

2.1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Návrh parkovacího domu vychází z okolních urbanistických vazeb. Jedná se především o respektování uliční čáry, která je definována hmotou Krajského úřadu a nově dostavěné administrativní budovy – Red House. V jižní části řešeného území se nachází navrhované parkové úpravy ve vztahu k obyvatelům bytových domů. V severní části řešeného území je navrhován předprostor parkovacího domu s parkovými úpravami definujícími hlavní pěší směry – ke Krajskému úřadu, k Domu kultury, k bytovým domům na ulici Na Jízdárně a k Finančnímu úřadu.

KONCEPCE NÁVRHU

Vjezd do parkovacího domu je navržen z ulice Na Jízdárně. Tento vjezd zároveň slouží pro napojení na rampu vedoucí k parkovišti Finančního úřadu. Napojení vede skrze navrhovaný objekt, nicméně je vedeno samostatně mimo parkovací systém objektu a není tedy nutno hlídat evidenci vozidel jedoucích k FÚ.

Navrhovaný parkovací objekt má celkově 8 pater - 2 podzemní, 6 nadzemních. Jednotlivá podlaží jsou vzájemně propojena centrální rampou. V podzemních patrech, v jižní části objektu, jsou umístěny nabíjecí stanice pro 16 elektromobilů. V nadzemních pater jsou vyhrazena místa pro imobilní (celkem 22) a matky s dětmi (celkem 22). Celkový počet stání v parkovacím domě je 623 míst.

V úrovni 1.NP se nachází hlavní vjezd/výjezd do/z parkovacího domu skrze závory. Návštěvník si odebere parkovací lístek (v případě, že bude ze strany zadavatele vyžadován lístkový systém), zaparkuje a při odjezdu ve dvou hlavních centrálně umístěných vstupů zaplatí dle počtu odparkovaných hodin v parkovacím automatu. Je samozřejmě možný i bezlístkový systém např. platba platební kartou, příp. ODIS, RFID, zadáním SPZ, sleva přes QR kód apod.

V 1.NP je 31 parkovacích míst pro osobní automobily, 14 pro motocykly a 40 pro jízdní kola. Dále se v tomto podlaží nachází místnost pro obsluhu, úklid, rozvodnu, trafostanici a WC. U cyklostezky vedoucí podél ulice Na Jízdárně je vedle vjezdu do parkovacího domu situován bikesharing.

Parter navrhovaného objektu z ulice 28. října je věnován dvěma pronajímatelným dvoupatrovým jednotkám a centrálnímu hlavnímu vstupu do parkovacího domu. Obchodní jednotky je v případě požadavku možno upravit na parkování a zvýšit tak kapacitu parkovacího domu.

Typické podlaží disponuje 88 parkovacími místy. Ve 2.NP je k dispozici celkem 76 parkovacích stání, z důvodu dvoupatrových pronajímatelných jednotek. Nejvyšším dostupným podlažím je 6.NP o kapacitě 76 parkovacích míst. Jedinečností tohoto patra je vyhlídka, která je situována s výhledem na ulici 28. října a na široké okolí.

ARCHITEKTONICKO – TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Parkovací dům je ve svém principu navržen jako kompaktní hmota. Pro odlehčení formy kompaktního kvádru se zalamovaná fasáda otevírá vůči okolí. Dům je navíc do terénu zasazen takovým způsobem, který umožňuje ze tří stran částečné odvětrávání

podzemních podlaží. V důsledku tak navrhovaná stavba působí ještě vzdušnějším a lehčím dojmem.

Vzhledem k požadavku přirozeného větrání objektu, ekonomičnosti a ekologickým trendům, je uzpůsoben i návrh fasády. Dominantním prvkem fasád jsou vertikální zahrady, doplněné hliníkovými lamelami v barvě cortenu. Fasáda hlavního průčelí ploch je zvýrazněna prosklenými nárožními, věnovanými nájemním plochám. Tímto způsobem mezi nimi vyniká hlavní vchod do parkovacího domu, který je zasazen do zeleného pásu vertikální zahrady.

