



## NOVOSTAVBA PARKOVACÍHO DOMU V ULICI HÁLKOVA, K.Ú. CHOMUTOV I

Architektonický návrh řešení parkovacího domu a přilehlého okolí bez zásahu do pozemku 530/2 a 531 k. ú. Chomutov I

## OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST	
TECHNICKÁ ZPRÁVA	03
GRAFICKÁ ČÁST	
ZÁKRES DO KATASTRÁLNÍ MAPY	10
ZÁKRES DO ÚZEMNÍHO PLÁNU	11
ZÁKRES DO ORTOFOTO MAPY	12
SITUACE - SÍŤ	13
SITUACE - ARCHITEKTONICKÁ	14
UMÍSTĚNÍ RAMPY - VERZE 1	15
UMÍSTĚNÍ RAMPY - VERZE 2	16
UMÍSTĚNÍ RAMPY - VERZE 3	17
VARIANTA VJEZD Z ULICE LIBUŠINA	18
VARIANTA VJEZD Z ULICE VINOHRADSKÁ	19
VYBRANÁ VERZE - 1.NP - SLUŽBY	20
TYPICKÉ PATRO - VERZE BYTY	21
TYPICKÉ PATRO - VERZE KANCELÁŘE	22
SCHÉMA - 4.NP	23
SCHÉMA - 5.NP, 6.NP	24
SCHÉMA KONSTRUKČNÍHO SYSTÉMU	25
POHLEDY	26
NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA	27
VIZUALIZACE A	28
VIZUALIZACE B	29
VIZUALIZACE C	30
SHRNUTÍ	31

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## Obsah

1	Identifikační údaje.....	3
1.1	Objednavatel .....	3
1.2	Zpracovatel dokumentace.....	3
1.3	Název stavby, obsah, charakteristika.....	4
2	Architektonické řešení.....	4
2.1	Úvod.....	4
2.2	Architektonické řešení fasády .....	5
2.1	Účel stavby .....	5
2.2	Charakteristika území a stavebního pozemku.....	5
2.3	Soulad s územním plánem a právními předpisy.....	5
3	Technické řešení .....	6
3.1	Nosná konstrukce .....	6
3.1.1	Geologie, základy a spodní stavba .....	6
	Geologie .....	6
	Základy a spodní stavba .....	6
3.1.2	Vrchní stavba.....	6
	Hlavní nosné prvky .....	6
3.2	Navrhované zatížení.....	6
3.3	Technologie provádění .....	7
3.5	Odvádění dešťových vod .....	7
3.6	Dopravní řešení .....	7
	Hrubý odhad počtu parkovacích míst.....	7
3.7	Sítě .....	7
3.8	Řešení vegetace.....	8
3.8.1	Skladba střech: .....	8
3.9	VZT.....	8
3.10	Požárně bezpečnostní řešení .....	9
4	Odhad investičních nákladů .....	9
5	Provozní náklady .....	9

## 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. Martin Balík  
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.  
  
Požárně bezpečnostní řešení  
Ing. Petr Šturma

### 1.3 Název stavby, obsah, charakteristika

- Název stavby **ARCHITEKTONICKÁ STUDIE**  
**Novostavba parkovacího domu v ulici Hálkova, k. ú. Chomutov I<sup>o</sup>,**
- Účel stavby parkovací dům
- Místo stavby **ulice Hálkova**
- KÚ **Chomutov I [ 652458]**
- stupeň dokumentace architektonická studie

## 2 Architektonické řešení

### 2.1 Úvod

Architektonicky urbanistické řízení této varianty vychází a navazuje na koncepci zpracované ve studii „Novostavba parkovacího domu v ulici Hálkova, K.Ú. Chomutov“, (Architektonický návrh řízení parkovacího domu a přilehlého okolí se zásahem do pozemku 530/2 a 531 K.Ú. Chomutov).

Toto řízení připouští, byť zásadně nevhodnou, i nadále trvající existenci objektu kasina na nároží ulic Hálkovy a Na Příkopech. Výše uvedená studie plného rozsahu řízení má výhodu vytvoření uceleného a definitivního dotvoření centra v této lokalitě. Zachování kasina představuje nadále přetrvávající problém, zasahující negativně do architektonicky urbanistické i funkční koncepce území.

Zkrácená koncepce je v západní straně kratší o cca 27 m a obrací se slepou štítovou stěnou s předepsaným odstupem ke kasinu.

Hálkova ulice tím ztrácí důležitý motiv nároží „Hálkovy a Na Příkopech“. Směrem k ulici Vinohradská si koncepce zachovává stejný výraz jako v „plné“ studii.

Navržený parkovací dům se nachází ve zcela ojedinělé pozici, v podstatě v historickém centru města, ale současně na jedné z hlavních přístupových tras do centra ve směru od Mostu z ulice Vinohradské. To mu dává unikátní možnost využití, jednak pro obyvatele centra, a jednak pro návštěvníky jádra města.

V současné době se v tomto místě již parkoviště nachází, ale jedná se pouze o parkoviště pozemní, s relativně malou kapacitou na tak významné místo.

Dalším významným urbanistickým prvkem kontextu je blízkost třídy Vinohradské, která je významným prvkem vstupu do centra, nicméně současné architektonicko-urbanistické ztvárnění tento fakt ani vzdáleně nenaznačuje. Prodloužený konec Náměstí 1. máje (tvořen ulicemi Ruská a Hálkova) je rozmělněn do nevýrazné změti různých provozů dílenského charakteru, popírající důležitost místa v okolí ulice Libušina a vodoteče Chomutovka.

Architektonicko-urbanistické pojetí parkovacího domu pojímá proto celkové řešení v širších souvislostech a nezaměřuje se pouze na utilitární zpracování parkingu.

Základem koncepce je udržení Fóra Města v těsné blízkosti centra a jeho periferie. Současně je snaha o vytvoření vstupního výrazného motivu do centra z ulice Vinohradská a reakce na plánované řízení parkových struktur podél Chomutovky.

