

II.2 PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ZÁMĚR

Objekt centrálního parkingu doplňuje parkovací místa pro nedaleké instituce i odstavný parking pro centrum města. Objekt se tak stává hlavním **výchozím bodem** do území, pro Dům kultury, Divadlo Petra Bezruče, pracoviště České správy sociálního zabezpečení, Finanční úřad pro Moravskoslezský kraj i Krajský úřad. Výhledově také pro objekt Knihovny a Filharmonie, které Město a Kraj plánuje vystavět.

NÁVRH

Navržené řešení reflektuje tyto skutečnosti, neřeší jen samotný **parking**, ale usiluje také o **dotvoření urbanistické struktury** a vznik kvalitního **veřejného prostoru**, který je krytou piazzetou a rovněž důstojným výchozím bodem do všech těchto institucí. Umožňuje **flexibilní** umístění drobných obchůdků a služeb, které reagují na momentální poptávku. Respektuje obytnou funkci v jižní části a odcloňuje obě funkce zelení.

Parkovací dům je principiálně **dlouhá rampa**, po jejímž obvodu jsou kontinuálně rozmístěna **parkovací stání**. Tato rampa má vodorovná i šikmá stání do 6% sklonu, což dovoluje maximální využití prostor pro parkování a eliminaci provozních komunikací. Návštěvník se pohybuje **po spirále** a obsazování parkovacích míst je tak velmi efektivní.

Hmota parkovacího **domu** je odsunuta od objektů bytovek a naopak se **koncentruje v severní části** pozemku. Vzniká tak volný prostor mezi parkovacím domem a bydlením, který může být zahradou, hřištěm i aktivním veřejným prostorem. Parkoviště tolik **neruší funkci bydlení** a zároveň doplňuje urbanistickou strukturu do ulice 28. října.

Jednotlivá podlaží parkovacího domu jsou vzájemně posunuta a **rozevlátá hmota** tak reaguje na nesourodé okolní prostředí s **nečitelnou uliční čarou**. Tato kompozice zároveň navazuje na objem sousedícího objektu "Red House" a menších vilek podél ulice 28. října a dává **vyniknout významnějším institucím**, ustoupených do pozadí (zdůrazněných jejich vlastním předprostorem).

Parkovací rampa a plochy se vinou kolem centrálního **atria**, které vnáší do objektu **světlo a vzduch** a celý prostor velice zpřehledňuje. Narozdíl od standardních parkovacích garáží s nepřiměřeným měřítkem zde vzniká **příjemná proporce interiérů**, které mají vizuální hloubku standardní komunikace s příčným parkovacím stáním. Atrium přináší významnou kvalitu dovnitř parkovacího domu, ten se tak stává **plnohodnotným** bezpečným, kvalitním, veřejným prostorem, a ne jen průchozím místem, nutným zlem.

Dům je propojen pěti vertikálními **jádry s výtahy a schodišti**. Ty mají nejen funkci **komunikace** a únikových cest, ale také funkci **statickou**. Jsou materiálově odlišena od ostatních konstrukcí pro snadnou orientaci. Sekundární **pěší komunikace** navazuje na veřejný prostor před domem a **jako stuha** se vine vnitřním atriem až na střechu domu, kde je umístěno **multifunkční hřiště**. Parkovací dům se tak stává víceúčelovým objektem. Díky celkové koncepci lze rozmístit retail libovolně v rámci objektu, dle potřeby či sezóny, nabídky a poptávky.

Přesahy střech i horní střešní krajina je zamýšlena jako **zelená střecha**. Ze všech ploch je jímána voda do **retenční nádrže**, která je zde přiznaná a slouží pro závlahu, zlepšuje mikroklima, reguluje teplotu a má také edukativní charakter. Celková koncepce domu je navržena s ohledem na životní prostředí, nesnaží se být efektní, ale minimalizuje konstrukce pro umístění požadovaného parkingu, případně veřejně prospěšných funkcí, fasáda je eliminována na bezpečnostní nerezové sítě, které zároveň dávají vyniknout koncepci domu, ale také šetří dodatečný materiál fasád, lze jej například doplnit popínavou zelení namísto slunolamů. Umožňuje ale v části možné krytí fasády a vytvoření komfortnější parkovací zóny.

Odsazením fasád suterénu od okolního terénu, použitím světlíků a vytvořením atria je zde **přirozené větrání i oslunění**. Objekt nevyžaduje žádné nákladné systémy alternativních zdrojů pro klimatizaci, větrání, vytápění, stínění atp.

