahy do Vídně. Vznik Žižkova je přisuzován staviteli Karlovi Hartigovi, který okolo historické usedlosti Pražačka z 18 století, nakreslil první regulační plán okolních polí a vystavil okolo 60 domů. Zástavba Žižkova začala vznikat v letech 1865. Dříve byl Žižkov rozvíjen jako část Vinohrad. Na trvarosloví zástavby můžeme sledovat podobnosti s Vinohradskými bloky, akorát zde jsou bloky menší a více nepravidelné a to díky velmi svažitému terénu a domy řešené jako pavlačové.

Na vyznačeném pozemku dříve stávala Tržnice na Poděbradově ulici, ta byla otevřena v roce 1931. Vznikla jako adaptace elektrárny. Tržnice měla venkovní tržiště a zastřešenou část. Tržnice bohužel nebyla příliš využívána. Trhy s dlouholetou tradicí probíhaly vždycky na přilehlém Prokopově náměstí. Byla snaha je přemístit do zastřešené tržnice, bohužel prodejcům nevyhovovala. Tržnice brzy zanikla a to v roce 1950.

Parkování v okolí

V uličních profilech je navrženo podélné parkování. V některých vedlejších ulicích je umístěno šikmé parkování. V určitých částech Žižkova došlo k asanaci a tak vznikly Panelové domy u kterých je kolmé parkování.

Určité části Žižkova nejsou došaveny nebo jsou ve špatném stavu. Proto zde vzniká nová zástavba, která využívá soukromého podzemního parkingu. Jinak ostatní Žižkovské bloky nejsou příliš vhodné pro parkování, kvůli jejich komplikovaným tvarům a malým rozměrům.

U některých bloků k dochází k výškovému převýšení na dvou koncích až skoro ke dvou podlažním rozdílům. Žižkov je velmi exponovaný dennímu světlu. Ulice jsou úzké a dochází tak přehřívání. Bohužel v některých částech se nenachází žádná zeleň. Přesunutí některých parkování do parkovacích domů by mohlo umožnit výsadbu menších alejí v ulicích.

Žižkov byl vždy znám svou vyšší kriminalitou. V této době už je zde lepší situace. Bylo to dáno dělnickou skladbou obyvatelstva a také menší přehledností území. U většiny domů ve vedlejších ulicích nejsou navrženy obchodní partery, nýbrž vyvýšené první podlaží nebo jsou menší obchody a kanceláře umístěny do suterénu přístupného z terénu. Vyčištění ulic od aut by mohlo v některých úsecích přinést větší přehlednost prostoru, zajistit lepší sociální kontrolu a bezpečnost.



Možné budoucí využití

Bytový dům
Sportovní využití
Tržnice
Kanceláře

Problémy území

Stávající budovy
Historická hodnota?
Pozemek je umístěn spíše dále od centra

Hledání umístění

Vinohrady lokalita 1

Analýza parkování Úseky P2-0428 až P2-0526

Počet parkování

V denních parkovacích zónách

celkem **2417** parkovacích míst

30 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **1934** parkovací míst

19 úseků smíšených (fialová)

celkem **509** parkovacích míst

V nočních parkovacích zónách

celkem **3013** parkovacích míst

45 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **2750** parkovací míst

9 úseků smíšených (fialová)

celkem **289** parkovacích míst

V denních parkovacích zónách rezidentů

1001 využíváno k dlouhodobému stání

(počítáno jako procentuální využití po předchozí analýze, celá data nelze zveřejnit)



obr.7

Hledání umístění

Vinohrady lokalita 2

Analýza parkování Úseky P3-0429 až P2-0550

Počet parkování

V denních parkovacích zónách

celkem **2225** parkovacích míst

39 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **1648** parkovací míst

17 úseků smíšených (fialová)

celkem **606** parkovacích míst

V nočních parkovacích zónách

celkem **3278** parkovacích míst

38 úseků pro rezidenty (modrá)

celkem **2625** parkovací míst

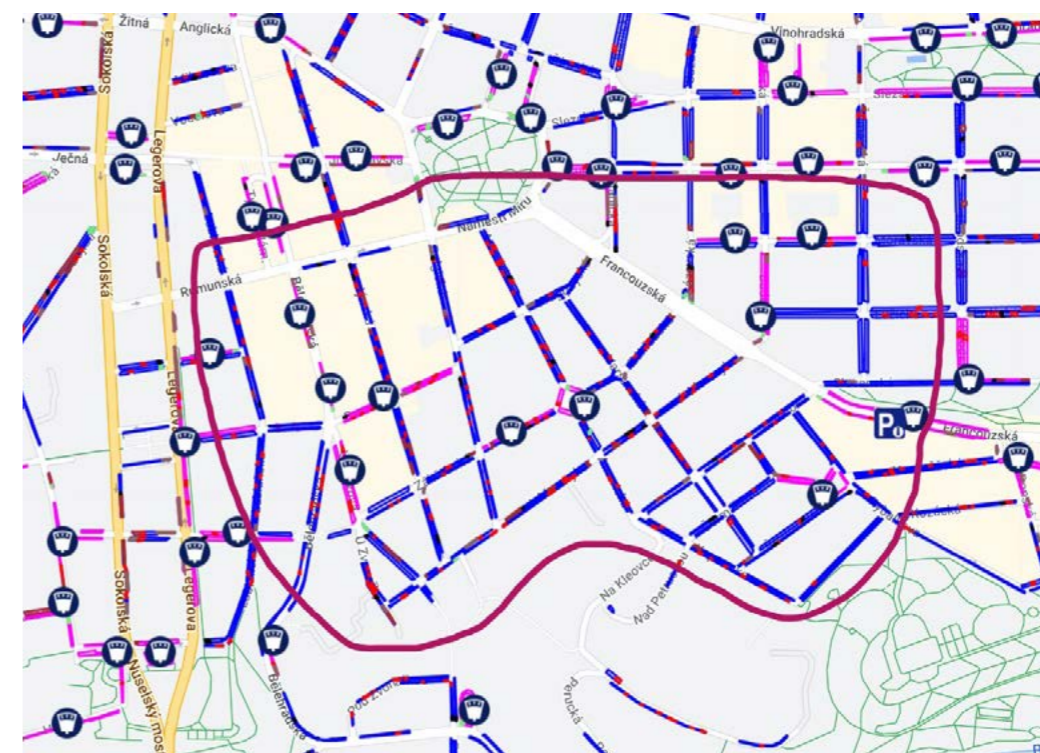
17 úseků smíšených (fialová)

celkem **907** parkovacích míst

V denních parkovacích zónách rezidentů

1092 využíváno k dlouhodobému stání

(počítáno jako procentuální využití po předchozí analýze, celá data nelze zveřejnit)

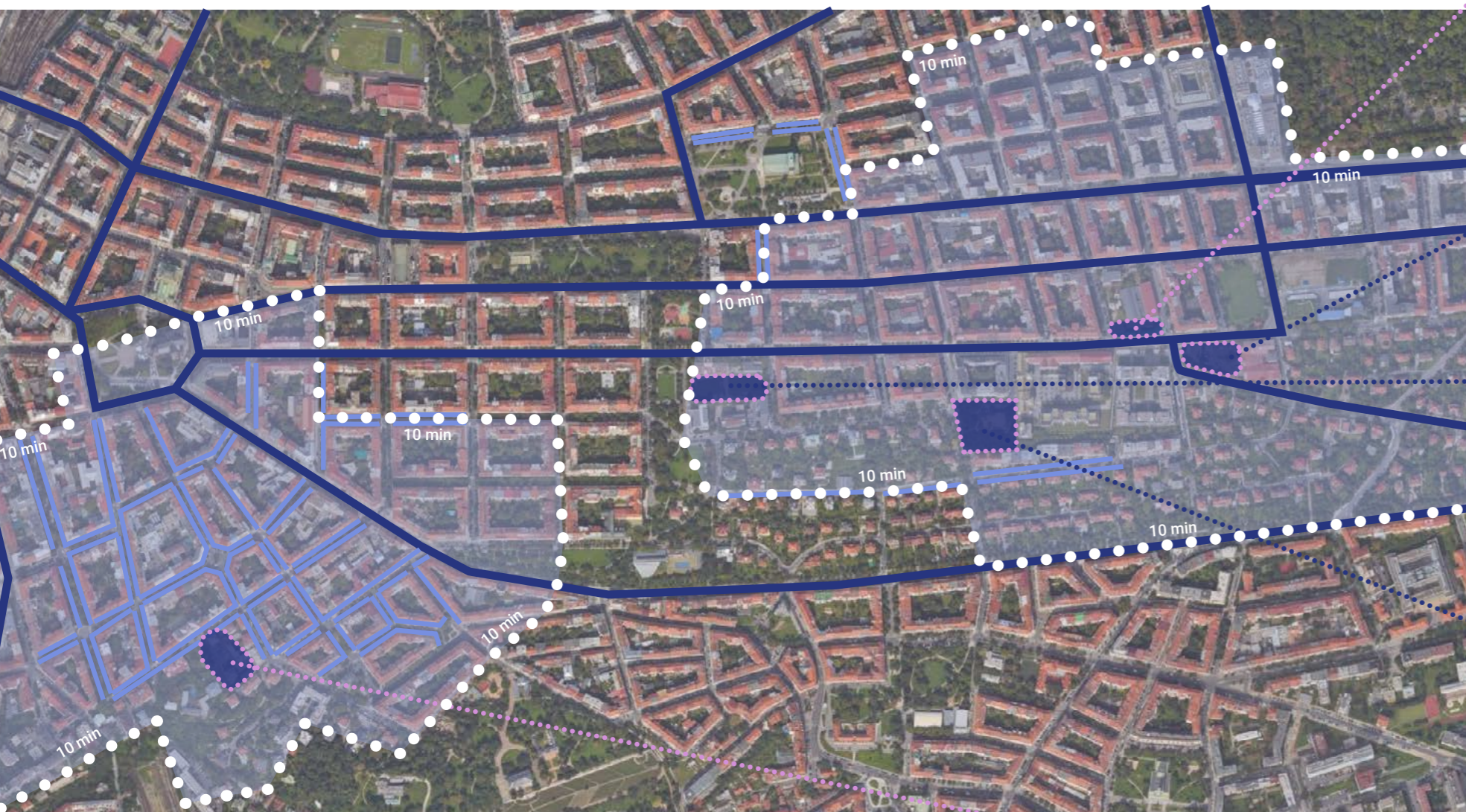


obr.7

Hledání umístění

Vinohrady

Posouzení a hledání míst na základě vnějších faktorů a známých faktů



Sklady Divadla

- Proč ano**
 - *Různé možnosti dopravy pro studenty
 - *Autobusy bývají přeplněny
 - *Ekologie
- Proč ne**
 - *Nová trasy tramvaje - ekologičtější a rychlejší
 - *Cesta zpátky na Strahov do kopce
 - *Nevyužití studenty a chátřání



Vozovna Orionka

U staré vozovny tramvají, která již nefunguje, se nachází nevyužitý velký předprostor, kde by se mohl nacházet parkovací dům, který by nijak nenarušil vzhled vozovny. Vozovna má v budoucnu projít revitalizací. Zatím se neví využití.

- Proč ano**
 - *Velkorysá velká plocha uprostřed zástavby
 - *Prozatím nevyužitá
 - *Má projít revitalizací
- Proč ne**
 - *Zastavění industriálního dědictví
 - *Není to přijatelné?
 - *V okolí garáže bytových domů



Vinohradské vodojemy

Nyní jen částečně využívané vodojemy. Jinak nevyužívaná plocha. V budoucnu se má revitalizovat na Hydropoli vodárenské osvětové centrum a park a veřejný prostor.

- Proč ano**
 - *Plocha nyní nevyužitá a
 - *Dobré umístění a dostupnost, obsluží široké území
- Proč ne**
 - *Původní vodojemy, historická hodnota?
 - *Proběhně renovace a vznikne nový zajímavý a edukační prostor



Dětské hřiště Sobotecká

Velmi rozlehlé dětské hřiště, které se nachází na okraji blokové zástavby. Jeho výhoda je umístění na vrchu svahu. Svah převyšuje až 3 nadzemní podlaží.

- Proč ano**
 - *Využití parku se dá zachovat a umístit ne střechu parkovacího domu
 - *Svažitý terén
 - *Pohledové krytí parkování
- Proč ne**
 - *Lze vymyslet následné využití?
 - *Prostor je ve stínu, žádný přísun denního světla
 - *Kopání pod zem, hodně zeminy, náklady na stavbu



Jana Masaryka

- Proč ano**
 - *Nyní funguje jako parkoviště, sklady, roztržitá zástavba
 - *Pozemek bez určité funkce
 - *Dá se dobře vymyslet následné užívání
 - *Pomůže okolním ulicím
- Proč ne**
 - *Lámaní blokové zástavby
 - *Navázání?
 - *Pod Nuselskými schody má vzniknout parkovací dům pro 150 aut, avšak je učeno pro ulice Pod Zvonařkou pod Nuselskými schody

Vinohrady Jana Masaryka lokalita 1

Úvod/historie

Území spadá pod Prahu 2 a Prahu 3. Vinohrady (dříve Královské Vinohrady) vznikaly po zbourání pražských hradeb v 70. letech 19. století, narozdíl od sousedních Vršovic, o kterých existuje první zmínka z 11. století. Vinohrady vznikly na zelené louce na místě polí a vinohradů, a vznik a růst čtvrti byl dán historickými cestami. Zprvu vznikaly nekontrolovatelně, ale i tak byly značně pravidelné, to bylo také dáno bohatší společností.

Značná část této části Vinohrad, byla už vytyčena v a zakreslena v Juttnerově plánu Prahy z roku 1816 jako cesty vedené ve Wimmerových sadech. Je zde vidět nyní ulice Francouzská, Šafaříkova na jejím konci zaniklá usedlost Zvonařka a ulice Jana Masaryka. Vinice se v této části nacházely už pravděpodobně ve 12. století.

Pozemek záměru se nachází na hozhraní dvou zástaveb, blokové a rozvolněné vilové. To bylo dáno profilací terénu a jeho náhlým svahem. Na rohu ulice Americká a Jana Masaryka se nachází činžovní Fričova vila. Ti si zde na vybraném území založili dílnu a továrnu pro jemnou mechaniku a geodetické přístroje. Po rozvoji firmy zde bylo přistaveno nové funkcionalistické křídlo továrny, a později přibývaly další objekty. Nyní došlo k demolici vilového domu na dvoře.

Parkování v okolí

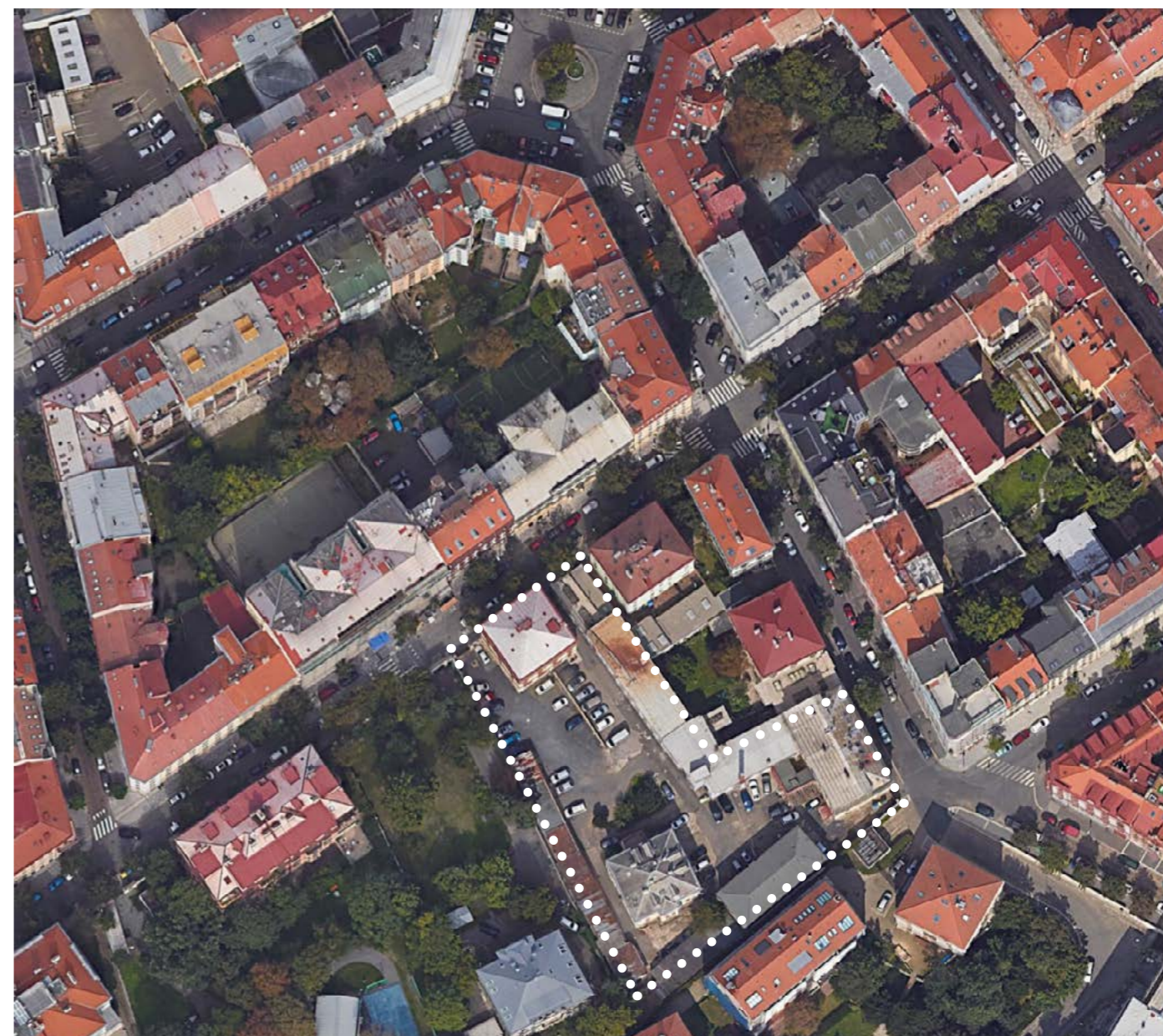
Parkování je zde zajištěno podélným parkováním podél uličního profilu. Značná část ulic je řešena jako jednosměrka a parkování je tak umožněno po obou stranách. V ulicích jsou umístěny aleje stromů, které v letních dnech poskytují stín a chlad.

Všechny ulice jsou řešeny s parkováním. Ve středu území je umístěno kruhové Americké náměstí. To slouží jako kruhový objekt a parkoviště. C středu je umístěna kašna. Okolo náměstí je umístěn obchodní parter se spoustou kaváren, které v létě otevírají předzahrádky, avšak výhled z těchto předzahrádek je pouze na zaparkovaná auta.

Obyvatelé této části Vinohrady jsou velmi aktivní a často se zde pořádají akce jako Žažít město jinak. V tomto případě se zamezí vjezd vozidlům a v ulicích se otevírají stánky, hraje hudba nebo se zde prostřed dlouhý stůl.

Množství aut se v tomto území mírně ztrácí díky širším uličním prostorům a zeleni. Pouze v některých vnitroblocích se nachází parkování. V okolí je spousta škol, ale také hotelů a restaurací, to zde přivádí dopravu.

Na zamýšleném území stojí nyní pár soukromých garáží a parkovacích míst. v budovách jsou zřízeny kanceláře, skladové a výrobní prostory, ale také menší pronajímatelné dílny. Pronajímatelné prostory jsou využívané, avšak prostor má nevyužitý potenciál, může zde vzniknout více dílen, a část parkovacích míst by se mohla přesunout do parkovacího



domu. Tím by se v některých užších ulicích mohly parkování zrušit a navrhnou soukromé předzahrádky, nebo vytvořit lepší prostory pro kavárny a bary.

Možné budoucí využití

Bytový dům
Výroba
Dílny
Kanceláře
Sklady

Problémy území

Stávající budovy
Postupně se měnící struktura zástavby
V okolí je celkem dobrý veřejný prostor, otázkou je zda jiné části nevyžadují parkovací dům více

Vinohrady Sklady divadla lokalita 2

Úvod/historie

Pozemek se nachází v ulici Korunní, blízko vozovny Orionka, tato část Vinohrad spadá pod Prahu 3. V současné době se budovy na pozemku využívají jako zákulisí a dílny pro divadlo na Vinohradech. Dříve zde ale stávaly městská jatka s tržnicí.

Jatka byly dokončeny v roce 1898 a zachovalá budova je nyní kulturní památkou České republiky. Jedná se o jedinečnou dřevěnou hrázděnou stavbu. Konstrukce je mimořádně dochovalá se spoustou detailů. Stavba je trojlodní založena na bazilikální typologii staveb. I samotná nosná konstrukce uvnitř budovy jsou dřevěné sloupy, ale tak i ohýbané dřevěné nosníky.

Budova je velmi nenápadná a málo známá veřejnosti, jelikož je ze dvou stran obklopena novými budovami a z jedné části je mateřská škola s dětským hřištěm. Budovu tak z ulice není lehké vidět, zároveň její interiér je nepřístupný veřejnosti.

Parkování v okolí

V okolí ulice Korunní a Vinohradských jatek je parkování řešeno zejména jako podélné parkování, ale hlavně jako kolmé či šikmé stání, které zde bylo vytvořeno kvůli vysoké poptávce. Původně zde stání byla podélná, ale kvůli navýšení kapacit byl ubrán veřejný prostor a na chodník byly namalovány rozmezí kolmých stáním a tím tak došlo ke zúžení pěšího prostoru. A to převážně z důvodů vyšší blokované zástavby a větší podlažnosti, ale také menšími a spíše čtvercovými bloky.

Také území rozdělují dvě dopravně důležité ulice a to ulice Korunní a Vinohradská, kterými vedou tramvaje, ale zároveň obě ulice propojují dopravně Vinohrady s Vršovciemi a Strašnicemi. Profili ulic jsou širší s menšími veřejnými prostory.

Mezi lety 2003-2010 byly na ulici Korunní vybudovány dva nové bytové komplexy a to Korunní dvůr, který dostavil blok u Vinohradského pivovaru a Rezidence Korunní, u které vznikl nový předprostor a došlo k rozšíření uličního profilu. Obě tyto zástavby mají rezidenční podzemní parkoviště. U Korunního dvoru je možnost krátkodobého parkování z důvodu obchodního parteru.

V okolí se nacházejí také další podzemní parkování a to v Atriu Flora a Luxembourg plaza, stání jsou řešena jako dočasná pro nákupy a dojezdy za prací poté je vyhrazena část parkovacích míst pro rezidenty z okolí.



Veřejný prostor je zahlcen auty a ještě k tomu nepřispívá kolmé a šikmé stání v ulicích, které ubralo veřejný prostor. Parkovací dům v tomto místě by mohl otevřít budovu jatek veřejnosti a donést do ní nový život a novou funkci. Zároveň parkovací dům má mnoho možností na více funkcí, jak bytového domu, tak vytvoření nových skladovacích prostor a dílen, které by nahradili bourané části.

Možné budoucí využití

- Bytový dům
- Zázemí pro školy, tělocvična
- Kanceláře
- Sklady
- Výroba
- Dílny
- Trhy

Problémy území

- Menší rozměry parcely
- Kulturní památka České republiky
- Stávající budova, nutné zachovat stávající provoz
- Dopravní řešení
- Blízkost okolních budov

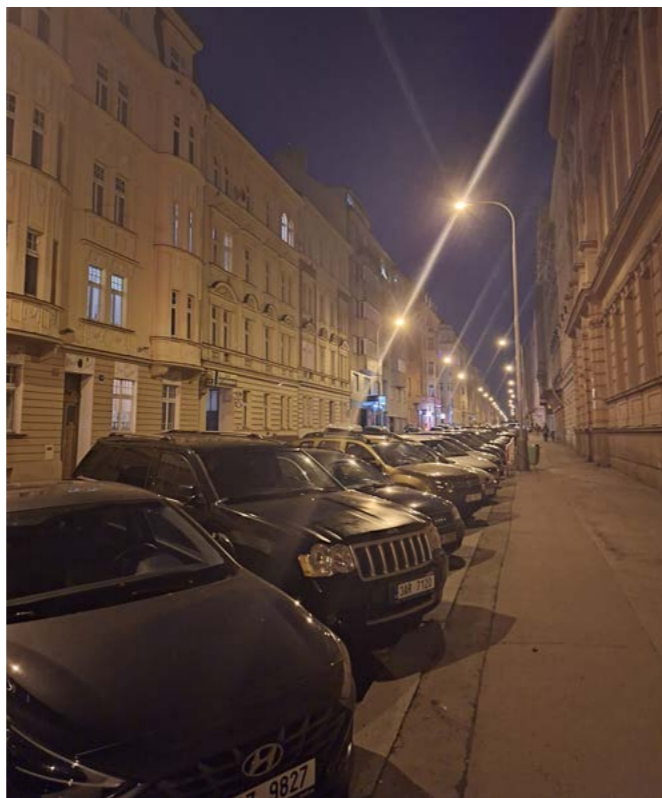
Závěrem analýzy

Lokace

Z analýz mnou provedených, jsou nejpostiženější Vinohrady a Žižkov. Nachází se zde vysoký počet parkujících automobilů, které dlouhodobě stojí ve veřejném prostoru.

