



**NOVOSTAVBA PARKOVACÍHO DOMU  
V ULICI HOLEŠICKÁ, K.Ú. CHOMUTOV I**

## OBSAH

01 TEXTOVÁ ČÁST	
OBSAH	02
TECHNICKÁ ZPRÁVA	03
02 GRAFICKÁ ČÁST	
ZÁKRES DO KATASTRÁLNÍ MAPY	10
SITUACE - ARCHITEKTONICKÁ	11
ZÁKRES DO ÚZEMNÍHO PLÁNU	12
ZÁKRES DO ORTOFOTO MAPY	13
SITUACE - ZAMĚŘENÍ, SÍŤ	14
PŮDORYS 1. PP, ŘEZ A-Á	15
PŮDORYS 1.NP, ŘEZ B-B'	16
PŮDORYS 2.NP, ŘEZ C-C'	17
PŮDORYS 3.NP, ŘEZ D-D'	18
POHLEDY	19
SCHÉMA KONSTRUKČNÍHO SYSTÉMU	20
DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	21
AXONOMETRIE A	22
AXONOMETRIE B	23
AXONOMETRIE C	24
INTERIÉROVÉ POHLEDY	25
VIZUALIZACE 1	26
VIZUALIZACE 2	27



# 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 .....	2
3	Technické řešení .....	3
3.1	Nosná konstrukce .....	3
3.1.1	Geologie, základy a spodní stavba .....	3
	Geologie .....	3
	Základy a spodní stavba .....	4
3.1.2	Vrchní stavba.....	4
	Hlavní nosné prvky .....	4
	Dilatace.....	4
	Prostorová tuhost.....	4
3.2	Navrhované zatížení .....	4
3.3	Technologie provádění .....	4
3.4	Požadavky na podklady pro další projektové stupně.....	4
3.4.1	Průzkumy .....	4
3.5	Odvádění dešťových vod .....	4
3.6	Dopravní řešení .....	5
	Počet parkovacích míst .....	5
3.7	Sítě.....	5
3.8	Řešení vegetace.....	5
3.8.1	Skladba střech: .....	5
3.9	VZT.....	6
3.10	Požárně bezpečnostní řešení .....	6
4	Provozní náklady .....	7
5	Odhad investičních nákladů .....	7
6	BILANCE PARKOVACÍCH MÍST .....	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

#### Technické řešení:

- Doprava TIMAO s.r.o.  
Ing. Karel Kříž, Ph.D.
- Řešení vegetace 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 Holešická, k. ú. Chomutov I<sup>o</sup>,**
- Účel stavby parkovací dům
- Místo stavby **ulice Holešická**
- KÚ **Chomutov I [ 652458]**
- stupeň dokumentace architektonická studie

## 2 Architektonické řešení

### 2.1 Úvod

Vyřešení parkovací situace v ulici Holešická je problematické. Na první pohled logické umístění velmi potřebného kapacitního parkovacího domu do pozice stávajícího parkoviště a související zeleně mezi obytnými panelovými domy a nízkopodlažní sídlištní vybaveností by přineslo výrazné prostorové omezení a zásadní likvidaci již tak omezených zelených ploch. Řešení objektu se proto snaží rozpor mezi likvidací zeleně a nutností zajistit parkovací plochy řešit kompromisem, který vychází ze stávajícího terénního uspořádání, kdy úroveň komunikace Holešická je zhruba o 3 m výš než úroveň terénu v okolí sídlištní vybavenosti. Navržený objekt je z hlediska úrovně ulice Holešické a východních obytných bloků téměř dvěma podlažními zapuštěn do terénního zlomu. Střecha není řešena standardně, ale tvoří jakousi vlnu, která plynule přechází ze stávajícího rostlého terénu východní parkové konfigurace.

Nosná železobetonová střecha je opatřena mimo standardní izolační vrstvy cca metrovou vrstvou zemního substrátu takže vytváří plnohodnotné podlaží pro ozelenění. Tím je nahrazena nejen ztracená současná zeleň, ale tím, že ozeleněná střecha je i nad stávajícím parkovištěm zvětšuje se celková plocha zeleně téměř o 100 %. Návrh předpokládá řešení střechy jako ozeleněnou parkovou plochu s těžkými cestami a hřišti.

### 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 hluchost způsobenou pohybem vozů v parkovacím domě.

#### Varianta fasády 1

Fasáda je tvořena tahokovem. 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.

#### Varianta fasády 2

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

#### 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 1, 2)

### 2.1 Účel stavby

Předložená dokumentace řeší stavbu parkovacího domu. V řešené ploše je navrženo 254 parkovacích míst pro auta a 2 místa pro motorky.

### 2.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

Předmětná plocha se nachází v Chomutově I.

Jedná se o plochu parkoviště u panelového sídliště v ulici Holešická. Řešené území se nachází na části pozemku 4801/88 a na části pozemku 4801/92. Tyto pozemky jsou ve vlastnictví města Chomutov. Pozemky se nachází v katastrálním území Chomutov I [ 652458], řešená plocha má výměru zhruba 2 300 m<sup>2</sup>.

### 2.3 Soulad s územním plánem a právními předpisy

#### **Soulad s územním plánem**

Návrh byl navržen dle zadání studie, která je v souladu s platným Územním plánem města Chomutov. Pozemek se nachází v zastavitelné ploše vymezené územním plánem jako DS.P a ZP:

#### **DS.P Dopravní infrastruktura - silniční – parkoviště**

Plochy silniční dopravy určené pro dopravu v klidu bez objektů

#### **HLAVNÍ VYUŽITÍ:**

. parkoviště bez nadzemních staveb

#### **PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:**

. související technická infrastruktura, ochranná a okrasná zeleň



#### **PODMÍNĚNĚ PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:**

. na ploše 17-Z7 (na výhradním nevyužívaném ložisku hnědého uhlí Droužkovice) je využití DS.P podmíněno schválením odpisu zásob (vynětím z evidence zásob nebo jejich převodem ze zásob bilančních do zásob nebilančních)

#### **NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:**

. veškeré stavby a využití, které neodpovídají výše uvedenému využití

#### **PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:**

bez trvalých nadzemních a podzemních objektů a doprovodných služeb, parkovací plochy pouze nekruté a na terénu navazuje li na obytné plochy, musí být oddělena pásem zeleně