Výsledkem je proto vytvoření kombinovaného objektu, který v prodloužení Ruské ulice zachovává nejen uliční frontu, ale i městské funkce. V jeho části orientované ulice mohou být umístěny byty, služby nebo administrativa (v přízemí se předpokládají především služby na rozšířenou pěší zónu v pokračování Ruské ulice). Dalším pozitivem je zřízení rozšířené pěší zóny před kostelem sv. Ducha a tím důstojného rozptýlového nebo shromažďovacího prostoru před jeho vstupem. To rovněž prostorově pak souvisí s vazbou na předpokládané řešení prostoru mezi kostelem a Chomutovkou.

Nový objekt nejen lemuje ulici Hálkova, ale stáčí se na sever podél ulice Vinohradská, kde tím vytváří výrazný orientační bod navádějící uživatele Vinohradské do historického centra města. V těchto souvislostech je proto i nároží Vinohradská - Hálkova objemově a tvarově zdůrazněno.

Objekt sám je půdorysně rozdělen na dvě „vrstvy“. Vrstva přiléhající k ulicím (Hálkova, Vinohradská) je určena k uvedeným funkcím (bydlení, služby, administrativa). Druhá vrstva, směřující do vnitrobloku, je určena k parkování vozů, ať již obyvatel a uživatelů vrstvy první, nebo návštěvníkům místního centra.

Obě vrstvy jsou navrženy v modulu 8,1 m, což umožňuje na straně ulice vytváření bytových jednotek cca 60 m<sup>2</sup> (nebo jejich násobení), nebo pronajimatelných ploch pro administrativu nebo služby.

Vazba modulu 8.1m uliční částí na „zadní“ druhou (parkovací) vrstvu umožňuje komfortní parkování třech vozů a 2,7m šířky (modulově) kolmo k průjezdné komunikaci parkovacím domem.

Dopravní konfigurace „druhé vrstvy“ je založena na točité rampě v nároží Hálkovy a Vinohradské ulice a možnosti několika vjezdů podle typu uživatelů (zaměstnanci, obyvatelé, návštěvníci)- z ulic Hálkova nebo Libušina nebo Vinohradská.

Dispoziční řízení „první vrstvy“ není do detailu řešeno, protože to nebylo součástí zadání, nicméně modulový systém poskytuje v podstatě neomezené množství řízení. Vizualní architektonická a dispoziční urbanistická představa vychází víceméně z přístupu, který propojuje tradiční uliční frontu se „vlamovanými“ prvky zeleně do objemu fasády a s vazbou na „zelenou“ střechu, reflektující současné trendy udržitelného rozvoje a ekologie.

## 2.2 Architektonické řešení fasády

Studie představuje ekonomické a ekologické řešení fasády. Z jihovýchodní a jihozápadní strany objektu je fasáda tvořena systémem předsazené konstrukce, která částečně odstíní sluneční paprsky a z nich vzniklé tepelné zisky. Stromy a další zeleň na fasádě zároveň vyprodukuje množství kyslíku, které zlepšuje kvalitu vzduchu přiváděného do objektu. Ze severovýchodní a severozápadní strany objektu je fasáda otevřená. Umožňuje tak přímé přirozené větrání prostorů parkoviště.

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 takto řešená ale ozelenění venkovních stěn vylučuje s výjimkou neosluněných stran. 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 lankami 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.

## 2.1 Účel stavby

Předložená dokumentace řeší stavbu parkovacího domu.

V řešené ploše je navrženo cca 100 parkovacích míst na jedno typické podlaží.

## 2.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

Předmětná plocha se nachází v Chomutově I.

Jedná se o plochu parkoviště u v ulici Hálkova. Řešené území se nachází na pozemku 593, 592/1, 592/2, 592/3, 537, 538, 534/1, 534/2, 533/2, 533/3, 533/4, 530/2. Většina těchto pozemků je ve vlastnictví města Chomutov. Pozemky se nachází v katastrálním území Chomutov I [ 652458], řešená plocha má výměru zhruba 4900 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 částečně souladu s platným Územním plánem města Chomutov. Pozemek se nachází v zastavitelné ploše vymezené územním plánem jako OK.M a P+.

### **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 m<sup>2</sup> 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

#### **PODMÍNĚNĚ PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:**

fotovoltaické panely jsou přípustné pouze na střeších 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, tedy i jakákoliv  
výroba, bydlení, sběrný surovin

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

max. zastavěná plocha pro jednotlivé stavby 2000m<sup>2</sup> ; (do 3000 m<sup>2</sup> u konverzního prostoru Válcoven) šířka veřejného prostranství příjezdové komunikace min.12m

#### **P+ plochy veřejných prostranství**

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

#### **HLAVNÍ VYUŽITÍ:**

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.

#### **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 m<sup>2</sup> , . 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. 25m<sup>2</sup> a max. výšky 4m; nemožnost jejich násobného spojování veřejná hygienická zařízení do max. zastavěné plochy jednoho objektu 10m<sup>2</sup>.

## **3 Technické řešení**

### **3.1 Nosná konstrukce**

Nosná konstrukce je navržena jako monolitický železobetonový skelet s částečně předpjatými stropními konstrukcemi na větší rozpětí. Základní modul uspořádání sloupů jak v parkovacích prostorech, tak v obchodních jednotkách je 8,1 x 8,1 m. Strop je podepřen čtvercovými plochými hlavicemi.

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 8,1 m.

#### **3.1.1 Geologie, základy a spodní stavba**

##### **Geologie**

V místě budoucího parkovacího domu dosud nebyl proveden geologický průzkum. 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 objektu se předpokládá hlubinné, pilotové. Upřesnění délky pilot bude v dalším projektovém stupni na základě geologického průzkumu z místa staveniště.

#### **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.

#### **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 pojižděné - (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, nepojižděná) 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.

### 3.5 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

#### Hrubý odhad počtu parkovacích míst

1 NP	95
2 NP	90
3 NP	90
4 NP	80
5 NP	60
6 NP	55

**CELKEM cca 470**

Studie nabízí dvě možnosti umístění vjezdu do objektu. U první varianty je vjezd do parkoviště z ulice Vinohradská na úrovni 1.NP. U druhé varianty je vjezd navržen z ulice Libušina.(viz výkresy č.18 a č.19). 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 a komunikací oddělující parkovací prostor od bytového/administrativního.