Vinohrady Sklady divadla

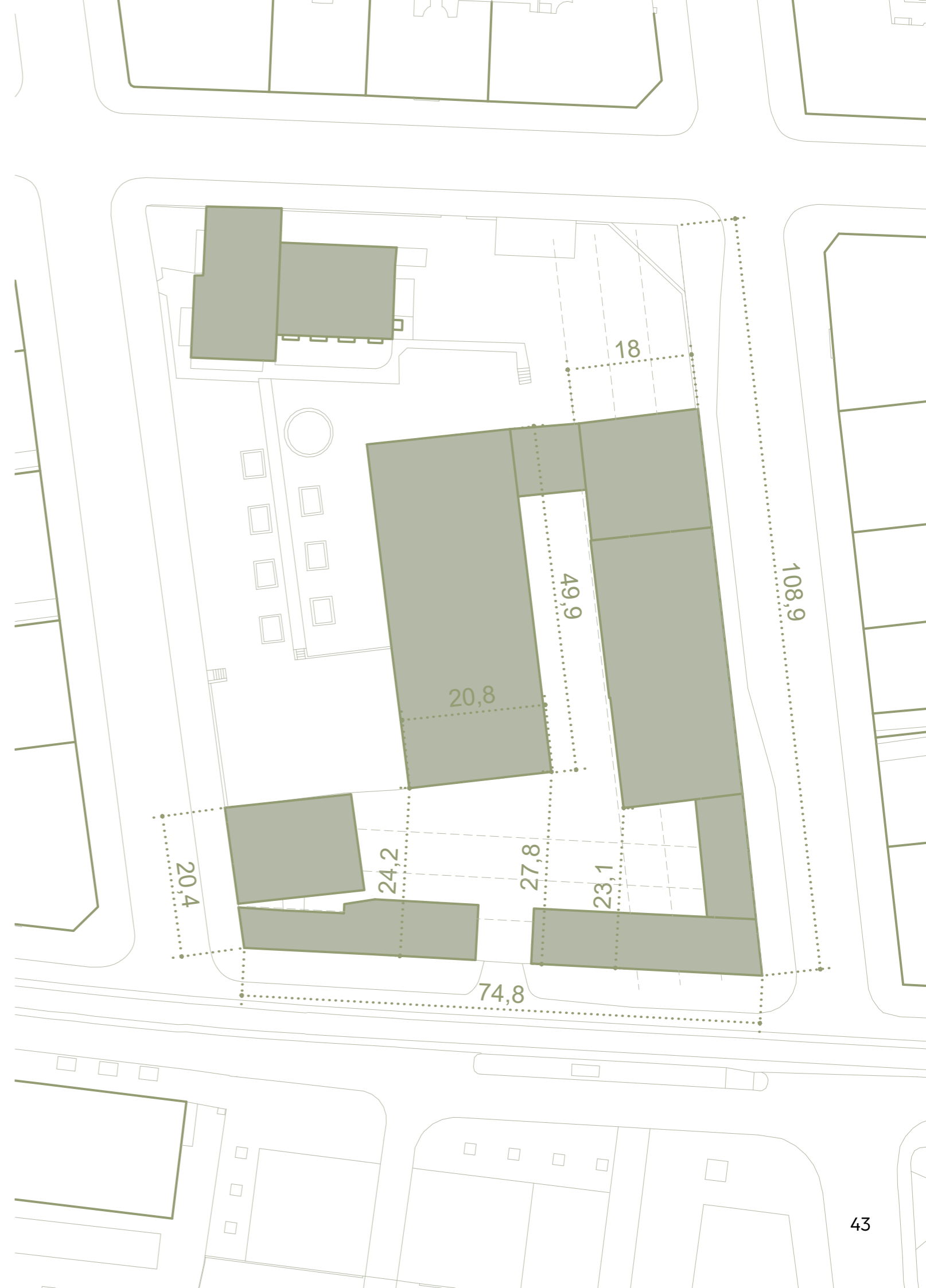
Ráda bych se zabývala lokalitou okolo ulice Korunní, kde parkování ve vedlejších ulicích si ukrojilo z veřejného prostoru. Myslím si, že ze všech částí to potřebuje nejvíce. Avšak problémem zde je najít vhodnou parcelu. Parcela skladů divadla má mnoho limitů a to hlavně kvůli národní kulturní památce jatek. Rozměrovo je ale parcela celkem vyhovující, je dlouhá, modul 6 metrů 3x za sebe. Otázkou je délka rampy a umístění



obr.8



obr.8



Stavební program

Cíle

- Cílem je ulevit částem Prahy s vysokým počtem parkovacích míst, které ničí veřejný prostor, a najít správné řešení parkování a následná rekultivace veřejného prostoru
- Následné hledání druhé formy konstrukce domu a jeho využití, nebo také nalezení více náplní založených na stejném principu
- Vycházet z provedených analýz a zaměřit se na části Vinohrad nebo Žižkova

Požadavky

- Počet parkovacích míst - co nejvyšší číslo, minimálně 250-300 míst, jinak hrozí nenávratnost
- Učítá soběstačnost budovy - využití technologií pro provoz budovy, třeba výroba energie pro osvětlení,
- Zamezení přehřívání budovy
- Ochlazení okolí - vytvořit třeba zelenou fasádu a zelenou střechu
- Zlepšení okolí - stavět parkovací dům v místech potřeby, kde přesun a zrušení parkování pomůže veřejnému prostoru
- Výsadba zeleně a regenerace veřejného prostoru pro přesunu parkování
- Vytipování okolních ulic, které projdou regenerací
- Modulace konstrukčního systému rozumně, tak aby vyhovovala další případným využitím, modulace by měla vyhovovat více než jedné funkci
- Trvanlivost budovy a materiálů, při navrhování nosných prvků počítat s budoucím využitím a následnou přestavbou
- Na vnitřní fungování parkovacího domu - viz normy
- Tvar ramp dle následného využití, ne všechny se dají následně využít
- Na vnější vzhled fasády, jedná se sice o parkovací dům, ale v centru města, otázka přístupu, má dům vypadat jako parkovací dům nebo činžovní, také její přestavbu

Požadavky na provoz

- Záleží od výběru parcely
- Obchodní parter, kavárny obchody, zkytí pohledu na parkovní z horizontu člo- věka
- Komunikační jádro pro pěší, hygienické zázemí, únikové cesty
- Návrh komunikací automobilů, typy parkování
- Alternativní typy automobilů a jejich parkování
- Střešní zahrada? park?

Rizika

- Ochota a poptávka parkování v parkovacím domě a postoj obyvatel
- Při přesunu parkovacích stání do pd a následné zrušení stání ve veřejném prostoru, nastane někdy situace, že ubude počet automobilů a parkovací dům už nebude potřeba a bude moct dojít své druhé funkce???
- Parkování elektromobilů, náročné pro parkovací domy, také jejich vývoj je ne- jistý. Zároveň nejsou ekologicky více udržitelné než běžné motorové vozidla.

Následné využití

• Bytový dům a koleje pro studenty, hotel, startovací bydlení

Nejednodušší a nezákladnější transformací parkovacího domu je jeho přestavba na bytový dům. Parkování je prakticky vždy udávajícími rozměry pro tvorbu bytového domu. Pd by byl ve výsledku pouze jeho skeletem a nosnou konstrukcí. Doplnily by se obvodové stěny příčky a zateplení.

• Dílny a výrobní prostory, kanceláře

Také velmi jednoduché řešení. Mohlo by dojít k odejmutí ramp tím vytvoření atria se světlíkem a tím tak přivedení další osvětlení do budovy. Obvodový plášť by se mohl řešit lehkým obvodovým pláštěm.

• Sportovní využití a stavby pro kulturu (kina, knihovny...)

Komplikovanější případ. Většina sportovišť vyžaduje vyšší světlou výšku. Musel by být při návrhu dbán věci zřetel na následné využití. Mohly by se zde provozovat pouze specifické aktivity, nebo by musela být předimenzována nosná konstrukce nebo vymyšlen speciální systém.

• Školy

Novodobé školy se navrhují na základě sloupového konstrukčního systému, ten umožňuje větší variabilitu prostoru. U škol jsou bohužel přísné hygienické nároky a to i na jejich konstrukční parametry, hlavně na světlé výšky, které jsou až příliš vysoké pro parkovací domy. Musely by se dát vyjmou určitá patra.

• Zdravotnické stavby a lázně

Tyto typy staveb vyžadují své speciální požadavky a neměly by se podmiňovat modula- ci garáží a vice versa. Městské lázně by možná mohly mít nějaké řešení proveditelnosti.

• Hřbitov, kostel, atypické náplně

Pro atypické náplně může být pouze konstrukční systém výhodou a může dojít k novému a originálnímu řešení. U hřbitovů stačí do pater umístit kolumbária nebo nové typy uren a vznikne originální městský hřbitov, který nezabírá velkou plochu, má vysokou kapacitu a dobrou dostupnost. Tento přístup už jsem si od- zkoušela v předchozím projektu.

• Skleníky a farmy, rekreace

V těchto případech je nutno zajistit dobré osvětlení prostoru, odvod vody a vstře- bání vlhkosti. Mohlo by se jednat také o komunitní prostory okolních rezidentů. Možná by tím ubyla potřeba vlastnit automobil a místo na chatu na Šumavu by jezdili na chatu do parkovacího domu.

Vývoj dopravy

Pravěk

Doprava se začala vyvíjet z peššího pohybu po vyšlapaných cestičkách od zvířat. Neandrtálský člověk migroval z Afriky do Evropy. Přeprava materiálu probíhala smykem a to tažením lyžin po terénu. Později se začala využívat při domestikaci zvířat jejich tažná síla na přepravu.

Během neolitické revoluce postupně se mění život společnosti od lovců a sběračů, k travalejšímu a usedlejšímu životu. Začíná transformace krajiny a rozvoj zemědělství. Hlavním vynálezem pro rozvoj dopravy bylo kolo. První kolo bylo vynalezeno asi 3500 let př.n.l. v Mezopotámii. Ve stejné době došlo k domestikaci koňů, a tím začala vznikat koňská spřežení. Začaly se také upravovat první silnice, které se zpevňovaly kameny.

Starověk

Významnou dopravou během starověku začala být lodní doprava, obzvláště u přímořských lokalit. V Řecku se rozvíjela spíše doprava na kratší vzdálenosti a to kvůli politickým fungováním polisům. Cesty na vybraných úsecích byly upravovány - dlážděné formou kamenných desek, měly podélné vodící pásy pro kola vozů.

Z starověkého Říma nastal velký boom dopravy. Vznikala první silniční síť mezi vojenskými castris. Vojenské tábory byly od sebe vzdáleny den cesty, pro jednodušší přesuny armády. Z některých castrů vznikly nynejší velké a známé metropole. Z počátku silnice z udusané hlíny, později dlážděné plochými kameny. Nejznámější a je Via Appia, byla založena v roce

312 př.n.l.

Středověk

Ve středověku nastal příklon spíše k agrární společnosti. Doprava byla využívána k přepravě zboží na obchodních cestách. Začaly se ve velkém budovat mosty. Od 10st. vzniká dálkových obchodních stezek.

Novověk

V 15. st. začíná znovuvyužití lodní dopravy a pořádají se zaoceánské plavby a budují se kanály. V 15. a 16. století se zdokonaluje přeprava osob a vznikají kočáry. Také začíná doprava informací a to v 16. st. vzniká pravidelné pošty. Začaly se ve velkém také budovat umělé státní cesty. Za Marie Terezie a Josefa II. byla vubodována první cesta z Prahy do Vídně.

Průmyslová revoluce

Stejně důležitým objevem jako vynález kola je sestavení prvního parního stroje. Od té doby začala doprava růst rapidní rychlostí. Přeprava pomocí železnice a následně vznikaly jiné formy, jako doprava koněspřežkou ve městech jako obdoba tramavaje.

Automobilismus

Za vznikem automobilů stojí vynálezce Karl Benz, který vymyslel první spalovací motor a automobil. Následovalo zavedení sériové výroby v roce 1913 Henry Fordem. Dále se rozvíjela letecká doprava, která navazovala na horkovzdušné balóny a vzducholodě a v roce 1903 postaveno první motorové letadlo. V poválečném období se začala zkoumat vesmírná doprava.

Současnost

Nyní existuje spousta způsobů dopravy. Důležitým se nyní stává udržitelný rozvoj dopravy, omezení škodlivin způsobených dopravou, rozvoj veřejné dopravy ve městech. Budoucností se mohou stát elektromobily a dopravní prostředky s alternativními palivy.

Historie parkovacích domů

První známý vícepatrový parkovací dům byl postaven v roce 1901 v Londýně společností City & Suburban Electric Carriage, která se specializovala na prodej, skladování, hlídání a dodávku elektromobilů. Měl podlažní plochu 1 765m² a šlo zde umístit 100 aut na sedmi patrech, auta se pohybovaly přes elektrický výtah. O rok později stejná společnost otevřela druhou budovu, která pojmul 230 aut. Tyto parkovací domy sloužily k opravám, dobíjení a úklidům aut.

Později přibyl nárůst parkovacích domů v Anglii a okolních státech. V roce 1903 v ulici 33-37 Wardour Street se nacházel třípatrový parkovací dům, který dodnes stále stojí, byl avšak transformován na hospodu a později klub. V Glasgow v roce 1911 otevřeli Botanic Gardens Garage

parkovací dům, který byl maskován v centru města art deco fasádou, uvnitř se nacházela rampa do druhého patra. Dům je nyní na listině dědictví Skotska a je dochován dodnes.

V roce 1918 byla otevřena parkovací garáž v hotelu La Salle v Chicagu navržen firmou Holabird and Roche. Dům byl zbořen v roce 2005.

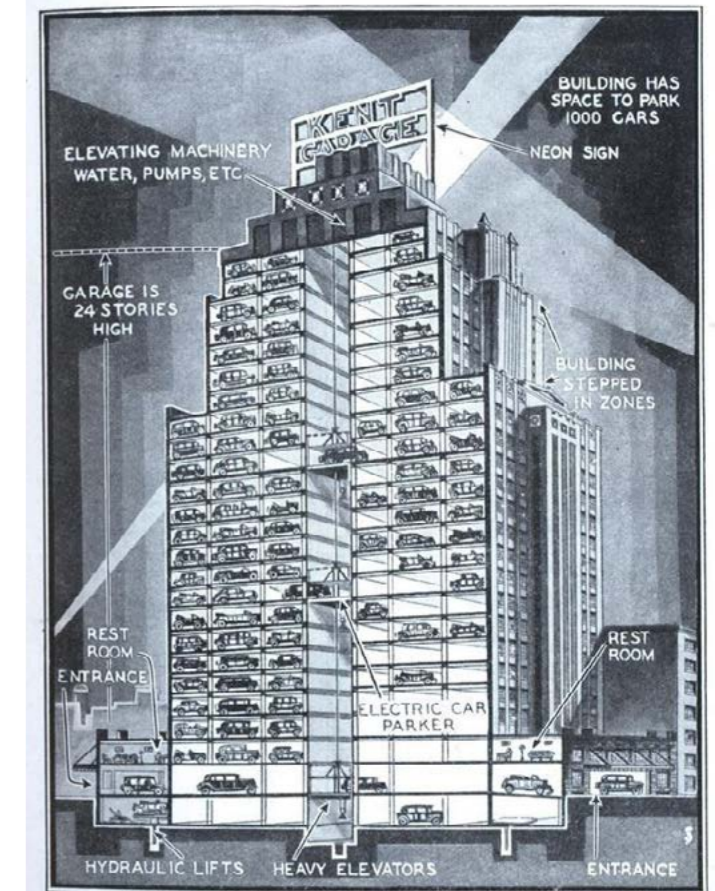
Ve Washingtonu ve 30 letech 20.st. otevřeli v té době největší garáž. Měla deset pater a bylo v ní více funkcí jako benzínka, myčka, autoopravna a prodejna. V Americe byl boom automobilismu tak v New Yorku začala firma Kent Automatic Garage budovat „Hotely pro auta“. Jedná se o 24patrovou výškovou budovu, která byla plně automatizovaná a parkovaly v ní automobily. Mohlo v ní parkovat více než 1000 aut, parkovací dům byl ale,

nakonec v 60 letech přestavěn na bytový komplex. Mechanizace parkování zažila velký rozvoj, který, ale zastavila 2. světová válka.

Po válce byl představen systém samostatného parkování s využitím ramp. V té době Bertrand Goldberg navrhl bytový komplex s parkováním, jelikož stoupal počet obyvatel vlastníci auta.

S odstupem času a růstem předměstí a měst nejsou některé parkovací domy už potřebné. Nyní architekti řeší jejich přestavby. Jako například Knightley's Parking Garage, který byl otevřen v 50 letech 20.století. Od 80 začala budova být méně využívána a v roce 2009 zavřena. Od té doby budova prošla rekonstrukcí a byly zde postaveno 44 jednopokojových bytů.

Hotel for AUTOS



obr.13



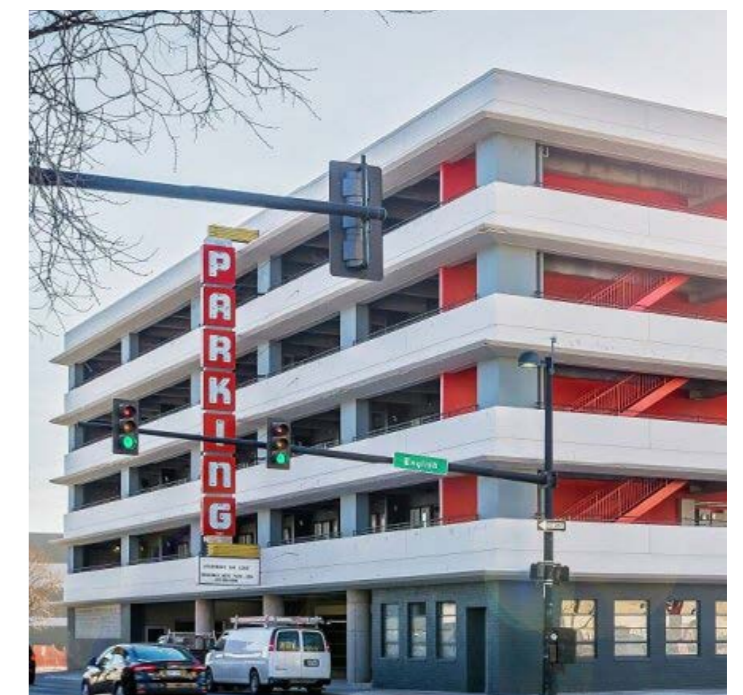
obr.9



obr.10



obr.11



obr.12

Možnosti parkování

Tabulka 3 – Skladební prvky šířkového uspořádání místních komunikací

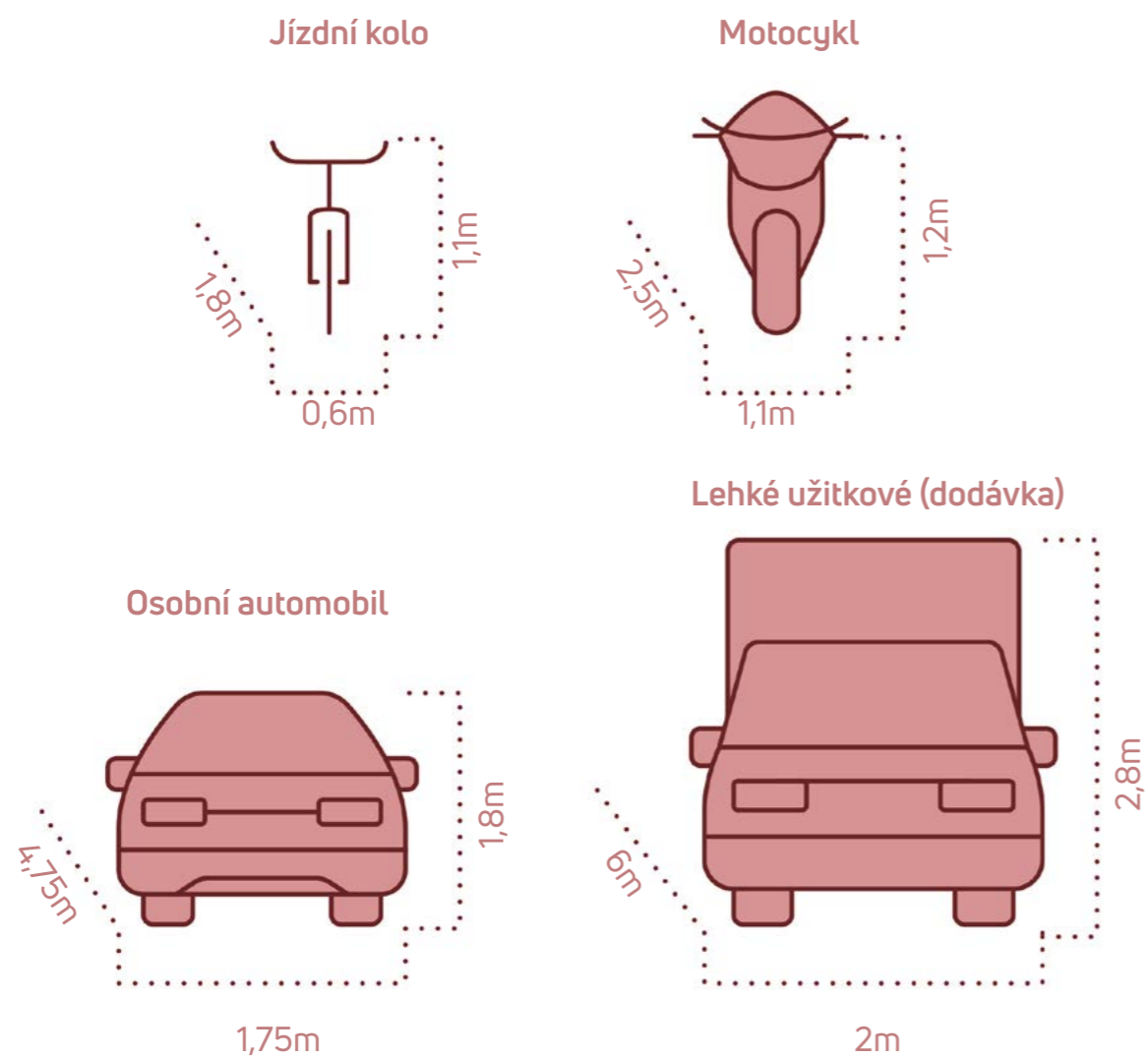
Označení	Název skladebního prvku	Šířka v m	Použití	Poznámka
a	jízdní pruh	3,50 3,25; 3,00 3,00; 2,75 (2,50 – 2,25) ^{d)}	Na rychlostních komunikacích. Na sběrných komunikacích. Na obslužných komunikacích.	Jízdní pruh komunikace v průmyslové zóně v šíři 3,50 m, v odůvodněných případech 3,25 – 3,00 m.
a ₁ , a ₂	jízdní pruh	3,25; 3,00 3,00; 2,75 (2,50 – 2,25) ^{d)}	Na sběrných komunikacích. Na obslužných komunikacích	Při různých šířkách pruhů v jednom jízdním pásu.
c	zpevněná krajnice	2,50; 2,00	Na rychlostních komunikacích a na sběrných komunikacích v přechodových úsecích.	Podle ČSN 73 6101 (na přechodových úsecích)
e	nezpevněná krajnice	0,50	Na přechodových úsecích rychlostních a sběrných komunikací a na komunikacích bez chodníků.	Na úsecích s bezobrubníkovou úpravou (viz obrázky 5,6,21 – 24)
c _P	parkovací a zastavovací pruh	2,25; 2,00 (1,80 ve stísněných poměrech) ^{e)}	Na sběrných a obslužných komunikacích.	Platí jen při podélném stání. Může být přerušen vysazenými chodníkovými plochami. ^{f)}
c _{PS}	parkovací pás	4,50 – 5,00	Na obslužných komunikacích (v odůvodněných případech i na sběrných komunikacích).	Šikmá a kolmá stání podle ČSN 73 6056.
a _T	tramvajový pás nezvýšený ^{g)}	7,00 (6,00 ve stísněných poměrech)	Při rekonstrukcích na sběrných komunikacích ve stávající zástavbě, standardně na obslužných komunikacích a v pěších zónách.	Viz obrázek 2. V odůvodněných případech je přípustěno pojiždění nekolejovými vozidly. Ve směrových obloucích nutno rozšířit.
a _T	tramvajový pás zvýšený	Nejméně 8,00 Nejméně 7,00	Trakční stožár v ose zvýšeného pásu. Při tramvajovém pásu bez trakčního stožáru.	Viz obrázek 3. V místě zastávek viz obrázek 4 a podle ČSN 73 6425.