#### **ZP zeleň parková na veřejných prostranstvích**

Významné plochy zeleně v sídlech, většinou parkově upravené a veřejně přístupné

#### **HLAVNÍ VYUŽITÍ:**

parky a parkově upravená zeleň tvořící souvislé plochy

#### **PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:**

veřejné sady  
. pěší a cyklistické stezky, dětská hřiště do 400 m<sup>2</sup>, vodní plochy, prvky drobné architektury, městský mobiliář  
. stavby a zařízení pro obchod jen přímo související s danou funkcí, informační centra, veřejná hygienická zařízení, rozhledny, trasy veřejné technické infrastruktury,  
. duchovní centrum  
. parkování na terénu jen na okrajích a do max. rozsahu 10% všech zpevněných ploch  
. podzemní kapacitní parkování bez dopadu na úbytek zeleně  
. max. celkový rozsah všech ploch přípustného využití je povolen (vč. všech zpevněných ploch) do 15 % hlavního využití

#### **PODMÍNĚNĚ PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:**

. na ploše 17-Z7 (na výhradním nevyužívaném ložisku hnědého uhlí Droužkovice) je využití ZP podmíněno schválením odpisu zásob (vynětím z evidence zásob nebo jejich převodem ze zásob bilančních do zásob nebilančních)

#### **NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:**

. veškeré stavby a využití, které neodpovídají výše uvedenému využití

#### **PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:**

.stavby a zařízení pro obchod a dopravní vybavenost, informační a duchovní centra  
- vše do zastavěné plochy jednoho objektu max. 25m<sup>2</sup> a max. výšky 4m;

.u rozhleden se výška nespecifikuje  
.veřejná hygienická zařízení do max.zastavěné plochy jednoho objektu 10m<sup>2</sup>  
.dětská hřiště do 400m<sup>2</sup>  
.stavby se umísťují mimo ÚSES a záplavová území

## **2.1 Údaje o stavbě**

### **Současný stav**

Řešená plocha nachází na volné výseči pozemku mezi bytovými domy na, místně řečeno, sídlišti Březenecká, v ulici Holešická. 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 místě 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/m<sup>2</sup>

Parkovací plochy vnitřní 2,5 kN/m<sup>2</sup>

Střecha pochozí (parková úprava, nepojížděná) 5,0 kN/m<sup>2</sup>

Sníh dle ČSN EN 1991-1-3 (nerozhoduje) 1,0 kN/m<sup>2</sup>

### 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 Dopravní řešení

V rámci návrhu je kvůli umožnění rozptýlení vyjíždějících vozidel především v raní špičce uvažováno se dvěma vjezdy/výjezdy. První je navržen z ulice Holešická (do jihozápadní části PD) a druhá z ulice Dřínovská. Obě ulice jsou přístupné z ulice 17. listopadu. Ul. Holešická je ve stávajícím stavu řešena jako místní komunikace s obousměrným provozem. Ul. Dřínovská je v zájmové části u křižovatky s ul. 17. listopadu řešena jako jednosměrná (provoz z jihu na sever do ulice 17. listopadu). V této části je uvažována změna na obousměrný provoz (úprava chodníku, zákaz zastavení v prostoru nově navrhované křižovatky atd.). 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 (13 vyhrazených stání z celkového počtu 256 stání).

#### Počet parkovacích míst

1 PP	76
1 NP	81
2 NP	57 + 1X MOTO
3 NP	42 + 2x MOTO
<b>CELKEM</b>	<b>256 + 3x MOTO</b>

#### POČET PARKOVACÍCH MÍST PRO INVALIDY

$$256 / 20 = 12,8$$

Počet navržených míst: 13

Vjezdy do parkoviště jsou dva, na různých úrovních. Jeden je v jihozápadním rohu na úrovni 1.PP a druhý na opačném, severovýchodním konci. Je tím zajištěn plynulejší provoz v parkovacím domě, ale i rozložena dopravní zátěž na přístupových venkovních komunikacích.

Z důvodu maximální využitelnosti objektu pro parkování jsou vnitřní komunikace omezeny v podstatě pouze na pohyb vozů.

Pěší uživatelé se pohybují po automobilových, dostatečně dimenzovaných komunikacích a svislými jádry, které současně slouží jako architektonicky zdůrazněné orientační prvky.

### 3.7 Sítě

#### Veřejné osvětlení komunikace

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

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 a východní části stavby) a stokové sítě (v jihovýchodní části záměru), tedy sítí, které jsou ve správě SČVK. Řešení včetně podmínek přeložení bude součástí projekční činnosti.

Dále je nutno v rámci projekční činnosti posoudit a navrhnout potřebná opatření ve vztahu k trase a konstrukci kolektoru ACTHERM jižně od parkovacího domu (pod jižním chodníkem a výtahem a schodištěm).

### 3.8 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.

#### 3.8.1 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
- úchyťová oka, popř. kari síť pro ukotvení dřevin za bal
- drenážní vrstva – nopová fólie vysypaná nasávkavým 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 přetrhávání drobných kořínků potřebných pro ujmoutí 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, dřišťál.

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

### **3.9 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.

### **3.10 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  $\tau_e = 15,00 \text{ min.}$  (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.  $0,025 \text{ m}^1/2$ , 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 neohroží 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