### 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.

#### Kolize sítí a navrženého objektu

Nově navržený objekt zasahuje do ochranných pásem stávajících IS. Bude nutné provést přeložení některých sítí, popř. techn. úpravy na jejich vedení:

- ACTHERM Horkovod (2xDN 150)
  - pod objektem PD (buď přeložit nebo do technické chodby ve stávající trase, nebo „proluka“ v PD?)
  - vodovodní přípojka k č.p. 4546: VS Příkopy – nově z ul. Libušina
- CETIN sdělovací kabel
  - západní a severovýchodní cíp PD - přeložky
- ČEZ – NN
  - Západní cíp PD – přeložka
  - U objektu č. p. 4546 – rozsáhlejší úprava tras distribuční sítě až k TS v ul. Libušina a zrušení distribučního vedení pod jihovýchodním cípem

- ČEZ – VN (do TS v ul Libušina) – výměníková stanice VS Příkopy
  - Rozsáhlá přeložka (nově zřejmě podél ul. Vinohradská do ul. Libušina).
- ČEZ Teplárenská – horkovod DN 2x150
  - pod objektem PD (buď přeložit nebo do technické chodby ve stávající trase nebo „proluka“ v PD)
- GASNET – STL
  - v západním cípu PD – přeložka do ul. Na Příkopech
  - při jižní fasádě – přeložka
- GASNET – NTL
  - u severního cípu – přeložka
- SČVK - vodovod
  - vodovodní potrubí (pod rampou a jihovýchodní fasádou) – přeložka,
  - přípojka pro VS Příkopy (č.p. 4546) – z ul. Libušina?
- SČVK - kanalizace
  - přípojka pro VS Příkopy (č.p. 4546) – do ul. Libušina?
- MOS – Metropolitní optická síť
  - Pod jižní fasádou - přeložka
  - k VS Příkopy – přeložka
- Technické služby města Chomutova
  - vedení veřejného osvětlení - přeložky,

Rozbor byl proveden na základě zákresů správců jednotlivých sítí, jejichž trasy jsou v zákresech pouze orientační. Před samotnými projekčními pracemi je nutné vedení nechat vytyčit a technické úpravy a návrhy přeložek konzultovat se správcem sítě.

### 3.8 Řešení vegetace

Ochrana před pádem ze střešní plochy je řešena systémem drátěných gabionových košů, které budou prorostlé hustou zelení, která by neměla vyvolat pocit nepříjemné zábrany, a naopak by měly splýnout 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:

System 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

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 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 zavětvené 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 parkoviště 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 velkého, umístěného v každém patře pod stropem a strojovny, velikosti cca jednoho parkovacího stání.

U bytových jednotek je navrženo podtlakové (hybridní) větrání.



### 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  $\tau_e = 15,00$  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.  $0,025m^1/2$ , 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 hasíci přístroji.

### 4 Odhad investičních nákladů

Varianta byty

1.NP	67 062 524	Kč
2.NP	60 615 158	Kč
3.NP	60 615 158	Kč
4.NP	61 136 130	Kč
5.NP	55 449 669	Kč
6.NP	42 915 427	Kč
STŘECHA	11 133 540	Kč
ZEMNÍ PRÁCE	12 651 750	Kč
VÝTAHY, ELEKTRO	31 119 600	Kč
OKOLÍ, ZELEŇ	6 522 800	Kč
REZERVA	29 741 457	Kč

**CELKOVÝ HRUBÝ ODHAD** 450 000 000 – 465 000 000 Kč bez DPH  
cena bude upřesněna v rámci projekční činnosti

Varianta kanceláře

1.NP	67 062 524	Kč
2.NP	41 956 590	Kč
3.NP	41 956 590	Kč
4.NP	61 136 130	Kč
5.NP	55 449 669	Kč
6.NP	42 915 427	Kč
STŘECHA	11 133 540	Kč
ZEMNÍ PRÁCE	12 651 750	Kč
VÝTAHY, ELEKTRO	31 119 600	Kč
OKOLÍ, ZELEŇ	6 522 800	Kč
REZERVA	27 129 257	Kč

**CELKOVÝ HRUBÝ ODHAD** 415 000 000 – 430 000 000 Kč bez DPH  
cena bude upřesněna v rámci projekční činnosti

+ Přeložky sítí dle TZ 6 000 000 Kč bez DPH

### 5 Provozní náklady

VZT, ELEKTRO, SVĚTLO, ZÁVORY, OBSLUHA

**DLE OBDOBNEHO PROJEKTU** 500 000 Kč / rok / 77 míst

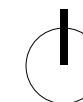
> velmi hrubý odhad: 500 Kč /místo, měsíc

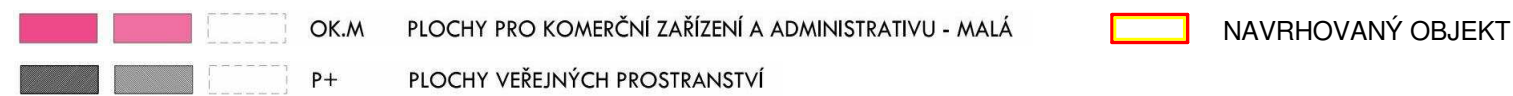
Vypracoval:

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



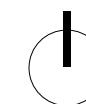
 NAVRHOVANÝ OBJEKT

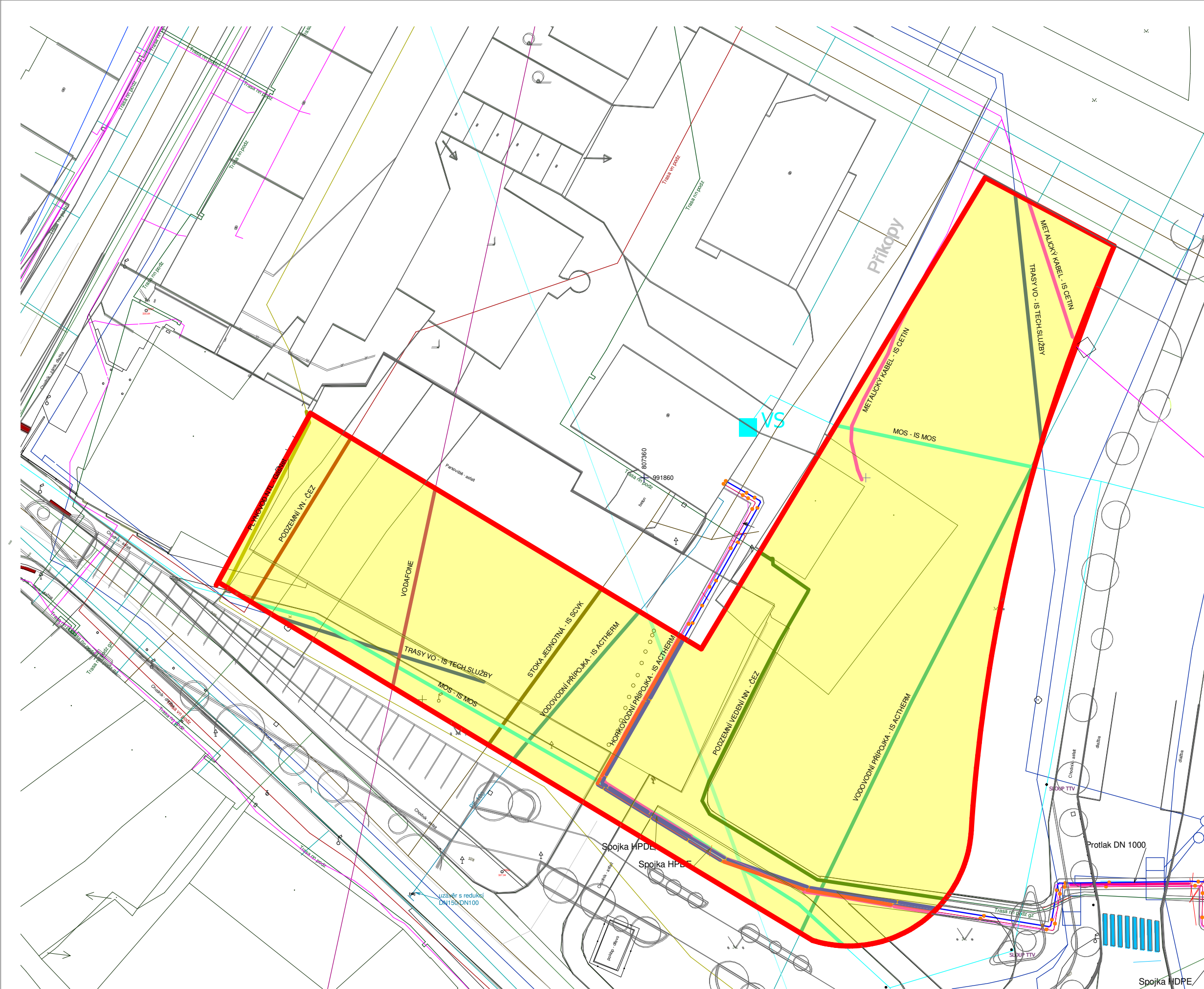






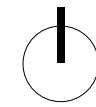
NAVRHOVANÝ OBJEKT





**LEGENDA:**

- POLYGON ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ
  
- STÁVAJÍCÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ A PŘÍPOJKY:**
- VODOVODNÍ PŘÍPOJKY - IS ACTHERM
- HORKOVODNÍ PŘÍPOJKA - 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 SÍTĚ - 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.
- sloupce TTV - DP
- TRASA MIKROVLNNÉ SPOJE - IS T- MOBILE
- TRASA PVVKS SPOJE - IS UPS
- TRASA VODOVOD - IS SCVK
- TRASA STOKA JEDNOTNÁ - IS SCVK
- TRASY VO - IS TECH. SLUŽBY
- DATOVÝ KABEL - IS ACTHERM



