



OBSAH

01	TEXTOVÁ ČÁST	
	OBSAH	02
	TECHNICKÁ ZPRÁVA	03
02	GRAFICKÁ ČÁST	
	SITUACE - ZÁKRES DO KATASTRÁLNÍ MAPY	10
	SITUACE - ARCHITEKTONICKÁ	11
	SITUACE - ZÁKRES DO ÚZEMNÍHO PLÁNU	12
	SITUACE - ZÁKRES DO ORTOFOTOMAPY	13
	SITUACE - SÍŤ	14
	PŮDORYS 1.PP,2.PP	15
	PŮDORYS 1.NP	16
	PŮDORYS 2.NP	17
	PŮDORYS 3.NP	18
	POHLED JIŽNÍ, POHLED JV	19
	POHLED JZ, POHLED SV, POHLED SZ	20
	SCHÉMA KONSTRUKČNÍHO SYSTÉMU	21
	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	22
	AXONOMETRIE A	23
	AXONOMETRIE B	24
	AXONOMETRIE C	25
	AXONOMETRIE D	26
	VIZUALIZACE - NADHLED	27
	VIZUALIZACE - FASÁDA 1	28
	VIZUALIZACE - FASÁDA 3	29
	VIZUALIZACE - FASÁDA 4	30
	VIZUALIZACE - JIŽNÍ POHLED	31
	INTERIER	32

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah

1	Identifikační údaje.....	1
1.1	Objednavatel	1
1.2	Zpracovatel dokumentace.....	1
1.3	Název stavby, obsah, charakteristika	2
2	Architektonické řešení.....	2
2.1	Úvod	2
2.2	Architektonické řešení fasády.....	2
2.1	Účel stavby	2
2.2	Charakteristika území a stavebního pozemku.....	2
2.3	Soulad s územním plánem a právními předpisy	3
3	Technické řešení	4
3.1	Nosná konstrukce	4
3.1.1	Geologie, základy a spodní stavba	4
	Geologie.....	4
	Základy a spodní stavba.....	4
3.1.2	Vrchní stavba.....	4
	Hlavní nosné prvky	4
	Dilatace	4
	Prostorová tuhost	4
3.2	Navrhované zatížení	5
3.3	Technologie provádění	5
3.4	Požadavky na podklady pro další projektové stupně.....	5
3.4.1	Průzkumy	5
3.5	Odvádění dešťových vod	5
3.6	Řešení vegetace.....	5
3.6.1	Skladba střech:	5
3.7	VZT	6
3.8	Požárně bezpečnostní řešení.....	6
4	Provozní náklady	6
5	Odhad investičních nákladů.....	6
3.6	Dopravní řešení	7
	Počet parkovacích míst.....	7
3.7	Sítě	7

1 Identifikační údaje

1.1 Objednavatel

STATUTÁRNÍ MĚSTO CHOMUTOV

- Sídlo Zborovská 4602, 430 28 Chomutov
- IČ/DIČ 00261891 / CZ00261891
- Zástupce JUDr. Marek Hrabáč, primátor

1.2 Zpracovatel dokumentace

- Název **Hlaváček - architekti, s.r.o.**
- Sídlo Vítězné náměstí 2/557, 160 00 Praha 6
- IČ/DIČ 25 92 64 97 / CZ 25 92 64 97
- Kancelář Vítězné náměstí 2/557, 160 00 Praha 6
- Zástupce Ing. arch. Michal Hlaváček, jednatel společnosti
- Autorizace ČKA 01 062
- Kontakt michal.hlavacek@hlavacek-architekti.cz
- Zpracovali Ing. arch. Michal Hlaváček,
Bc. Matouš Cahák

Doprava TIMAO s.r.o.
Ing. Karel Kříž, Ph.D.

Parkové úpravy Zahradní a krajinná tvorba Kladno
Ing. Monika Součková, DiS.

Statické posouzení Atelier P.H.A., spol. s r.o.
Gabčíkova 15
182 00 Praha 8

Doc. Ing. Hana Gattermayerová, CSc

Požárně bezpečnostní řešení
Ing. Petr Šturma

1.3 Název stavby, obsah, charakteristika

- Název stavby **ARCHITEKTONICKÁ STUDIE**
Novostavba parkovacího domu v ulici Březenecká u Experimentů, k. ú.
- Účel stavby parkovací dům
- Místo stavby Březenecká u Experimentů
- KÚ **Chomutov I [652458]**
- stupeň dokumentace architektonická studie

2 Architektonické řešení

2.1 Úvod

Unikátní koncepce clusteru *Experimenty* v Chomutově byla bezesporu významným architektonickým počinem v období sedmdesátých let dvacátého století. Svou vnitřní i vnější koncepci volně navazovala na tvorbu le Corbusiera. Z dnešního pohledu to má ale háček. Pro celkový počet téměř 700 bytů v době vzniku nikdo nepředpokládal drastický nárůst automobilismu. Ten je ale nutné nyní řešit. Potíž spočívá v tom, že v podstatě neexistují plochy, kam by se parkovací objekt s patřičnou kapacitou mohl umístit.

V současné době je jediným prostorem s větší kapacitou parkovacích míst, pro zhruba 100 vozů, výsek ploch mezi dvěma objekty Experimentů a ulicí Březeneckou v severozápadní části areálu. Pro pokrytí stávajících požadavků na parkování bez zásadního zásahu do území není možné parkovací potřeby uspokojit.

Je zjevné, že jediným alespoň částečným řešením je vybudování kapacitního parkovacího domu v tomto prostoru. Tím by ale byla zničena v podstatě jediná volná zelená plocha v oblasti.

Navrhovaný objekt je proto řešen jako kompromis mezi vybudováním několikapodlažního objektu a zachováním meziobjektové zeleně. Ve východním areálu je zachována původní úroveň terénu (ozeleněného), která plynule přechází severozápadním směrem do zvlněné střechy parkovacího domu. Ten v místě, kde dosáhne kontaktu s ulicí Březeneckou má nad její úroveň výšku tří podlaží, ale současně je zapuštěn o dvě podlaží pod stávající terén. Celkově tak kapacita všech podlaží dosáhne počtu cca 380 míst s dalším prostorem pro zhruba 20 motorek.

Jednotlivá parkovací podlaží jsou oproti sobě vzájemně posunuta o půl patra, čímž je dosaženo vyšší efektivity využití prostoru domu.

2.2 Architektonické řešení fasády

Studie prozkoumává několik možností ztvárnění fasády parkovacího domu. Tyto fasády by měly být kryty pouze dřevěným laťováním nebo nerezovými lankovými systémy. Je tím zajištěno jejich ozelenění, které by bylo vedeno zespod z okolního terénu ale také shora z úrovně střechy.

Ozelenění fasád nejen že přináší další prvek zeleně do lokality a přispívá tím k „zamaskování“ nového velkého objektu do prostředí, ale mělo by i omezit hlučnost způsobenou pohybem vozů v parkovacím domě.

Varianta fasády 1

Fasáda je tvořena tahokovem. Na vizualizaci v provedení z cortenu.

Fasáda je navržena jako postupně obrůstající zelení což tato varianta vylučuje. Na osluněných fasádách může v letním období teplota tahokovu vystoupat do takové míry, kterou by rostliny nepřežily.

(viz. Vizualizace – fasáda 3)

Varianta fasády 2

Naopak vhodnou variantou se jeví fasáda tvořená ocelovými lankami nebo ocelovou sítí, která se na slunci do takové míry nezahřívá.

(viz. Vizualizace – fasáda 4)

Varianta fasády 3

Další vhodnou variantou je fasáda tvořená vertikálně položenými dřevěnými latěmi. Ty mohou dobře přirozeně porůst zelení shora i zdola. Problematika této fasády spočívá v náročnější údržbě dřeva.

(viz. Vizualizace – fasáda 2)

2.1 Účel stavby

Předložená dokumentace řeší stavbu parkovacího domu.

V řešené ploše je navrženo 379 parkovacích míst pro auta a 22 míst pro motorky.

2.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

Předmětná plocha se nachází v Chomutově I. Jedná se o plochu parkoviště u obytných domů Experiment v Březenecké ulici. Řešené území je vymezeno pozemky 4865/128, 4856/169, 4865/86 a 4865/170. Tyto pozemky jsou ve vlastnictví města Chomutov. Pozemky se nachází v katastrálním území Chomutov I [652458], řešená plocha má výměru 4440m².

2.3 Soulad s územním plánem a právními předpisy

Soulad s územním plánem

Návrh byl navržen dle zadání studie, které není zcela v souladu s platným Územním plánem města Chomutov. Pozemek se nachází v zastavitelné ploše vymezené územním plánem jako P+, DS.G A OK.M:

P+ - plochy veřejných prostranství

Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, slučitelné s účelem veřejných prostranství.

