

Průvodní zpráva

Parkovací dům u Krajského úřadu; třída 28.října Ostrava

Základní principy

Brána do centra města:

Třída 28. října je dlouhá. Jedu od Svinova. V Hulvákách to začíná vypadat jako ve městě. Čtvrť Mariánských hor má městskou strukturu s jasně definovanou uliční čarou. Směrem dál do města se břehy bulváru začínají drobit. Prostor se rozlévá do tůní mezi solitérními budovami hrajícími si každá na svém písečku. Když se pak po levé straně otevřou výhledy do sadů Dr. M. Horákové, těžko poznávám, že se blížím do centra města... Navrhovaný objekt navrácí uliční čáru na hranici bulváru. Spolu s protilehlou plánovanou budovou filharmonie v Domě kultury vytváří bránu do centra Ostravy.

Ostrava má železné srdce:

Ostrava je synonymem pro uhlí a železo. Staletý industriál dodnes utváří jejího ducha. Jaký jiný materiál použít na stavbu, než ocel z Vítkovic? A jakým jiným způsobem zkonstruovat, než všem na obdiv. V tomto městě se za svůj průmysl nestydí! Nosná příhradová konstrukce bude jako ocelová krajka tvořit fasádu. Vždyť i samotný charakter parkovacího domu, bez nutnosti zateplovat obvodový plášť, k tomu vybízí.

Efektivita provozu:

Typologie parkovacího domu má neúprosně jasné zákony efektivity. Dvě parkovací uličky výškově posunuté o půl patra vzájemně spojené rampami vychází prostorově nejlépe. Tři parkovací místa vedle sebe je maximum, aby konstrukce stropu neměla proporce mostu. Velikost automobilů se zvětšuje, normou dané minimální šířky parkovacích míst se stávají nedosta-
tečné. V budoucnu se dá předpokládat výrazný rozmach elektromobility. Návrh by měl prostoro-
vě umožnit případné masivní umístění nabíjecích stanic, aspoň k polovině parkovacích míst.

Architektonické řešení

Urbanistické vazby:

Jižní břeh bulváru 28. října je v širším kontextu vymezen dvojicí uličních čar: blíže k vozovce hrana původní zástavby z přelomu 19. a 20. st. a ukročenou zvlněnou linií fasád budov in-
stitucí, která je oproti prve jmenované ustoupena o cca 17-27m hlouběji. Navrhovaná budova v sedmipodlažní výšce vytváří dominantu na nároží prospektu 28. října a ul. Na Jízdárně a navrácí zástavbu k historické uliční čáře blíže k ose bulváru. Spolu s plánovanou dostavbou Domu kultury na protější straně, který se nově též přiblíží k ose městské třídy, vytváří novostavba již zmiňovanou bránu do centra města.

Jihovýchodní roh novostavby je pak ustoupen k linii definované přiléhající administrativní budovou. Svoji, oproti nároží o 1,5 podlaží sníženou, výškou vnáší dynamiku do výškové hladiny uliční fronty.

V přízemí nároží je za prosklenými stěnami umístěn prostor pro komerci přístupný z parteru. Přiléhající SV roh pozemku ve výkusu budovy vybízí k umístění pobytového parteru.

Též zbylé půdorysné linie parkovacího domu vychází z okolní zástavby. Směrem k bytovému domu na jih od řešené lokality novostavba drží sníženou výškovou hladinu 5,5 podlaží.

Hmoty:

Dva obdobné pětipodlažní kvádry z ocelové krajky jsou svým delším rozměrem umístěné kolmo k třídě 28.října. Západní, zarovnaný s ulicí Na Jízdárně je vyzvednut na dvoupodlažní podnož. Východní, od bulváru ustoupený, je umístěn na půlpodlažní sokl. Cca v polovině své délky je zalomený sledujíc linii sousedící budovy sociální správy.

Parter:

Hlavní vstup do garáží je z nově vytvářeného prostranství při ulici 28. října. V tomto místě navrhujeme při komerci na nároží pobytový parter pod stromy pro spočinutí v letním parnu.

Dále se do garáží dá vstoupit na dvou místech z ulice Na Jízdárně (vedle výjezdů z objektu) a po lávce nad bambusovým hájem při pěším průchodu podél budovy Sociální správy.