Kromě estetických předností vertikálních fasád patří mezi jejich hlavní výhody především:

- Zlepšování okolního mikroklima
- Snižování nákladů na renovaci
- Snižování nákladů na energii
- Čištění okolního ovzduší od prachu a toxických částic (např. CO₂)
- Zadržování vody

Zavlažování zelené ploché střechy a vertikálních zahrad spočívá na principu koloběhu dešťové vody (popř. částečně doplnění vody z vodovodního řadu). Dešťová voda dopadající na střechu postupně zavlažuje vysazenou zeleň a následně protéká do svislých částí a zavlažuje vertikální zahrady. Voda, která proteče fasádou směřuje do akumulární a retenční nádrže, kde se zadržuje a následně je čerpadlem čerpána zpět na střechu. Celý cyklus se opakuje v pravidelných intervalech. V případě, že nastane dlouhé období bez dešťových srážek a voda v nádrži vyschne, je retenční nádrž napojena na vodovodní řad, který vodu v případě potřeb v nádrži doplní.

STAVEBNĚ – KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Budova je uvažována jako železobetonový skelet tvořený stropními deskami, sloupy a ztužujícími stěnami v prostoru schodišť a rampy. Založení objektu se předpokládá na vrtaných pilotách, které podpírají základovou desku tuhého krabicového suterénního podlaží. Základová deska je uložena na zemině a spolupodílí se na přenosu zatížení do základové půdy. Železobetonové konstrukce pod úrovní terénu jsou opatřeny hydroizolací včetně míst s anglickými dvorky a tyto jsou podobně jako střechy odvodněné do akumulární a retenční nádrže.

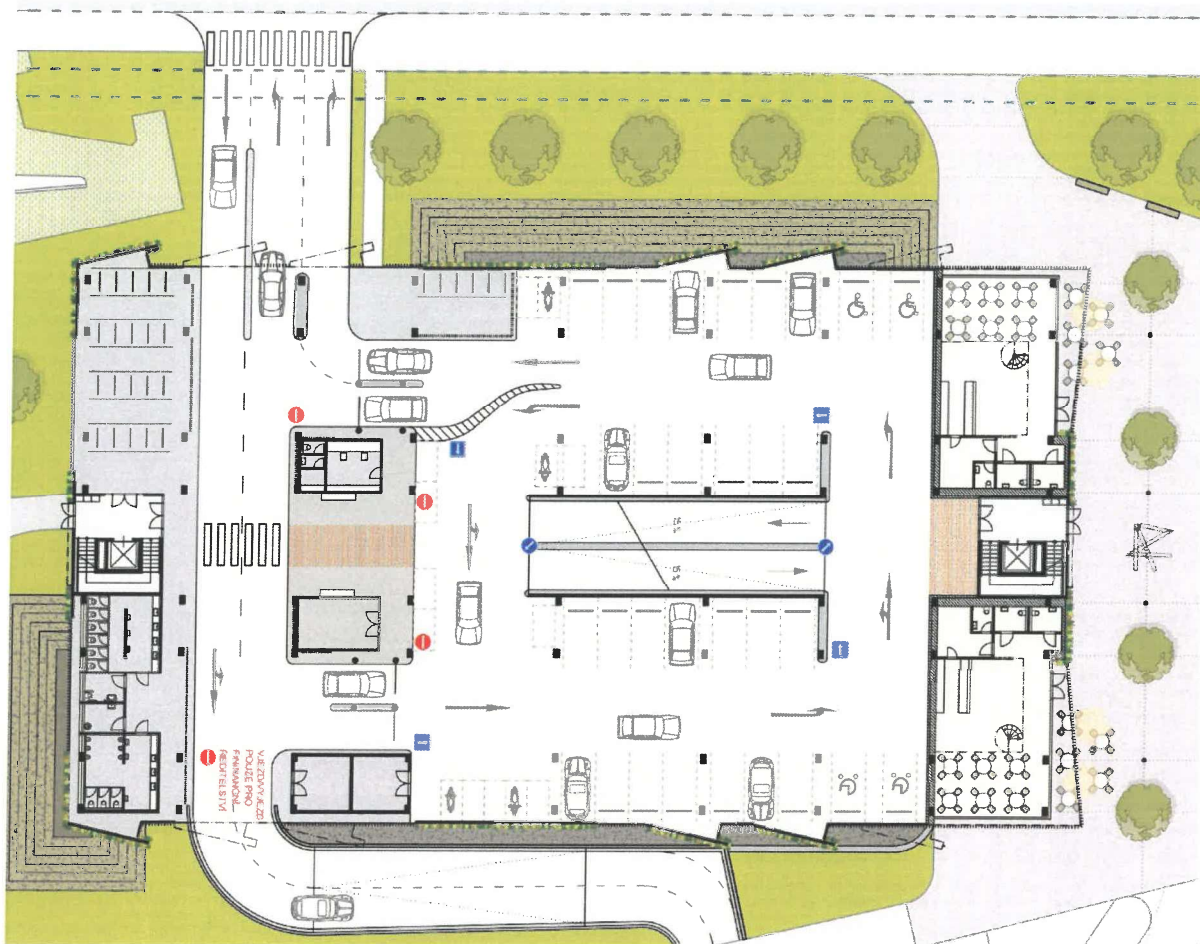
Výkopy budou prováděny pomocí svahování v poměru, který vyplyne z inženýrsko-geologického průzkumu. V místech, kde toto nebude umožněno s ohledem na blízkost inženýrských sítí a jiných limitních prvků, bude stavební jáma zajištěna pomocí pažení. Z hlediska požárně-bezpečnostního řešení se předpokládá rozdělení stavby do požárních úseků vždy o dvou podlažích. Požární pásy na fasádě mezi těmito požárními úseky jsou v místech otevřené fasády s lamelami tvořené betonovým parapetem. V místě rampy bude mezi požárními úseky umístěna požární roleta ovládána systémem EPS.