PLOCHA CELKEM 7613 m<sup>2</sup>

**CELKEM 80 000 000- 90 000 000 Kč bez DPH**

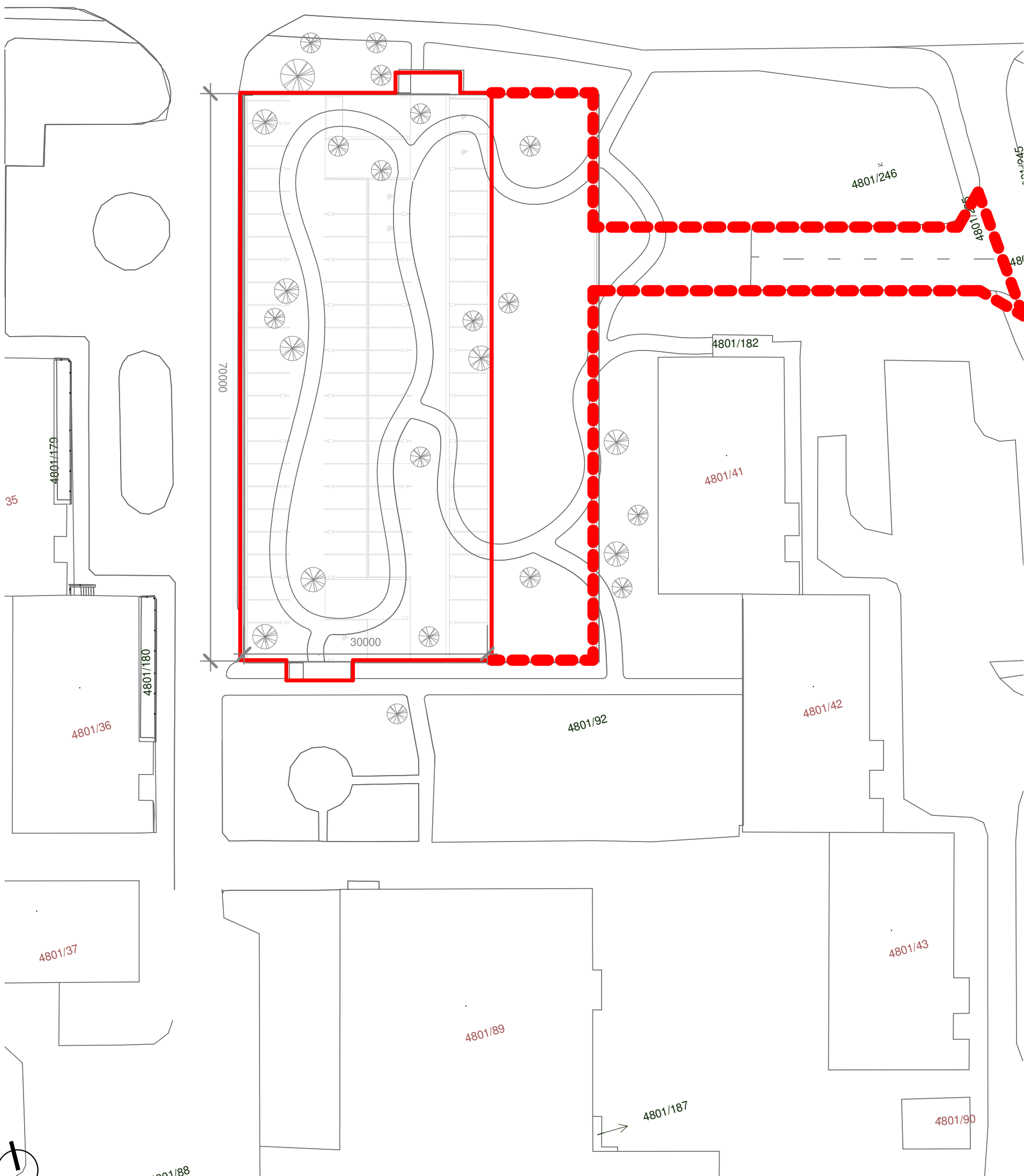
cena bude upřesněna v rámci projekční činnosti

#### 6 Bilance parkovacích míst

CELKEM 256 + 3x MOTO

Vypracoval:

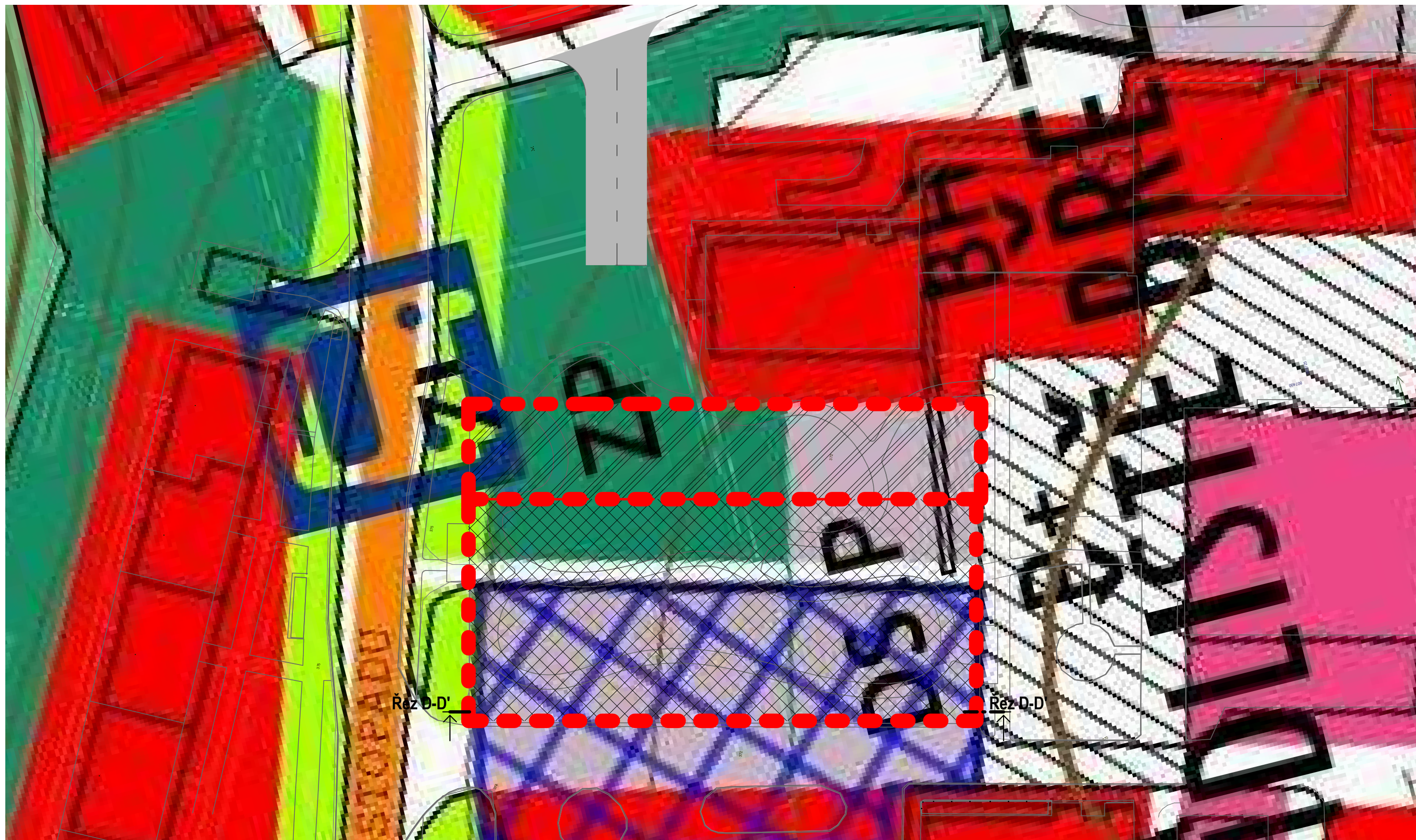
**Hlaváček - architekti, s.r.o .** | Ing. arch. Michal Hlaváček, Bc. Matouš Cahák