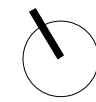


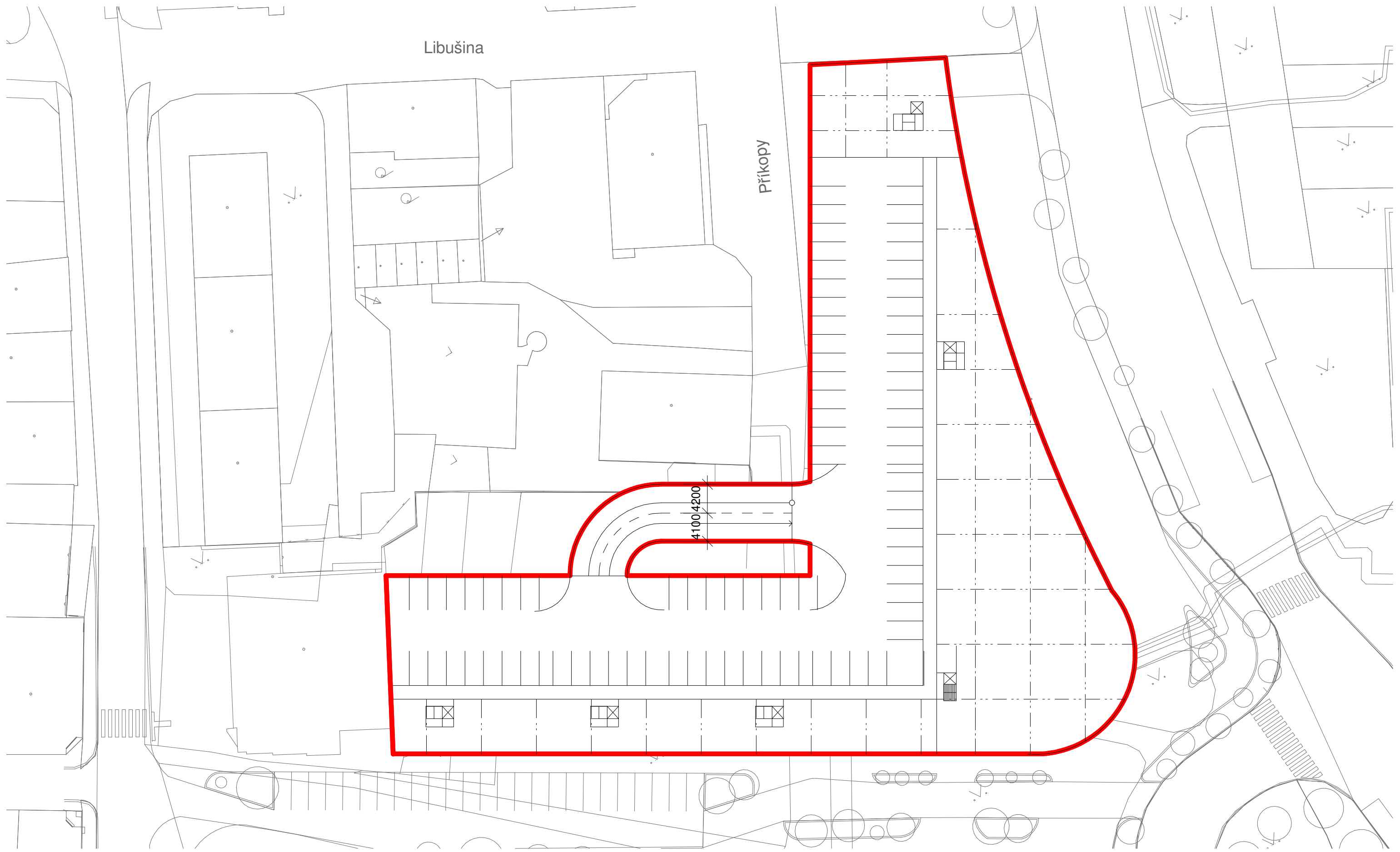
09/25/18



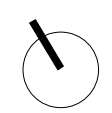


 NAVRHOVANÝ OBJEKT