Označení	Název skladebního prvku	Šířka v m	Použití	Poznámka
a _B	autobusový nebo trolejbusový pruh	3,50 3,50, 3,25 3,25, 3,00	Na rychlostních komunikacích Na sběrných komunikacích Na obslužných komunikacích.	Dopravně vyznačen a oddělen opticky. ^{h)}
a _C	jízdní pruh pro cyklisty	1,00	V hlavním i přidruženém dopravním prostoru.	Bezpečnostní odstupy viz tabulka 4. Nejmenší šířka zpevněné části pruhu 0,75 m.
a _{CH}	pruh pro chodce	0,75	Na chodnicích nebo stezkách pro chodce. ⁱ⁾	Nejméně 2 pruhy (1,50m). V odůvodněných případech 1 pruh. Bezpečnostní odstup viz tabulka 4.
d	střední dělicí pás	nejméně 3,00 nejméně 2,00 nejméně 1,50 (1,00 ve stísněných poměrech ve funkčních skupinách B i C)	Na rychlostních komunikacích. Na sběrných komunikacích. Na obslužných komunikacích. Na dvou i čtyřpruhových komunikacích ve směrových obloucích pro oddělení protisměrných jízdních pruhů (možno nahradit betonovým svodidlem)	Ve stísněných poměrech možno šířku zmenšit až na šířku oboustranného svodidla při zajištění možnosti uložení vedení technického vybavení. V místech přechodu pro chodce má být nejméně 2,25m (viz 10.1.3). Střední dělicí pás může tvořit také řada ostrůvků. Za dělicí pás není považován samostatný ostrůvek do délky 25 m.
d _P	postranní dělicí pás	nejméně 1,50 (1,00 ve stísněných poměrech)	Mezi hlavním a přidruženým dopravním prostorem.	Zvětší se podle urbanistických možností a potřeb uložení vedení technického vybavení, zeleně a případných ochranných a bezpečnostních zařízení.
c _Z	zelený pás	1,5 – 8,0	Oddělení chodců a/nebo cyklistů od hlavního dopravního prostoru	V přidruženém dopravním prostoru. Ve stísněných podmínkách se připouští snížení šířky na 1,00 m.
b _O	bezpečnostní odstup	0,25, 0,50, 0,75	Nezbytný odstup dopravního pruhu určitého druhu od dopravního pruhu odlišného druhu nebo od pevné překážky. Hodnoty udává tabulka 4.	U jízdního pruhu/pásu pro motorová vozidla se bezpečnostní odstup vkládá vně vodicího proužku. U jízdního pruhu pro cyklisty je vodicí proužek součástí bezpečnostního odstupu.
v _D	dělicí proužek	0,50	Vyznačení rozmezí mezi sousedními protisměrnými jízdními pruhy nebo pásy na směrově nerozdělených komunikacích (dvou i čtyřpruhových). Plní funkci nezvýšeného dělicího pásu; je vymezen dvěma podélnými čarami souvislými vodorovného dopravního značení. Doporučuje se užití reflexních dopravních knoflíků nebo zvýšených tvarovek.	V odůvodněných případech může být součástí protisměrných jízdních pruhů. Na dvoupruhové komunikaci musí být doprovázen zákazem předjíždění.
v	vodicí proužek	0,50; 0,25	Na vnějších stranách směrově nerozdělené místní komunikace. S funkcí odvodňovacího proužku u obrubníku nebo na rozhraní jízdního a parkovacího pruhu.	Na rozhraní jízdního pruhu s přídatnými pruhy se nezřizuje, pokud nemá funkci odvodňovacího proužku.

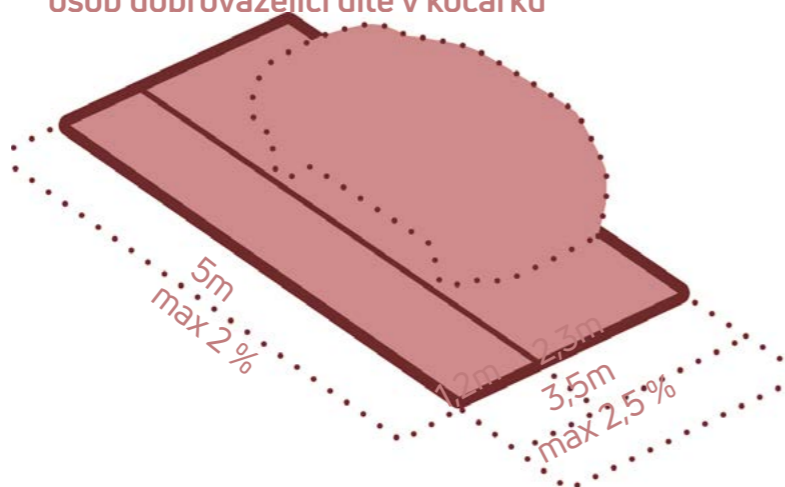
Označení	Název skladebního prvku	Šířka v m	Použití	Poznámka
v ₁	vodicí proužek	0,50; 0,25	Vnější vodicí proužek směrově rozdělené místní komunikace. S funkcí odvodňovacího proužku u obrubníku nebo na rozhraní jízdního a parkovacího pruhu.	Na rozhraní jízdního pruhu s přídatnými pruhy se nezřizuje, pokud nemá funkci odvodňovacího proužku.
v ₂	vodicí proužek	0,50; 0,25	Vnitřní vodicí proužek směrově rozdělené místní komunikace (případně s funkcí odvodňovacího proužku u obrubníku)	

a) Nezpevněná část krajnice (e) započítávána do volné šířky, nezpevněná část krajnice při umístění vodicích a bezpečnostních zařízení a zpevněná krajnice se navrhuje podle ČSN 73 6101.

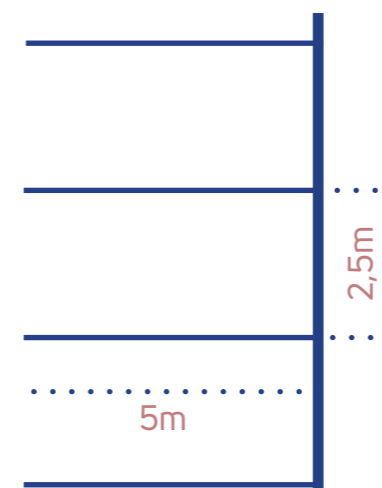
Možnosti parkování



Pro těžce pohybově postižené a pro vozidla osob doprovázející dítě v kočárku



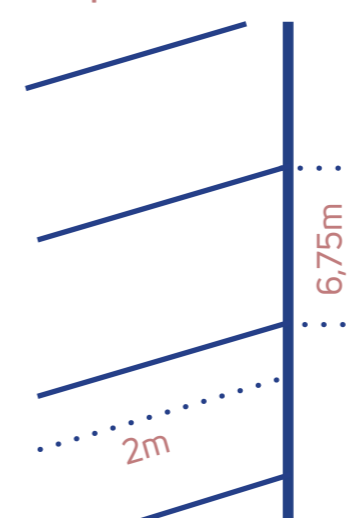
Kolmé parkování



Podélné parkování



Šikmé parkování



Min

- Základní šířka stání 2,5m
- Základní délka stání 5m
- Rozšíření krajního stání 0,25m
- Šířka jízdního pruhu vpřed 6m
- Šířka jízdního pruhu couvání 4,75m

Max

- Základní šířka stání 2,8m
- Základní délka stání 5m
- Rozšíření krajního stání 0,25m
- Šířka jízdního pruhu vpřed 4,25m
- Šířka jízdního pruhu couvání 3,75m

Jízda vpřed

- Základní šířka stání 2m
- Základní délka stání 6,75m/5,25m
- Rozšíření krajního stání (pevná překážka) 0,4m
- Šířka jízdního pruhu vpřed 3,25m

Couvání

- Základní šířka stání 2m
- Základní délka stání 5,75m
- Rozšíření krajního stání (pevná překážka) 0,4m
- Šířka jízdního pruhu vpřed 3,75m

Šikmé 75°

- Základní šířka stání 2,6m
- Základní délka stání 5,3m
- Rozšíření krajního stání (pevná překážka) 0,25m
- Šířka jízdního pruhu 5m

Šikmé 45°

- Základní šířka stání 3,55m
- Základní délka stání 4,8m
- Rozšíření krajního stání (pevná překážka) 0,25m
- Šířka jízdního pruhu 3m

Typy parkovacích domů

Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání ^{*)}	Skutečná šířka stání	Rozšíření krajního stání (bezpečnostní odstup)	Délka stání	Převis vozidla	Šířka jízdního pruhu/pásu ^{**) - jízda vpřed (bez nadjetí)}	Šířka jízdního pruhu/pásu ^{**) - couvání}
		a (m)	g (m)				d (m)	b (m)
Kolmé	osobní	2,50	2,50	0,25	5,00	0,50	6,00	4,75
		2,65	2,65				5,75	4,25
		2,80	2,80				4,25	3,75
	lehká užitková (dodávka)	2,75	2,75	0,40	6,50	0,50	7,75	6,25
		2,90	2,90				7,00	6,00
		3,10	3,10				5,50	5,50
Šikmé 75°	osobní	2,60	2,50	0,25	5,30	0,50	5,00	
		2,75	2,65				4,25	
		2,90	2,80				3,25	
	lehká užitková (dodávka)	2,85	2,75	0,40	6,80	0,50	6,25	
		3,00	2,90				5,25	
		3,20	3,10				3,75	
Šikmé 60°	osobní	2,90	2,50	0,25	5,20	0,50	3,50	
		3,10	2,65				3,00	
	lehká užitková (dodávka)	3,20	2,75	0,40	6,60	0,50	4,25	
		3,35	2,90				3,50	
Šikmé 45°	osobní	3,55	2,50	0,25	4,80	0,50	3,00	
		3,75	2,65				2,50	
	lehká užitková (dodávka)	3,90	2,75	0,25	6,00	0,50	3,50	

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

Tabulka rozměrů parkování obr.15

Druh rampy		Maximální podélný sklon (%)
Vnitřní rampy	Celé a šroubovitě rampy	15
	Vyrovnávací rampy a polorampy	17 ^{*)}
	Parkovací rampy	6
Vnější rampy	Vyrovnávací rampy	17 ^{*)}
	Celé, šroubovitě a polorampy	10 ^{*)}

^{*)} Pokud je na rampách navrženo zařízení, které zabrání namrzání vozovky (popř. pokud jsou rampy i zastřešené), lze navrhnout stejný maximální podélný sklon jakou u vnitřních celých a šroubovitých ramp.
^{**)} Pokud vyrovnávací rampy překonávají více než polovinu podlaží, platí pro ně stejné maximální podélné sklony jako pro celé a šroubovitě rampy.

Tabulka maximálních sklony podélných ramp obr.16

Požadavky na stavební konstrukce a technická zařízení budov

- Staticky se HG navrhuje dle ČSN EN 1991-1, část 7
- Požární bezpečnost garáží dle ČSN 73 0804
- Podlahy protismykové, trvanlivé, mechanicky odolné navrhování a vodotěsné dle ČSN 74 4505
- Nutnost odvodňovacích systémů nebo odsátí, spád minimálně 1%
- Garáže přistavěné k objektu s jiným využitím musí být od obytných a obytných místností odděleny tak aby byla zaručena nízká hladina hluku a splodin.
- Dobré využití denní světlo, umělé světlo dle ČSN EN 12464-1
- Provozní větrání, havarijní větrání, požární větrání

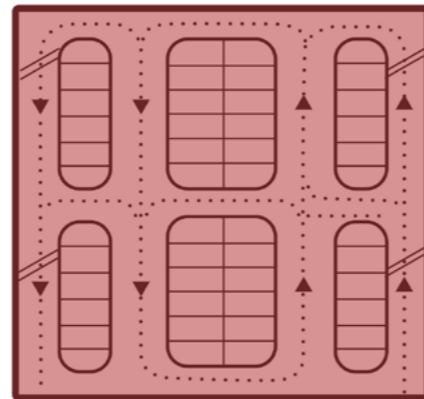
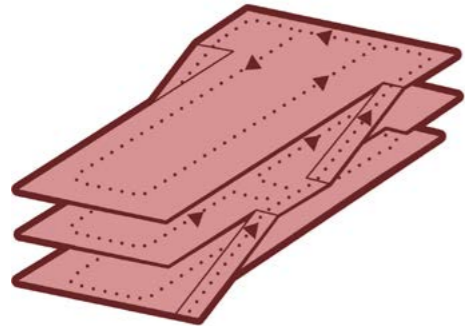
Důležité detaily pro navrhování parkovacího domu

- Před vjezdem do HG se uvádí největší výška, případně délka vozidla
- Před vjezdem do HG se doporučuje navrhnout mechanickou-zvukovou kontrolní protinázovou zábranu dle ČSN 73 6266
- Rozměry komunikací a parkovacích stání navrhovat na základě ČSN 73 6056
- Nezapomenout na bezpečnostní odstupy u parkovacích míst od pevných překážek, sloupy nesmí zasahovat do prostoru otevřených předních dveří.
- HG se připojuje sjezdem nebo křižovatkou, která musí splňovat podmínky pro rozhled dle ČSN 73 6102.
- Povrch ramp navrhovat s protismykovou úpravou, nezastřešené rampy se sklonem větším než 5% ochrana proti namrzání. Řešení vjezdů/výjezdů odvodněno.
- Požadavky na odbavovací systémy.
- U ramp nutné poloměry vypuklých a vydutých výškových oblouků, také vnitřní poloměry oblouků u ramp ve směrovém oblouku
- Požadavky na bezpečnost a komunikaci chodců, vchody/východy odděleny od vjezdů, navržení únikových cest
- Technická místnost, pro tzb budovy, požární ochranu, monitorovací zařízení, vrátný...
- Hygienické zařízení udává právní předpis vyhláška č.268/2009 Sb. pro HG s více než 100 parkovacími místy výpočet dle normy ČSN 73 6058

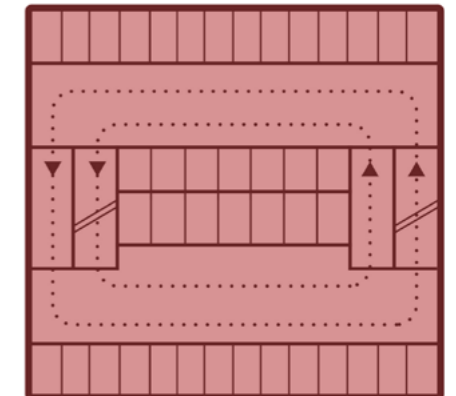
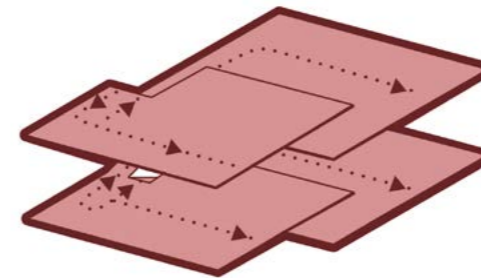
Typy parkovacích domů

Prostorové a dispoziční uspořádání

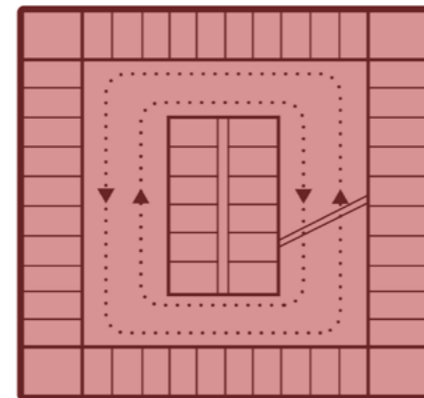
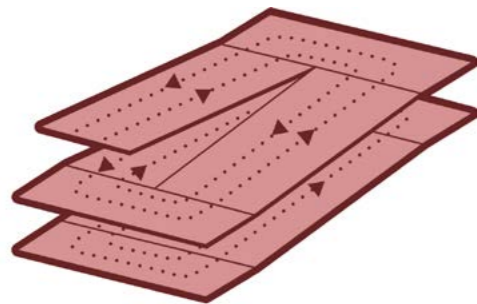
Patrový parking s přímými rampami



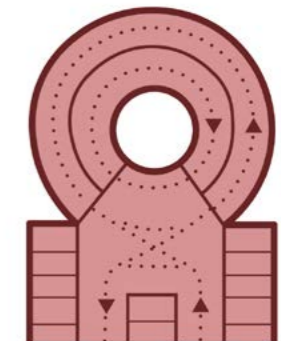
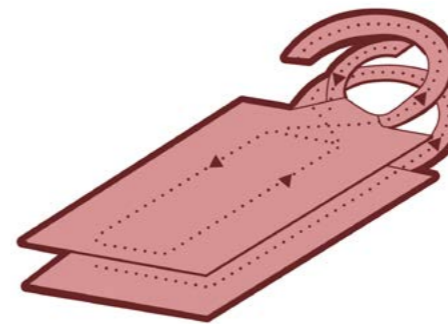
Patrový parking se zasunutými patry



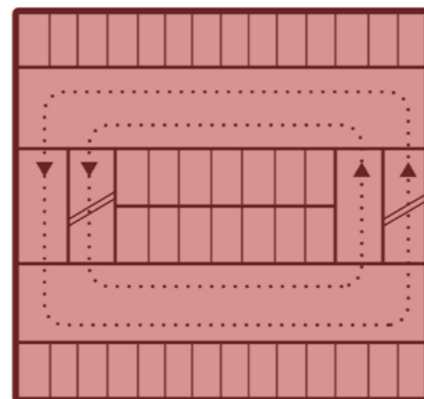
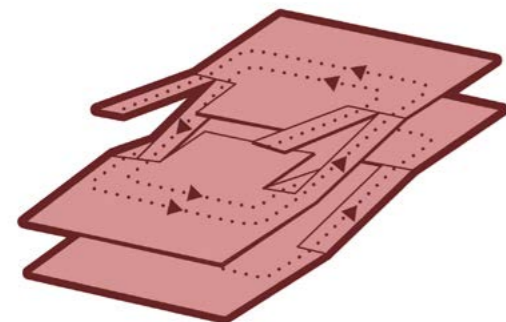
Celorampový parking



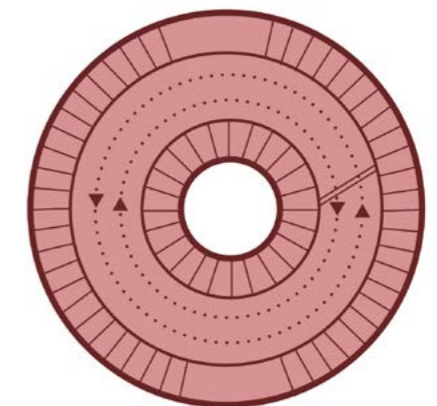
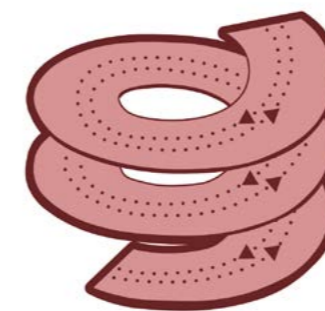
Parking s kruhovými rampami



Polorampový parking



Celorampový točitý parking



obr.17

Typy parkovacích domů

Konstrukční a materiálové řešení

Konstrukční systémy

- stěnové
- sloupové (nejvyužívanější)
- kombinované (nejvyužívanější, ztužující jádro, nebo obvodové stěny spodní stavby)

Dle technologie

- montovaný
- monolitický
- zděné (málo, spíše jednotlivé garáže)

Dle materiálů

- železobetonové
- ocelové (ocelové sloupy a nosníky, spřažená žb deska a trapézový plech)
- dřevěné (nová technologie, málo, náročná požární bezpečnost)

Automatické parkovací systémy

Vozíkový systém

Přesuv vozidel je zajištěn automatickými přesuvnými a vozíky. Dopravu mezi patry zajišťuje svislý dopravník. Doba čekání na automobil je 2-3 minuty. Optimálně pro parkování cca 100 vozidel.

Horizontální posuvný systém

Má nejvyšší využití prostoru a je vhodný pro vestavby. Vozidla jsou umístěna na paletách ve dvou řadách vedle sebe. Vozidla se okružně posouvají k terminálu, je zde tedy delší časová náročnost, jelikož musí dojít k více přesunům.

Podélný seriová systém

Vertikální sériově řazený systém, může být užší a delší, vhodný pro proluky. Vyžaduje nejméně 2 podlaží, může být až 6, auta se vertikálně okružně posouvají. Nevýhoda je delší časová náročnost, ale také spotřeba energie.

Sloupový (rastrový) věžový systém

Věžový typ s centrálním dopravníkem. Má malé nároky na prostorové rozměry, může být nadzemní i podzemní. Vertikálně se pohybují pomocí výtahů a ukládají se na pravou a levou stranu. Obdobný systém se využívá i u automatických parkovišť pro kola

Parkovací zakladače

Využívají se v hromadných garážích a umožňují parkování ve dvou úrovních bez potřeby mít 2 podlaží. Jedná se o automatizované systémy.

Požadavky na stavební konstrukce a technická zařízení budov

- Staticky se HG navrhuje dle ČSN EN 1991-1, část 7
- Požární bezpečnost garáží dle ČSN 73 0804
- Podlahy protismykové, trvanlivé, mechanicky odolné navrhování a vodotěsné dle ČSN 74 4505
- Nutnost odvodňovacích systémů nebo odsátí, spád minimálně 1%
- Garáže přistavěné k objektu s jiným využitím musí být od pobytových a obytných místností odděleny tak aby byla zaručena nízká hladina hluku a splodin.
- Dobré využití denní světlo, umělé světlo dle ČSN EN 12464-1
- Provozní větrání, havarijní větrání, požární větrání

Parkování vozidel s alternativními palivy

- V novostavbách parkovacích domů s více než 27 stání musí být 10% navrženo tak aby zde mohly parkovat auta na plynná paliva
- Lze určit úsek pro tyto vozidla, který bude stavebně oddělen a vybaven dle požadavků ČSN 73 0804, vyhlášky č.23/2008 Sb. a normy ČSN 73 6058
- Parkování elektromobilů není dáno normou, ale metodickým doporučením Ministerstva Vnitřní generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR.
- Ve zkrácené verzi:
 - je nutno pro parkování vozidel mít pevnou podlahu, neměly by být zaparkovány na zakladačích
 - parkovací stání by mělo umožňovat přímý vjezd jednotky požární ochrany a bezbariérové vyvezení požárem zasaženého vozidla
 - požární odolnost stavebních konstrukcí musí zohlednit vysokou teplotu plamene
 - při hoření elektrobaterií dochází ke vzniku splodin, které musí být odstraněny
 - Dalším důležitým faktorem pro parkování elektromobilů je jejich hmotnost, běžný motorový automobil váží cca 1400-1500kg elektromobily váží okolo 1500-2000kg a vyvíjejí se stále těžší varianty.