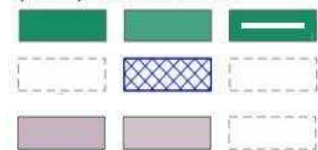




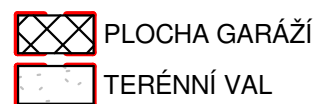




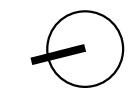
plochy sídelní zeleně



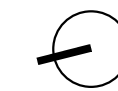
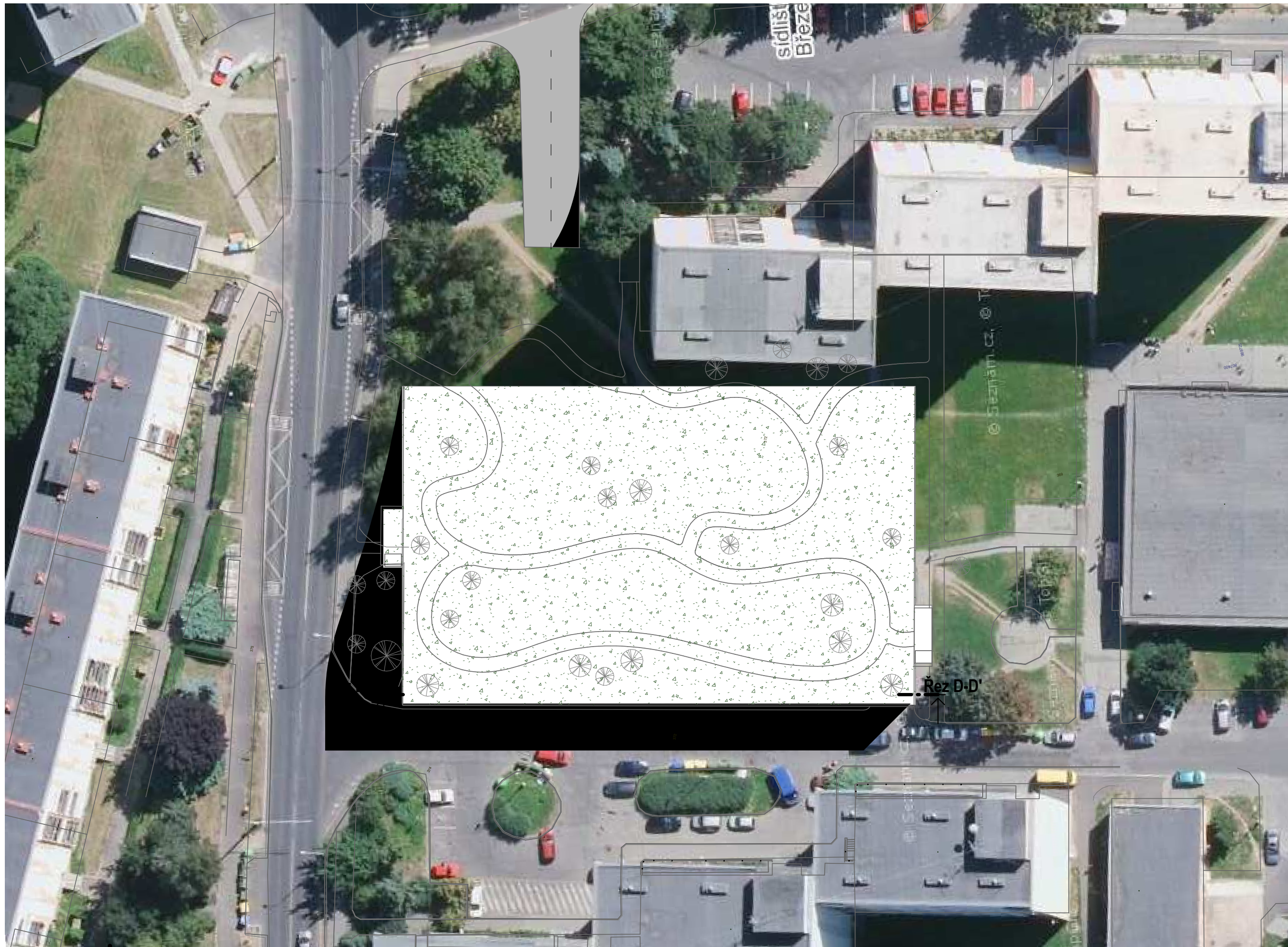
ZP ZELEŇ PARKOVÁ NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH  
 PODZEMNÍ GARÁŽE  
 DS.P SILNIČNÍ - PARKOVIŠTĚ