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

pozemky veřejných prostranství . pozemky související dopravní a technické infrastruktury, . plochy veřejné zeleně

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

zpevněné plochy; pěší komunikace; . místní a účelové komunikace; parkovací plochy; drobný městský mobiliář; trasy veřejné technické infrastruktury; cyklostezky, cyklotrasy, ochranná zeleň, dětská hřiště do 200 m² , . stavby a zařízení pro obchod a dopravní vybavenost, informační centra, veřejná hygienická zařízení, občanské vybavení slučitelné s hl. využitím plochy, . max. rozsah parkovacích ploch do max. 10% ploch hlavního využití, max. celkový rozsah součtu všech ploch přípustného využití do 25% ploch hlavního využití,

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

veškeré stavby a využití, které neodpovídají výše uvedenému využití

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

stavby a zařízení pro obchod a dopravní vybavenost, informační centra - vše do zastavěné plochy jednoho objektu max. 25m² a max. výšky 4m; nemožnost jejich násobného spojování veřejná hygienická zařízení do max. zastavěné plochy jednoho objektu 10m²

DS.G.- Dopravní infrastruktura - silniční – garáže a velká parkoviště
Plochy a stavby silniční dopravy určené pro dopravu v klidu kapacitní

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

doprovodné stavby a zařízení s přímou vazbou na silniční dopravní infrastrukturu . hromadné garáže a velkokapacitní parkoviště

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

související technická infrastruktura, ochranná a okrasná zeleň . podzemní parkování

PODMÍNĚNĚ PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

sportoviště jako dočasná funkce (do doby realizace funkce hlavní) nebo jako doplňková funkce při existenci hlavní funkce (např. sportoviště na střechách apod.)

OK.M - plochy komerčních zařízení a administrativu – malá a střední

Plochy a stavby pro občanskou vybavenost komerčního charakteru vhodné do kontaktu s bydlením.

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

pozemky pro umístění administrativy, obchodu a komerčních služeb, nespádajících pod veřejnou infrastrukturu (stravování, ubytování v hotelu, motelu a penzionu, sport , rekreace a nerušící služby)

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

stavby a zařízení pro dopravu v klidu přímo související s danou funkcí . duchovní centra do max. povoleného rozsahu . drobné stravování, nerušící služby a obchod pouze přímo související s hlavním využitím . drobná nerušící výroba . Sběrný dvůr do 200 m² bez rušivých vlivů na okolí . Max. celkový rozsah přípustného využití do 25% podlahových ploch hlavního využití . max. 1 služební byt ve vazbě na hlavní využití . firemní mateřské školy a dětské herny

PODMÍNEČNĚ PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

fotovoltaické panely jsou přípustné pouze na střechách objektů nikoli však v historickém jádru města, dále mimo památkově chráněné objekty a ostatní architektonicky významné objekty . Ostatní ubytovací zařízení I.typu pouze do 20 lůžek . Ostatní ubytovací zařízení II.typu pouze do 20 lůžek a vzdálenosti více než 200m od nejbližšího ostatního ubytovacího zařízení II.typu a od nejbližšího stávajícího ubytovacího zařízení povoleného před platností nového Územního plánu Chomutov

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

veškeré stavby a využití, které neodpovídají výše uvedenému využití,

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

max. zastavěná plocha pro jednotlivé stavby 2000m² ; (do 3000 m² u konverzního prostoru Válcoven) šířka veřejného prostranství příjezdové komunikace min.12m

2.1 Údaje o stavbě Současný stav

Řešená plocha nachází na volné výseči pozemku mezi bytovými domy označovanými jako Experimenty. Budovy byly postaveny mezi lety 1970 – 1980.

Většinu plochy navrhovaného objektu nyní tvoří parkoviště.

Plocha není od okolních pozemků nijak oddělena. Hranice je tvořena vozovkou.

Navrhovaný stav

Návrh představuje budovu parkovacího domu se třemi nadzemními a jedním podzemním podlažím. Střecha je tvořena zelenou střechou. Parkovací dům pracuje se systémem půlpater propojených vnitřními polo-rampami. Provoz je navržen jako jednosměrný.

3 Technické řešení

3.1 Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je navržena jako monolitický železobetonový skelet s obousměrně pnutými bezprůvlakovými stropními deskami. Podzemní obvodové stěny jsou železobetonové a přenášejí zatížení zemním tlakem. Vnitřní stěny zajišťují prostorovou tuhost, některé z nich slouží jako podpory pro stropní konstrukce.

Zvolený rastr sloupů nosné konstrukce vychází z dispozičních požadavků na průjezdné a parkovací rozměry v garážích a bude se pohybovat cca v rozměrech do max. rozponu 5,6 x 5,9 m.

3.1.1 Geologie, základy a spodní stavba

Geologie

V místě budoucího parkovacího domu dosud nebyl proveden geologický průzkum. Z archívních sond v okolí se v míst stavby budou pravděpodobně vyskytovat vysoce plastické hlíny, jílovité sedimenty a uhelné sedimenty severočeské uhelné pánve. Geologická prozkoumanost území je sice dostatečná, ale vzhledem ke složitým základovým poměrům a k blízkosti stávající zástavby obytných domů bude nutné pro další stupně dokumentace provést doplňkový geologický průzkum v místě stavby.

Základy a spodní stavba

Založení objekt se předpokládá hlubinné, pilotové. Upřesnění délky pilot bude v dalším projektovém stupni na základě geologického průzkumu z místa staveniště, piloty mohou dosahovat délek 8 i více metrů. Nad hlavami pilot bude vybetonovaná základová deska tl. 300 mm. Základová deska spolu s pilotami tvoří jeden základový prvek a musí být navržena na základě vzájemné interakce.

Suterénní stěny budou železobetonové tl. min. 300 mm v případě, že budou navrženy bez hydroizolací jako bílá vana.

3.1.2 Vrchní stavba

Hlavní nosné prvky

Dimenze sloupů budou vycházet z konkrétního návrhu v dalším stupni. Lze předpokládat, že nejvíce zatížené sloupy v podzemních podlažích budou cca rozměrů 300/650 mm. Jejich tvar s ohledem na nutnou průřezovou plochu může být upravován tak, aby ve směru parkovacích stání zabíraly minimální místo.

Mezi sloupy bude obousměrně pnutá stropní deska tloušťky 250 mm. Maximální velikosti polí stropní desky se předpokládají do 6 m. Pouze stropní deska nad posledním podlažím, na které je uvažováno s vyšším zatížením (zemina a parkové úpravy – specifikaci nutno upřesnit dalších stupních), bude tl. min. 300 mm.

Dilatace

Z hlediska zakládání - pokud bude objekt na pilotách – není nutná dilatace. Piloty budou navrženy na jednotné sedání a jejich délky budou rozlišeny podle zatížení.

Vzhledem k velikosti objektu a jeho expozici (otevřená nevytápěná konstrukce) bude objekt nad základovou deskou rozdělen na dilatační celky o velikosti cca 40 m. Dilatace budou řešeny ve stropní desce pomocí smykových trnů nebo na ozuby sousedních polí. Dilatace se doporučuje cca mezi osami 13 a 14 v 1/3 pole.

Prostorová tuhost

Objekt musí být ztužen v rámci každého dilatačního úseku. V každém z úseků se nacházejí příčné nebo podélné stěny. Tloušťka vnitřních stěn se předpokládá 250 mm.

3.2 Navrhované zatížení

Nosné konstrukce budou navrženy podle platných ČSN EN.

Stálé zatížení:

Dle skladeb souvrství, bude upřesněno v dalším stupni

Zemní tlak

Zelená střecha

Proměnné zatížení:

Venkovní plochy pojížděné - (nutno upřesnit zásahová vozidla !), min. 5,0 kN/m²

Parkovací plochy vnitřní 2,5 kN/m²

Střecha pochozí (parková úprava, nepojížděná) 5,0 kN/m²

Sníh dle ČSN EN 1991-1-3 (nerozhoduje) 1,0 kN/m²

3.3 Technologie provádění

Navržená technologie nosné konstrukce předpokládá monolitickou variantu.

3.4 Požadavky na podklady pro další projektové stupně

3.4.1 Průzkumy

Geologický průzkum – min. 2-3 vrtaných sond v rámci půdorysu stavby do hloubky 10 m pro bezpečné přenesení plášťového tření u pilotového založení, vyhodnocení sond pro výpočty založení dle 2. nebo 3. geotechnické kategorie (vrchní stavba je konstrukce náročná).