Marina City

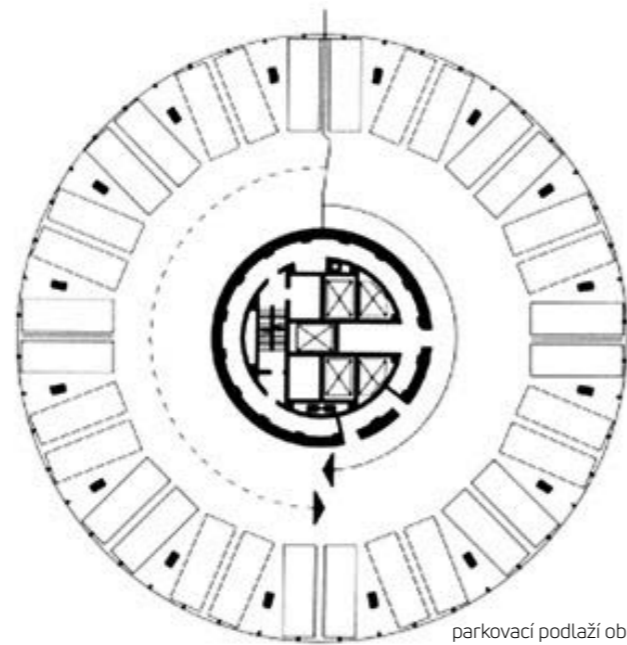
1961–1968 Chicago (USA)

Bertrand Goldberg

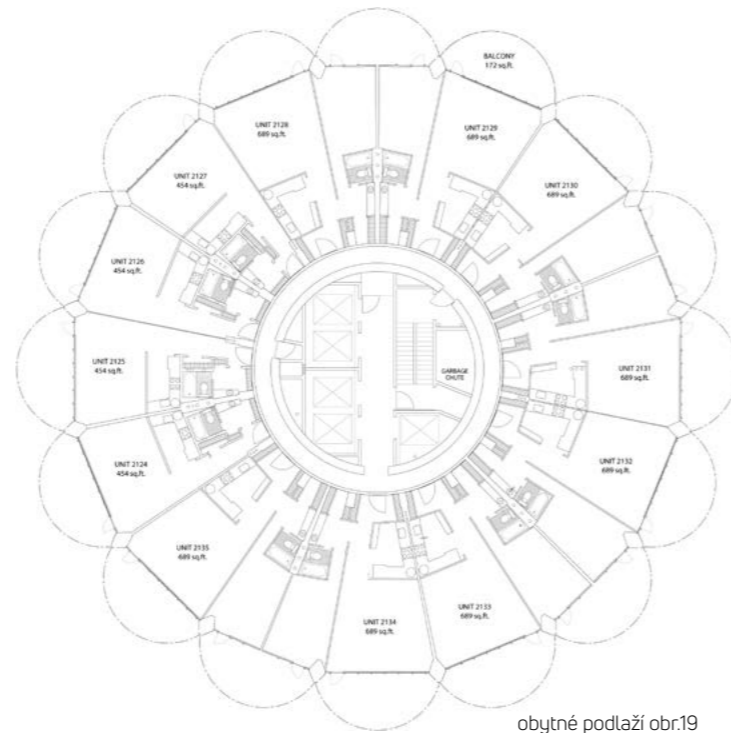
Stavba byla dokončena v letech 1964–1968. Jedná se o dvě výškové budovy umístěny v záplavové oblasti na břehu řeky v Chicagu. Zajímavostí je, že v prvním podzemním patře budov se nachází malý přístav. Budovy mají výšku 179 metrů a mají 65 pater. Věže jsou navrženy jako město ve městě, nachází se zde divadlo, posilovna, bazén, kluziště, bowling, několik obchodů a restaurací a samozřejmě přístav.

Parkování je řešeno v nižších 18 patrech věže. Parkuje se na pozvolné stoupající rampě a parkování obsluhují zaměstnanci rezidence. V obou věžích může celkově parkovat 900 aut, to je - 32 parkovacích míst na jedno patro.

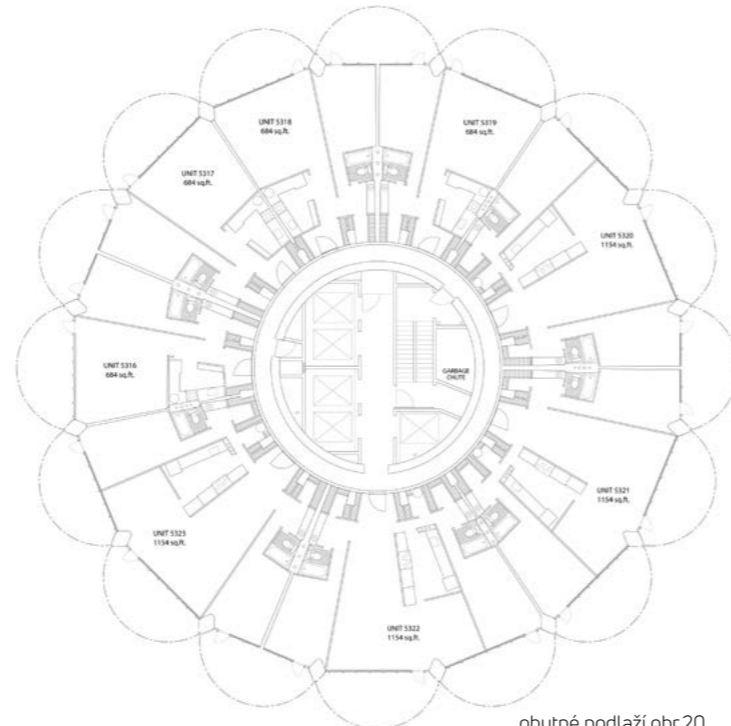
Z nosného modulu garáží vycházejí i bytové jednotky. Celkově se zde nachází 896 bytů a 354 hotelových pokojů. V každé věži jsou zastoupeny tři typy dispozic bytů a to 336 garsonek, 67 2kk bytů a 45 3kk.



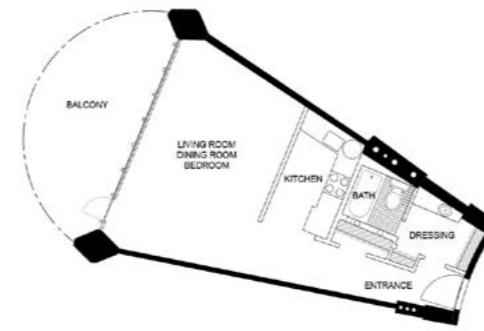
parkovací podlaží obr.18



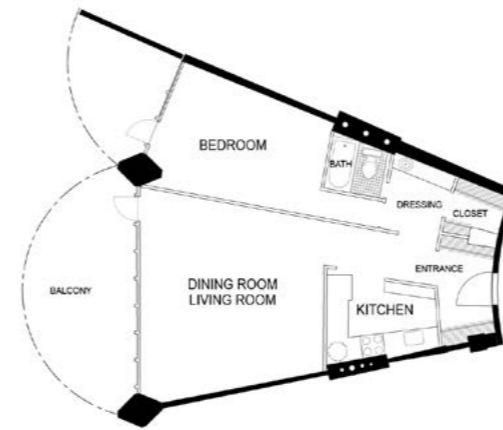
obytné podlaží obr.19



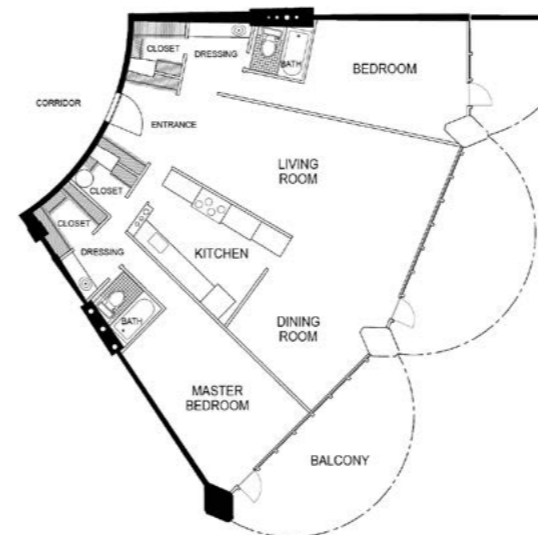
obytné podlaží obr.20



garsonka obr.23



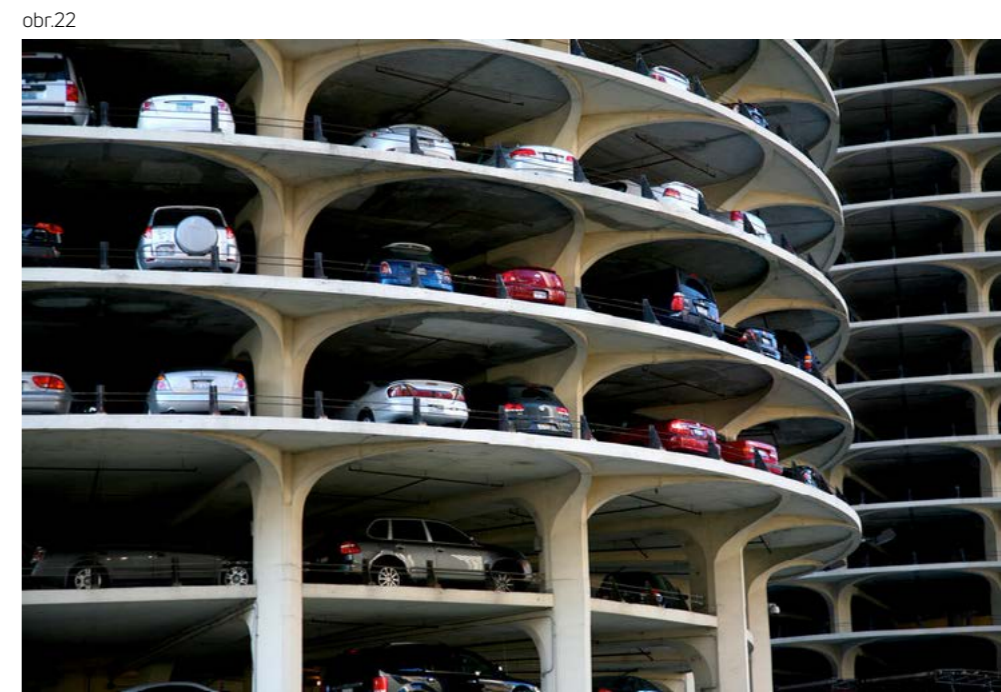
2kk obr.24



3kk obr.25



obr.21



obr.22

Parkovací dům za katedrálou

2020 Ar. soutěž Ostrava (ČR)
Chalupa architekti

V roce 2020 proběhla v Ostravě architektonická soutěž na parkovací dům v centru Ostravy, které léta řeší nedostatek parkovacích míst. Parkovací dům je umístěn přímo na prázdném nároží u hlavního náměstí. Dříve na pozemku stávala škola, která byla během druhé světové války. Nyní se zde nachází pozemní parkování o kapacitě 36 míst.

Návrh počítá se dvěma podzemními podlažními a sedmi nadzemními. V prvním nadzemním podlaží bude obchodní parter jelikož stavba úzce sousedí s náměstím. Celkově zde má být dostupných 417 parkovacích míst na devíti patrech.

Nosný modul a jeho výška (3,2m?) je navržen tak, že se dá v budoucnu modifikovat a dostavit na bytový dům se dvoupodlažním podzemním parkováním. Rampy ve vnitrobloku lze odmontovat a vytvořit tak příjemný bytový dům v centru města s malým vnitroblokem.

Za zmínku stojí také druhý vítězný návrh od Ova architekti, který umísťuje menší park a kavárny na střechu domu, a celý parkovací dům se dá v budoucnu využívat jako kanceláře či jiná veřejná budova.



obr.26

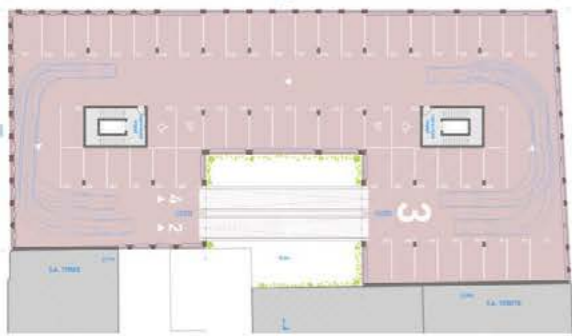


obr.27

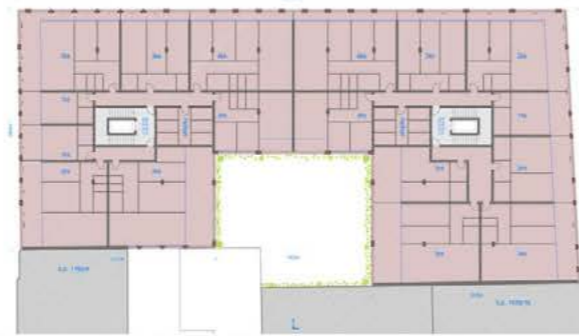


obr.28

příloha 2 - 4. patro, m 1:250



příloha 2 - 4. patro pokračování na byty, m 1:250



Díky univerzálnímu uspořádání vnitřních výtahů v objektu, univerzálně využitelnému rovněž v jiných souvisejících funkcích a prosvětlenosti dvou vertikálních komunikací jako do jednoho výhledu souběžně při možném nastavení: bytů, administrativy, školy, sportů a dětské.

Pro vstupy byly funkce posazeny:
- v přízemí do fasády - vnitřní rampy v nástupních podlažích,
- západní vstupní strana vpravo těsně za řádkou vstupu a dále a
- vnitřní podlažní dispozice se vstupy podzemí.

příloha 1, patra / mezzetinu, m 1:250



příloha 1, m 1:250



příloha 1, patra / mezzetinu, m 1:250



příloha 1, m 1:250



příloha 1, kuterku, m 1:250



skládky, m 1:250



obr.32



obr.30

obr.31



Coffee and Bikes

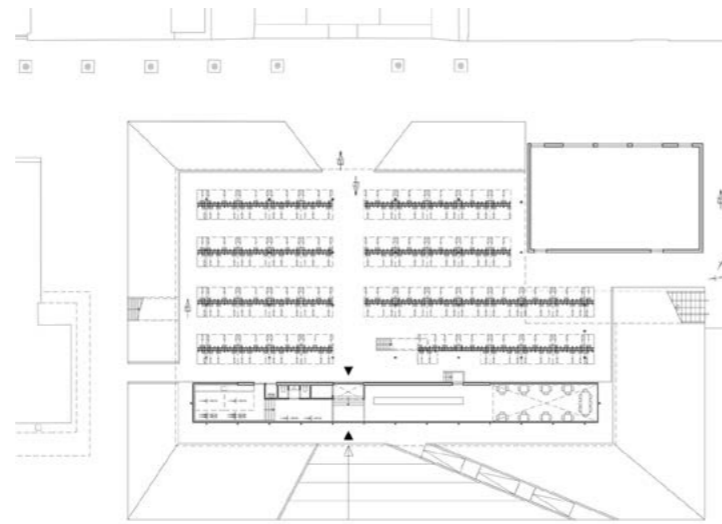
2018 Delft (NL)

Biqarchitecten, BureauVanEig

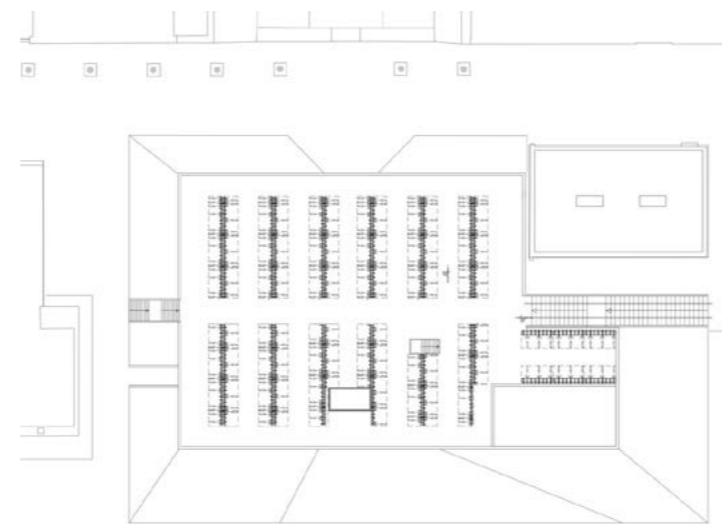
Parkovací dům pro kola je umístěn v Technické vysoké škole Delft u náměstí a vstupu do kampusu. Hlavním motivem bylo přetransformování parkování kol na zajímavý a atraktivní prostor. To bylo dosaženo umístěním kavárny a dílny pro opravu kol do podlouhlého proskleného parteru. K tomuto prostoru vede mírně svažitá a travnatá plocha, která se v létě využívá jako předzahrádka kavárny. Tento svah také částečně zakrývá zaparkovaná kola a tím tak zjemňuje vzhled hmoty.

Dům má ocelovou konstrukci o nosném rastru 5 na 6 metrů. Celý konstrukce má malé rozměry a nezabírá tak místa pro parkování kol, které je řešeno stojany. Celá konstrukce se dá jednoduše rozebrat.

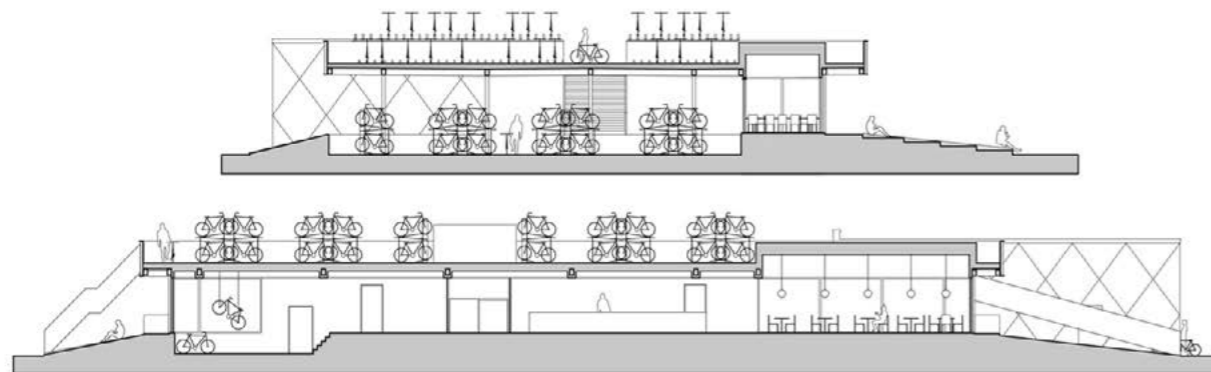
Parkovacímu domu prospívá umístění v kampusu, do kterého na kole dojíždí spousta studentů, tím pídem se dům stává středobodem kampusu a tak dobrým setkávacím místem.



1NP obr.33



2NP obr. 17



Řezy obr. 17



obr. 17



obr. 17



obr. 17



obr. 17

Zvonařka Brno

1981-1985 Brno (ČR)

Ing. Radúz Russ, František Hoder

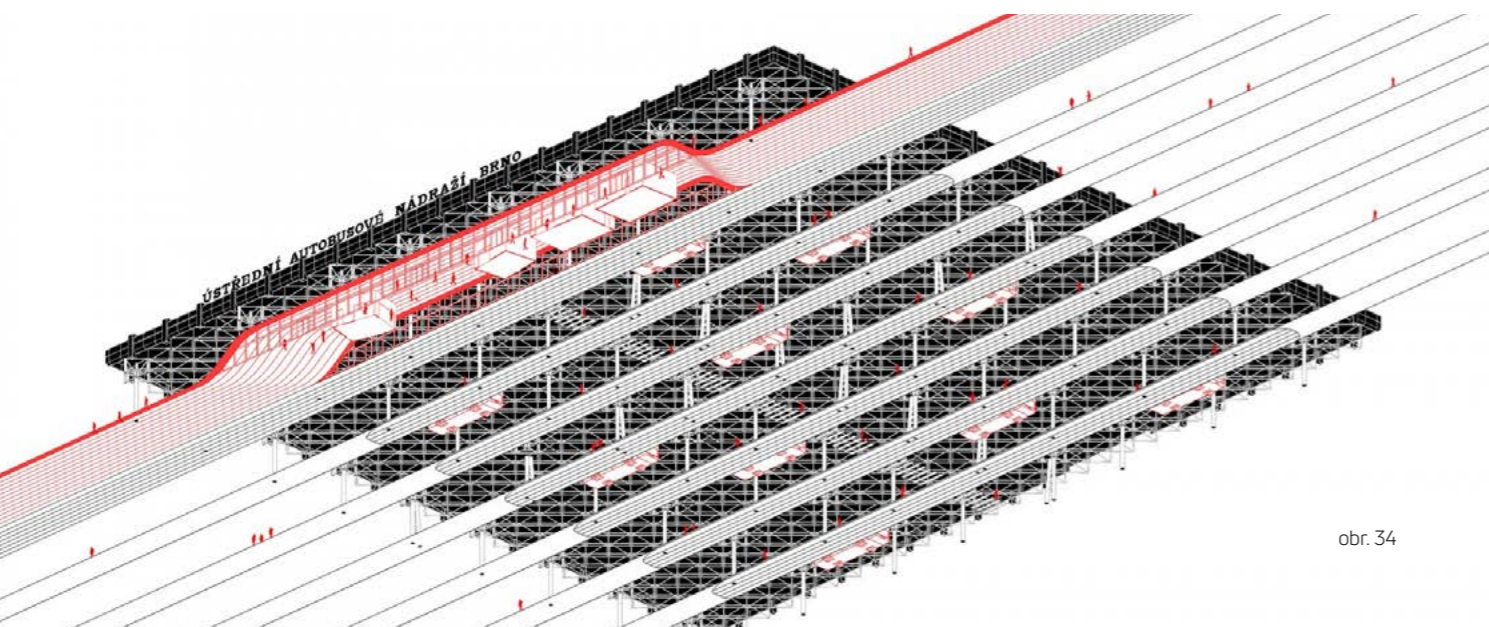
2017-2020 rekonstrukce

Chybík+Křištof

Konstrukci navrhl Ing. Radúz Russ spolu s Františkem Hoderem. Na této konstrukci se nachází pojízdná střecha s funkcí odstavného parkoviště pro autobusy, přístupná přes jižní obloukovou rampu. Konstrukce střechy je položena na sloupy, které jsou uloženy na betonových patkách podepřených hlubinnými pilotami, rozmístěných v pravidelné síti rastu s roztečemi 12, 16 a 20 m. Sloupy měly konstrukční výšku 6 metrů a střešní příhradová konstrukce měla výšku 1,8 m.

V roce 2017-2020 probíhala rekonstrukce nádraží. Byla vypsána veřejná zakázka a projekt zpracovával architektonický ateliér Chybík+Křištof. Samotná konstrukce budovy byla dostačující, došlo však k celkovému protikorozičnímu nátěru konstrukce a

tím se životnost budovy prodloužila o 15 až 20 let. Také byly tlakově očištěny zavěšené panely. Vznikla nová organická drážní budova umístěná pod zastřešením nádraží. Došlo k nasvětlení stropu světly, které osvětlují jak samotnou konstrukci stropu tak také nástupiště nádraží. Výraznou proměnou prošlo veřejné prostranství a to odstraněním komerčních budek, které dříve nahradily protihlukové stěny, a také odstraněním nevyužívaného nadchodu z ulice plotní. Budova je zajímavá svou vlastní konstrukcí, díky tomu že je to jedna z mála staveb, co v té době měla pojízdnou střechu a také tím, že příhradová konstrukce dokáže přenést tak vysoké užité zatížení budovy. Zároveň je to příklad parkovacího domu, u kterého to nelze poznat, jelikož má 2 vyvážené funkce.