PLOCHA GARÁŽÍ  
 TERÉNNÍ VAL











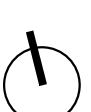
**LEGENDA:**  
 POLYGON ZÁJMOVÉHO UZEMÍ

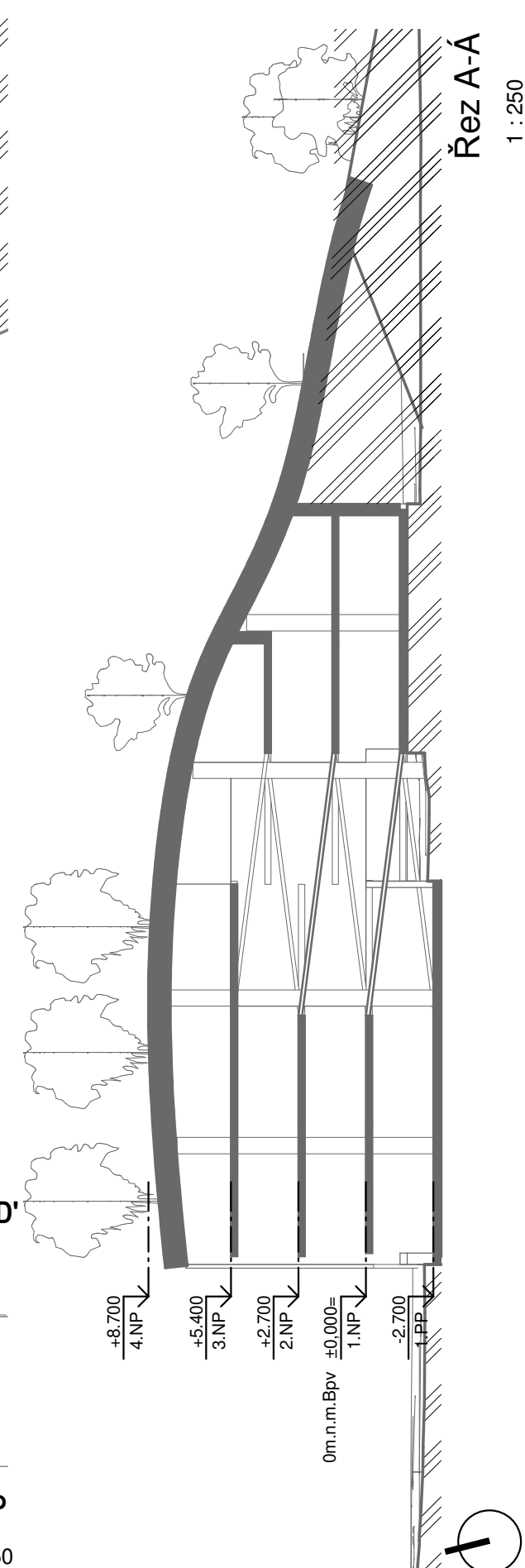
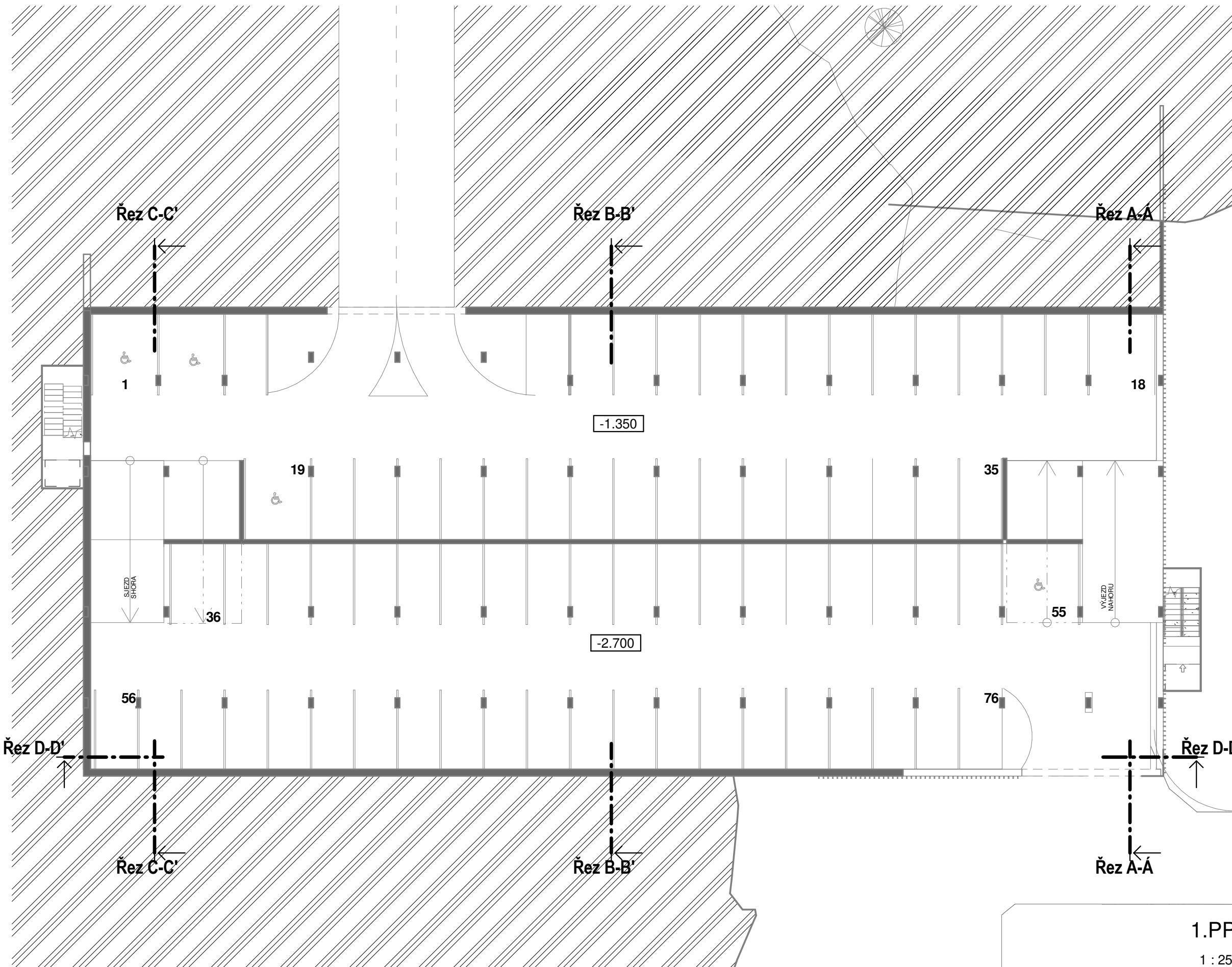
**STÁVAJÍCÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A PŘÍPOJKY:**

