

2.2 Textové vyjádření návrhu

ZDŮVODNĚNÍ CELKOVÉHO URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ

Parkovací dům přiznává svoji funkci. Nenárokuje si mezi důležitými stavbami v okolí výraznou pozici, ale nehraje ani roli chudého příbuzného. Stavba navazuje na uliční čáru v duchu běžných, nevýznamných staveb, protože klasický předprostor, na rozdíl od staveb významných institucí, si nezaslouží. Parkovací dům se ale neuzavírá do sebe, a tak jistou prostorovou velkorysost nabízí formou zvýšeného a do ulice otevřeného parteru.

Požadavek zadavatele na flexibilitu parteru (hlavně směrem k ulici 28. října) je srozumitelný, zároveň představuje výzvu v uspořádání jinak velmi účelově funkční stavby parkovacího domu. První a hlavně druhé nadzemní podlaží nemusí být plně využito k parkování. Tato možnost otevírá příležitost pro městský, vysoký parter. Téměř šestimetrový prostor nabízí možnost flexibility budoucího využití. Nejlépe formou dočasných a sezonních intervencí. A jak jinak u parkovacího domu, než mobilními buňkami, instalacemi nebo food trucky. Prostor, který necháváme volný, k těmto akcím přímo vybízí.

Dvě spirálové točité rampy směrem k ulici Na Jízdárně jsou výrazným prvkem parkovacího domu. Jinde by bylo účelnější podepřít konzoly ramp na jejich obvodu. V tomto městském kontextu je ovšem lepší využít současné možnosti monolitických betonových konstrukcí k jejich prostorovému osvobození s až sochařským účinkem umocněným čistými detaily zúžení nosných desek do absolutního užitečného minima konzol, který se opakuje v celém objektu parkovacího domu.

NÁVRH PROVOZNÍHO ŘEŠENÍ

Pro koncepci provozního řešení je dominantní princip jednoduchosti a intuitivní prostorové orientace, který je velmi důležitý pro parkovací domy určené nejširší veřejnosti. Je možné, že řada řidičů zde bude parkovat poprvé a že jejich zkušenost s manipulací vozu v omezeném prostoru nebude velká. Pomůže jim jednoduché řešení parkovacích pater s okružní cirkulací a co nejjednodušší pohyb mezi jednotlivými patry, který zajišťují dvě spirálové rampy. Po jedné se jede nahoru, po druhé dolů. Po obou rampách se řidiči dostanou velmi rychle k volnému místu nebo k výjezdu z parkovacího domu. Samozřejmostí je elektronický informační systém.

POPIS KONSTRUKČNÍHO A TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Hlavním cílem návrhu konstrukčního řešení byla jednoduchost a hospodárnost. Nákladná spodní stavba je omezena na minimum. Stropní desky jsou navrženy betonové monolitické (in-situ) se skrytými sloupovými hlavicemi a bez spodních trámů. Toto řešení zjednoduší a zkrátí montáž a obrátku bednění (s pozitivním vlivem na cenu stavby).

Vertikální síly jsou přenášeny betonovými monolitickými (in-situ) sloupy do základů. Boční stabilita je zajištěna ztužujícími jádry. Předpokládané základové rošty budou muset být lokálně vyztuženy vůči propíchnutí relativně subtilními sloupy.

Točité rampy budou zhotoveny z monolitického betonu s prostorovou tuhostí danou tvarem konstrukce. Rampy jsou konzolovitě vynášeny se středového vřetene.

Spodní stavba je navržena z vodostavebního betonu.

Viditelné kovové části a prvky budou pozinkovány a případně opatřeny vrchním nátěrem.

Prostory občanské vybavenosti budou samostatně zatepleny a vytápěny. Parkovací dům nebude vytápěn. Technické řešení by mělo umožňovat flexibilitu i adaptabilitu do budoucna.

Větrání je v nadzemních podlažích zajištěno přirozeně, v podzemní části mechanicky.

Založení stavby, zajištění stavební jámy, izolační systém spodní stavby, případný fasádní systém budou řešeny standardně a budou rozpracovány v dalších fázích projektu.