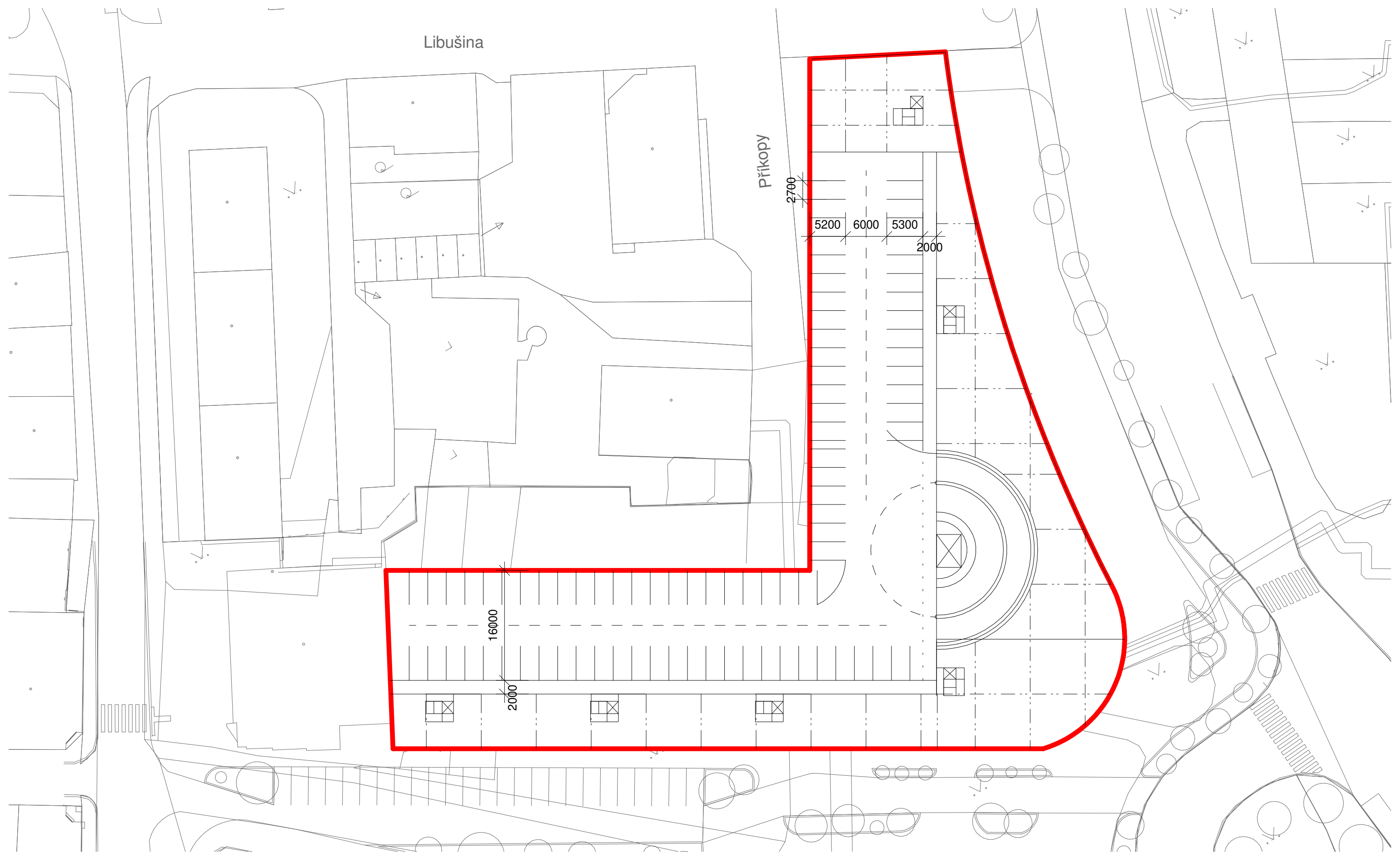




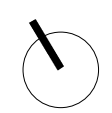
NAVROVANÝ OBJEKT

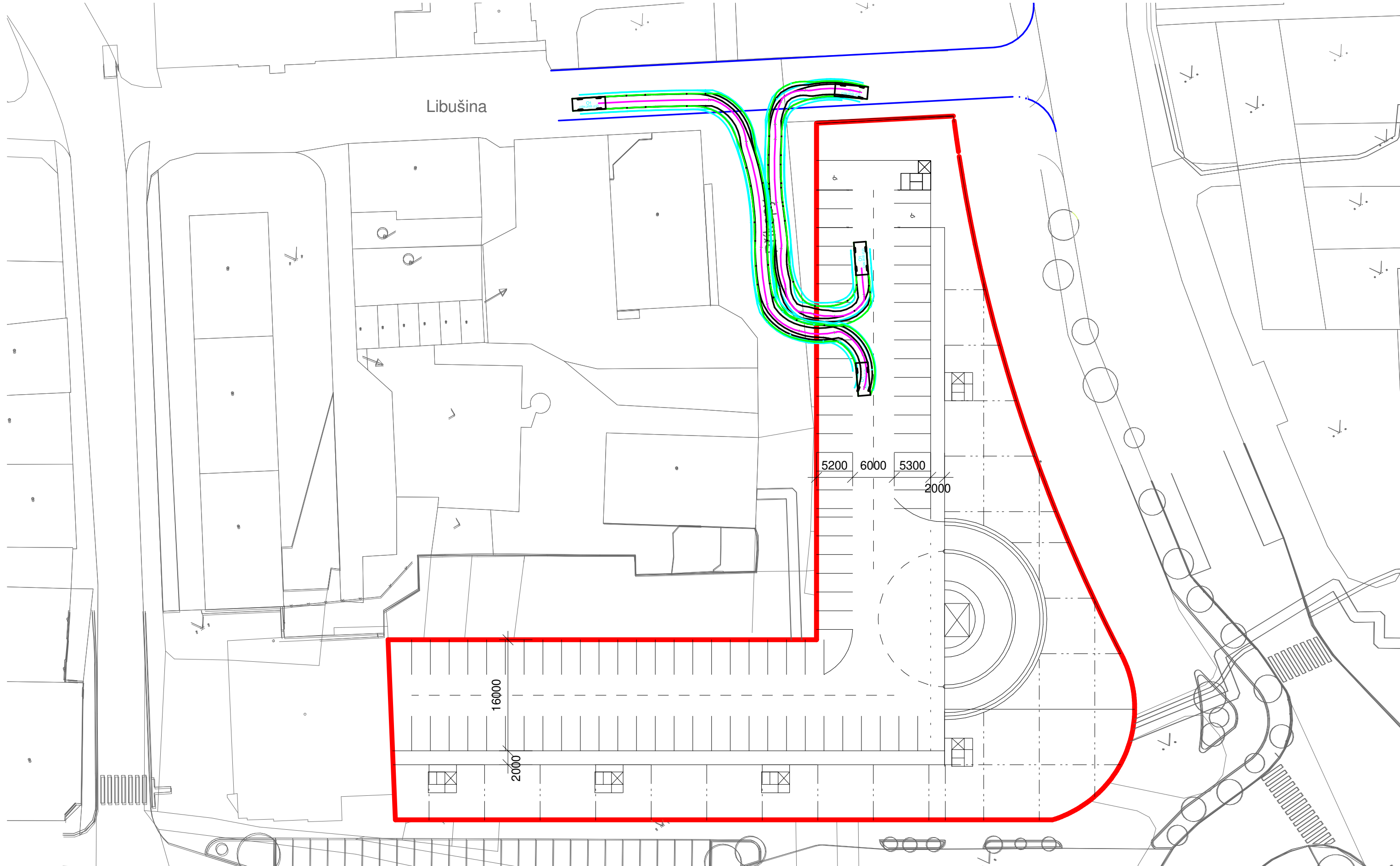




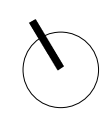