Nezastavěný pozemek v jižní části dostane parkovou úpravu.

Materiály:

Na novostavbě se dominantně uplatňuje rezatá barva nátěru ocelové krajky hlavních hmot domu a pohledového betonu soklové části, schodišťových věží a stropních panelů jednotlivých podlaží. Sekundární ocelové prvky ve své tlumené šedomodré barvě nebudou vizuální konkurencí primární konstrukce.

Provozní řešení

Základní modulovou šířku parkovacího stání volíme 2,75m, po odečtení nosné konstrukce nám pak průměrná šířka parkovacího stání vychází 2,65m. Dojde-li v budoucnu k rozmachu elektromobilů, mohou být za sloupy umístěny nabíjecí zásuvky a šířka stání umožní dostatek prostoru pro manipulaci s kabelem. Až 2/3 stání tak mohou být upraveny na stání s nabíječkou.

Vjezd do objektu je jedním pruhem z ulice Na Jízdárně. Po sjezdu o půl patra níže bude v 1.PP prostor pro trojici vjezdových závor. Ze suterénu bude přes závoru přístup do dvora přiléhajícího administrativního bloku (obousměrný průjezd parkovacím domem na čipovou kartu).

Vnitřní provoz v parkovacím domě bude po spirále tvořené obousměrnými rampami a o půl patra vzájemně posunutými podlažími. Vyjet z objektu půjde dvojím způsobem. Podrobně viz dopravní schemata v grafické části.

Vjezd je kapacitně dimenzován na cca 300 příjezdících automobilů během půl hodiny.

V domě bude dohromady necelých 700 parkovacích míst (přesně 698). Z toho 19 s parametry vozíčkářských stání, dalších 34 rozšířených pro lepší manipulaci s kočárky a v základu 15 stání s nabíječkou elektromobilů. Dále zde půjde komfortně zaparkovat cca 80 bicyklů.

Veřejná vybavenost, v přízemí zaujímající 350m², je umístěna do dvoupodlažního prostoru. Vzhledem k neznámému způsobu využití není její dispozice podrobně navrhována. Je možné ji využít na jednu či více komerčních jednotek s přístupem z parteru. V případě budoucí adaptace na parkovací stání by bylo efektivní v jejím prostoru vložit strop.

Technické řešení

Nosná konstrukce:

Založení předpokládáme na vrtaných betonových pilotách. Podzemní podlaží, sokl budovy a schodišťové věže budou z monolitického betonu. Konstrukce nadzemních podlaží je navržena ocelová s vnitřními sloupy a nosnou příhradovinou obvodového pláště. Stropní průvlaky budou ocelobetonové - ocelové profily spřažené s nabetonávkou dutinových panelů. Dimenze základních prvků nosné kce byly ověřovány předběžným výpočtem.

Konstrukce nadzemních podlaží bude půdorysně dělena minimálně na 4 dilatační úseky.

Požární bezpečnost:

Patrová garáž bude prostorově dělena na dva požární úseky.

Evakuace z objektu bude zajištěna dvojicí schodišť s parametry CHÚC.

V objektu bude instalován systém EPS a polostabilní hasící zařízení (PHZ).

Požární odolnost ocelové kce. (předpokládáme požadavek R30) bude zajištěna u vnitřních sloupů obkladem, u vnitřních průvlaků obetonováním ocelového profilu a případným obkladem spodního líce. Odolnost kce při obvodovém plášti bude prokázána statickým výpočtem.

Technická zařízení budovy:

Podlahy garáží budou spádované (v rámci nabetonávky na panelech) a odkanalizované.

Ventilaci budovy předpokládáme primárně přes otevřený obvodový plášť. Nuceně budou větrány především únikové cesty a hygienická zázemí. A v případě rozhodnutí investora o vpuštění automobilů s pohonem na LPG či CNG budou přivětrávána podlaží těmito automobily vyhrazené.

V běžných patrech je pro vodorovné rozvody instalací vyhrazen prostor 15cm pod stropem.

V 1NP máme při vjezdu do objektu prostor alternativně využitelný pro případnou trafostanici.