

## PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Parkovací dům je především velká utilitární stavba. Podobně jako např. trafostanice může pouze zabrat místo. Náš návrh ale využívá velikost stavby a její obsahovou lapidárnost jako příležitost. Není pouhou bednou, je vstupem do Krajského úřadu, do Frágnerova Domu umění, do Krajské knihovny, na Finanční úřad, na Třidu 28. října a tak je třeba jej vnímat.

Nová budova dotváří městské prostory ve svém okolí a vytváří z nich prostory jednoznačně čitelné. V předpolí dotváří městskou třídu lemovanou významnými institucemi a alejemi stromů novou piazzettou, která zdůrazňuje důležitost Krajského úřadu. Po svých stranách vytváří městské ulice, kde především zjasňuje přístup k budově Sociální péče a ve svém týlu nechává vzniknout otevřenému zelenému vnitrobloku s dětským hřištěm, který odděluje parkovací dům od bytových domů. Zároveň do prostoru přináší kvality architektonické. Stavba má jasně čitelné základní prvky - obchodní parter s loubím v čele, pěší vstup do garáží, boční vjezdy do garáží. Má základní tektonický řád v podobě pevného dvoupatrového soklu, jemného dřívku a subtilní koruny domu. Přináší i haptické materiálové kvality v podobě kvalitních prefabrikovaných a monolitických dílců soklu, zpracování výkladců parteru, kvalitního velkofomátového dláždění ve svém okolí a epoxidové stěrce v interiéru. Díky použití popínavých rostlin na fasádách, extenzivní zelené střeše, vytvoření travnatého parku ve vnitrobloku, výsadbě stromů vně i uvnitř domu a recyklaci dešťových vod, zlepšuje i lokální klima ve svém okolí (prvky modro-zelené infrastruktury). A co považujeme za nejdůležitější, nový obchodní parter a upravená piazzetta se stromy vytváří cíl pro lidi ve svém okolí a oživí tím prostor před budovou, na třídě 28. října.

Vnitřní uspořádání budovy musí být a je velice jednoduché. Pro mnoho řidičů parkování v parkovacím domě znamená nepříjemnou komplikaci. Tomu se snažíme v našem návrhu předejít. Za základní považujeme oddělení vertikálního pohybu mezi patry od horizontálního pohybu v patře. To znamená, že lidé hledající své místo v patře a posléze parkující nezdržují pohyb ostatních, na rozdíl například od polorampového systému. Toto řešení reaguje na množství aut, které v budově mohou parkovat a zároveň na rázovitost zajištění do parkovacího domu, kdy je nutné rychle odbavit a zaparkovat velké množství aut v jednu chvíli - například před začátkem kulturní akce či při ranní špičce.

Pohyb aut po budově je většinou jednosměrný, což zjednodušuje orientaci. Orientaci v budově zjednodušuje i dobré značení směrů, výjezdu, koridorů pro chodce (k únikovým východům a vertikálním komunikacím), ale i systém ukazující počet volných míst na patře, respektive označující konkrétní plná a volná místa přímo v patře.

Rampy jsou vnitřní, jednosměrné, jednopruhové, přímé, celé, tj. vždy přes celé patro. Objekt je plně bezbariérový, přesto jsou invalidní místa umístěna v úrovni (1.NP).

Připojení objektu na veřejnou síť komunikací je z ulice Na Jízdárně, a to chodníkovými přejezdy přes stezku pro chodce a cyklisty.

Sousední parkoviště je připojeno průjezdem skrz parkovací dům, předpokládá se možnost průjezdu s čipy.

Přízemní přes dvě patra vysoký parter severní fasády je možné dodatečně transformovat přestropením na parkovací stání a dopravně jej napojit na systém parkovacího domu.

### Kapacity

Počet normových parkovacích stání celkem v devíti podlažích činí: pro motorová vozidla 760, z toho 16 invalidních v odp. šířkách 3,5 m a dalších až 112 stání lze vybavit elektro dobíjením (EKO). Předpokládají se výhledové firemní či úřední flotily elektromobilů. U nároží jsou vyhrazeny prostory pro motocykly (91). Podél ulice Na Jízdárně je přímo z ulice přístupný prostor pro parkování kol o kapacitě 80 kusů s možností nabíjení.

### Konstrukce

Objekt bude založen na žlb. monolitické desce z vodonepropustného betonu. Stěny podzemního podlaží budou také monolitické z vodonepropustného betonu. Základová deska bude spolu se stěnami 1.PP tvořit bílou vanu. Deska bílé vany bude pod sloupy podporována pilotovými bárkami nebo samostatnými pilotami, které budou ploucí ve štěrkových sedimentech.

Návrh předpokládá mělkou stavební jámu. Vzhledem k dostatečnému odstupu okolních objektů bude stabilita stavení jámy zajištěna svahováním 1:1.

Nadzemní část budovy se předpokládá z monolitického betonu. Statický systém bude bezprůvlaková, deska uložená na štíhlých sloupech šířky 250-300mm. Druhý rozměr sloupu bude odvozen od zatížení. Předpokládá se 600-1200mm. Základní rastr sloupů se předpokládá 7,5x7,5(8,1)m Tloušťka desky se předpokládá 300mm, resp. až 360mm u konzoly rampy. Objekt bude půdorysně rozdělen do 3 dilatačních celků. Největší dilatační celek bude mít půdorysný rozměr cca 26x50m. Dilatace bude vytvořena v desce spárou se smykovými trny nebo dilatačním polem.

#### Fasáda

Fasáda v přízemí je určena monolitickými sloupy a různých výplní - velkoformátové zasklení obchodního parteru, perforované plechové dílce z boků. Loubí a římsy jsou provedeny z betonových prefabrikovaných dílců vysoké kvality.

Otevřená část fasády domu je pokryta nerezovými sítěmi zavěšenými na deskách pater. Sítě různých hustot a vzorů vytváří na fasádě velké trojúhelníkové vzory. Sítě postupně obrůstají a během ročního cyklu mění barvy a významně ovlivňují vizualitu domu.