V suterénu je situováno provozní zázemí objektu. Jsou zde skladové prostory a zázemí pro retail. S ohledem na možnost umístění trafostanice s elektronabíječkami, jsou zde vyhrazená stání pro nabíjení elektromobilů. Je možné zde umístit i mycí box. **Suterén** je napojen na **průjezd do dvora** sousedních objektů. Návrh zvažuje také možnost napojení suterénu na výjezd B a C z podzemí - viz situace, s ohledem na eliminaci kolizních stavů při špičce na výjezdu.

KONSTRUKČNÍ A MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Stavba zasahuje jedním podlažím do podzemní, které je již částečně vyhloubeno a předpokládá standardní technologie pro výkopové práce a založení stavby, zajištění stavební jámy, včetně izolačního systému a TZB. Konstrukce nadzemní části kombinuje příhradové železobetonové nosníky a více typů sloupů a předepjatý beton nosných pojízdných desek, s vyšším koeficientem zatížení, který je konstrukčně propojen a vyztužen vertikálními jádry, které prochází v pěti místech celým objektem a dotváří komplexní nosnou strukturu objektu. Stavba respektuje umístění cyklostezky a předpokládá úpravy inženýrských sítí. Detailní popis řešení lze zpracovat až na základě provedených průzkumů.

Základní materiál vodorovných i svislých nosných konstrukcí je **pohledový beton**, fasádu tvoří nerezová **ocelová síť** do lana s kotvením do železobetonové desky. **Jádra** pro výtahy jsou nosná a obložena copilitem a prosvícena, jako součást **orientačního systému**. Část fasády tvoří sklo (v případě komerce). Část fasád je porostlá zelení. **Střechy** jsou navrženy **s vegetační úpravou**. **Pěší** povrchy jsou z měkkého **tartanu**. Retailové modulové **boxy** jsou zamýšleny **z kortenu**, jakožto odolného materiálu do frekventovaného veřejného prostoru.

II.3 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

HLAVNÍ BENEFITY NÁVRHU

- koncentrace stavby do frekventované ulice a uvolnění prostoru před bytovkou
- maximální využití ploch pro parkování (princip kontinuálního parkování)
- přiznaná funkce parkování (intuitivní, snadná orientace)
- redukce nákladů - minimalizace konstrukcí (pro parkování, fasády, atp. - redukce na nejnútnejší a zároveň zachování vysoké estetické kvality)
- otevřený prostor domu s vyšší světlou výškou = prosvětlení + provětrání + snadná orientace
- rampa jako estetický a výrazový prvek
- akcentovaný veřejný prostor - předprostor pro instituce
- flexibilní retail
- možnost komerčního využití v patře (eventuálně komfortnější parking)
- zahrada před bytovým domem s veřejným vybavením
- zelené střechy
- funkce sportoviště (využití střechy pro veřejné vybavení)
- možnost odděleného parkování suterén x nadzemní část (vyhrazená x veřejná stání)
- návaznost na cyklostezku a umístění cykloboxů mimo automobilovou dopravu

Předprostor parkovacího domu je **krytý** vykonzolovaným podlažím a slouží jako **rozcestník** k těmto zájmovým bodům. Je to místo pro doplňkovou komerční funkci, která je zde koncipována jako **flexibilní retail**, který lze kdykoli přemístit či obměnit, a reaguje tak na aktuální poptávku. Vykonzolované patro pak může být využito jako další komerční prostor, podle potřeby.

EKOLOGICKÉ ASPEKTY

- minimalizace zastavěné plochy (s ohledem na výšku okolní zástavby) a rozšíření veřejného prostoru (zeleň a hřiště)
- šetrné nakládání s vodou a její opětovné využití (retence - závlaha, užitková voda)
- šetrné hospodaření s energií obecně (minimalizace nákladů na větrání, osvětlení)
- eliminace prohřívání okolí - otevřený koncept fasád
- eliminace prohřívání objektu - zelené střechy a okolí stavby

KVALITY VEŘEJNÉHO PROSTORU

- vznik krytého předprostoru s flexibilním retailem - jako hlavní vstup do domu a jako výchozí rozptylové místo k institucím, MHD a okolí (i reakce na pěší zkratku)
- umístění objemu k severní hranici umožňuje vznik zahrady před bytovým domem - jako kulisa, pobytové a aktivní místo, zelený prostor jako kompenzace aut i volný pohyb územím

- centrální atrium jako hlavní komunikační pěší prostor s vodní plochou (přiznaná funkce retence) a zelení (reakce na znečištění)
- multifunkční hřiště (a další možné využití střešní krajiny)

PARAMETRY OBJEKTU

- 1 podzemní a 6 nadzemních podlaží (a mezipater)
- 600 standardních parkovacích míst
- 20+ míst pro ZTP
- 40+ míst pro rodiny s dětmi (a jiné vyhrazené parkování s větší šířkou stání)
- 15+ elektronabíječek
- 20+ cykloboxů
- komfortní konstrukční výška 3,6m

Prostory pro obchod nebo zázemí jsou vloženy konstrukce, nezávislé na nosném systému domu, které jsou tedy flexibilní a lze je libovolně umisťovat, doplňovat, obměňovat či redukovat. Příhradové železobetonové nosníky reagují na svou statickou funkci estetickým pojetím nosníku a přiznáním plných a otevřených částí tak poukazují na působení sil v nosníku (viz - koncepce).