Hydrogeologie – stanovení ustálené hladiny spodní vody, v případě jejího vlivu na základové konstrukce a konstrukci spodní stavby stanovit její proudění a agresivitu na betonové konstrukce.

3.5 Odvádění dešťových vod

Stávající stav:

V současné době se zde nachází parkoviště odvodněné několika kanalizačními vpustmi a přirozeně odvodněné plochy zeleně.

Návrh:

Dešťové vody ze zelené střechy budou svedeny do nově zbudovaných retenčních nádrží a následně využity k zavlažování.

3.6 Řešení vegetace

Ochrana před pádem ze střešní parkovací plochy je řešena systémem drátěných gabionových košů, které budou prorostlé hustou zelení, která by neměla vyvolat pocit nepříjemné zábrany, a naopak by měly splynout s celkovým ozeleněním objektu.

Závlaha zeleni by měla být řízena kombinací přirozené (dešťové) s možností využití umělé závlahy, částečně doplňované vodou z retenčních nádrží.

3.6.1 Skladba střech:

Systém intenzivní vegetační střechy s vrstvou substrátu do 100 cm a vysokou retencí dešťové vody.

Střešní plášť včetně protikořeňujícího nátěru, nebo vrstvy

- fólie proti mechanickému oděru
- úchytová oka, popř. kari síť pro ukotvení dřevin za bal
- drenážní vrstva – nopová fólie vysypaná nasázkavým materiálem
- filtrační vrstva proti propadávání substrátu do drenážní vrstvy
- substrát – vzhledem k snadné přístupnosti střechy nemusí být použit substrát pro střešní zahrady, ale běžný zahradní substrát, který je potřeba průběžně hutnit
- vrstva substrátu 500 – 1000 mm, pro výsadbu stromů min. 750 mm

Výsadby dřevin

Vzhledem k tomu, že dřeviny nejsou vysazovány do rostlého terénu, musí být kotveny podzemním kotvením za bal – pomocí popruhů je kořenový bal stromu uchycen k okům nebo kari sítím. Tím je zabráněno pohybu balu a neustálému přetřívání drobných kořínků potřebných pro ujetí stromu na stanovišti.

Keře a popínavé rostliny mohou být vysazeny běžným způsobem do jamky.

Popínavé rostliny budou vysázeny na okraji střechy, budou se pnout přes gabionové konstrukce tvořící zábranu a přepadat přes okraj střechy. Proti vstupu ke gabionovým konstrukcím bude vysázen živý plůtek s trnitými keři – hlohyně, dřšťál.

Na fasádu parkovacího domu budou instalovány ocelové sítě pro popnutí ovíjivých popínavých rostlin (např. přísavník pěticípý, rdesno).

Stromy v rostlém terénu po obvodu parkovacího domu mohou být kotveny klasicky pomocí dřevěných kůlů. Pro pohledové zakrytí parkovacího domu mohou být použity stromy zavěšené odspod – např. sloupovitý habr.

Stromy, keře a popínavé rostliny by měly být zavlažovány kapkovou závlahou z jímky pro dešťovou vodu.

3.7 VZT

Fasády jsou tvořeny latěmi nebo lankovou konstrukcí s velkými mezerami. Objekt je tedy provětráván přirozeně. Ve spodních a podzemních patrech, kde jsou méně než tři takto volně propustné fasády je nutné nucené větrání. To by se skládalo z ventilátoru, asi metr velikého, umístěného v každém patře pod stropem a strojovny, velikosti cca jednoho parkovacího stání.

3.8 Požárně bezpečnostní řešení

Parkovací prostory objektu se posuzují jako volně stojící částečně otevřená hromadná garáž skupiny 1 podle čl.1.2.2 a 1.2.3 A i.2.5.b ČSN 730804.

Konstrukční systém objektu je nehořlavý DP1.

Požární zatížení :

ekvivalentní doba trvání požáru $t_e = 15,00$ min. (tab.G1 ČSN 730804)

Maximální počet stání v požárním úseku nebude překročen, parkovací prostory budou v případě potřeby členěny požárními přepážkami na jednotlivá oddělení podle čl.1.5.2 ČSN 730804 tak, aby v žádném oddělení nebyl počet stání vyšší než stanoví tabulka I.3 ČSN 730804.

Větrání parkovacích prostorů bude zajištěno neuzavíratelnými otvory v obvodových stěnách a větracími šachtami tak, aby parametr odvětrání F_o byl min. $0,025\text{m}^2/2$, v objektu nebude požadována instalace samočinného odvětrávacího zařízení dle čl.1.4.6 ČSN 730804 ani samočinného hasícího zařízení.

V objektu bude instalována elektrická požární signalizace.

Pokud by v objektu byla parkována vozidla s plynnými palivy, musí být EPS doplněna plynovou detekcí a zvukovou a světelnou signalizací poplachu.

Objekt musí být vybaven nouzovým zvukovým systémem dle ČSN EN 60849 a domácím rozhlasem s nuceným poslechem.

Požadavky na požární odolnost stavebních konstrukcí kladených dle příslušného stupně požární bezpečnosti budou dodrženy.

Komunikační prostory z objektu budou tvořit částečně chráněnou únikovou cestu typu A, větranou v souladu s požadavky čl.10.5.2 ČSN 730804 přirozeně, ev.nuceně. Chráněná úniková cesta typu A bude tvořit samostatný požární úsek bez požárního rizika a bude ústít na volné

prostranství. V prostoru CHÚC budou dodrženy požadavky na povrchové úpravy stavebních konstrukcí. ChÚC bude vybavena nouzovým osvětlením. Prostor CHÚC bude zároveň sloužit jako vnitřní zásahová cesta.

V bezprostřední blízkosti objektu se nenacházejí další objekty, Požárně nebezpečný prostor objektu neohrozí jiné objekty, objekt se nenachází v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu.

Pro objektu budou zajištěny zdroje vnější i vnitřní požární vody dle požadavků ČSN 730873 a ČSN 730804. Objekt bude vybaven přenosnými hasícími přístroji.

4 Provozní náklady

VZT, ELEKTRO, SVĚTLO, ZÁVORY, OBSLUHA

DLE OBDOBNÉHO PROJEKTU 500 000 Kč p.a. / rok / 77 míst

> velmi hrubý odhad: 550 Kč /místo, p.m.

5 Odhad investičních nákladů

1.PP	23 483 884,00Kč
1.NP	13 519 704,00Kč
2.NP	10 975 701,20Kč
3NP	13 036 526,80Kč
STŘECHA	9 904 500,00 Kč
ZEMNÍ PRÁCE	14 397 300,00Kč
VÝTAHY	5 500 000,00 Kč
OKOLÍ, ZELEŇ	5 471 123,71 Kč
ELEKTRO	6 204 000,00 Kč
REZERVA	7 174 491,78 Kč
CELKEM	105 000 000 – 115 000 000 Kč bez DPH cena bude upřesněna v rámci projekční činnosti

3.6 Dopravní řešení

Počet parkovacích míst

2 PP	50	
1 PP	96	+ 6x MOTO
1 NP	100	+ 6x MOTO
2 NP	81	+ 1x MOTO
3 NP	66	+ 4x MOTO
CELKEM	393	+17x MOTO

POČET PARKOVACÍCH MÍST PRO INVALIDY

$393 / 20 = 19,65$

Počet navržených míst: 20

Vjezd do objektu je navržen jeden ze severovýchodní strany. Vjíždí se do zvýšené úrovně 1. NP, mezipatra ve výšce 1,350 m vztaženo k projektové nule. K rozptýlení ranní špičky jsou navrženy dva výjezdy na jižní a severovýchodní straně. Jeden ve zvýšeném mezipatře 1. NP a druhý na úrovni 1.NP.

V rámci návrhu je kvůli umožnění rozptýlení vyjíždějících vozidel především v ranní špičce uvažováno se dvěma výjezdy. S ohledem na minimalizaci šíře PD je provoz v PD navržen jako jednosměrný s polorampami do zvýšených/snížených mezipodlaží. Parkovací stání jsou navržena jako kolmá s minimální šíří 2,8 m. V souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. je navrženo 1 vyhrazené stání na každých 20 stání (20 vyhrazených stání z celkového počtu 393 stání).