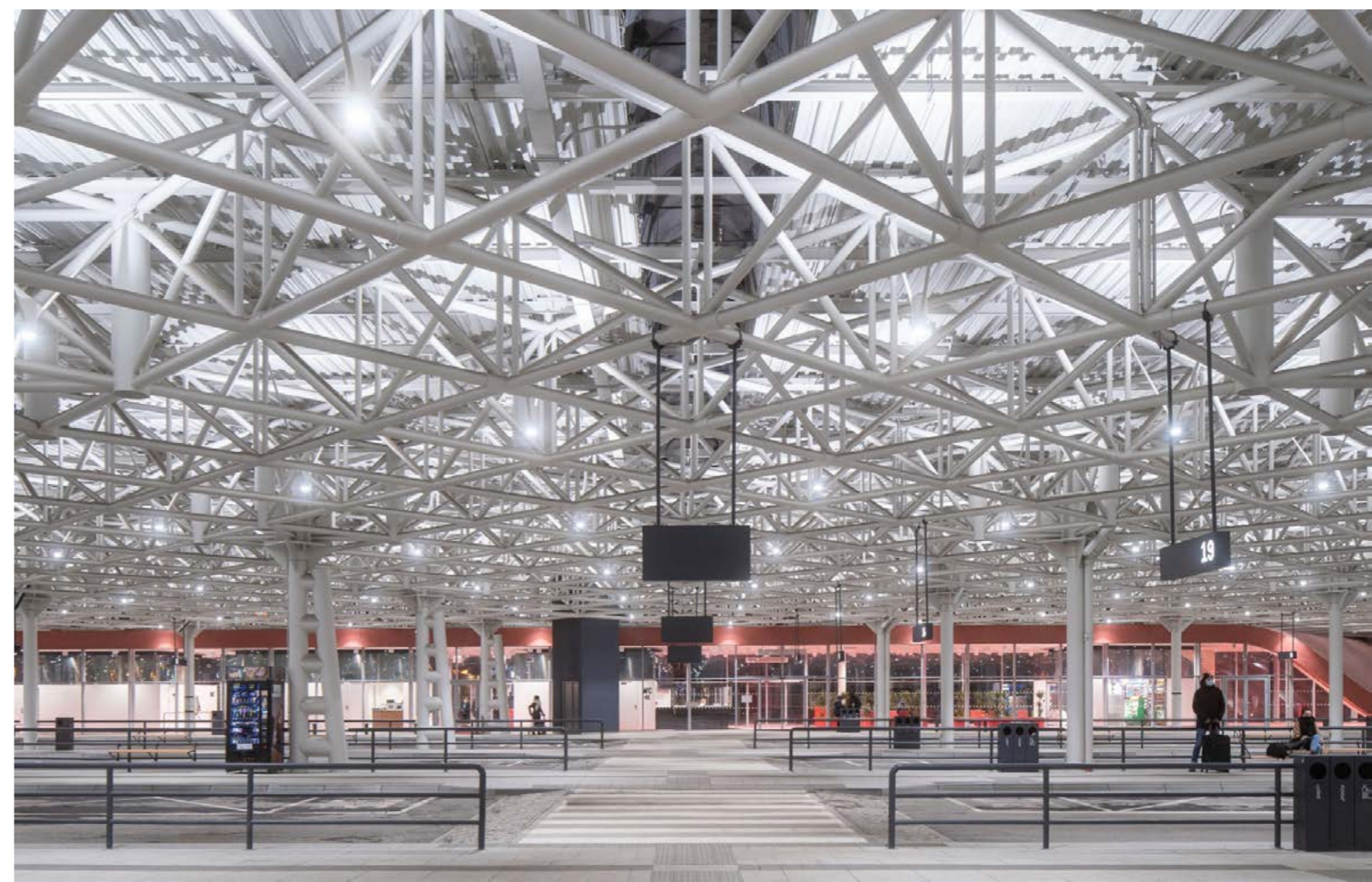


obr. 34



obr. 35

obr. 36



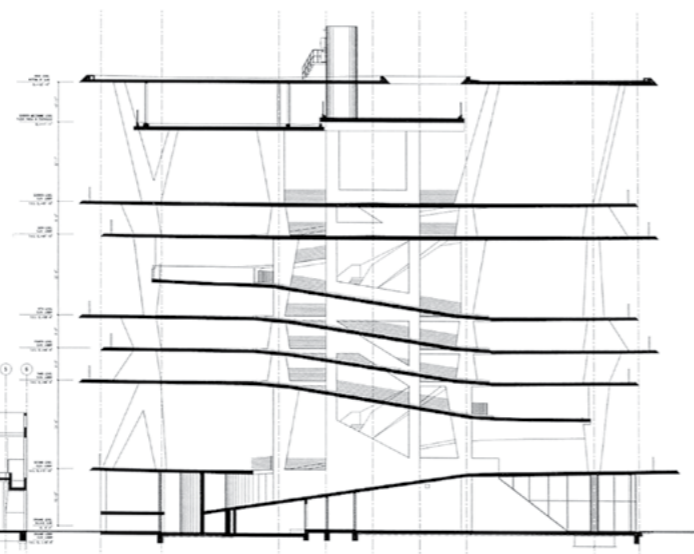
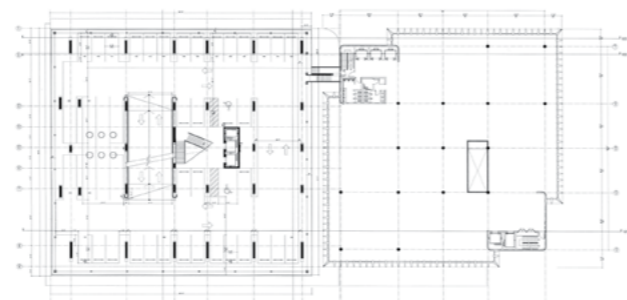
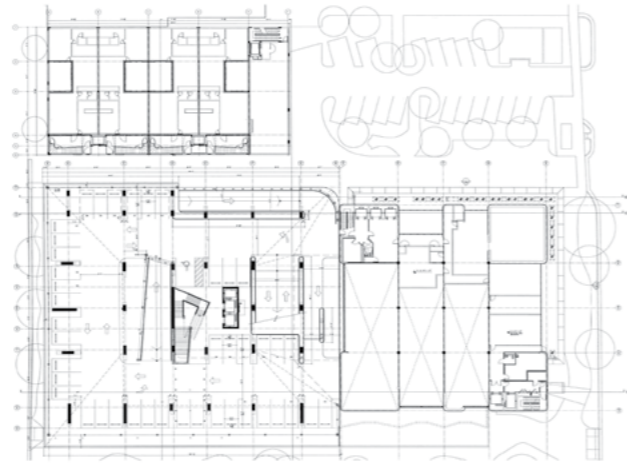
1111 Lincoln Road

2010 Miami Beach (USA)
Herzog & de Meuron

Jedná se o multifukční budovu s primárním využitím jako parkovací dům. Budova má celkem sedm pater. Výšky podlaží se liší a pohybují se od 2,4 po 10 metrů. Na to navazují také různé výšky ramp mezi podlažími, některé jsou ve výsledku velmi strmé.

Parkovací dům je součástí rekonstrukce již stávající Suntrust budovy a zároveň zde byla vystavena ještě soukromá rezidence a kanceláře. Kapacita parkovacího domu je cca 300 parkovacích míst. V parteru garáží se jsou navrženy 3 restaurace a 11 obchodů. V pátém patře domu na parkovací ploše je usazen prosklený butik. V posledním patře se nachází soukromá terasovitá rezidence.

V centru parkovacího domu se nachází komunikační jádro, s otevřeným zajímavým schodištěm. Konstrukce je řešena mnolitovými deskovými sloupy. Co je na domu zajímavé je, že byl navržen se záměrem volného přístupu lidí, jak už kvůli výhledům, tak se zde také konají různé eventy, jako party, módní přehlídky, koncerty, jógu...



obr. 39



obr. 40



obr. 37

obr. 38



NÁVRHOVÁ ČÁST



obr. 41

UMÍSTĚNÍ VE MĚSTĚ

MAPA ŠIRČÍCH VZTAHŮ



HISTORIE

Lokalita je známá svou průmyslovou historií, který ale již místo opustila. Dříve se zde nacházelo spoustu továren, které dříve stávaly na okraji města, ale postupem času se zakomponovaly do rostlé struktury.

Jedna z mála dochovaných staveb je stavba Vinohradského pivovaru, který zabíral rozlohu dvou bloků. Po nešťastné náhodě v roce 2000 shořel. Došlo k jeho demolici a následné rekonstrukci. Nyní se zde nachází bytový komplex a kancelářské budovy.

Další z důležitých staveb které se zde nacházely byla továrna na čokoládu Orion. Bohužel se nedochovala, je pouze zmínkou v názvu náměstí U Orionky.

Zajímavou, ale nepřístupnou památkou jsou velmi dochovalá jatka a tržnice, která se nachází na vybraném území. Je jednou z mála dochovaných hrzděných staveb v Praze. Ty byly v roce 1930 „dočasně“ přestavěny na sklady Divadla na Vinohradech a sklady se zde nachází dodnes.

Pozůstatky industriální historie jsou zde vidět dodnes a to především rozbitou blokovou zástavbou.



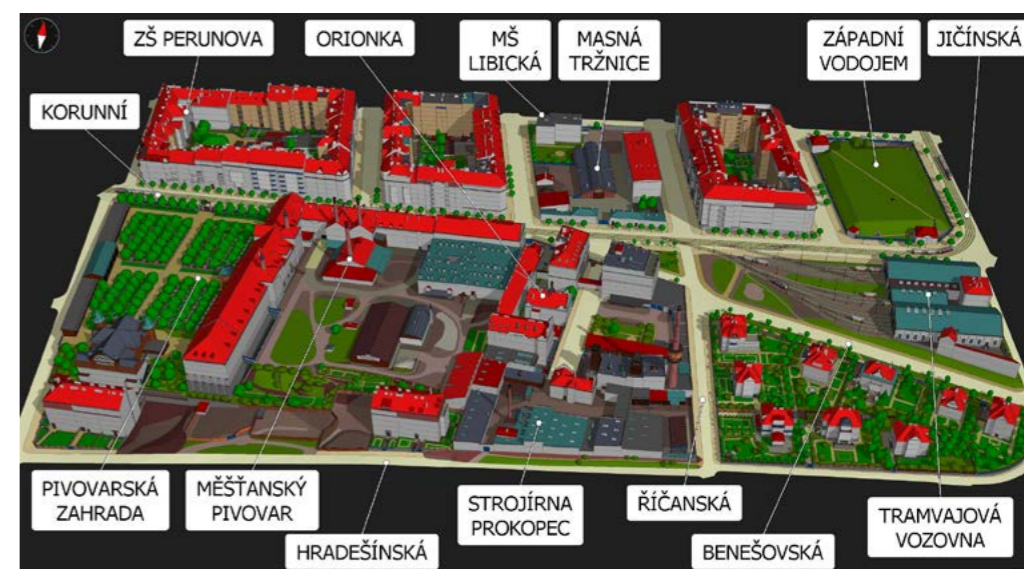
obr. 42



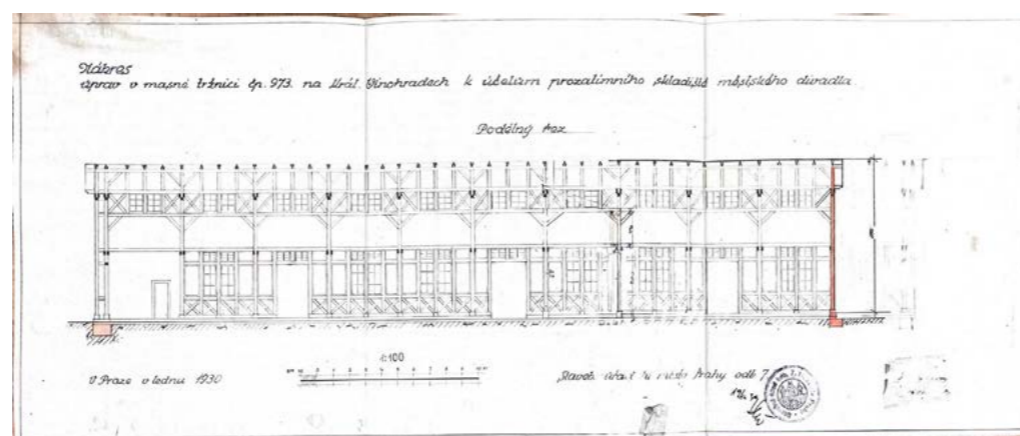
obr. 45



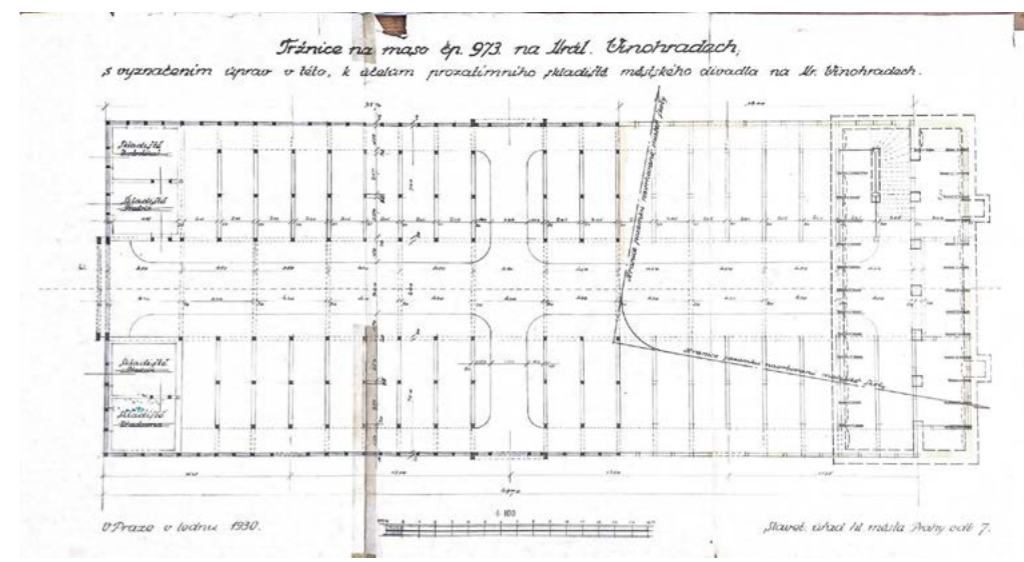
obr. 43



obr. 46



obr. 44



obr. 47

ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE

Přístupnost území MHD je velmi dobrá. Je zde několik tramvajových linek jako 4, 6, 7, 22 a 24.

Kromě tramvají jsou v této oblasti k dispozici také autobusové linky, jako například 135 a 175.

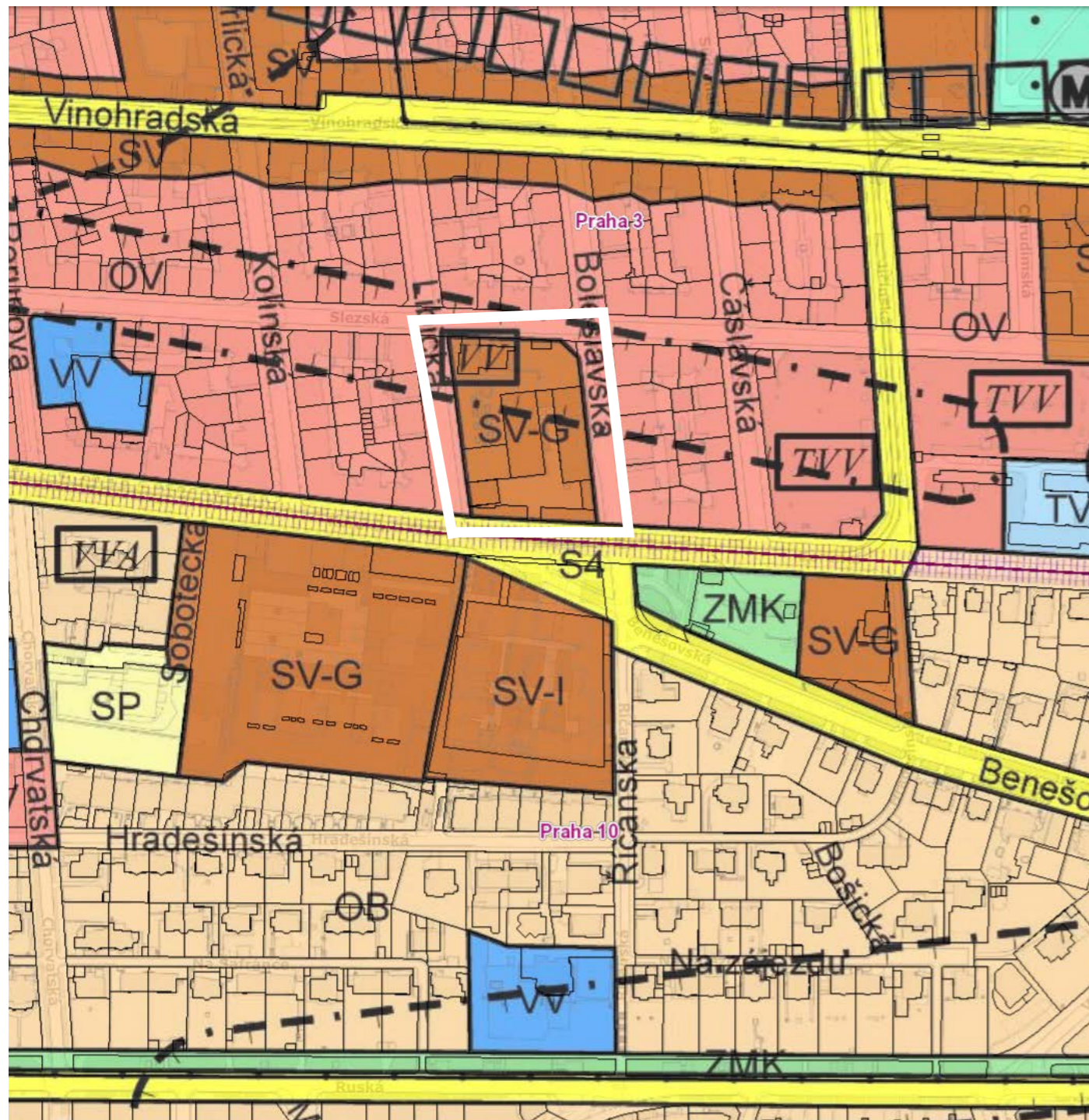
Nejbližší stanice metra je stanice Flora na lince A. Tato stanice se nachází asi 10 minut chůze od Korunní ulice.

Co se týče automobilové dopravy, je území dobře přístupné z hlavních tahů města. Většina ulic je v území řešena jednosměrným provozem.

Pro cyklisty je existují cyklostezky a cyklopruhy, které by avšak mohly mít lepší následnou návaznost.

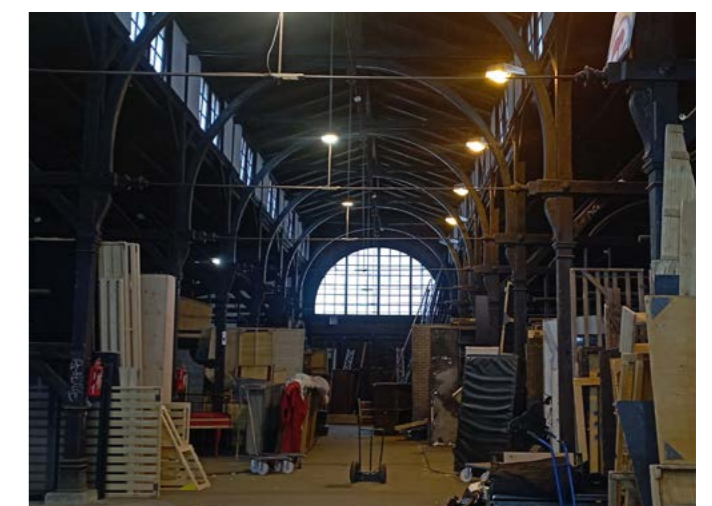


UZEMNÍ PLÁN



V územním plánu je území zařazeno ja SV - všeobecně smíšené
→ Plochy pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinaci monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby, při zachování polyfunkčnosti území.

FOTOGRAFIE LOKALITY



KONCEPT

koncept vychází na základě eseje o pojednání uličních prostorů a zakomponování hlavních myšlenek

Park and Progress

Co je podle Vás nejzanedbanější veřejný prostor? Jsou to náměstí? Parky? Když se nad tím na chvíli zamyslíte určitě se vám to dojde. Jsou to samotné městské ulice. Každý den jimi kráčíme a ta dennodenní všednost nám maže bariéru vnímání velkých nedostatků a vad ulic. Je to třeba pouhý vzhled a stav zpevněných ploch, které jsou hrbolaté, kvůli častým opravám sítí je chodník jako patchwork koberec s 10 různými variantami betonu. A ještě do toho všeho Vám v poslední době komplikuje průchodnost obří množství zaparkovaných aut, které se nyní více a více rozpínají a v určitých lokalitách, kde je pro ně nedostatek místa zabírají části chodníků. Můžeme si vzít příklad ze zahraničních měst jako je třeba Barcelona nebo Kodaň a zamezit jejich parkování v ulicích, nebo dokonce omezit počet aut celkově? Jsou tyto případy aplikovatelné v českých městech?

Automobilismus v Čechách je velmi hluboce zakořeněn ve společnosti, k osmnáctým narozeninám spousta dospívajících dostane jako dárek autoškolou nebo samotné auto. V Česku z celkového počtu registrovaných aut, vychází jedno auto na dva obyvatele. A teď si představte, že je někde musíte zaparkovat. V Dánsku to řeší parkovací domy, které vznikají v nových čtvrtích. V historickém centru je to více komplikovanější, ale i přesto vznikají podzemní parkovací domy, také se využívá méně hustší parkování v ulicích. Dánsko výrazně tlačí snižováním skleníkových plynů, a to určitými poplatky za registrování spalovacích motorů a zároveň zvýhodňuje elektro motory až do takové míry, že poplatky jsou skoro nulové. Je otázkou, zda toto řešení pouze negentrifikuje společnost na bohatší a také jak moc velké snížení CO₂ to je oproti těžbě ropy, i když Dánsko plánuje do roku 2050 být uhlíkově neutrální.

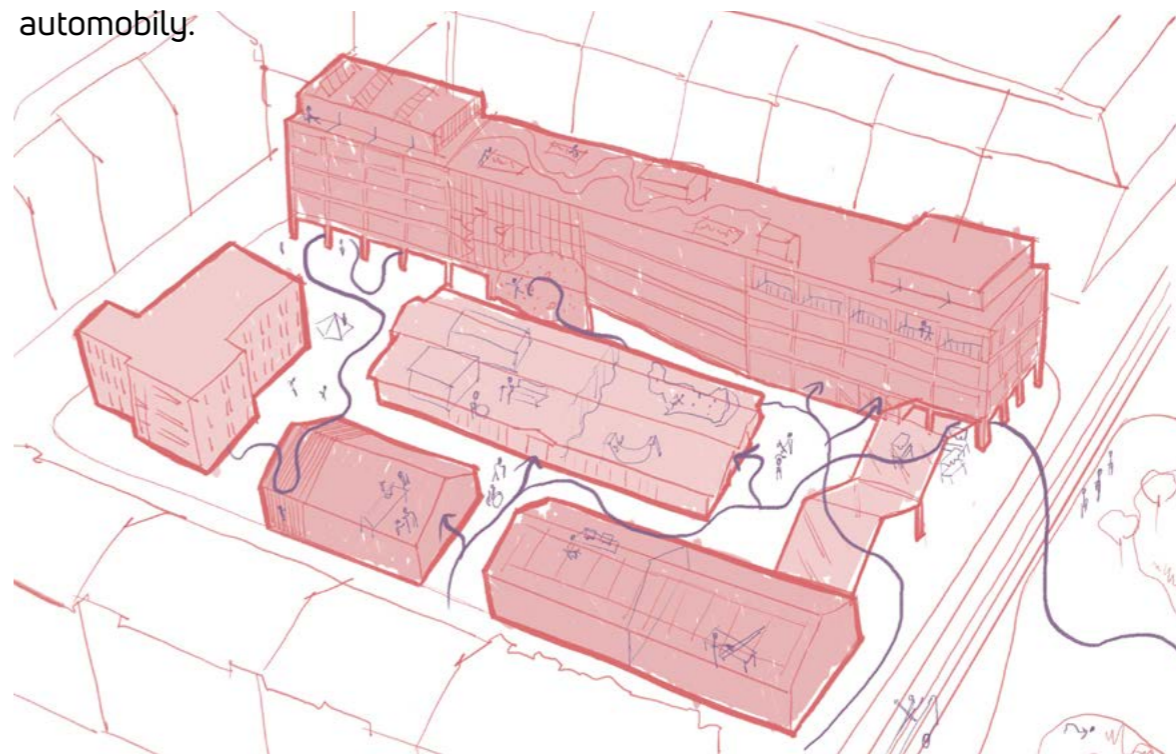
Proč to vše výše uvedené zmiňuji. V Česku zatím neproběhla žádná větší regulace počtu aut nebo snižování uhlíkové stopy. Při současném rozpoložení společnosti a horší ekonomické situaci v posledních dvou letech, má společnost vyšší odpor vůči výrazným změnám. Takže je možnost že přístup Dánska nebo Barcelony není v Čechách proveditelný v plné míře. Můžeme ale obyvatelům ukázat alternativu parkování, postupně v určitých lokalitách vystavovat parkovací domy a přilehlé ulice kultivovat. Ponechat průjezdnost ulic a umožnit menší počet podélného parkování. Zároveň v ulicích podmínit rozvoj městského parteru. Tenhle přístup se dá uplatnit prakticky všude, bude se měnit pouze forma a funkce.

Co se ale stane, když česká společnost bude připravená na snižování CO₂ a počtu aut, když bude velký rozvoj městské hromadné dopravy, car sharingu a i možného rozvoje cyklo dopravy. Když bychom uvažovali nad touto budoucností, která mohla by nastat třeba za 50-100 let, musíme vzít v potaz demografický vývoj společnosti.

V roce 2100 bude v České republice lidí starších 65 let více než třetina tuzemské populace to je cca 3,51 milionu obyvatel. S rostoucím věkem ubývají koordinační schopnosti, dochází ke zhoršení vize a většina seniorů upouští od dennodenního řízení automobilů. Kdyby se nám podařilo nabídnout stárnoucím obyvatelům řešení ubytování, které by plnilo i jejich další případné potřeby, a nutnost vlastnit auto by se snížila třeba díky carsharingu, mohl by celkově klesnout počet aut v ČR.