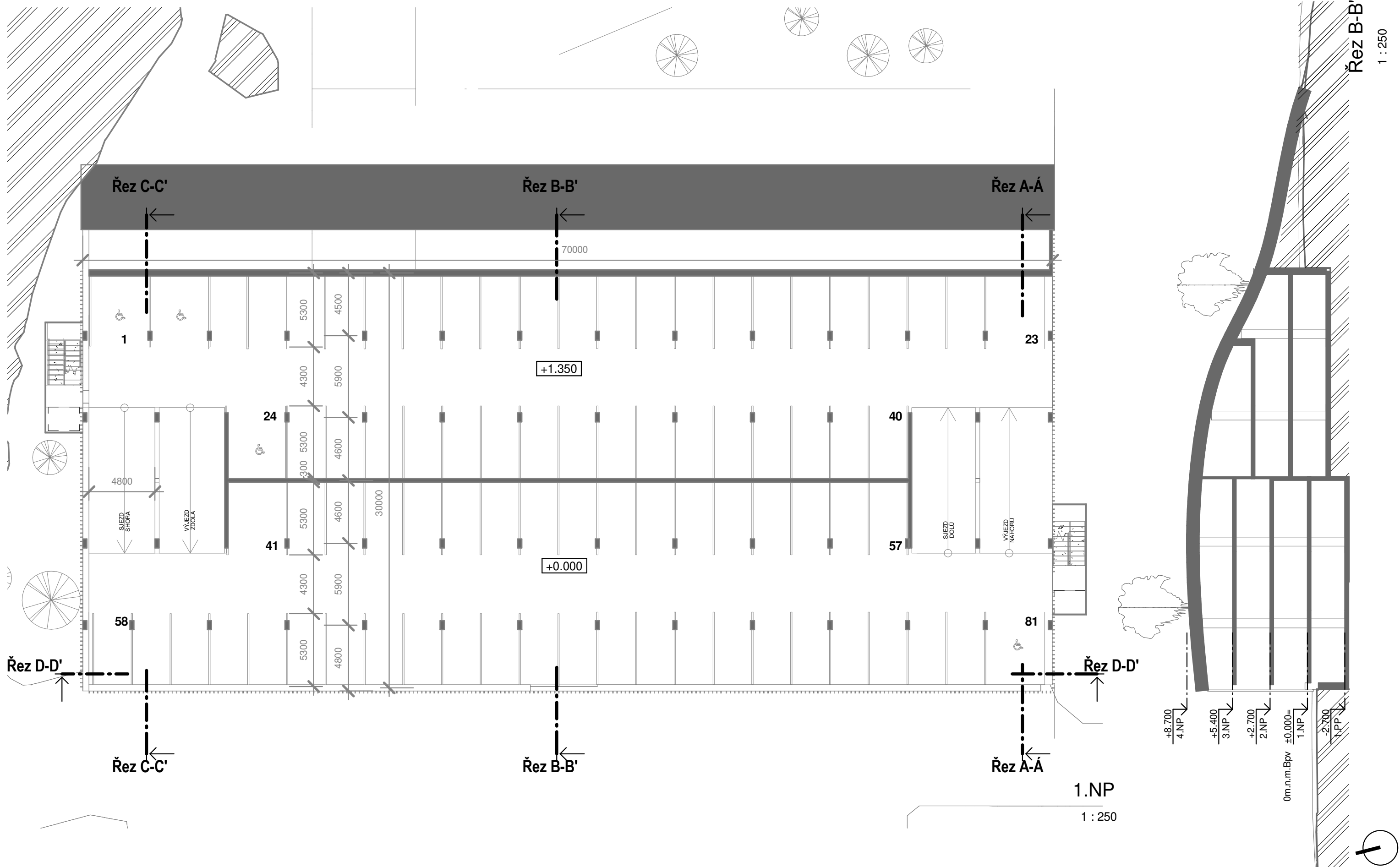
- VODOVODNÍ PŘÍPOJKY - IS ACTHERM
- HORKOVODNÍ PŘÍPOJKY - IS ACTHERM
- NADZEMNÍ SÍTĚ - IS CETIN
- NEZAMĚŘENÝ PRŮBĚH METALICKÉHO KABELU - IS CETIN
- ZAMĚŘENÝ PRŮBĚH METALICKÉHO KABELU - IS CETIN
- TRASA VEDENÍ ČESKÉ RADIOKOMUNIKACE - IS ČR
- TRASA STL - PLYNOVOD - IS GasNet
- TRASA NTL - PLYNOVOD - IS GasNet
- PLÁNOVANÁ STAVBA PŘED REALIZACÍ - PLYNOVOD - IS GasNet
- METROPOLITNÍ OPTICKÁ SÍŤ - IS MOS
- TRASA SÍTĚ VODAFONE
- podzemní vedení NN do 1kV - ČEZ
- podzemní vedení VN do 35kV - ČEZ
- PODZEMNÍ METALICKÉ VEDENÍ - Telco Pro Services, a.s. sloupů TTV - DP
- TRASA MIKROVLNUNÉ SPOJE - IS T- MOBILE
- TRASA PVMKS SPOJE - IS UPS
- TRASA VODOVOD - IS SCVK
- TRASA STOKA JEDNOTNÁ - IS SCVK
- TRASY VO - IS TECH, SLUŽBY
- DATOVÝ KABEL - IS ACTHERM
- IS ACTHERM\_trasa\_kolektoru
- IS\_CEZ\_TEPLOARENSKA\_horkovod
- IS\_SCVK\_stoka\_splavkova\_trasa
- IS\_CEZ\_Stanice