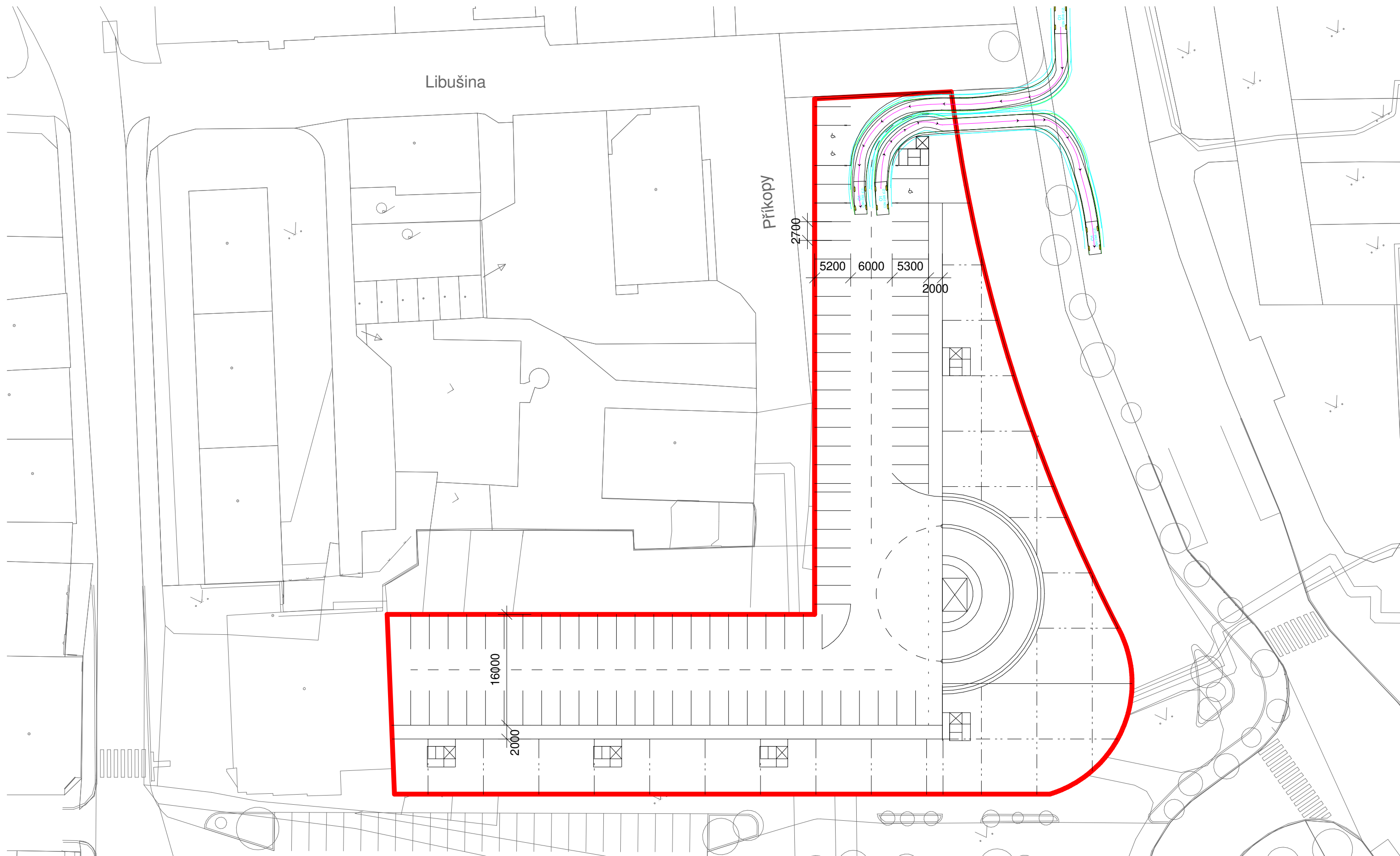
NAVROVANÝ OBJEKT





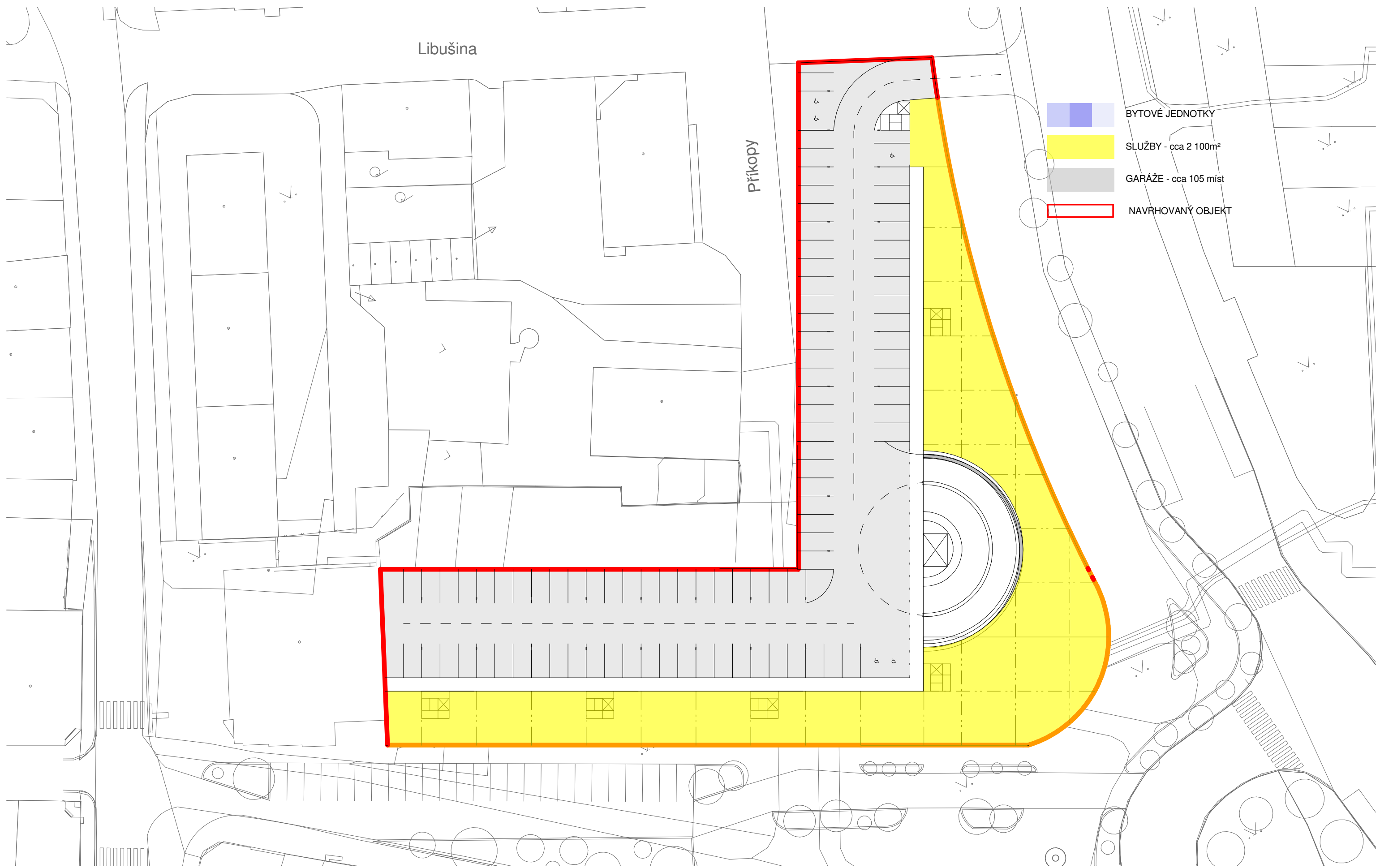
 NAVRHOVANÝ OBJEKT





 NAVRHOVANÝ OBJEKT