3.7 Sítě

Veřejné osvětlení komunikace

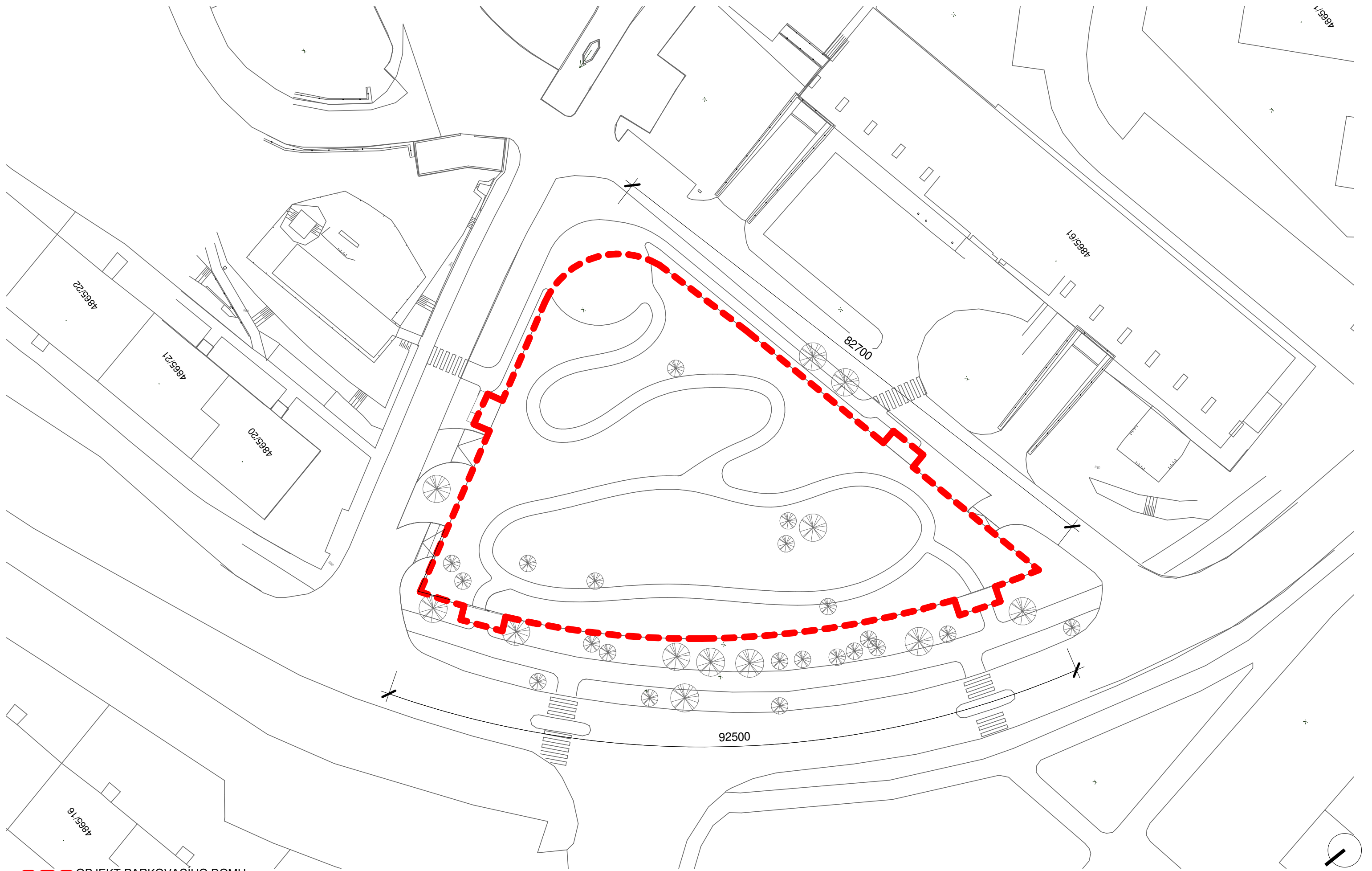
V rámci studie byl proveden soubor a vyhodnocení tras stávajících inženýrských sítí. Zákresy tras včetně oficiálních vyjádření k existenci sítí jednotlivých správců jsou součástí této studie.

Stavbou budou dotčeny vedení veřejného osvětlení (bude provedeno přeložení v rámci celkové úpravy VO v oblasti po dokončení stavby). V rámci zemních prací je také nutno uvažovat s dotčením vodovodních řadů (v severní části stavby. Řešení včetně podmínek přeložení bude součástí projekční činnosti.

V současné době se na ploše nachází veřejné osvětlení, které je potřeba přeložit na nově vzniklou parkovou plochu na střeše parkovacího domu.

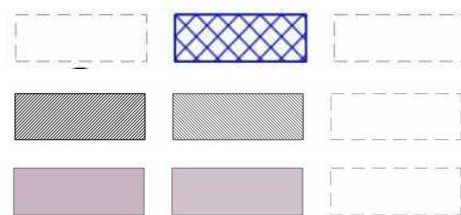
Vypracoval:

Hlaváček - architekti, s.r.o . | Ing. arch. Michal Hlaváček, Bc. Matouš Cahák

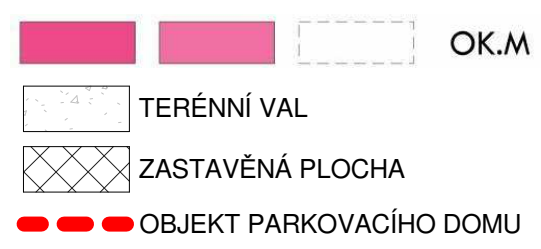


--- OBJEKT PARKOVACÍHO DOMU





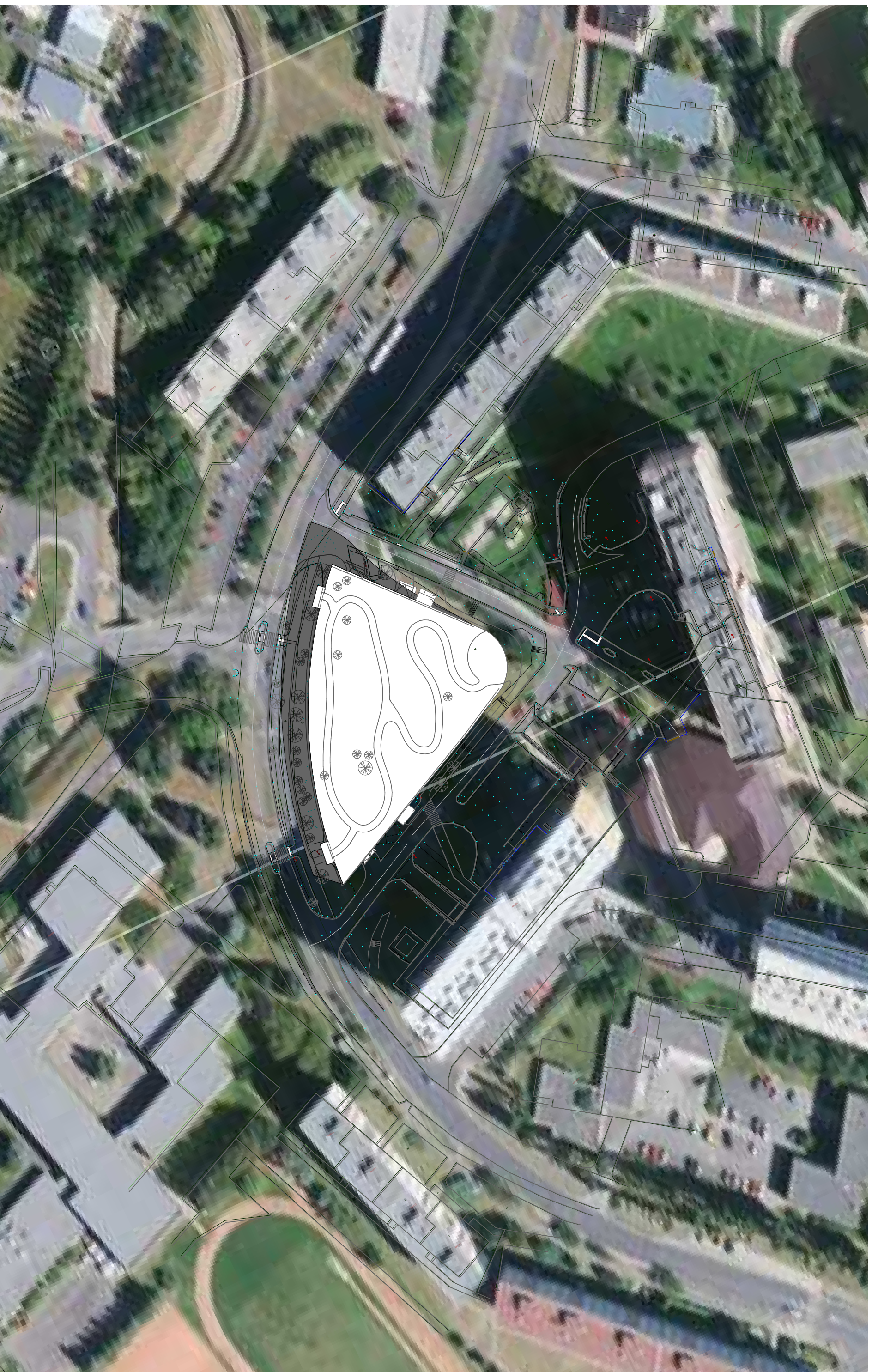
PODZEMNÍ GARÁŽE
 P+ PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ
 DS.G SILNIČNÍ - GARÁŽE A VELKÁ PARKOVIŠTĚ