Situace - síť

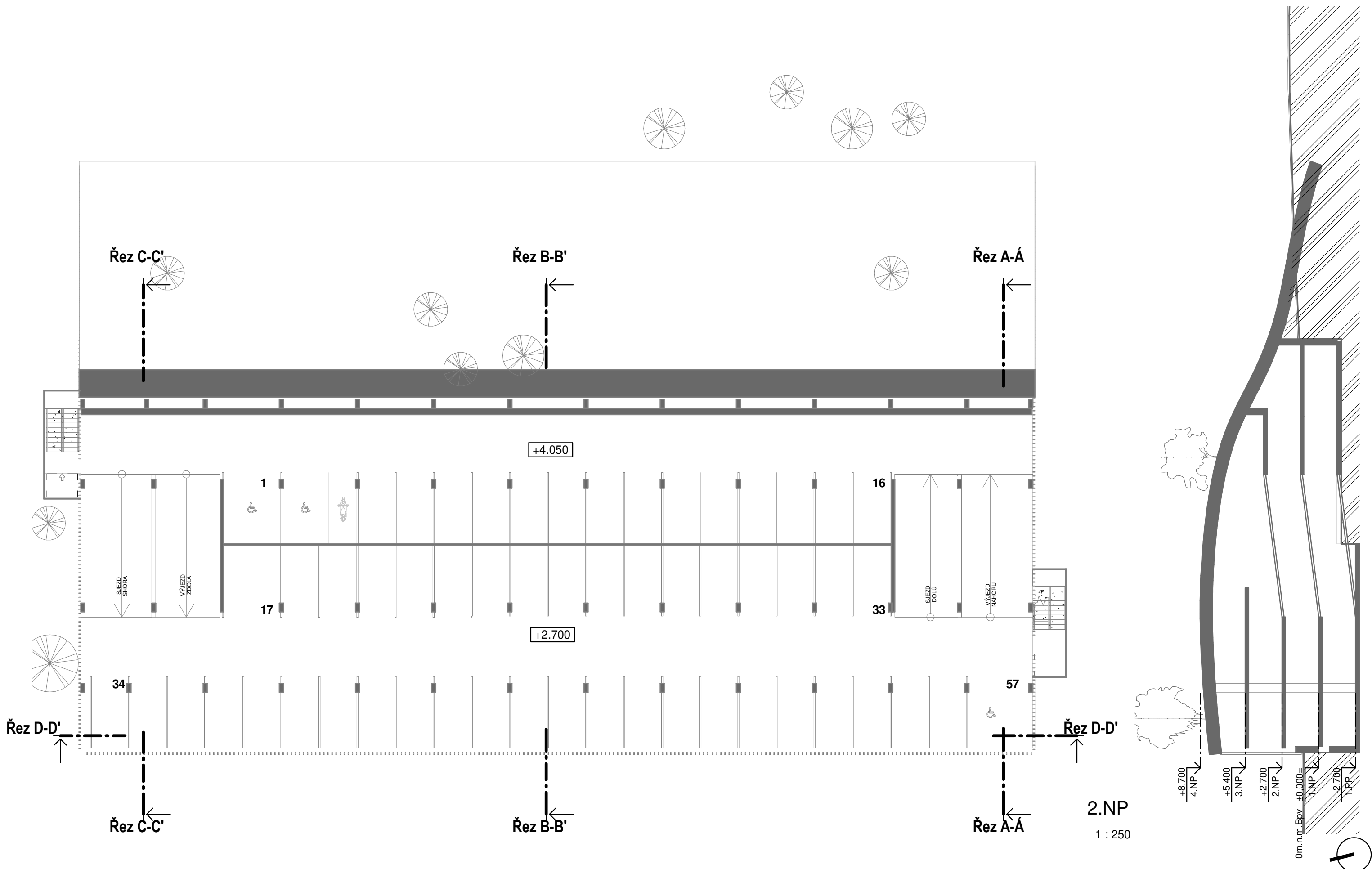
1 : 500





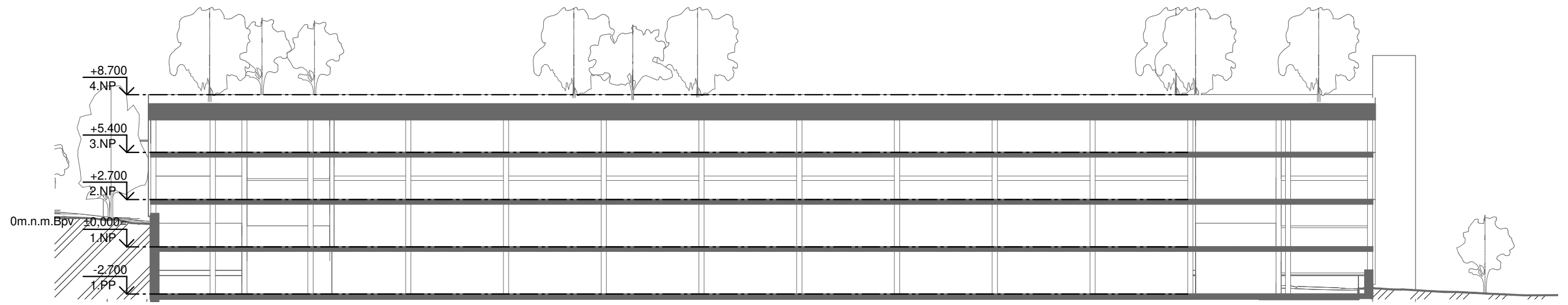




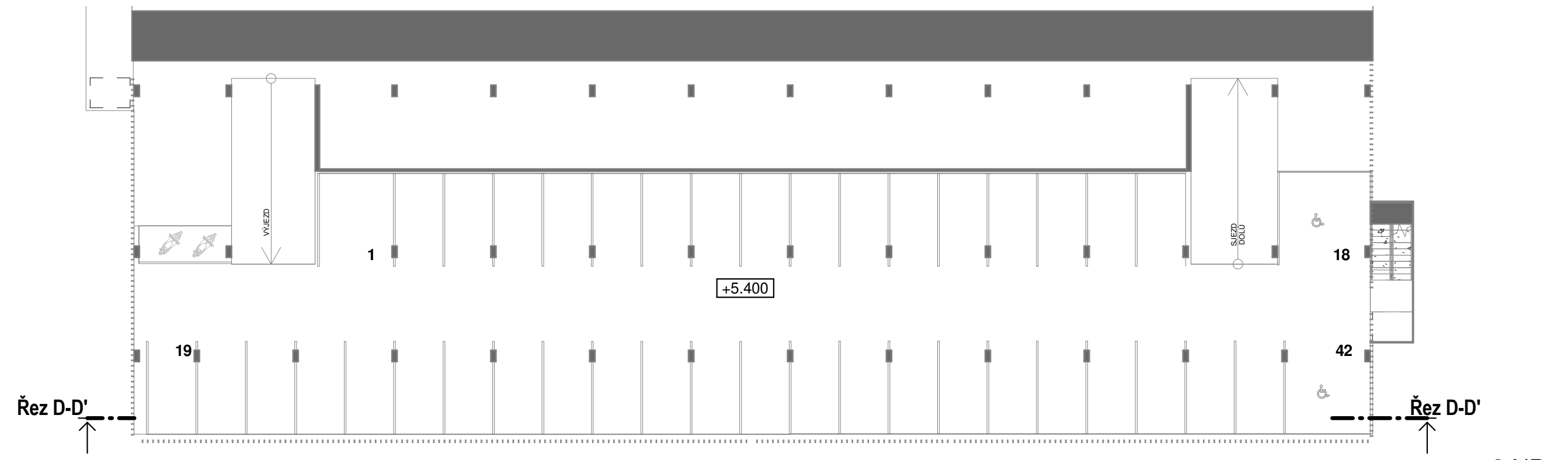


2.NP  
1 : 250

07/25/18



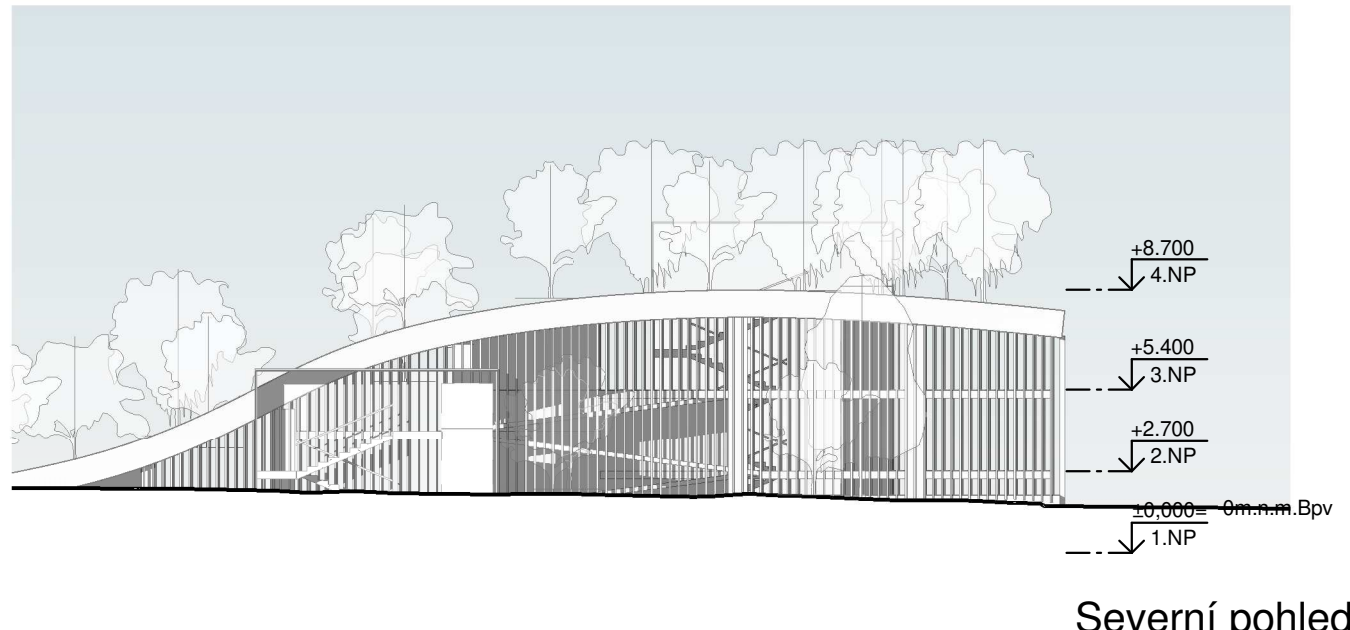
Řez D-D'  
