

3.1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA

KLÍČOVÉ POJMY

- kompaktnost
- ekologický přínos
- udržitelnost v čase
- jasné dopravní řešení
- pěší orientace
- adaptabilita parteru
- příjemné vnitřní prostředí
- dotvoření ulice a veřejného prostoru
- bezúdržbové řešení
- soběstačnost domu – zadržování dešťové vody v ploše na pozemku, využití solární energie.
- nízké počáteční a provozní náklady – dům téměř bez technologií.

ÚVOD

Hlavní myšlenkou celého návrhu bylo vytvoření kompaktního a adaptabilního parkovacího domu, který je svým architektonickým i provozním řešením udržitelný jak z pohledu ekologického, taktéž udržitelný v čase z hlediska údržby a provozu a vyžaduje minimum technologií pro provoz domu. A zároveň svým estetickým působením vytvoří přiměřenou ikonickou formu, která dotvoří okolní prostředí plné výrazných architektonických dominant.

KONCEPT

Při hledání optimálního řešení parkovacího domu bylo nutno si nejprve uvědomit chyby a problémy, s nimiž se stávající parkovací domy potýkají. Zaměříme-li se na provozní principy parkovacích domů, nalezneme zde hned několik nedostatků, které z těchto staveb vytváří nepřátelské prostředí jak pro samotná auta, tak především pro člověka. Parkovací dům je v lidském vnímání pouze nepříjemná tmavá betonová struktura, která patří na periferii města, a pohyb člověka v ní je omezen na nutné minimum. Hlavní problémy vyplývají z prostorového uspořádání parkovacích domů, které je zacíleno pouze na pohyb aut a potřeby člověka jakožto chodce jsou ve většině případů zcela přehlíženy. Celá typologie stávajících parkovacích domů vychází ze základních dopravních schémat, která jsou často nadměrně komplikovaná, a tvořena pouze dopravními koridory s přilehlými plochami pro parkování. Absence koridorů pro chodce, složitý dopravní systém, či nedostatečně osvětlený vnitřní prostor, znesnadňuje orientaci v celém prostoru jak pro řidiče, tak i pro chodce. A právě tyto stěžejní problémy mají za následek společenské odmítání parkovacích domů, které jsou však nezbytnou součástí měst 21. století.

Tento návrh reaguje na nynější nedostatky parkovacích domů v několika elementárních principech:

1. Pohyb

Když navrhujeme parkovací dům, měli bychom se zamyslet nad samotným měřítkem a provozem, který je spojen s pohybem automobilu. Jak je tedy definována trajektorie automobilu? Celá koncepce parkovacího domu reaguje na dva primární pohybové směry – pohyb vpřed, pohyb do oblouku, a v případě parkovacího domu i pohyb po rampě. Tím vzniká jasně definovaná hipodromická spirála, která formuje hlavní hmotu celého objektu. Tímto spirálovitým uspořádáním je docíleno jasného a přehledného dopravního systému, bez nutnosti vkládání dodatečného dopravního značení. Koncepce hipodromické spirály též jasně vymezuje dopravní a pěší koridor s přilehlými plochami pro parkování, a zároveň nedává za vznik zbytkovým, těžce využitelným plochám, jako se děje v případě typických

pravoúhlých dopravních schémat. Koncepce parkování na rampě zároveň využívá efektivně veškerých konstrukcí a ploch, tudíž nedochází ke zbytečnému prodražování celé stavby.

2. Vnitřní prostředí, světlo a zeleň

Pro dosažení lepších světelných podmínek v interiéru je hlavní hmota perforována vloženými atrii, která opticky zmenšují celý vnitřní prostor a zároveň vytvářejí platformu pro výsadbu zeleně. Ta má v interiéru parkovacího domu jak ekologický přínos z hlediska čištění ovzduší a absorpce CO₂, zadržování a vsakování vody, tak přínos psychologický ve vztahu k člověku, neboť ze strohé betonové struktury vytváří prostředí příjemné pro člověka. Současně též reflektuje blízkost okolního parku.

3. Parter

Koncepce parteru vychází ze základních konstrukčních a provozních principů parkovacího domu, přičemž dává za vznik aktivnímu veřejnému prostoru s parterem, který v dané lokalitě Třídy 28. října chybí. Modulová konstrukce domu umožňuje vkládání samostatných adaptabilních prostorových buněk pro služby, které svým měřítkem reagují na potřeby člověka, oproti samotné hmotě parkovacího domu, která naopak reflektuje měřítko automobilu. Jednotlivé buňky jsou následně rozděleny na dvě části – plocha zázemí, která je přímo navázána na parkovací dům, čímž je umožněno jednoduché zásobování, a plocha odbytu, která vystupuje do popředí. Tato částečně vsunutá struktura umožňuje různorodou velikost komerčních ploch, aniž by zasahovala do parkovacího domu a tím ubírala na počtu parkovacích stání. Objemová koncepce parteru je též proměnlivá v čase v návaznosti na poptávku komerčních ploch.