Už nyní jsou přeplněné domovy seniorů a čekací doba na lůžka je dlouhá. Přitom v domovech jsou ubytováni i lidé, kteří jsou i v stáří dostatečně samostatní (65-75 let), ale chtějí žít v komunitě nebo potřebují částečnou pomoc. Při zvyšování počtu seniorů budeme muset tedy najít nové varianty, jak se starat o stárnoucí obyvatele, jelikož vysoký počet domova důchodců bude neudržitelný. Jednou z možností je cohousing soběstačnějších seniorů s pečovatelskou službou. Ti zde mohou žít komunitně, bydlet v menších nájmech, ale stále být v ruchu velkoměsta. Když vybereme vhodnou parcelu můžeme do života seniorů zapojit i školku, a jednou týdně pořádat společné hraní a tím tak rozvíjet mezigenerační vztahy. Lze zde připojit i senior centrum a denní stacionář, pro ty, kteří nemají možnost se stěhování. Střešní zahrada nebo komunitní dílna může nahradit nutnost venkovské chaty, vyrobené a vypěstované produkty lze na pozemku třeba prodávat. Seniorům by se mohl dopřát i veřejný setkávací prostor ve formě senior friendly kavárny. Je důležité stárnoucí obyvatele zapojit do každodenního života a ukázat jim, že jsou ve společnosti stále potřební a že mají nárok na důstojné dožití.

Takže výsledné řešení pro problém nevzhledné ulice je samotný čas. Čas nás přiměje řešit problémy s parkováním a odsouvat je do parkovacích domů a následně rekultivovat ulice. Čas, stárnutí a vývoj obyvatelstva a společnosti nám bude přirozeně snižovat počet automobilů. Čas nás následně bude nutit hledat řešení jak opečovávat o stárnoucí obyvatelstvo, které bude nahrazovat automobily.

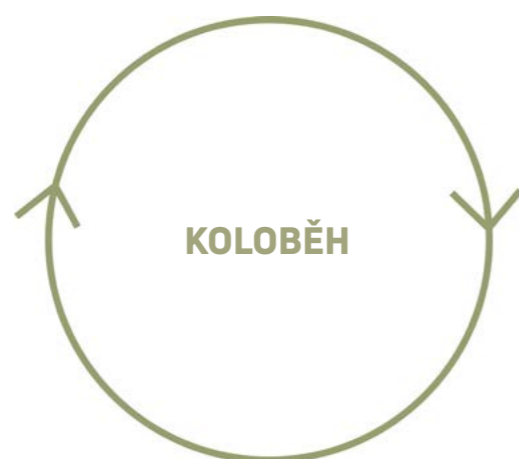
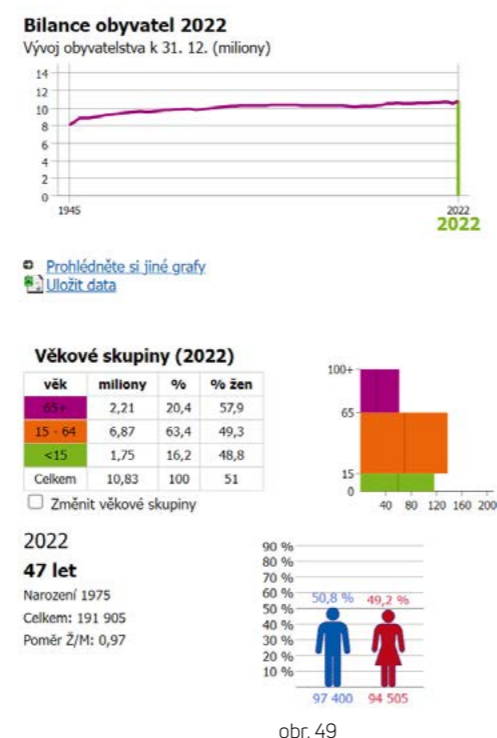
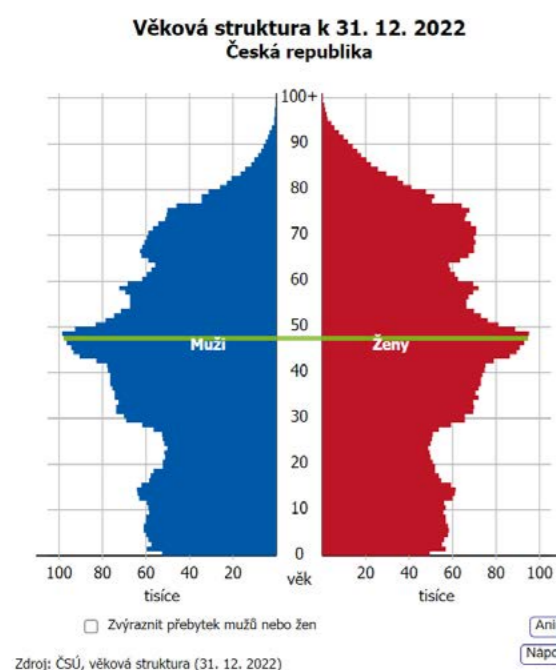


KONCEPT

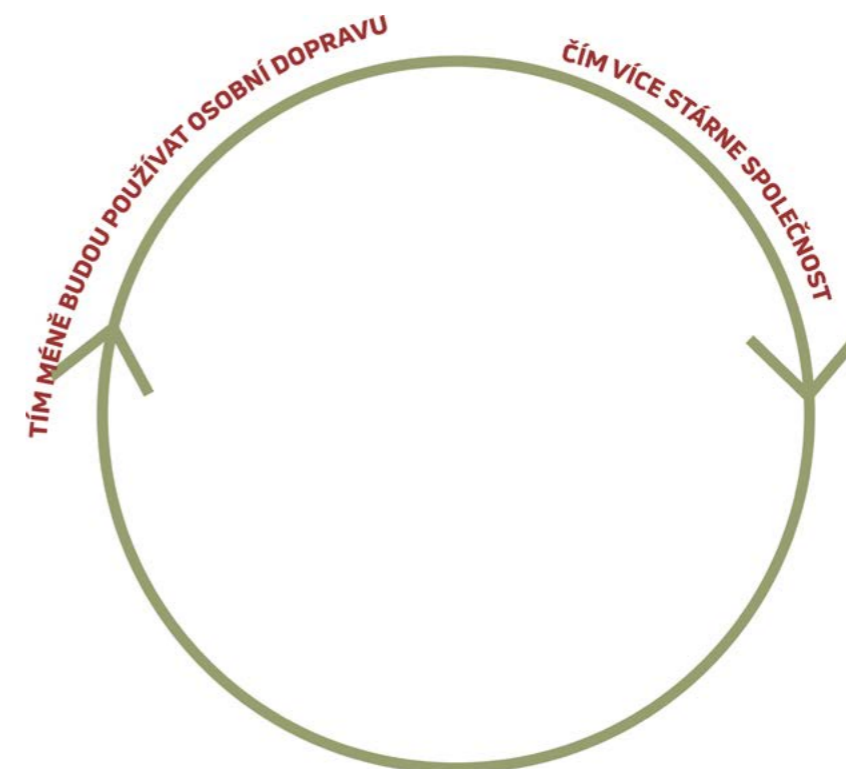
2021
ve věku 65 či více let 2,17 milionu
obyvatel České republiky

Na jedno lůžko 5-7 zájemců (Praha 2 ted')

2100
do konce 21. století bude lidí star-
ších 65 let **více než třetina** tuzem-
ské populace - **3,51 milionu** obyvatel
(10,53 milionu celkem)



HYPOTÉZA



Návrh si zakládá na hypotéze, že stárnutí obyvatelstva může aspoň částečně přispět ke snížení počtu automobilů. S přibývajícím věkem se zhoršují motorické činnosti a bývá čím dál těžší získat povolení řídit i v pokročilejším věku. Zároveň v budoucnu bude seniorů čím dál více přibývat a nebude možné je všechny umístit do domova seniorů. Měla by se tím pádem najít alternativa a to v podobě cohousingu pro seniory, které poskytuje potřebu společenského zázemí, ale není nutnost neustálého dohledu zdravotníků. Kdybychom poté seniorům nabídli patřičné zázemí a vyžití v daném území, mohla by se snížit potřeba osobní dopravy. Kdybychom si to přepočítali na čísla v ČR o třetinu starší populace, by mohla opravdu zapříčinit snížení automobilů.

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

V centru návrhu se nachází historická památka jatek, ty jsou rekonstruovány a zpřístupněny pro veřejnost. V pravo je umístěn parkovací dům, který má délku celého bloku. Vjíždí se do něj z ulice Boleslavská. V této ulici bylo zrušeno podélné parkování, tím mohl vzniknout pruh pro cyklisty a na protější straně vznik vyhrazený prostor pro mhd a pro vjezd do parkovacího domu.

Na západní straně je umístěna dvoupodlažní budova, ve které jsou komunitní veřejné dílny a prostory.

Mezi těmito třemi budovami vzniklo nové náměstí které je vymezeno alejí stromů. Slouží také jako výstavní prostor pro galerii a senior klub v budově jatek.

Před náměstím byly přemístěny zástavky mhd a tím tak byl kumulován pohyb lidí do centra děje.

Na druhé straně návrhu vznikl menší parčík se zelení a vodním prvkem.

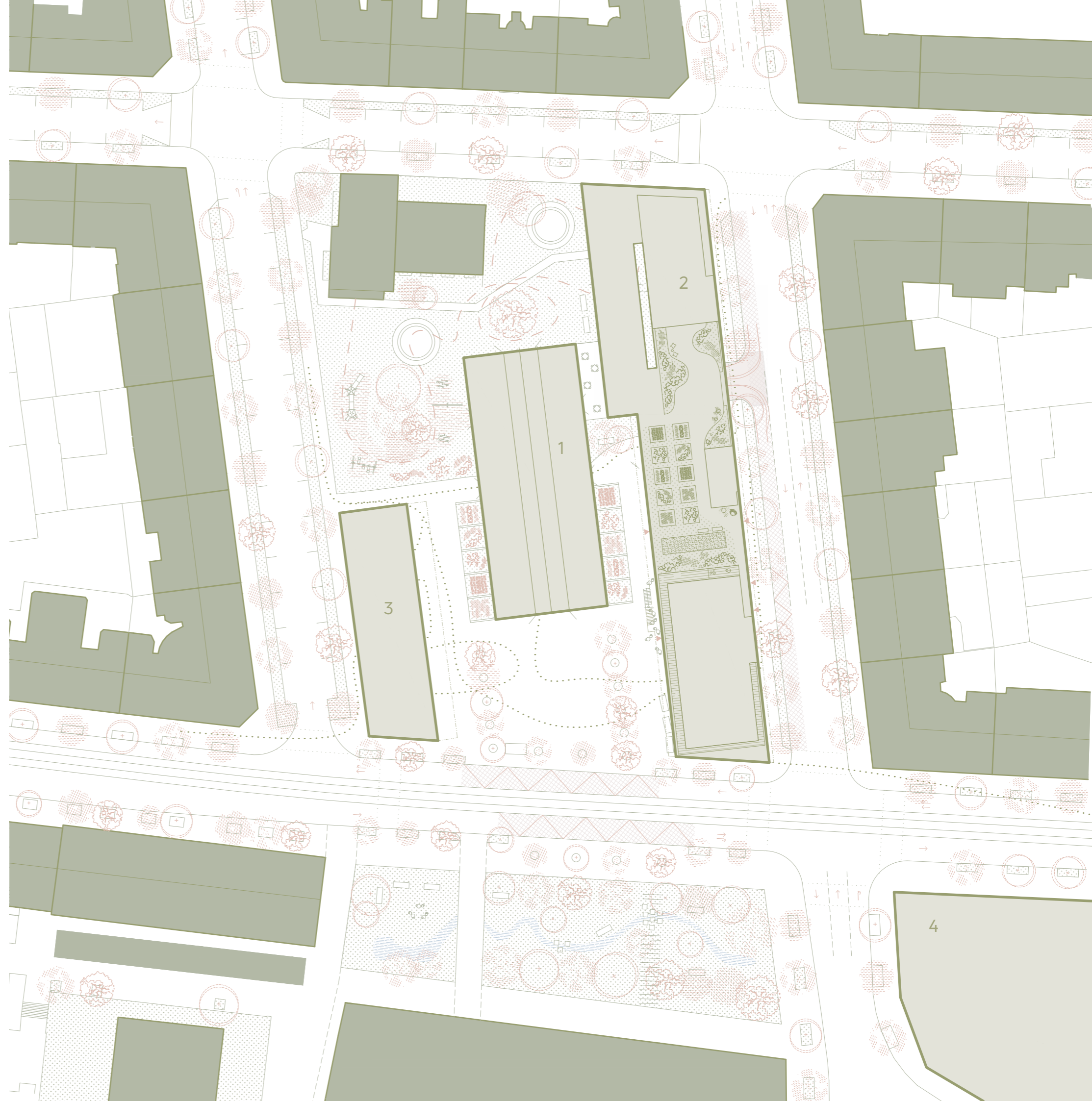
Na nároží ulic Korunní a Boleslavská je navržena možná zástavba tím tak doplnění území.

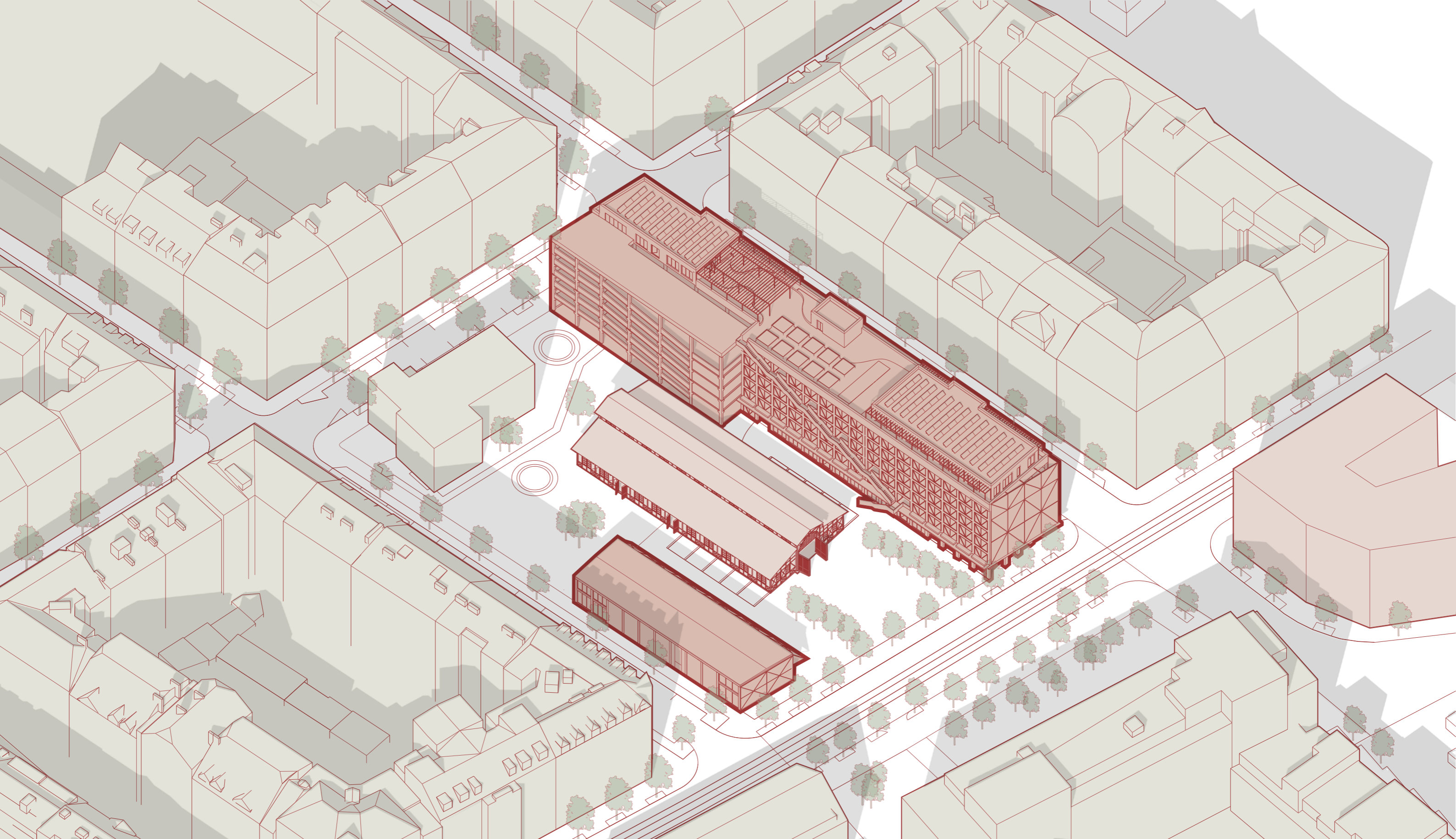
V okolních ulicích bylo zrušeno šikmé parkování a bylo nahrazeno podélným. Zároveň jsou zde navrženy pásy zeleně.

Ulice Slezská prošla největší proměnou, zrušeny byly šikmé stání a na vytipovaných lokalitách došlo k rozšíření veřejného prostoru.

- 1 Budova jatek a tržnice
- 2 Parkovací dům
- 3 Dílny
- 4 Možná zástavba

M 1:700





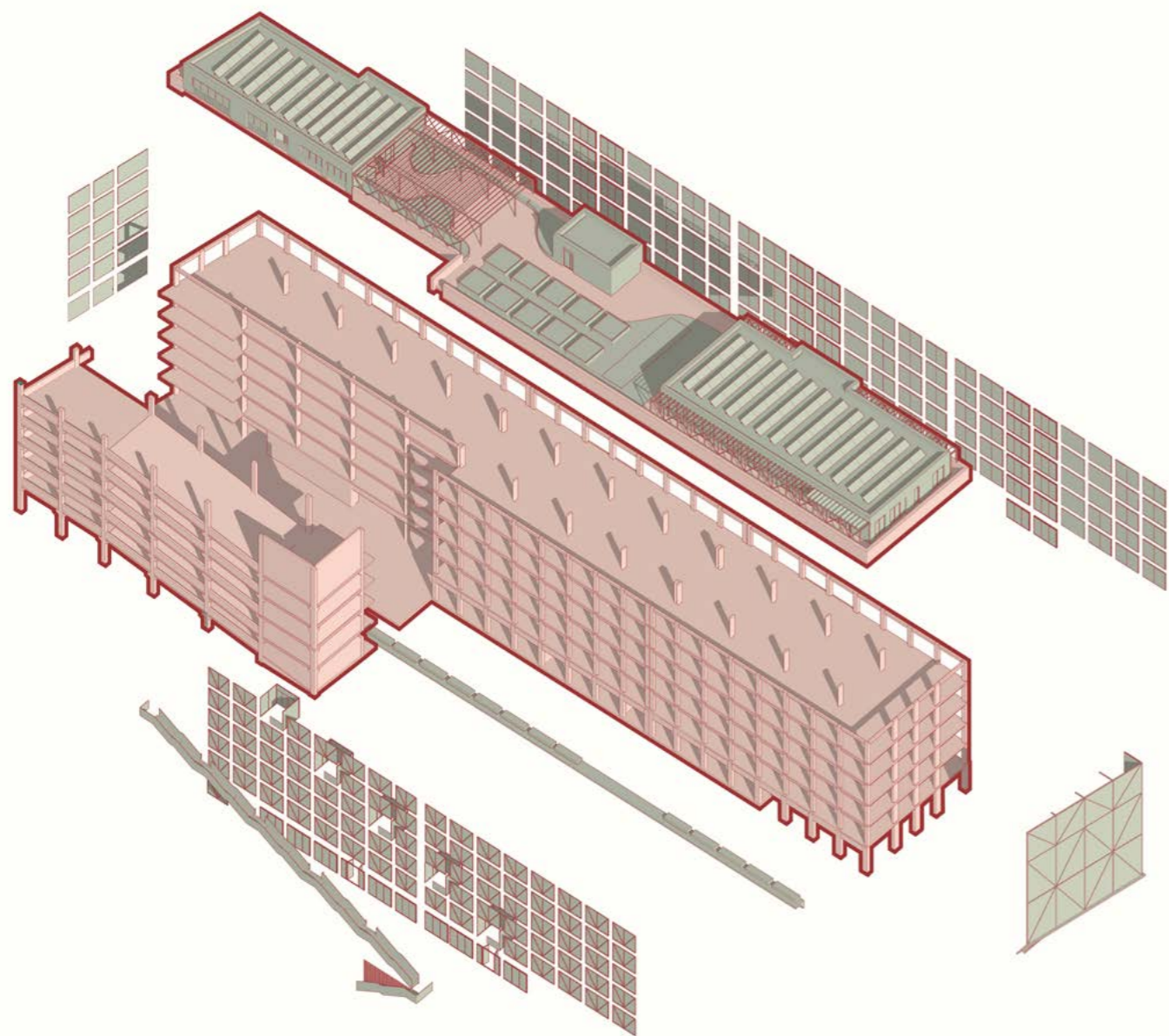


VIZUALIZACE PARKOVACÍHO DOMU



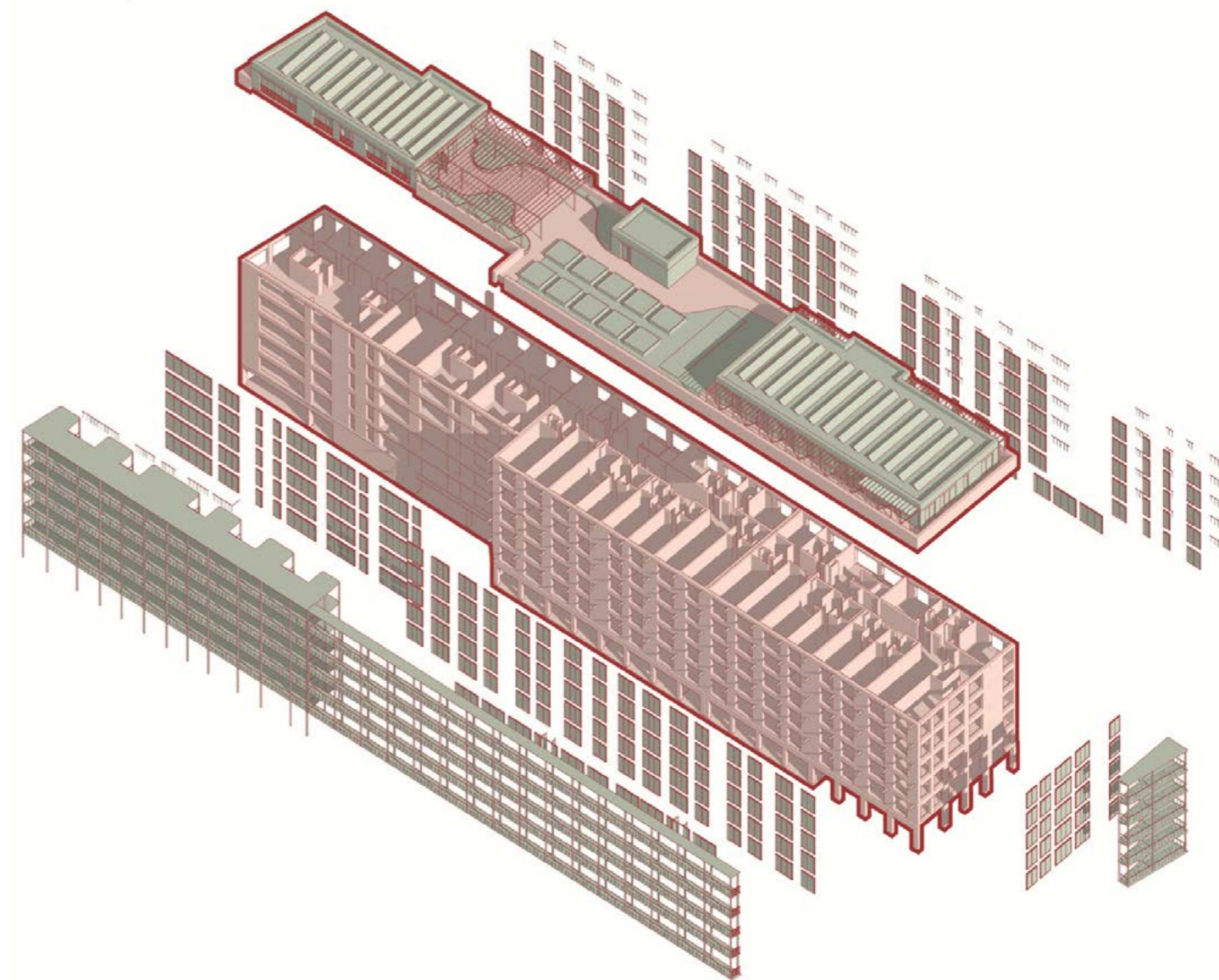
VIZUALIZACE COHOUSING SENIORŮ
PŘEMĚNA

KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ



KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ PARKOVACÍ DŮM

Dům je navřen z recyklovaného železobetonového monolitického skeletu o modulu 8,1x4,7 a 8,1x7,2 metrů. V 1np se nachází komerční parter. V posledním nadzemním podlaží je komunitní zahrada a 9 bytů k pronájmu. Na fasádě domu je umístěno ocelové schodiště, které umožňuje snadnější přístup z a do domu, tak i na samotnou střechu

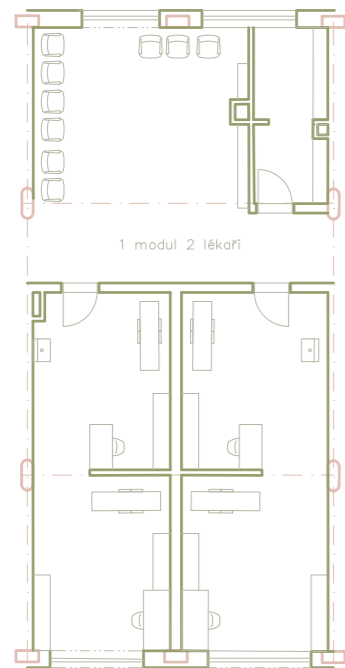


KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ SENIOR COHOUSING

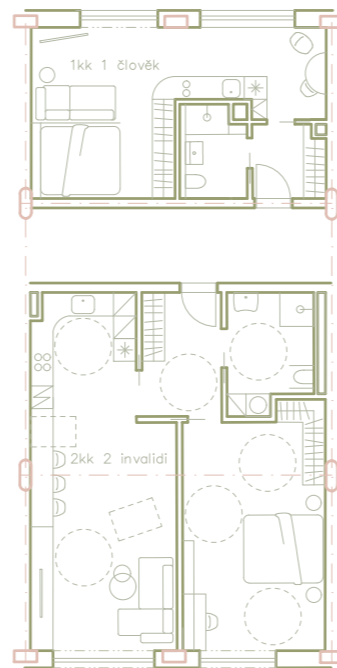
Dům využívá stejný skelet jako parkovací dům, byty jsou vystavěny z cihel, nebo v budoucnu z modulárního materiálu. Na západní fasádu jsou umístěny balkóny a pavlač. Balkóny jsou zavěšeny na konzoly a také na železobetonovou konzolu, která zastřešuje parter, tato konzola je zabetonována již na parkovacím domě.