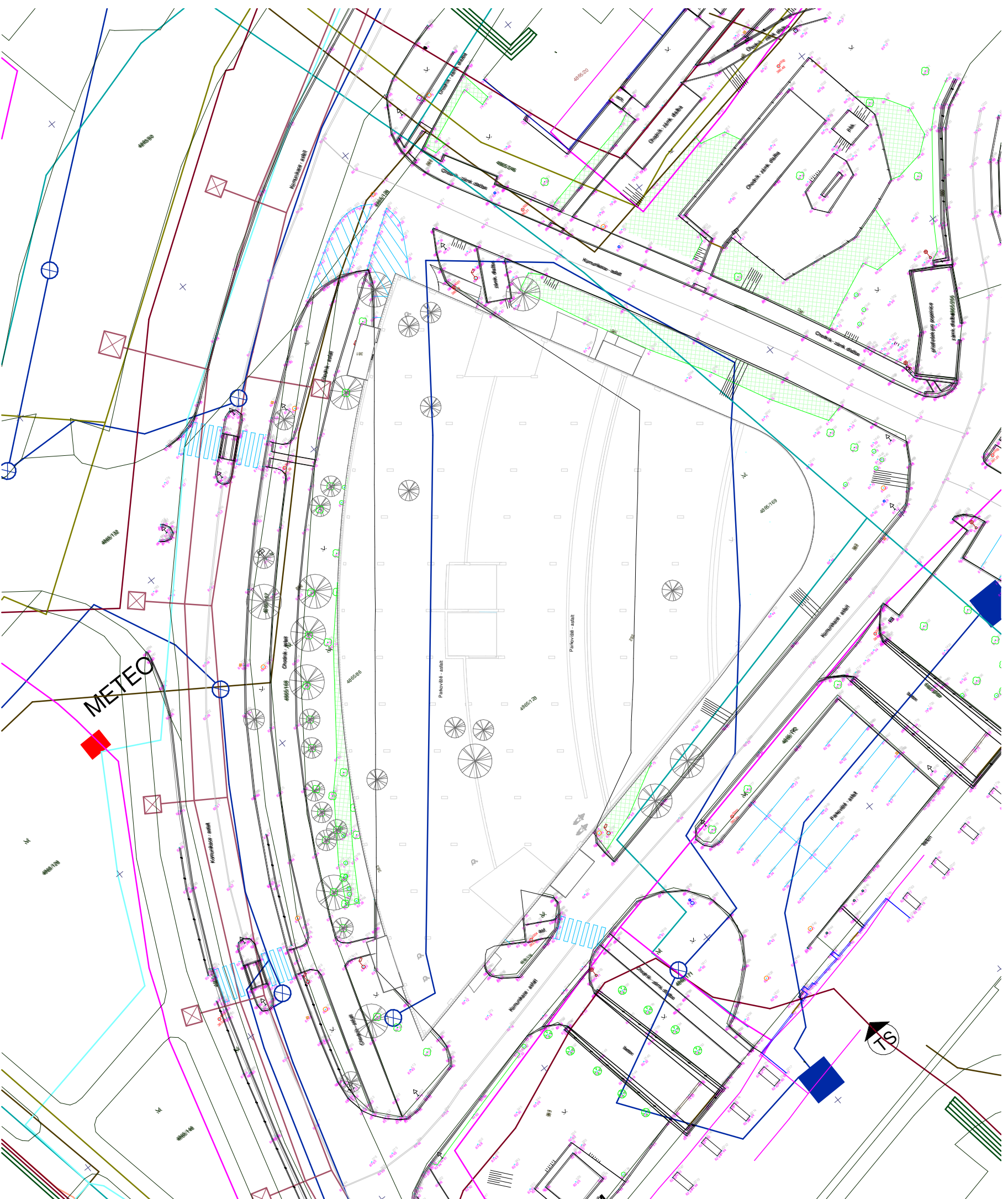
OK.M PLOCHY PRO KOMERČNÍ ZAŘÍZENÍ A ADMINISTRATIVU - MALÁ
 TERÉNNÍ VAL
 ZASTAVĚNÁ PLOCHA
 OBJEKT PARKOVACÍHO DOMU



