

Průvodní zpráva

Zadáním určený pozemek v proluce na nároží s nejasnou stavební čarou a podmínkou zachování provozních vazeb na okolní budovy definoval náš návrh kapacitního garážového domu jako objekt se dvěma podzemními podlažími a proměnlivou výškou nadzemí v ulici, a to od 0 až do 5 nadzemních podlaží viditelné budovy.

Stavební čáry navrhovaného objektu jsou definovány směrem do ulice 28.října pokračováním již založeného pěšího koridoru před sousedním domem Smart Innovation center a do ulice Na Jízdárně pravouhloú geometrií objektu v nároží ulic se zalomením za objekt vilky Na Jízdárně 7. Nový objekt podél sousední administrativy respektuje stávající **pěší severojižní koridor**, který ústí do stanice tramvajové dráhy před budoucí Koncertní halu města Ostravy.

Naopak výška novostavby není v místě nijak definována, chybí zde jasný urbanistický kontext. Naší snahou je maximum z požadované kapacity 600 parkovacích stání umístit do podzemních podlaží, jelikož nadzemní objekt o více podlažích v tak stísněném pozemku nepovažujeme vůči okolní zástavbě za přívětivý a možný z hlediska zákonných odstupů staveb. Navíc vzhledem ke stávající morfologii terénu v jámě s parkovištěm a dle dostupných průzkumů podloží se jeví **dvě podzemní podlaží** jako logická právě z důvodů technických a ekonomických. Navržený parkovací dům s celkovým počtem 637 míst požadovanou kapacitu splňuje, přičemž menší polovina (311 míst) je situována v podzemí a zbývajících 326 míst je v nadzemí.

V návrhu experimentujeme s myšlenkou obohacení dostavby severní fronty této významné městské třídy vkladem převýšeného téměř **chrámového prostoru** (viz doplňující informace dále) k uličnímu parteru novostavby při zachování hodnotného stromořadí v pokračující ose podél třídy.

Objekt s primárně utilitární náplní navrhujeme obohatit o nové městotvorné funkce, a to **komerční parter** orientovaný do ulice 28 října, doplněný o úložnu pro **44 bicyklů** přímo u navrhované trasy cyklostezky ulice Na Jízdárně a ozeleněnou pobytovou střechu přístupnou ze strany fronty bytových domů při jižní hranici parcely. Komerční prostory je možné v případě potřeby nahradit další parkovací kapacitou, a to jednoduše vložením stropní desky. V návrhu je ovšem preferován tradiční městský parter, přístupný z výše uvedeného „chrámového prostoru“. Tyto prostory obchodů či služeb jsou rovněž převýšené, obsahují v zadní části galerie v patře, přístupné interiérovými přímými schodišti. Vlastní řešení interiéru s akustickým podhledem bude odvislé od zvolené náplně komerce.

Myšlenka navrhnout budovu přátelskou ke svému okolí nás vedla k zešíkmené formě nadzemní části, kde sklonitou, vegetací pokrytou, střechu parkovacího domu nabízíme jako bonus místním obyvatelům k pobytu. Toto odklonění od stávajících fasád zajistí jak dostatek denní osvětlenosti pracovišť sousedních státních institucí, tak především **atraktivní výhled** na veřejnosti přístupnou odpočinkovou plochu z oken bytových domů – viz doplňující informace dále.

Hlavním aspektem návrhu architektury parkovacího domu je pojetí fasády. Jedná se nám o to, aby ve výsledku novostavba zapadla do území jako městský dům. Vzhledem k absenci oken, která je pro tento typ budov typická, jsme zvolili formu **předsazené strukturální fasády**, která dům z větší části obalí včetně otevřeného podstřeší.

Sestava prefabrikovaných prvků z probarveného vláknobetonu je samonosná, vzájemně staticky provázaná a celkově pevně kotvená k monolitickému skeletu. Vlastní prvky jsou uloženy na lemu z prefabrikovaných bílé probarvených betonů, který je ve vstupech a na nárožích zvednut, přičemž na nárožích je konstrukce zavětrována systémem šikmých sloupů kopírujících sklony spodního líce s přenosem zatížení do osově modulace skeletu. Ve střeše je celá vodorovná sestava vynášena průvlaky skeletu a systémově vyztužena. Veškerý prefabrikovaný beton navrhujeme vyrobit s vysoce účinným bílým pigmentem, který dokáže zajistit **fotokatalickou reakci** jeho povrchu. Povrch fasády bude mít díky tomu samočisticí schopnosti a příznivý vliv na kvalitu ovzduší. Navíc k jeho údržbě postačí čas od času opláchnutí vodou. Další lepší dopad na životní prostředí by přineslo doplnění vybraných prvků fasády chlorofylovými kapslemi umístěnými do ok strukturální fasády.

Organizace provozu navrženého parkovacího domu se odvíjí z polohy přímých patrových ramp umístěných tak, aby umožňovaly jednoduchý průjezd objektem i pro uživatele dvora sousedních administrativních domů. Bezkolizní soulad těchto dvou provozů zajistí závorový systém s čipovými kartami s oprávněním vjezdu. Pohyb mezi patry parkovacího domu funguje na principu pravidla pravé ruky čili **přednosti v jízdě zprava**, na podlažích pak formou jednosměrných jízdnic koridorů. Dvopruhové obousměrné rampy s přikázaným směrem jízdy při jejich opouštění rozdělují dispozice podlaží na 2 části – od rampy pravou část patra tvoří jednosměrný okruh s jízdou směrem nahoru, levá část podlaží pak jednosměrný okruh s jízdou směrem dolů.