PRINCIPY UDRŽITELNOSTI

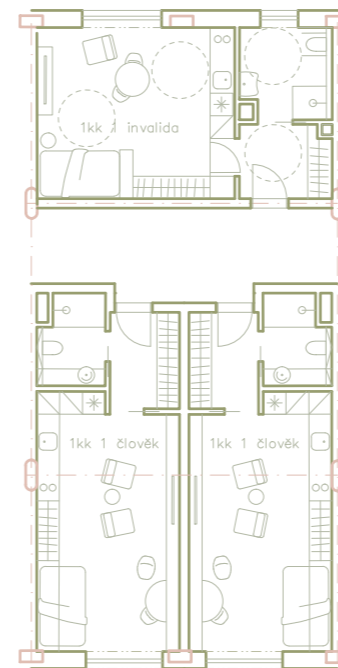
1kk invalida 33,5 m²
1kk 42,6 m²
Společná místnost 44,2 m²



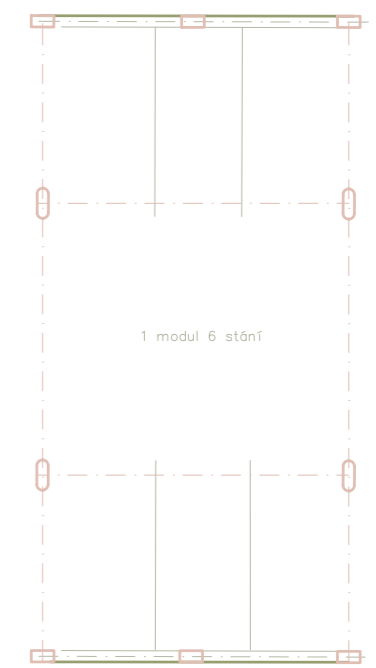
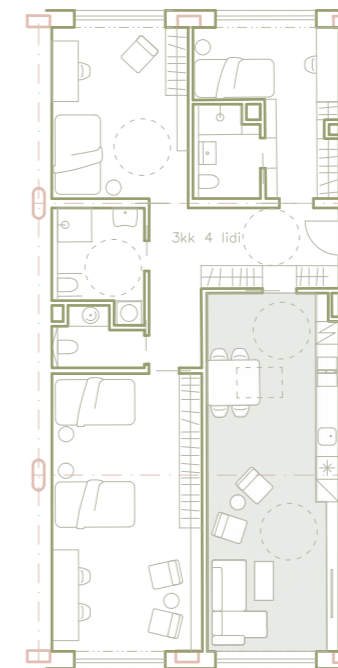
1kk 33,2 m²
2kk invalida 70 m²



1kk invalida 33,5 m²
1kk 33 m²



3kk invalida 110 m²
Společná místnost



I železobetonový skelet může být modu-
lární. S novou úpravou hygienické vyhlášky, lze
určité provozy umístit i do světlé výšky 3 met-
ry, jako například kancelářské prostory nebo také
školy.

Návrh přeměny má jádra vždy ve stejném
místě a umožňuje tak variabilitu bytů či funkcí. Lze
byty libovolně kombinovat po patrech, dle potře-
by. Lze také vytvářet i jiné provozy jako například
lékařské středisko, či ordinace lékařů.

Schodiště v domě splňuje bezbariérovou
výšku a tím pádem, lze zde navrhnout i domov se-
niorů.

S jistotou nevíme co v budoucnu nastane
a tento návrh vychází čistě na základě pravděpo-
dobné stárnutí populace a hypotézy, která stár-
nutí spojuje s úbytkem aut.

Avšak příklady variability modulu dokazují
možnosti, které skelet nabízí. A neudržitelnější je
dům, který už stojí. Je tedy lepší při návrhu myslet
na budoucnost a ne na okamžitý zisk.

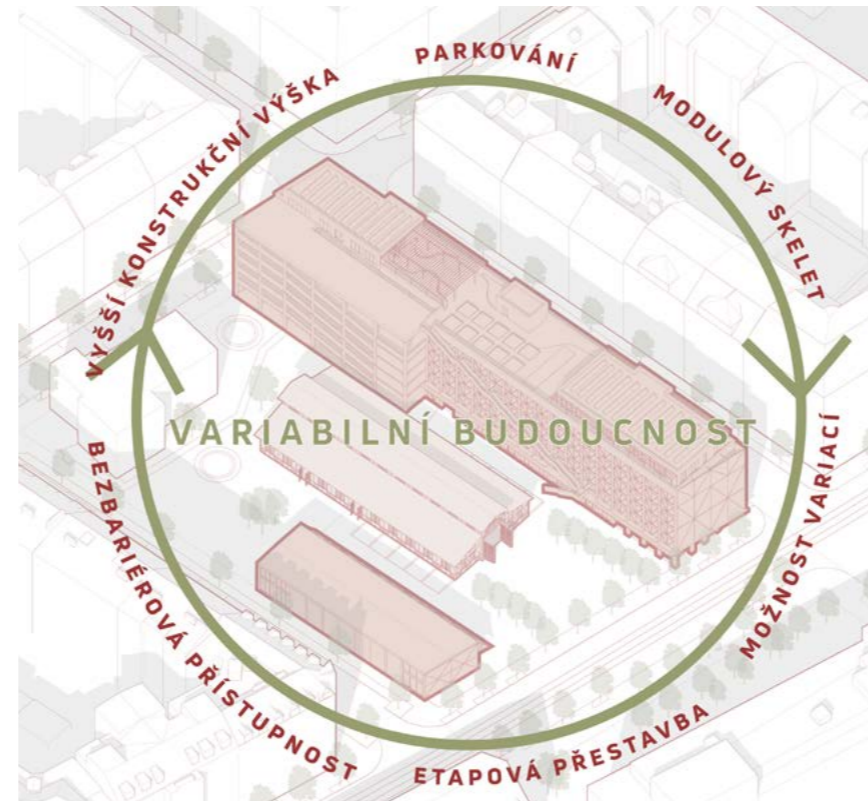
PRINCIPY UDRŽITELNOSTI



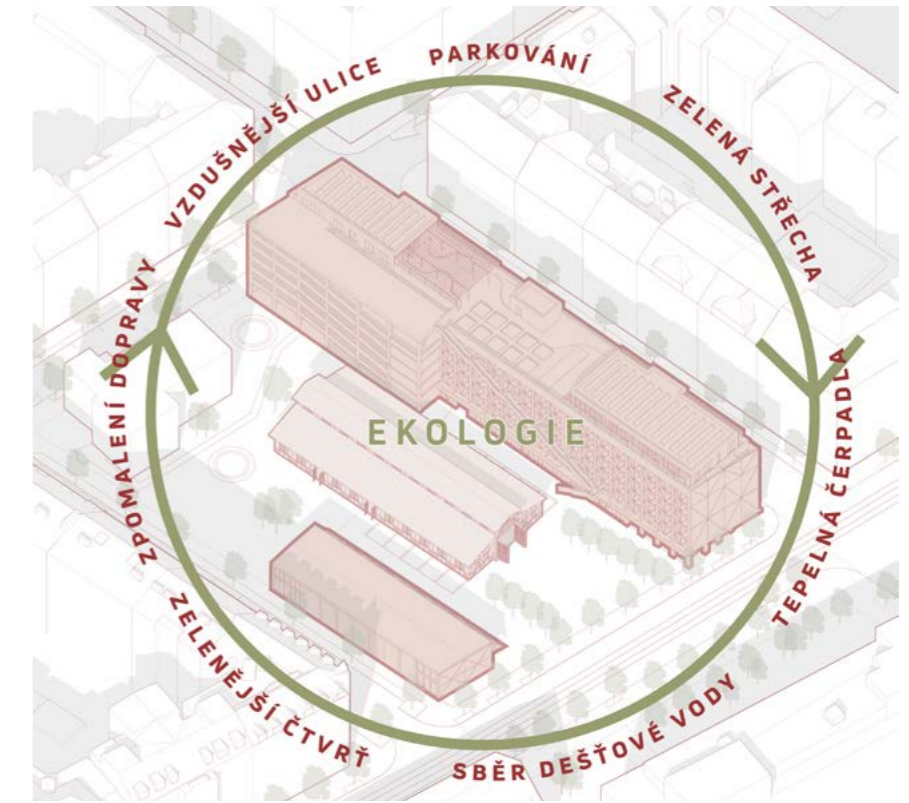
Výhodou návrhu je jeho samotná poloha, a to díky blízkosti školky, která podporuje myšlenku bydlení seniorů. Může takto docházet ke generačnímu setkávání a mohou tak vznikat sociální vazby. Zároveň seniorům návrh poskytuje místo pro jejich vzdělávání a zábavu. Na střešní zahradě mohou pěstovat a následně dole na tržnici prodávat.

Dílny také slouží jako prostor pro vzdělávání veřejnosti, nebo zde mohou probíhat dětské kroužky.

Myšlenkou bylo nabídnout seniorům prostor, který by odpovídal sociálním nárokům domů seniorů, avšak bez nutnosti neustálého dohledu zdravotníků.



Dům je navržen modulárně a nabízí různé variace využití. Tím pádem má delší životnost než pouhý parkovací dům, který by kvůli své konstrukční výšce a vidiny zisku nabízel pouze jedno řešení a v budoucnu, kdy bude potřeba snížit počet automobilů, by byl parkovací dům určen k demolici.

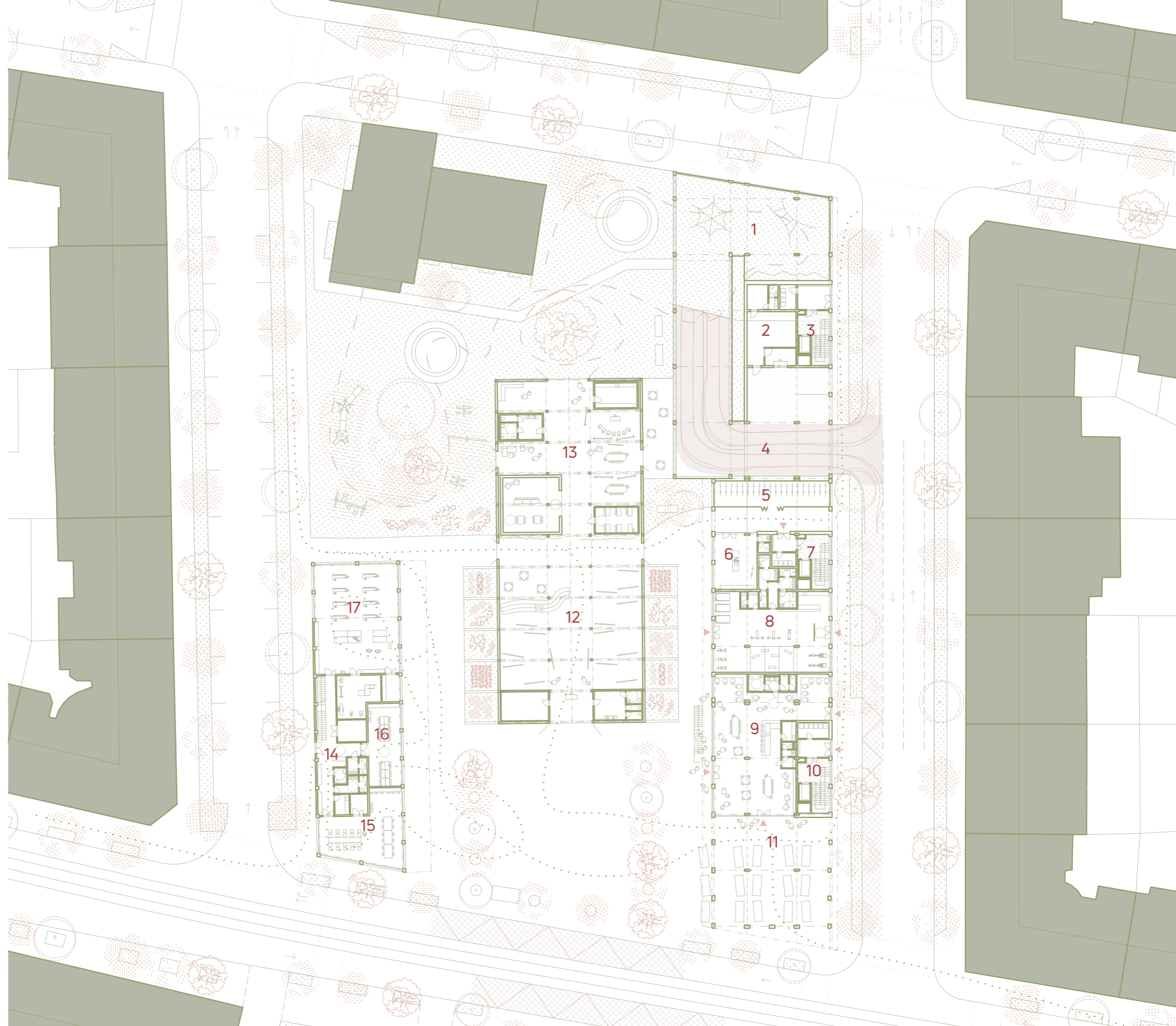


Ekologie a minimální energetická náročnost je zakomponováno do návrhu. Prkovací dům může používat ke svému provozu solární panely na střeše domu. Zároveň jsou zde navrženy tepelné čerpadla. Na střeše probíhá sběr dešťové vody, kterou lze využívat na závlahu rostlin. Lze také zakomponovat využití šedé a splaškové vody.

Přesunem parkování aut do parkovacího domu dojde ke snížení počtu automobilů v ulicích a na vytipovaných místech může dojít k rozšíření veřejného prostoru a tím pádem podpořit rozvoj parteru v zanedbané ulici Slezská.

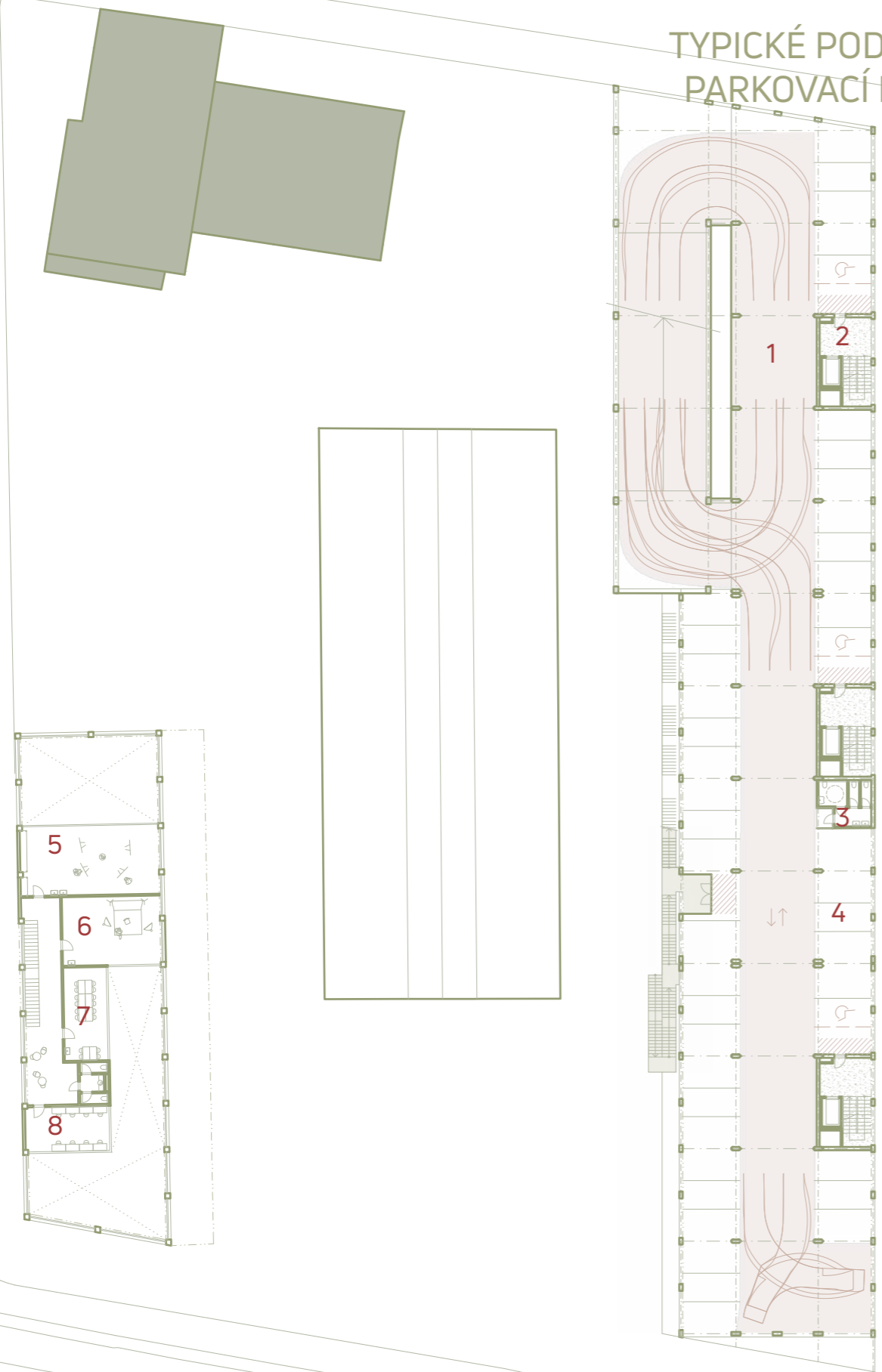
SPOLEČNÉ 1NP

- 1 Dětské hřiště
- 2 Zázemí
- 3 Vstup
- 4 Parkovací dům
- 5 Kolárna
- 6 Opravna kol
- 7 Vstup
- 8 Senior gym
- 9 Kavárna
- 10 Vstup
- 11 Trhy
- 12 Galerie
- 13 Senior klub
- 14 Vstup
- 15 Keramická dílna
- 16 Chráněná dílna
- 17 Komunitní dílna



M 1:500

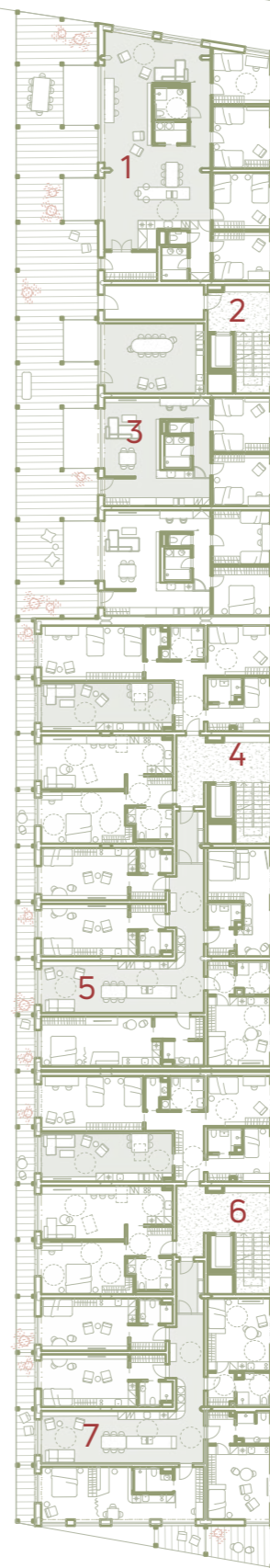
TYPICKÉ PODLAŽÍ PARKOVACÍ DŮM



- 1 Parkovací dům
- 2 Schodiště
- 3 Schodiště
- 4 Wc
- 5 Malba
- 6 Fotokoutek
- 7 Dílna
- 8 Dílna

M 1:500

TYPICKÉ PODLAŽÍ TRANSFORMACE



- 1 Byt 5kk
- 2 Schodiště
- 3 Byt 3kk
- 4 Schodiště
- 5 Společná místnost
- 6 Schodiště
- 7 Společná místnost

M 1:500

1PP

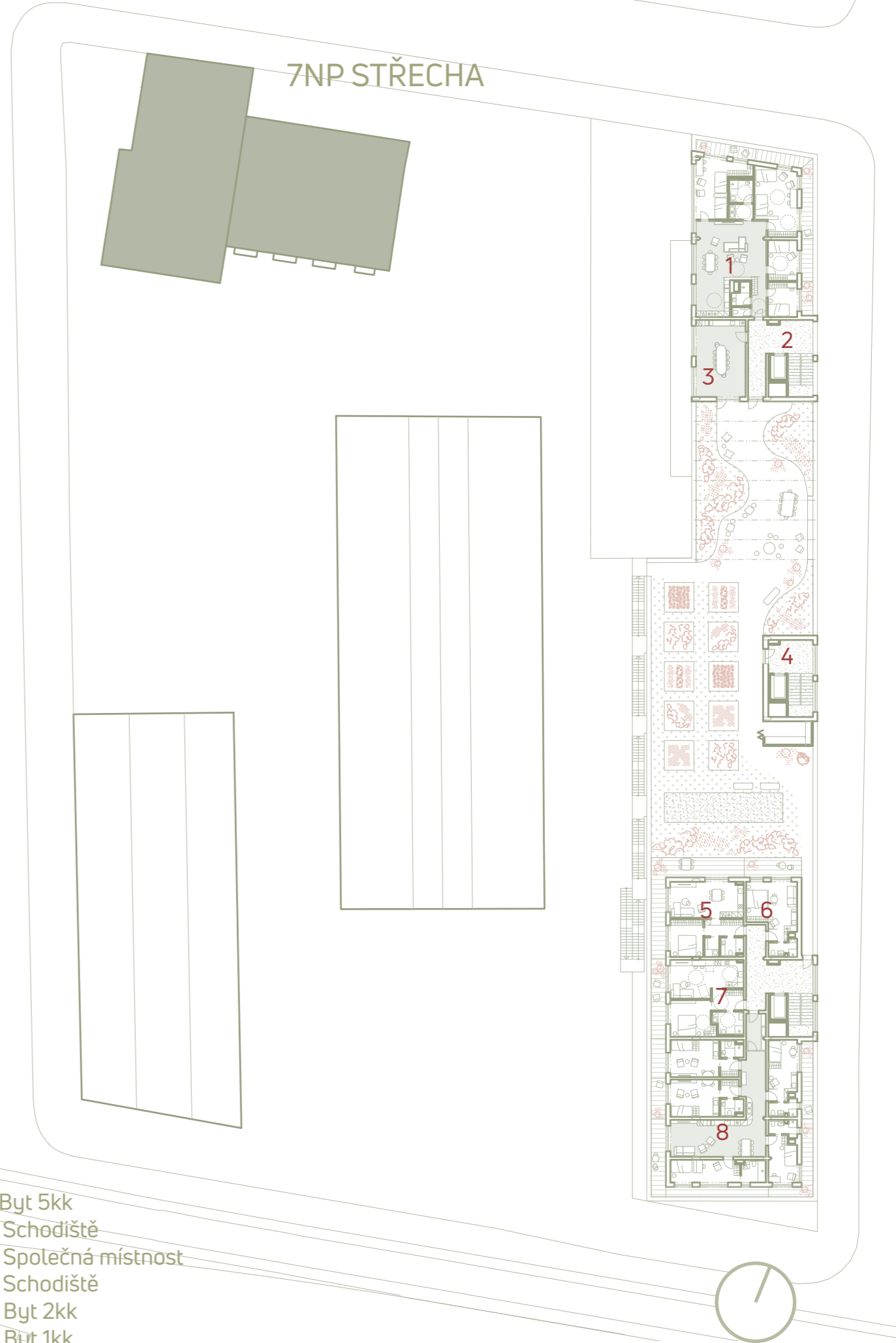


- 1 Schodiště
- 2 Technická místnost
- 3 Kóje
- 4 Kóje
- 5 Schodiště
- 6 Technická místnost
- 7 Kóje
- 8 Schodiště
- 9 Technická místnost