08/01/18
























08/02/18



LEGENDA:
 POLYGON ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

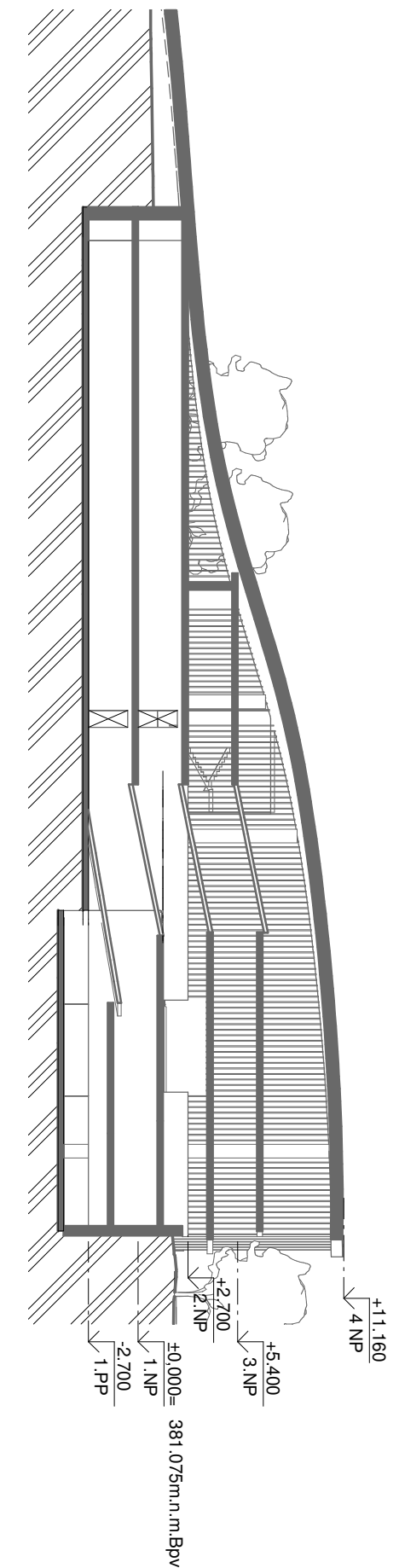
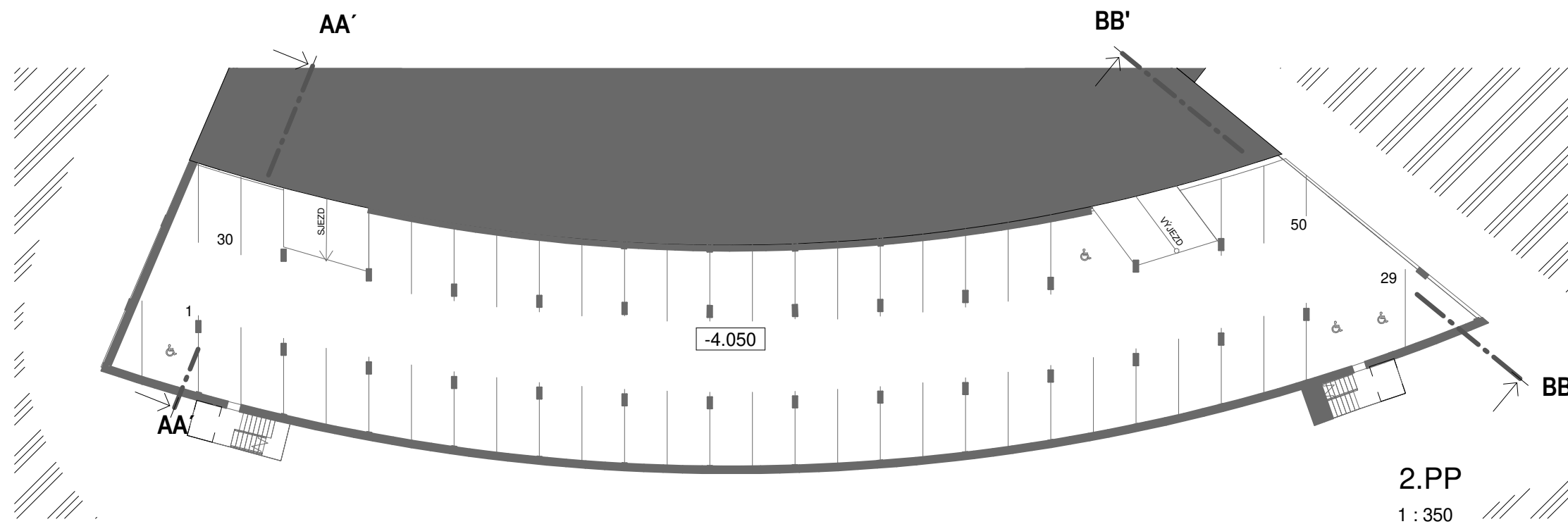
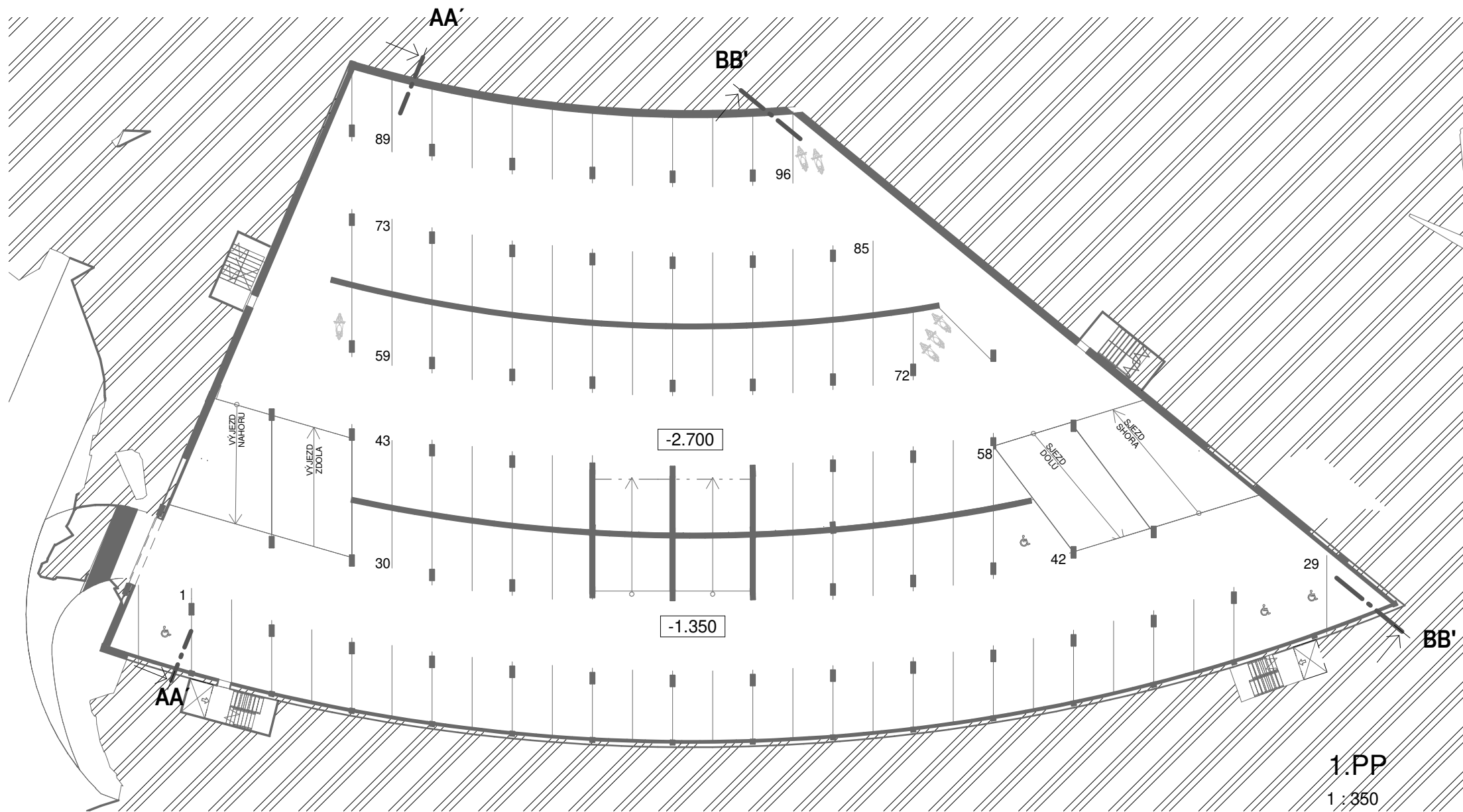
STÁVAJÍCÍ INŽENÝRSKÉ SÍŤĚ A PŘÍPOJKY:

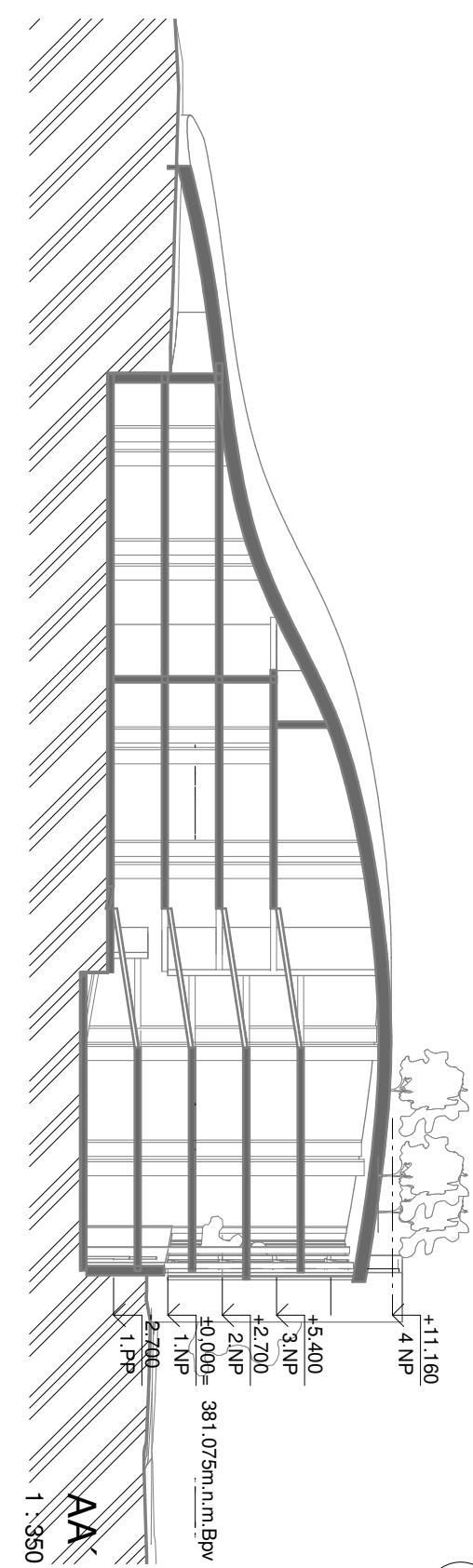
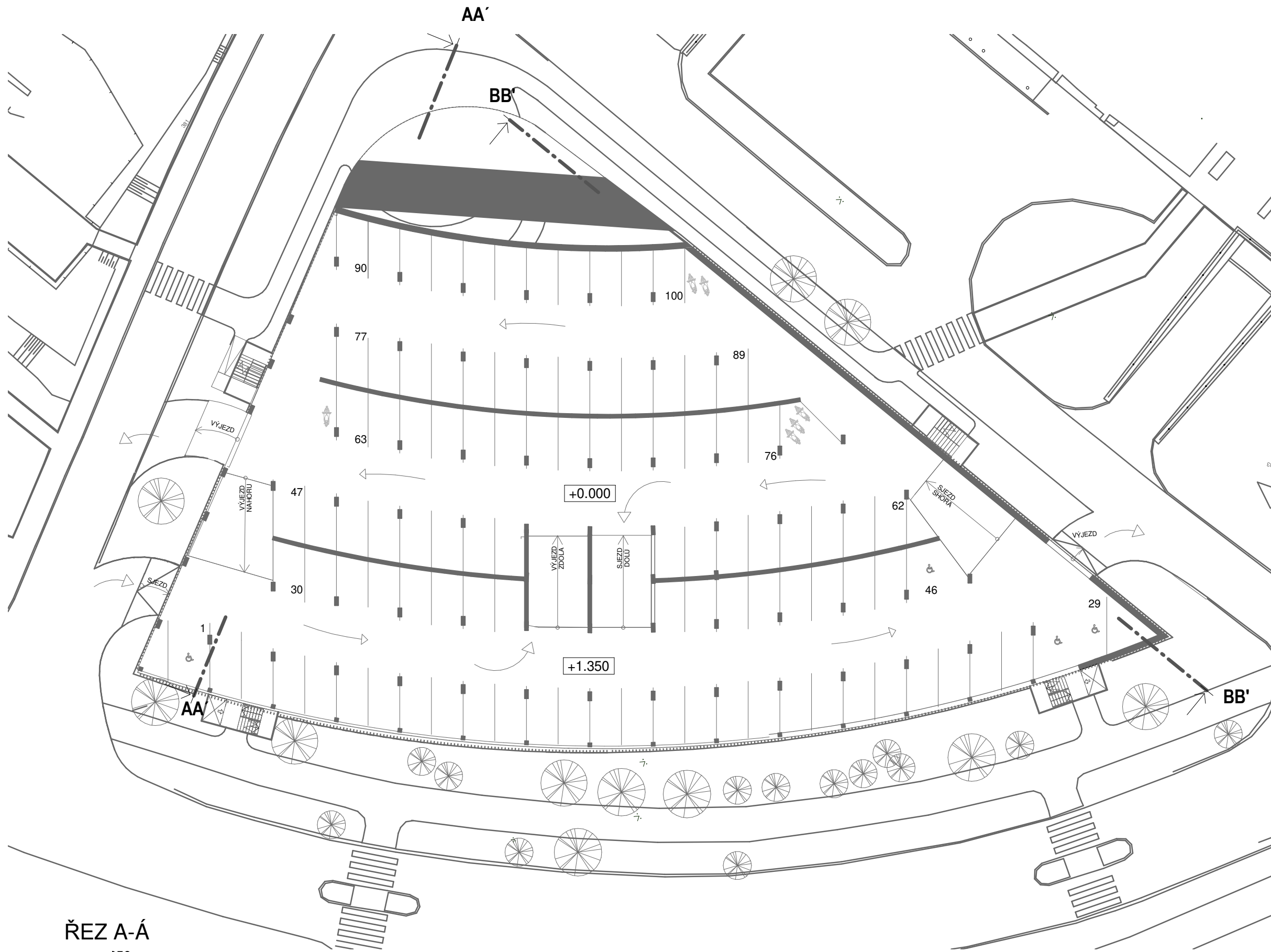
-  VODOVODNÍ PŘÍPOJKY - IS ACTHERM
-  HORKOVODNÍ PŘÍPOJKY - IS ACTHERM
-  NADZEMNÍ SÍŤĚ - IS CETIN
-  NEZAMĚŘENÝ PRŮBĚH METALICKÉHO KABELU - IS CETIN
-  ZAMĚŘENÝ PRŮBĚH METALICKÉHO KABELU - IS CETIN
-  TRASA VEDENÍ ČESKÉ RADIOKOMUNIKACE - IS ČR
-  TRASA STL - PLYNOVOD - IS GasNet
-  TRASA NTL - PLYNOVOD - IS GasNet
-  PLÁNOVANÁ STAVBA PŘED REALIZACÍ - PLYNOVOD - IS GasNet
-  METROPOLITNÍ OPTICKÁ SÍŤ - IS MOS
-  TRASA SÍŤĚ VODAFONE
-  podzemní vedení NN do 1kV - ČEZ
-  podzemní vedení VN do 35kV - ČEZ
-  ~~NEJEN ŽÁDANÁ~~ PODZEMNÍ METALICKÉ VEDENÍ - Telco Pro Services, a.s.
-  sloupce TTV - DP
-  TRASA MIKROVLNĚ SPOJE - IS T - MOBILE
-  TRASA PWKS SPOJE - IS UPS
-  TRASA VODOVOD - IS SCVK
-  TRASA STOKA JEDNOTNÁ - IS SCVK
-  TRASY VO - IS TECH. SLUŽBY
-  DATOVÝ KABEL - IS ACTHERM