1 : 250



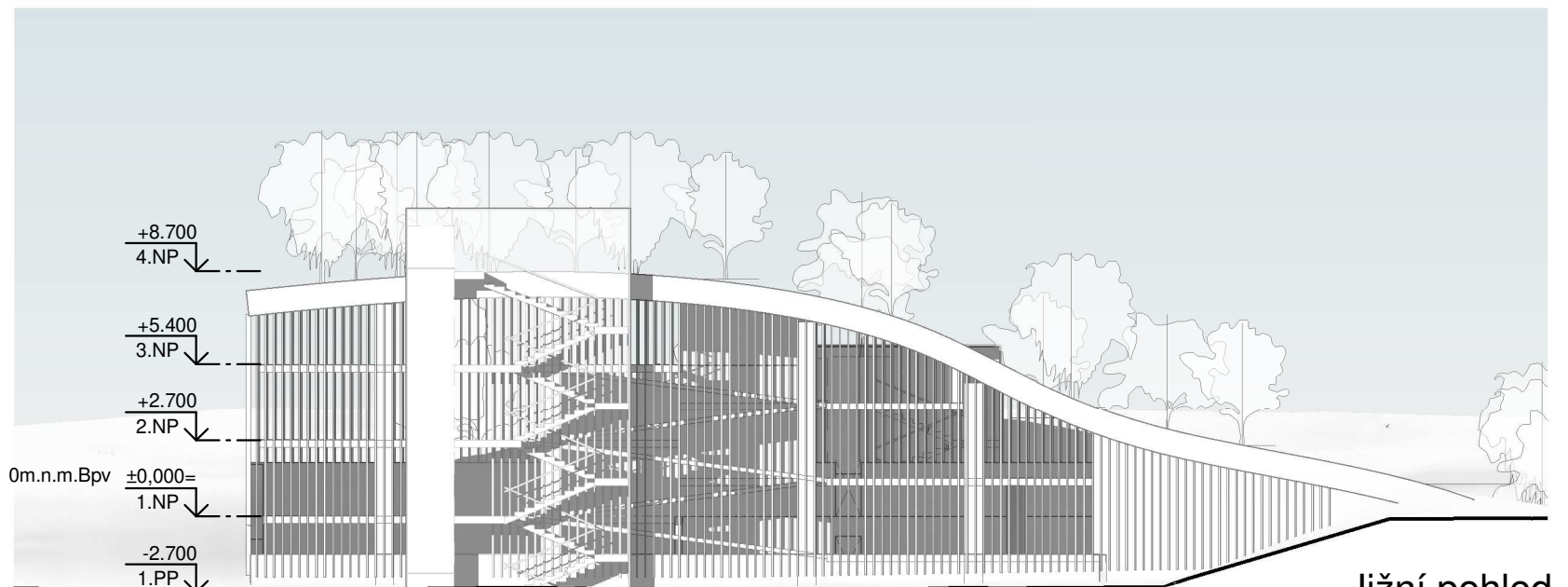
3.NP  
1 : 250



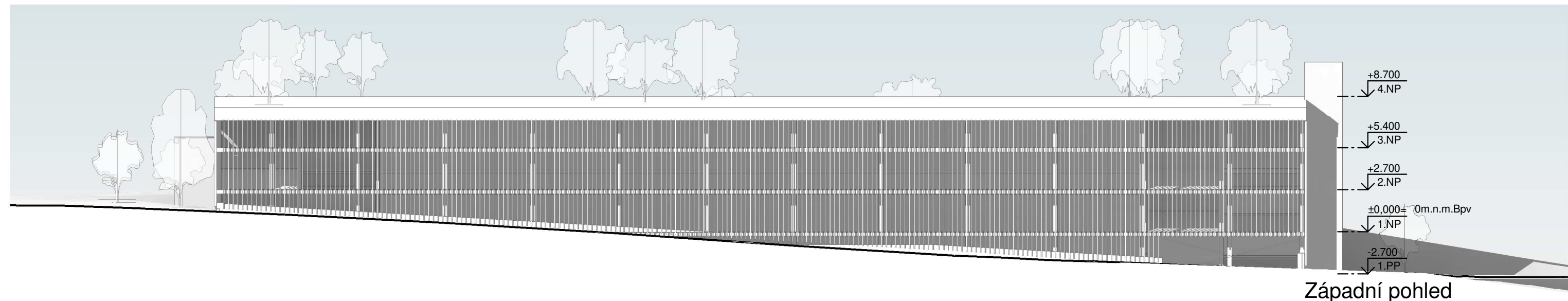
Východní pohled  
1 : 250



Severní pohled  
1 : 250



Jižní pohled  
1 : 250



Západní pohled  
1 : 250

07/31/18