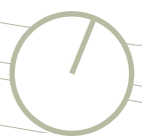


M 1:500

7NP STŘECHA



- 1 Byt 5kk
- 2 Schodiště
- 3 Společná místnost
- 4 Schodiště
- 5 Byt 2kk
- 6 Byt 1kk
- 7 Byt 2kk
- 8 Společná místnost



M 1:500



Poděkování



REZ PRICNY

10m 20m



POHLED NA PARKOVACÍ DŮM



POHLED NA SENIOR COHOUSING
TRANSFORMACE



ZÁPADNÍ ŘEZPOHLED PARKOVACÍ DŮM



ZÁPADNÍ POHLED SENIOR COHOUSING TRANSFORMACE



VÝCHODNÍ POHLED PARKOVACÍ DŮM

10m 20m



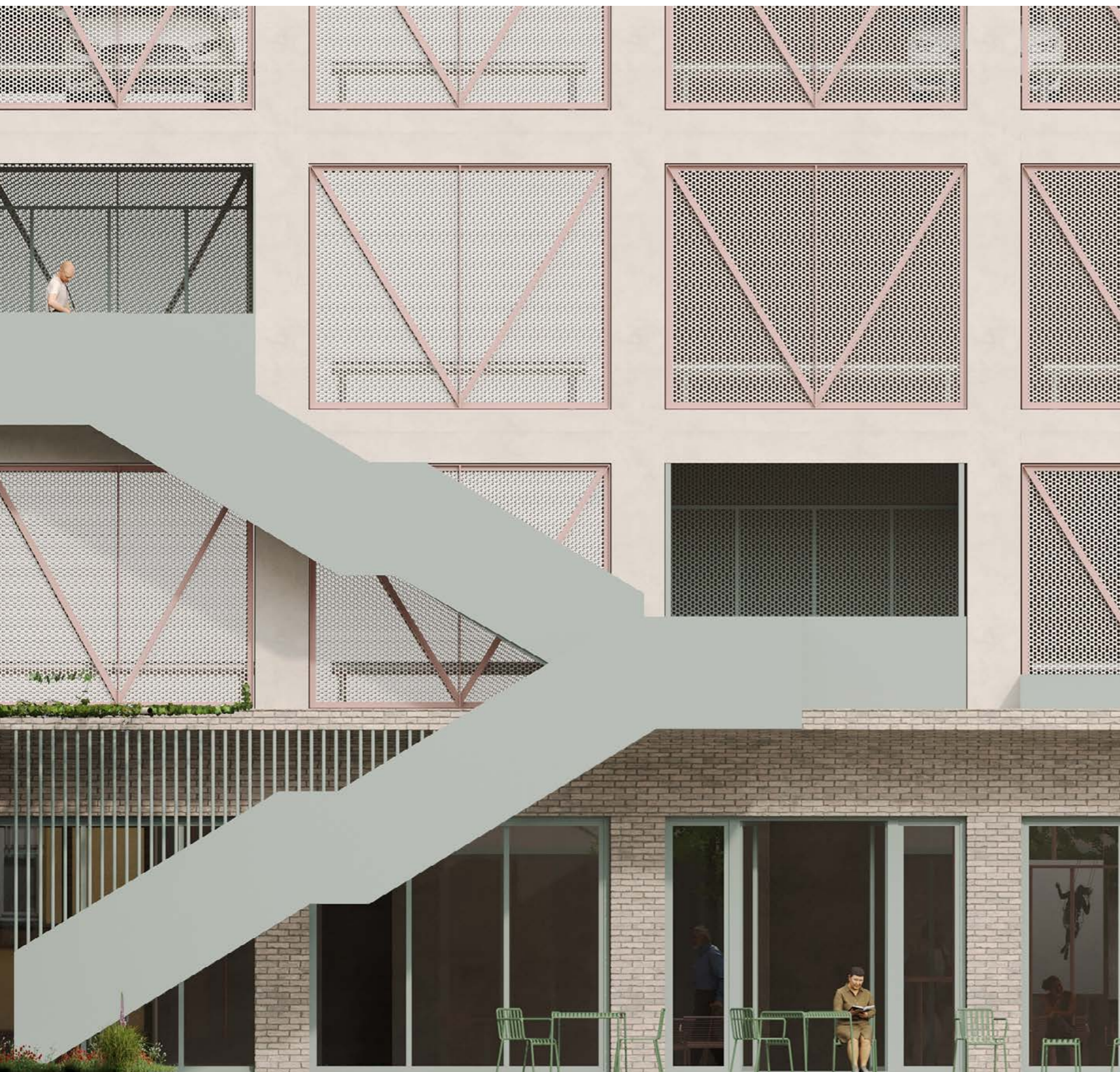
VÝCHODNÍ POHLED SENIOR COHOUSING TRANSFORMACE



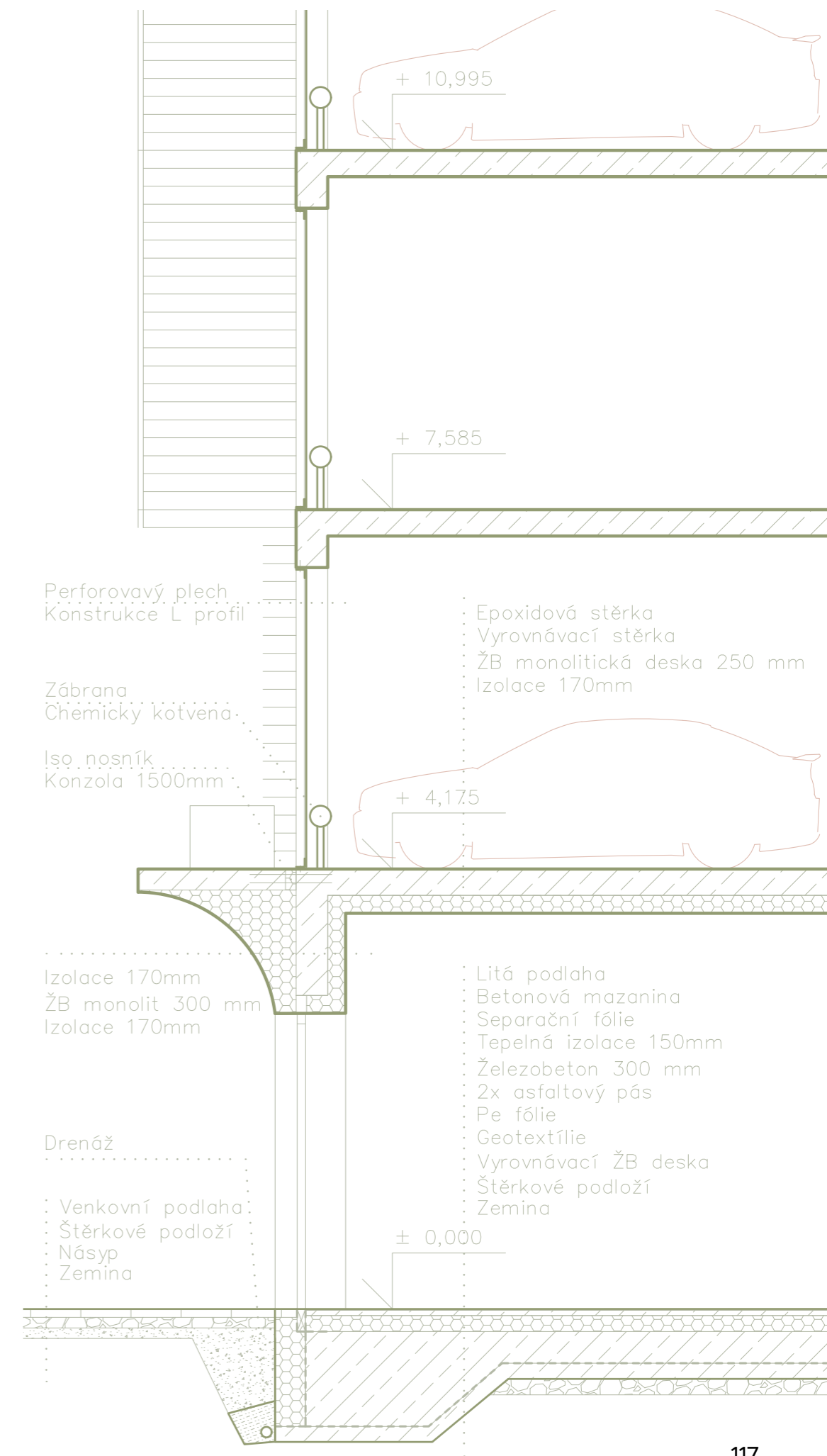
JIŽNÍ POHLED PARKOVACÍ DŮM



SEVERNÍ POHLED PARKOVACÍ DŮM



DETAIL FASÁDY M 1:50



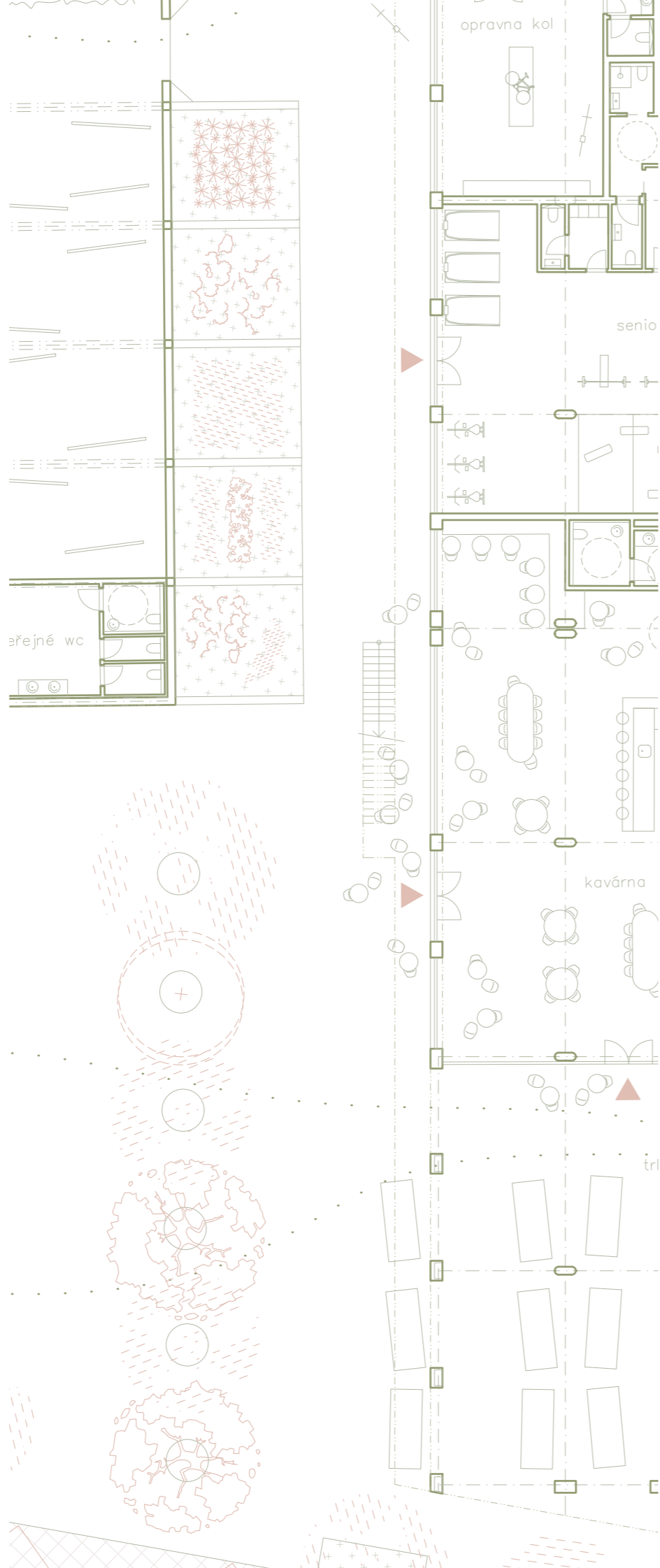


KOMUNITNÍ ZAHRADA PARKOVACÍHO DOMU



KOMUNITNÍ DÍLNA

INTERIÉR PARKOVACÍHO DOMU



Veřejný prostor náměstí je vyhrazen alejí stromů, která takto na obou stranách vytváří útulnější prostory menšího měřítka. Mobiliář je vybrán kovový od mm cité v růžové barvě. Na náměstí je prostor pro výstavy a happeningy. Jako pochozí povrch je použita velkoformátová dlažba.



PARKOVACÍ DŮM



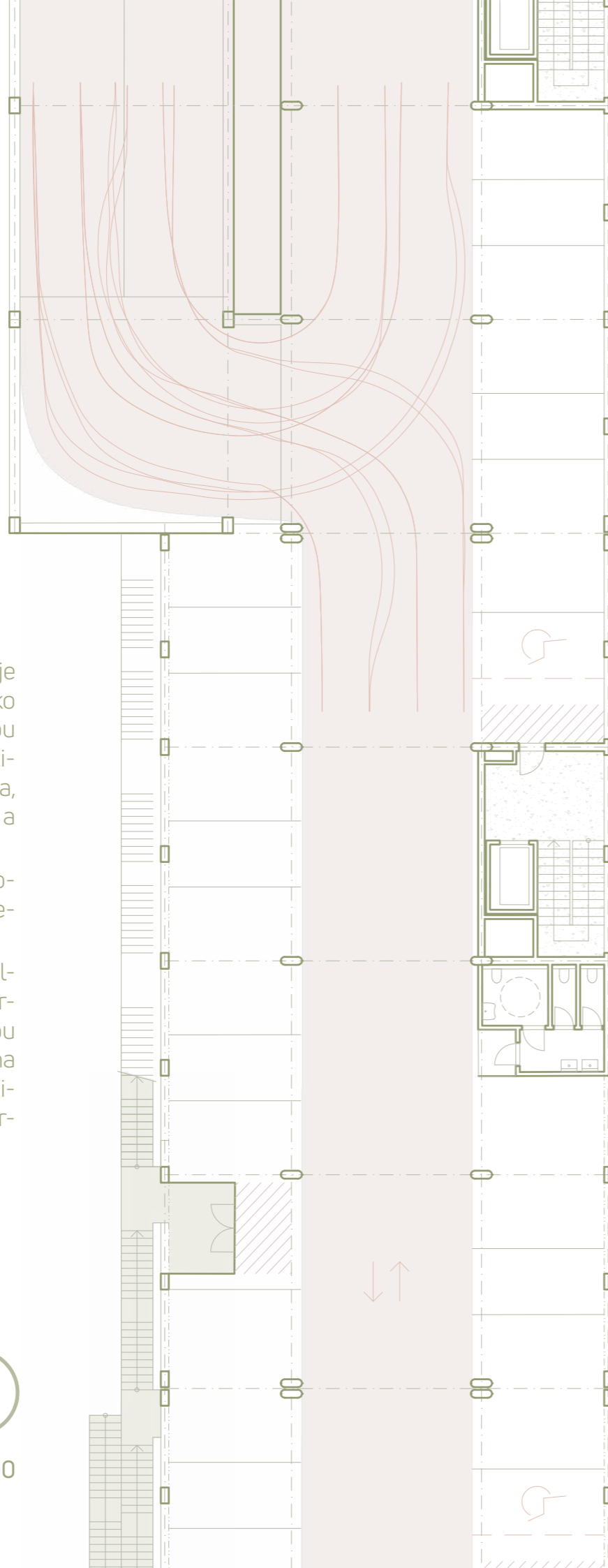
SENIOR COHOUSING

INTERIÉR PARKOVACÍHO DOMU

Interiér parkovacího domu je řešen ve stejném stylu jako jeho fasáda. Na povrchovou úpravu podlahy je použita růžová epoxidová stěrka, pro vymezení komunikace a zlepšení orientace.

Zelené prvky naznačují pohyb lidí a prostory vyhrazené pro ně

Informační prvky jsou velmi jednoduché v bílé barvě v kontrastu s červenou barvou, která je použita na instalačních prvcích a detailech vyznačující hranu parkovacího domu







Ráda bych poděkovala Daliboru Hlaváčkovi, Martinu Čeňkovi a Tomáši Minarovičovi za odborné vedení, jejich cenné rady a trpělivost. Dále bych chtěla poděkovat Daniele Bošové a Ireně Šestákové při pomoci s návrhem.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Petra Deáková
datum narození: 10.6.1998
akademický rok / semestr: 2023/2024 / LS
obor: Architektura a urbanismus
ústav: 15128 Ústav navrhování II
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D.
téma diplomové práce: Městský parkovací dům budoucnosti

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 rezidentů 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 také 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 rezidenty 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 vymizí.

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: 12.2.2023

Datum a podpis děkana FA ČVUT

Datum a podpis vedoucího: 14. 2. 2023

Registrováno studijním oddělením dne

15/2/24 Day

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Petra Deáková
AR 2020/2021, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) MĚSTSKÝ PARKOVACÍ DŮM BUDOUCNOSTI

(AJ) PARKING GARAGE OF THE FUTURE

JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA

Vedoucí práce: doc. Ing. arch. DALIBOR HLAVÁČEK, Ph.D. **Ústav:** 15128 Ústav navrhování II

Oponent práce:

Klíčová slova
(česká): Parkovací dům, cohousing seniorů

Anotace
(česká):

Parkovací dům na Vinohradech s historickou památkou na zamýšleném území. Dům zklidňuje okolní ulice, zároveň vytváří nový komunitní prostor a původní jatka a tržnici otevírá veřejnosti. Do návrhu zahrnuje prostory, které jsou určeny pro seniory, tento koncept vychází z hypotézy stárnutí populace a nutnosti reflektovat tento budoucí problém. Je navržen plnohodnotný parkovací dům a zároveň následné cohousing seniorů.

Anotace (anglická):

Parking house in Vinohrady with a historical monument on the intended area. The house calms the surrounding streets while creating a new community space and opening the original slaughterhouse and market to the public. The design includes spaces that are designed for the elderly, this concept is based on the hypothesis of an aging population and the need to reflect this future problem. A full parking structure is proposed, along with subsequent cohousing of seniors.

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 24.5.2024

podpis autora-diplomanta

Poznámky na konci obrázky

1 vlastní obrázek

2 <https://kraje.rsd.cz/stredocesky/blog/2022/01/26/vysledky-celostaniho-scitani-dopravy/>

3 <https://praha.camp/magazin/detail/obyvatele-mesta-kdo-zije-v-praze>

4 <https://app.iprpraha.cz/apl/app/dynamika-obyvatelstva/>

5 <https://iprpraha.cz/assets/files/files/bef82cceb4daf40be992ebbf6dc11d5.pdf>

6 https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znete_prahu_e.pdf

7 <https://parking.praha.eu/cs/mapa/>

8 https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znete_prahu_e.pdf

9 https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znete_prahu_e.pdf

10 https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znete_prahu_e.pdf

11 <https://iconeon.blogspot.com/2005/09/hotel-lasalle-public-garage-finally.html>

12 <https://www.governing.com/archive/gov-garages.html>

13 <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-09-17/new-york-s-old-kent-automatic-garages-were-marvels-of-sky-high-parking>

14 https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znete_prahu_e.pdf

15 Norma ČSN EN 73 6056

16 Norma ČSN 73 6058

17 Vlastní

18 <https://www.marinacity.org/floorplan.htm>

19 <https://www.marinacity.org/floorplan.htm>

20 <https://www.marinacity.org/floorplan.htm>

21 <https://www.architecture.org/learn/resources/buildings-of-chicago/building/marina-city/>

22 <https://www.archdaily.com/87408/ad-classics-marina-city-bertrand-goldberg>

23 <https://www.marinacity.org/floorplan.htm>

24 <https://www.marinacity.org/floorplan.htm>

25 <https://www.marinacity.org/floorplan.htm>

26 <https://fajnova.cz/dalsi-krok-na-ceste-ke-kyzenym-parkovacim-mistum-v-centru-mesta>

27 <https://investinostrava.cz/cs/pr/>

28 <https://investinostrava.cz/cs/pr/>

29 <https://www.cka.cz/souteze/databaze/parkovaci-dum-za-katedralou-ostrava>

30 <https://www.ova.cz/cs/parkovaci-dum-za-katedralou/>

31 <https://www.ova.cz/cs/parkovaci-dum-za-katedralou/>

32 <https://www.ova.cz/cs/parkovaci-dum-za-katedralou/>

33 https://www.archdaily.com/919291/coffee-and-bikes-bureauvaneig-plus-biq-architecten?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

34 <https://www.earch.cz/architektura/clanek/brnenske-nadrazi-zvonarka-doplnila-po-rekonstrukci-nova-vypravni-hala-od-studia-chybik-kristof>

35 <https://www.earch.cz/architektura/clanek/brnenske-nadrazi-zvonarka-doplnila-po-rekonstrukci-nova-vypravni-hala-od-studia-chybik-kristof>

36 <https://www.earch.cz/architektura/clanek/brnenske-nadrazi-zvonarka-doplnila-po-rekonstrukci-nova-vypravni-hala-od-studia-chybik-kristof>

37 <https://www.atlasofplaces.com/architecture/1111-lincoln-road/>

38 <https://www.atlasofplaces.com/architecture/1111-lincoln-road/>

39 <https://www.miamiandbeaches.com/event/1111-lincoln-sunset-silent-yoga/25976>

40 <https://www.atlasofplaces.com/architecture/1111-lincoln-road/>

41 <https://www.google.com/maps/@50.0760476,14.4585993,464a,35y,346.5h/data=!3m1!1e3?hl=cs&entry=ttu>

42 <https://www.google.com/maps/@50.0760476,14.4585993,464a,35y,346.5h/data=!3m1!1e3?hl=cs&entry=ttu>

43 <https://aukro.cz/praha-vinohrady-berankova-trznice-mestske-jatky-lide-zvirata-6990189971>

44 Úřad městské části Praha 3 archiv

130

45 https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Demolice_Orionka_Vinohrady_2008_obr_6.jpg

46 <https://www.praha4d.net/tepo/orionka-1933/>

47 <https://www.czso.cz/staticke/animgraf/cz/index.html?lang=cz>

47 Úřad městské části Praha 3 archiv

48 <https://www.google.com/maps/@50.0760476,14.4585993,464a,35y,346.5h/data=!3m1!1e3?hl=cs&entry=ttu>

49 Úřad městské části Praha 3 archiv

Webové droje

<https://www.dveprahy.cz/>

<https://www.ceskatelevize.cz/porady/13521533199-male-dejiny-zizkova/>

<https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDi%C5%BEkov>

<https://encyklopedie.praha2.cz/stavba/2005-prvni-ceska-tovarna-na-stroje-merici-josef-jan-fric>

https://cs.wikipedia.org/wiki/Karel_Hartig

<https://www.kauza3.cz/historie-prahy-3/clanky-o-historii/zizkovska-trznice-jak-to-dopravdy-bylo.html>

<https://www.praha3.cz/aktualne-z-trojky/zpravy/retrospektiva-na-zizkovskych-trzich-se-nakupovalohralo-i-zpivalo-n1146977.htm>

https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/znete_prahu_e.pdf

<https://www.atlasofplaces.com/architecture/1111-lincoln-road/>

<https://praha.camp/magazin/detail/obyvatele-mesta-kdo-zije-v-praze>

<https://iprpraha.cz/assets/files/files/bef82cceb4daf40be992ebbf6dc11d5.pdf>

<https://www.archdaily.com/919291/coffee-and-bikes-bureauvaneig-plus-biq-architecten>

<https://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>

<https://www.britishparking.co.uk/News/first-uk-multi-storey-car-park/188317>

https://en.wikipedia.org/wiki/Multistorey_car_park

<https://www.newsteelconstruction.com/wp/50-years-ago-multi-storey-car-parks/>

<https://www.bloomberg.com/news/features/2022-12-10/a-brief-history-of-the-great-american-parking-garage>

Textové zdroje

Podklady zaslané ohledně vytiženosti dopravy

Normy ČSN

Vlastní seminární práce na téma Zvonařka Brno

Skripta a studijní materiály předmětu Urbanismus II.