Nejvyšší parkovací podlaží je zastřešeno propustným roštem strukturální fasády, umožňujícím parkování vozů s plyným pohonem. Dobíjecí stanice pro **elektromobily** jsou situovány v přízemí pod zadní zešikmenou částí, další se nabízí ve třetím a čtvrtém podlaží podél dilatace, celkem až 45 stání. Aktuální vývoj na trhu automobilů k tomu vybízí. Ve skladbě parkovacích míst je navrženo celkem 12 míst pro imobilní a 12 míst pro rodiče s malými dětmi, vždy v návaznosti na bezbariérový výhled. Zbytkové plochy jsou určeny pro zaparkování motocyklů, celkem 7 stání – nezahrnuto v celkovém počtu parkovacích míst. V části přízemního parkoviště u komerce je vhodné vyhradit parkovací místa pro nájemce a jejich zaměstnance.

Navržený systém pro pěší je přehledný, jeho uživatelé mají trojí možnost pěšího výstupu ven z budovy. Objekt je vybaven třemi vertikálními chráněnými cestami tak, aby požadavky požárních předpisů na únik osob pokryly celou dispozici jednotlivých podlaží. Ústředna elektrické požární signalizace a bod napojení stabilního hasicího zařízení pro požární zásah jsou umístěny poblíž místnosti správce domu v prostoru vjezdu. Jako hlavní pěší vstup do objektu je navržen **vestibul** v blízkosti hlavního komunikačního jádra v návaznosti na stávající pěší koridor. Význam tohoto jádra je podpořen baterií tří výtahů. Ostatní dvě jádra jsou bez výtahů a slouží především jako úniková schodiště, na západní straně navíc jako přímý vstup do nebo z ulice pro imobilní.

V přízemí mezi komercí a plochou parkoviště je veden obslužný a zásobovací koridor, přímo napojený na hlavní komunikační jádro. Uvnitř koridoru se nachází hygienické zázemí pro zaměstnance i návštěvníky komerce, úklidová komora a technická místnost. WC pro klienty parkovacího domu, sklady komerce a záložní zdroj UPS jsou pak umístěny v prvním podzemním podlaží.

Přirozené provětrání všech i podzemních pater objektu je umožněno provětrávanou fasádou. U podzemních pater je podpořeno nuceným potrubním odtahem nad střechu s volným nasáváním vzduchu přes průběžné tzv. **anglické dvorky** při západní a východní hranici parcely. Tyto úzké „kaňony“ jsou na západní straně kryty pochozím roštem, resp. žaluziemi pod sedacími lavicemi pěšího koridoru na straně východní. Zvolené řešení nevyžaduje strojnou vzduchotechniku a je provozně velmi

hospodárné. K technickému vybavení budovy patří také inteligentní orientační systém se signalizací obsazenosti jednotlivých pater včetně každého parkovacího místa.

Založení domu je standardní ve formě monolitické tzv. bílé vany čili pohledového vodostavebního železobetonu, dle potřeby podporované pilotami, resp. mikropilotami. Zajištění stavební jámy bude podél stávajících budov tvořeno svislými pilotovanými stěnami, na severu a jihu svahováním. Izolace spodní stavby je míněna tradiční s pojistnou či tlakovou hydroizolací stěn a dna základové vany. V případě potřeby je vhodné toto souvrství doplnit o drenážní systém. Nosnou konstrukci tvoří **monolitický skelet** v základním modulu 8x8 m, který umožňuje flexibilní dispozici parkovacích míst v patrech. Vybrané krajní moduly jsou širší 6 m. Sloupy jsou dimenzovány odlišně uvnitř dispozice (0,3x1,2 m) a při okrajích (0,3x0,6 m). Zavětrování jistí stěny komunikačních jader včetně ramp a část fasády. Stropy jsou deskové (tl. 0,25 m). Otevřená střecha je vynesena průvlaky stejně jako plná zábradlí po obvodu pater. Celá konstrukce je dilatována podél jižního okraje ramp.

Pojezdové a parkovací plochy pater jsou uvažovány na povrchu v provedení probarvené **epoxidové stěrky** s odvodem vody do vypařovacích žlabů z polymerického betonu. Ostatní plochy (schodiště, chodby, vnitřní místnosti) předpokládáme v keramických dlažbách, stěrkách nebo litých betonech s nátěrem.

Zpevněné plochy v navazujícím veřejném prostoru navrhujeme sjednotit v kombinaci dvou betonových povrchů, a to světlé velkoformátové dlažby v parteru se světlou standardní dlažbou v navazujících chodnících doplněnou tmavou drobnou kostkou ve vybraných plochách. Celé prostranství doporučujeme doplnit vhodným městským mobiliářem. Výsadba a veřejné osvětlení by měly rovněž citlivě doplnit zvolenou kompozici prostorů.

V závěru textové části návrhu lze dohledat další dvě vizualizace navrženého parkovacího domu, a to formou doplňující informace (viz příloha 09):

Pohled na vegetační střechu ve směru příchodu od jihu demonstruje potřebu odklonu celé hmoty novostavby od stávající zástavby. Stávající severojižní pěší koridor se po revitalizaci prostoru neuzavírá do úzké bázlivé uličky, a naopak láká kolemjdoucí ke krátkému posezení.

Pohled do nitra „chrámového prostoru“ naznačuje šance k rozvoji komerčního parteru do uličního prostranství. Vlastní parter je vůči exteriéru chráněn izolační sklohliníkovou fasádou.