4. Venkovní prostor

Vzhledem k umístění parkovacího domu do středu města, k významné urbanistické ose, vzniká na okolí parkovacího domu nezbytný požadavek týkající se vytvoření kvalitního a prostupného veřejného prostoru, který posílí prostorové vazby v okolí a svým napojením na městský parter zamezí monofunkčnímu využití parkovacího domu. Společně s prostorovým uspořádáním parteru zde vzniká hierarchizovaná veřejná plocha, která nabízí různorodé prostorové kvality. Od otevřeného prostranství, které může posloužit například pro umístění foodtrucků, po drobnější komerční ulici, která nabídne novou kvalitu sousedním administrativním budovám, až po klidný park odvracející se směrem k bytovým domům.

5. Střecha

Posledním elementem návrhu, který se soustředí na začlenění parkovacího domu do městské struktury, je vytvoření veřejně přístupné střechy, která se plynule proměňuje z betonové stuhy v zelenou promenádu. Vytvořením této zelené plochy se završuje retenční systém celého domu a zároveň umožňuje růstu mnoha přírodních druhů. Střecha, mimo sportovních aktivit, jako je například běžecký pás, navíc nabízí pronajímatelný kulturně koncipovaný prostor v příjemném prostředí, které je podpořeno panoramatickými výhledy na hlavní pamětihodnosti města, jako je například Dolní oblast Vítkovice.

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Hlavní hmota objektu reaguje na širší koncepci Třídy 28.října, jejíž uliční profil se proměňuje s měřítkem jednotlivých staveb. Navržená hlavní hmota je tedy vymezena uliční čarou okolních administrativních budov, přičemž hmota parteru mírně vystupuje do popředí a je v přímém kontaktu

s ulicí a pěším. Prostorovým umístěním objektu vzniká mezi administrativní budovou Skelet a parkovacím domem nová pěší ulice obklopena komerčními plochami. Výška objektu navazuje na okolní zástavbu a nikterak ji nenarušuje.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Architektonické řešení je zcela definováno velkoryse vinoucí se betonovou stuhou, která odráží jednoduchý vnitřní provoz. Stuha v typických podlažích stoupá po půl patrech, výškový rozdíl je vyrovnán polorampami v jejím zakřivení. Stoupající deska je perforovaná výkusy, které člení vnitřní prostor na lidštější měřítko a prosvětlují jej. Z exteriéru vytvářejí dojem do sebe se zakusujících desek. Vizuál parteru je pojat jednoduchými prostorovými buňkami, které se zasouvají do konstrukce stuhy.

PROVOZNÍ ŘEŠENÍ

Objekt je provozně rozdělen na podzemní a nadzemní část, přičemž v podzemní části se nachází vyhrazená stání pro handicapované, 20 stání pro nabíjení elektromobilů, a též je primárně určena pro možnost trvalého pronájmu jednotlivých stání pro zaměstnance okolních institucí. Podzemní část též umožňuje vjezd na nádvoří vedlejší administrativní budovy. Nadzemní část je řešena jakožto systém parkovacích poloramp s vloženým parterem, který do objemu samotného domu zasahuje pouze plochou zázemí, což však umožňuje výborné napojením zásobování. Vjezd a výjezd do parkovacího domu je řešen odbavovacím systémem s čidlem a je řešen samostatně z důvodu velkého množství parkovacích stání. V domě se nachází celkem 618 parkovacích stání pro automobily. Vzhledem k architektonickému řešení je objekt přirozeně větrán a osvětlen, tudíž jsou eliminovány nároky na vzduchotechniku a další technologie. Podzemní část je větrána větracími vývody, které vyúsťují do veřejného parteru a tvoří součást mobiliáře. Princip nulových technologií zaručuje udržitelnost jak výstavby, tak celého objektu v čase za současného snížení investičních nákladů na dům. Tím je eliminována i požadavek na obsluhu parkovacího domu.

KONSTRUKČNÍ SYSTÉM

Základní konstrukční systém tvoří železobetonový monolitický celek, který je rozdělený na tři dilatační celky. Veškeré konstrukční prvky kromě výplňových a podružných jsou zcela provedeny v železobetonu. S ohledem na jednoduchost a funkčnost konstrukce, je možné přistoupit jednoduše i k ostatním částem konstrukčního systému objektu. Celé podzemní podlaží je provedeno z vodostavebního betonu, který tvoří primární i sekundární ochranu před spodní vodou. Založení je předpokládáno na pilotovém poli. Pilotové pole je optimální řešení pro stavbu takového objemu s minimální hodnotou sednutí budovy v čase.

ZAJIŠTĚNÍ STAVEBNÍ JÁMY

Zajištění stavební jámy počítá ve dvou třetinách plochy svahování, využití stávajícího terénního reliéfu a jeho otevření téměř na požadovanou úroveň základové pláň. Pouze v místě parcelního čísla 2634/29 by proběhlo zajištění stavební jámy pomocí záporového pažení. Odčerpávání podzemní vody ze základové pláň se nepředpokládá, vycházíme ze stávajícího stavu a parkoviště na místě předmětné stavby.