SITUACE - SÍŤĚ

1 : 500

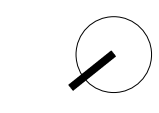




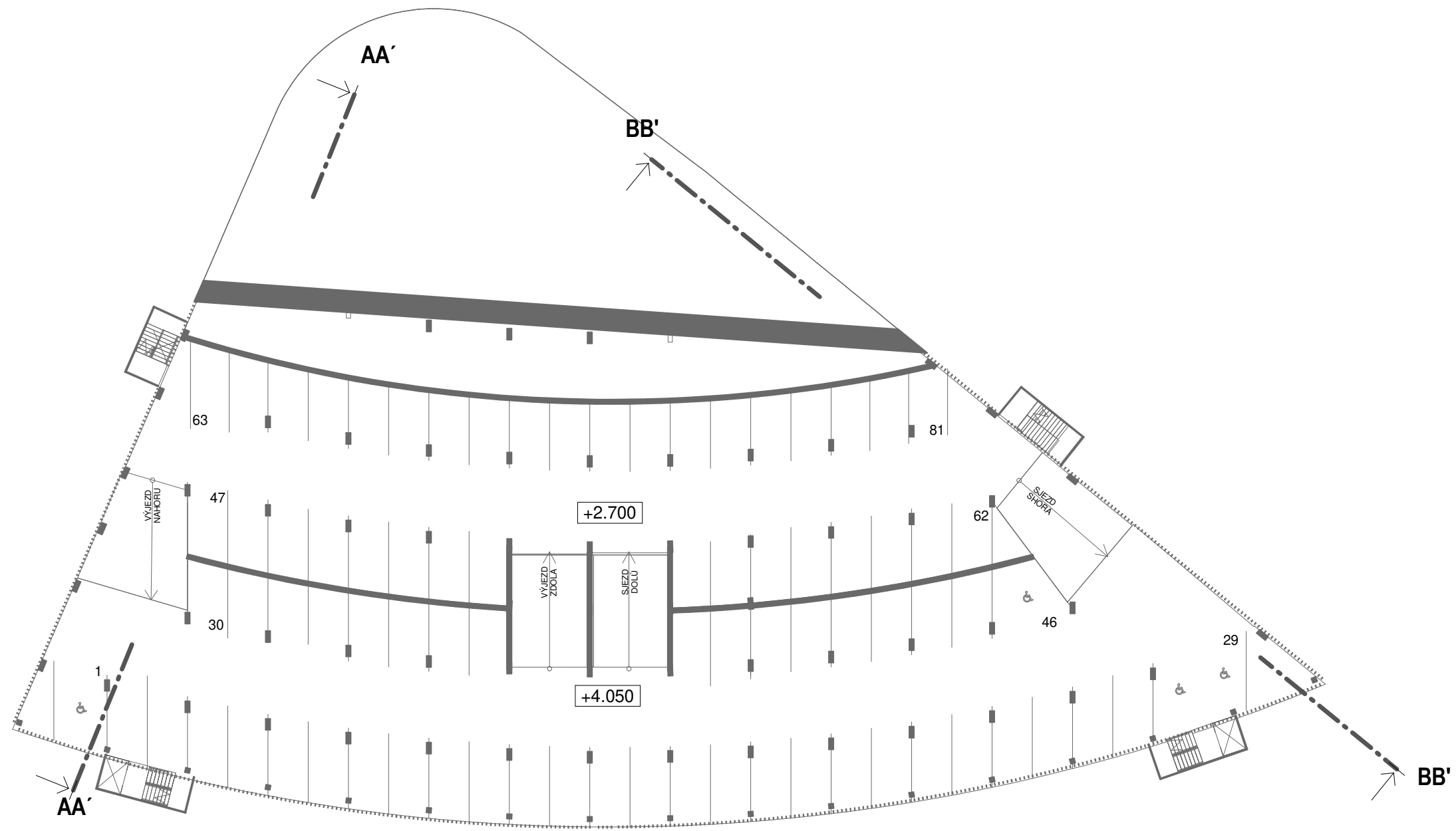


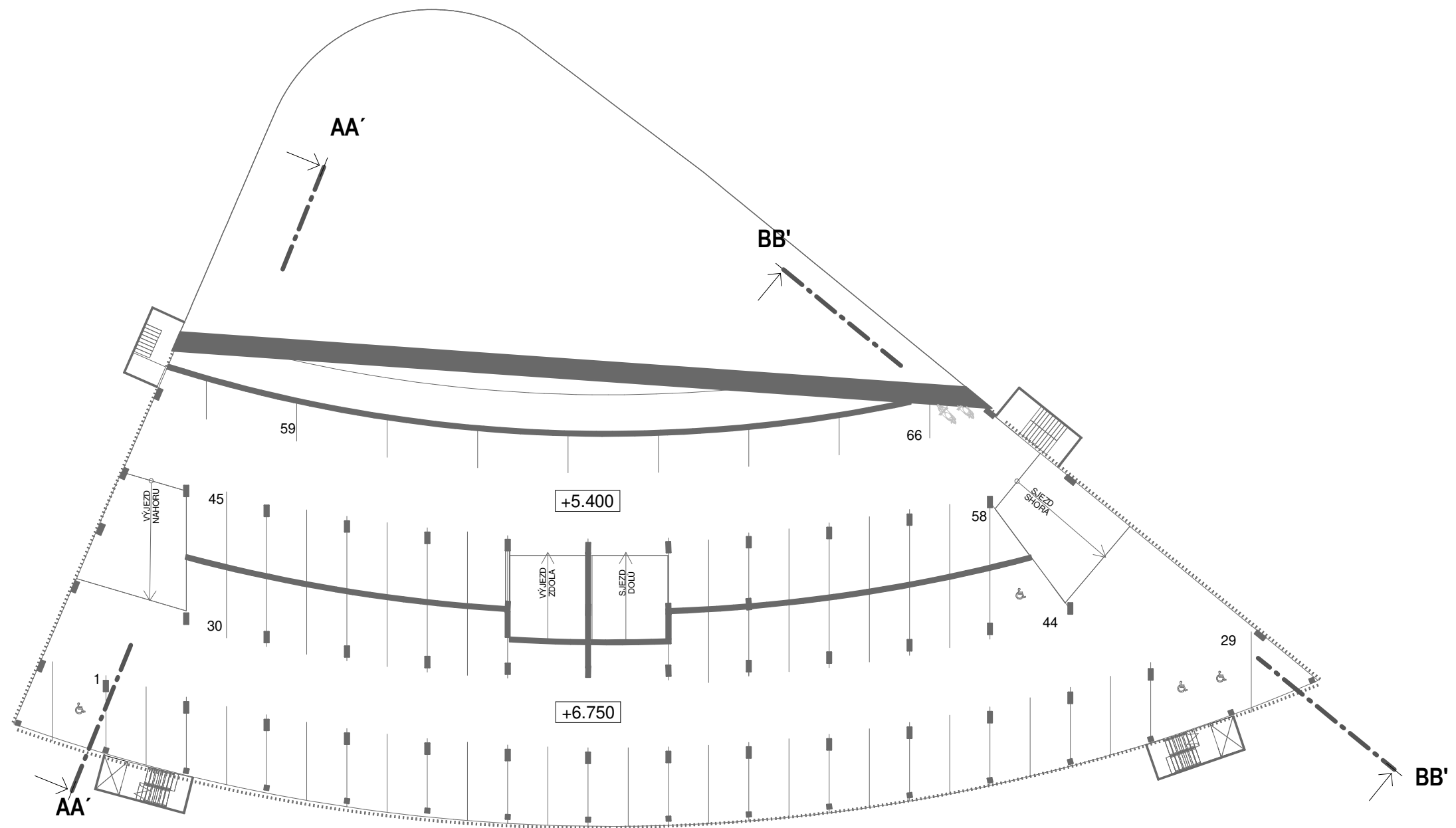
ŘEZ A-A
1 : 350

1 : 350
AA'



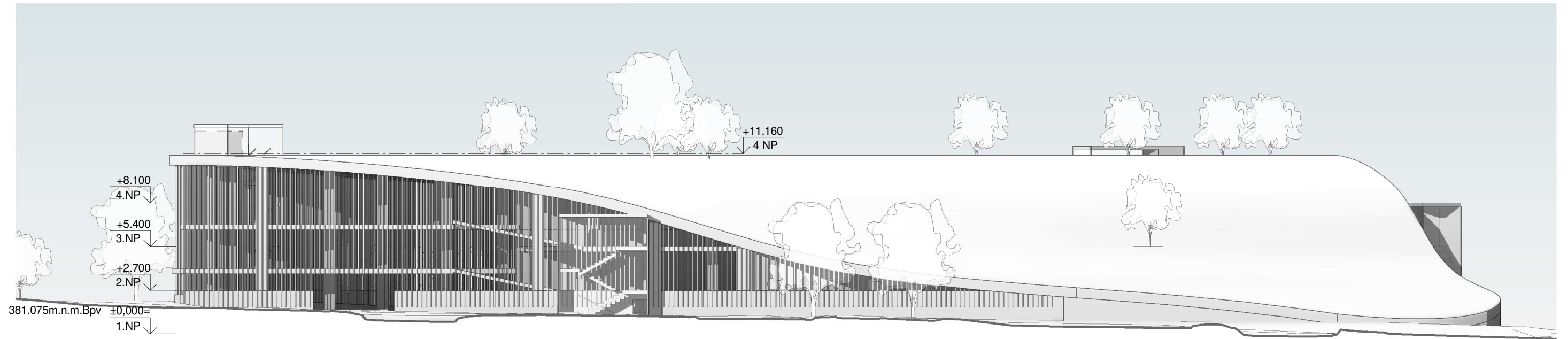
06/28/18





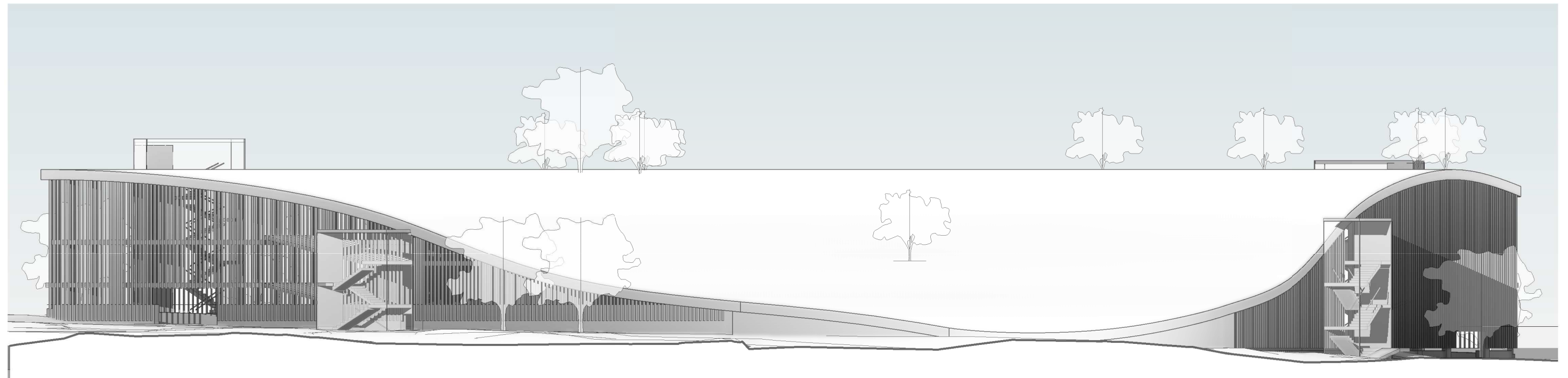
POHLED JIŽNÍ

1 : 250



POHLED JV

1 : 250



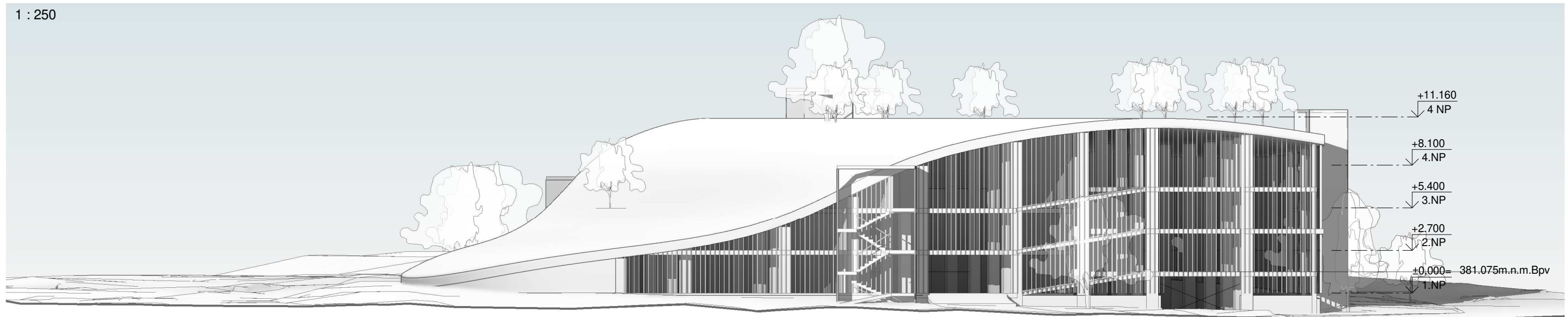
POHLED JZ

1 : 250



POHLED SV

1 : 250



POHLED SZ

1 : 250