DOPRAVNÍ KONCEPCE

Místo pro výstavbu objektu se nachází na exponovaném nároží, křížení páteřní městské třídy ulice 28. října a ulice Zelená. Z východní strany jej lemuje sedmipatrový a devítipatrový administrativní objekt, z jižní strany čtyřpatrový bytový dům a třípatrová vila a na západě pohledově uzavírá šestipatrová budova. Do pozemku se propisuje kónický tvar okolní urbanistické struktury. Místo je celkově velmi nesourodé.

Parkovací objekt je situován podél ulice 28.října, silnice II/479, která zajišťuje nejen příjezd do centra města, ale je i urbanistickou osou Mariánských Hor a Hulvák. Z toho vyplývá vysoké dopravní zatížení, které v pracovním dni dosahuje cca 15 000 vozidel/24 hodin.

Parkovací garáž je navržena jako 7 podlažní objekt (1PP + 6NP), jehož podlaží jsou postupně výškově odsazena o polovinu konstrukční výšky. Jednotlivá podlaží jsou propojena parkovacími rampami ve sklonu maximálně 6%, která umožňují parkování i na rampách a tím docílení co nejefektivnějšího využití obestavěného prostoru. Kapacita parkovacího objektu je 679 míst a to společně s vyhrazeným parkingem pro ZTP a elektromobily, z toho 158 stání je situováno v 1PP.

Dopravní napojení je navrženo z místní komunikace ulice Na Jízdárně, která je řešena jako odsazená křižovatka napojující i parkoviště KÚ MSK. Pro lepší usměrňování a přehlednost jsou pruhy pro levé odbočení na ulici Na Jízdárně odděleny zadlážděnou plochou z žulových kostek zaklenutou do žulové obruby, osazené do úrovně vozovky tak, aby byl umožněn její mimořádný pojezd.

Výjezd je vybaven dvěma odbavovacími branami odsazenými přibližně 20m od hrany vozovky ulice Na Jízdárně, za níž je situována sjízdná rampa ve sklonu 14% do 1PP. Výjezd je vybaven dvěma odbavovacími branami. Návrh doporučuje výjezd na ulici Na Jízdárně v jihozápadní části pod vilkou a zvážení propojení výjezdu v jihovýchodní části. Toto řešení by umožnilo plynulejší výjezd vozidel z podzemí a také u hlavního výjezdu ve špičce.

Využitím terénního poklesu a jeho rozšířením vzniká prostor pro parkování pod úrovní okolního terénu, který zároveň není podzemním parkingem, ale otevřeným prostorem se sníženou úrovní podlah. Toto řešení zachovává požadovaný průjezd do dvora a umožňuje umístění značné části parkingu do suterénu.

Podzemní podlaží může sloužit zejména pro parkování služebních vozidel a zaměstnanecké dopravy přílehlých administrativních objektů a návštěvníků objektu OSSZ. Nadzemní podlaží pak mohou být využívána zejména návštěvníky administrativních a kulturních objektů. Dispozice podzemního podlaží umožňuje průjezd do atria objektů naproti Domu kultury ale i průjezd z 1PP do nadzemních podlaží.

Organizační režim garáže je nutno navrhnout tak, aby využívání parkovacího objektu bylo maximálně efektivní a umožnilo vzájemnou zastupitelnost, kdy v dopoledním a odpoledním období bude sloužit zejména návštěvníkům a zaměstnancům administrativních objektů a v odpoledním a nočním období návštěvníkům Domu kultury.

Vybavení HG bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy a tvoří jej tři základní skupiny - základní vybavení (místa pro ostrahu, sociální zařízení, osvětlení, nabíjecí stanice elektromobilů), telematické vybavení (závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory, platební terminály) a nadstandardní vybavení (městský mobiliář, prodejní automaty, prostory pro služby v přízemí objektu navazující na pěší parter).

Objekt je prioritně určen k pokrytí statické dopravy v okolním území, nabízí však možnost využití části kapacity jako záchytné parkoviště v režimu P+R s těsnou vazbou na tramvajovou zastávku MHD „Krajský úřad“, kterou obsluhuje v pracovním dni až 24 spojů/hod v jednom směru.