Větrání nadzemních podlažích bude v převážné míře přirozené. Do suterénu je rovněž přiváděn vzduch přes lamelovou fasádu v místě velkých anglických dvorků, nicméně zde je nutno doplnit nucené větrání pomocí požárních ventilátorů.

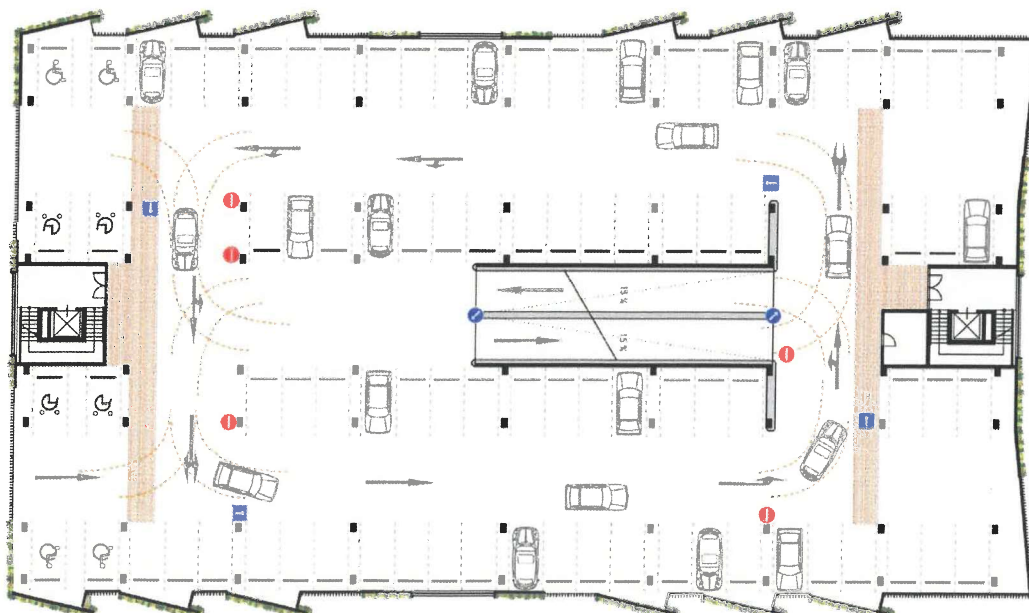
2.6 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

DOPRAVNÍ ORGANIZACE PROVOZU

1.NP



BĚŽNÉ NP



PŮDORYS 1.PP

POZN.: UMÍSTĚNÍ VYHRAZENÝCH PARKOVACÍCH STÁNÍ PRO ELEKTROMOBILY