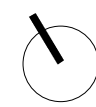


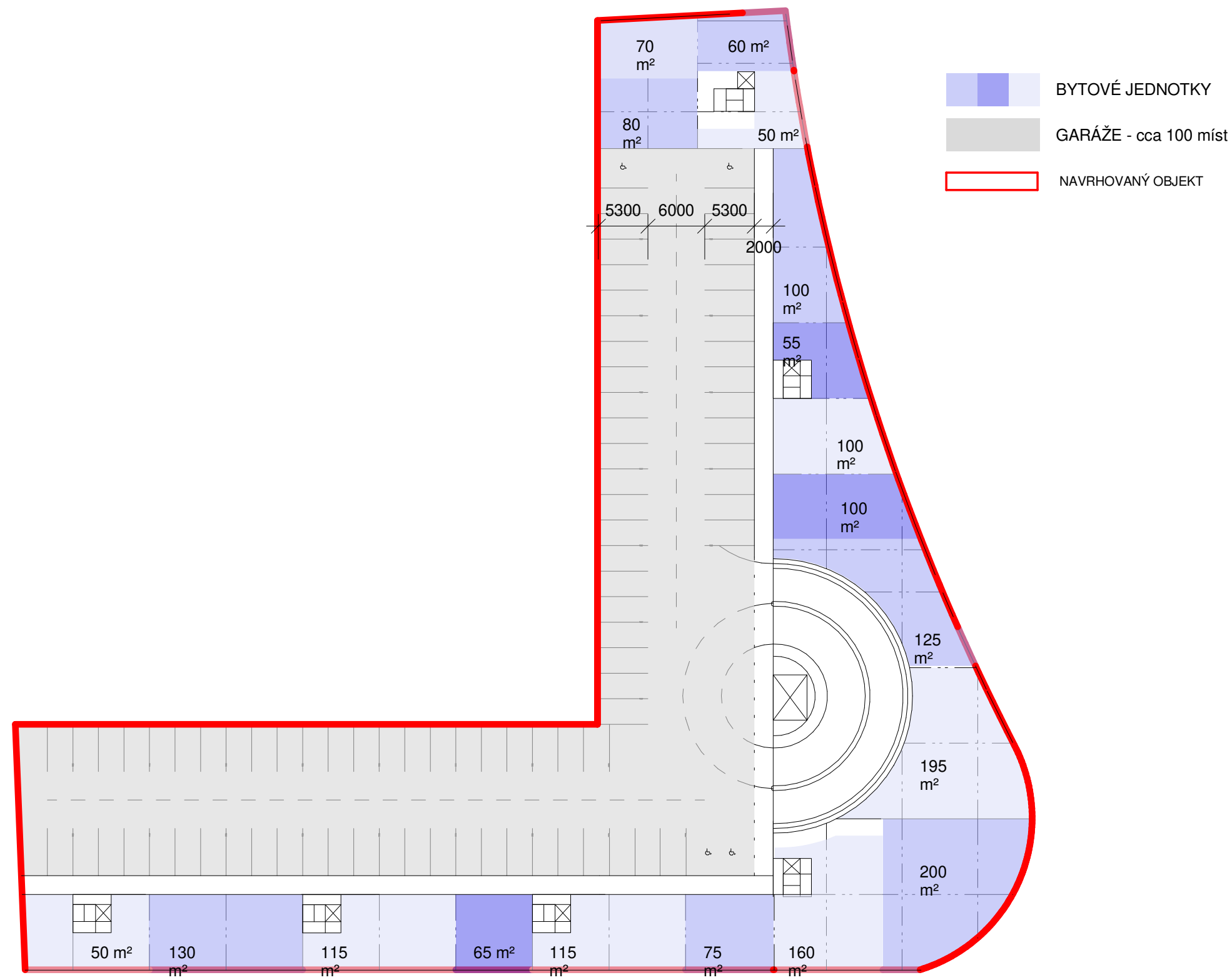


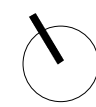
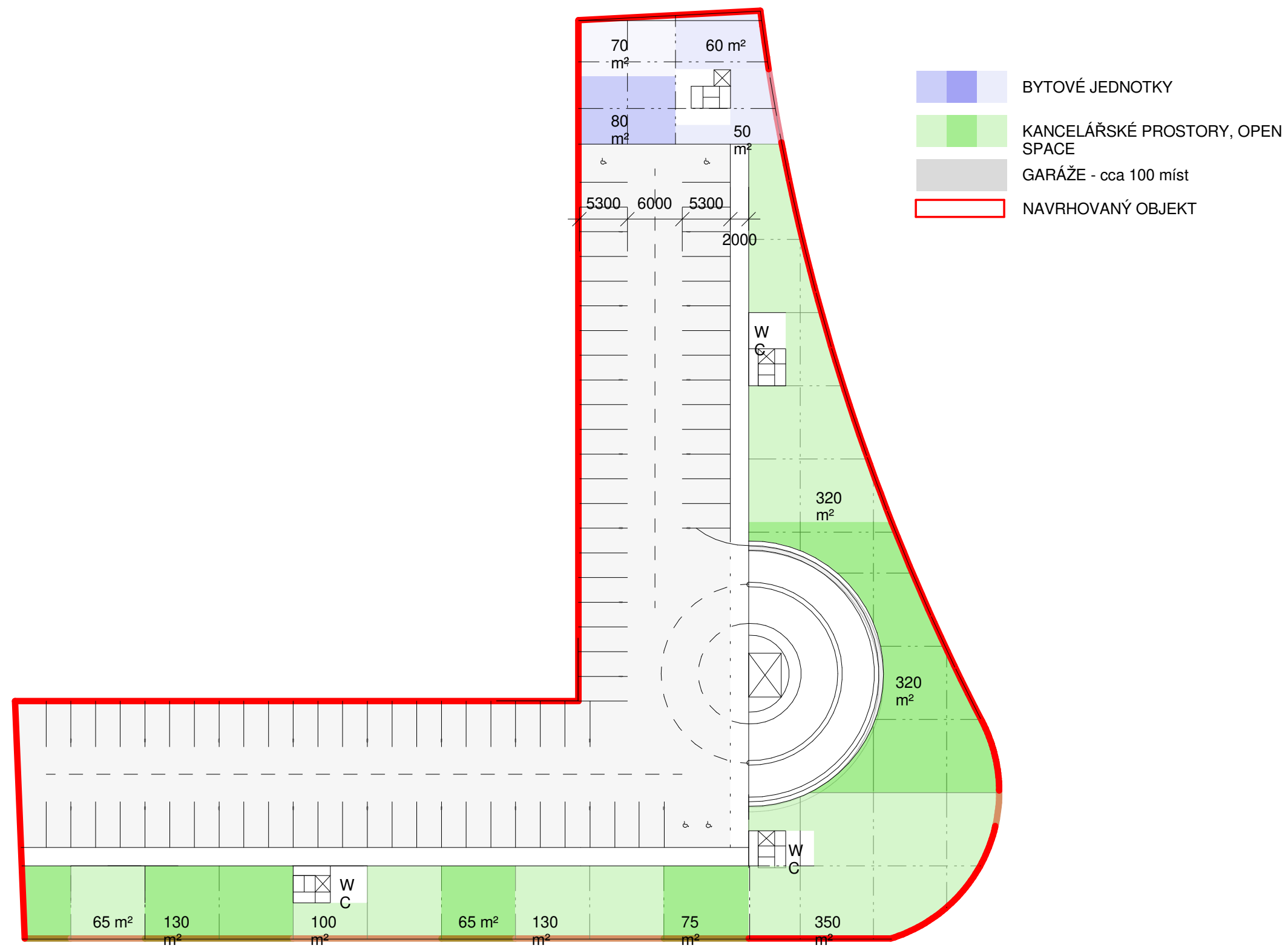
Libušina

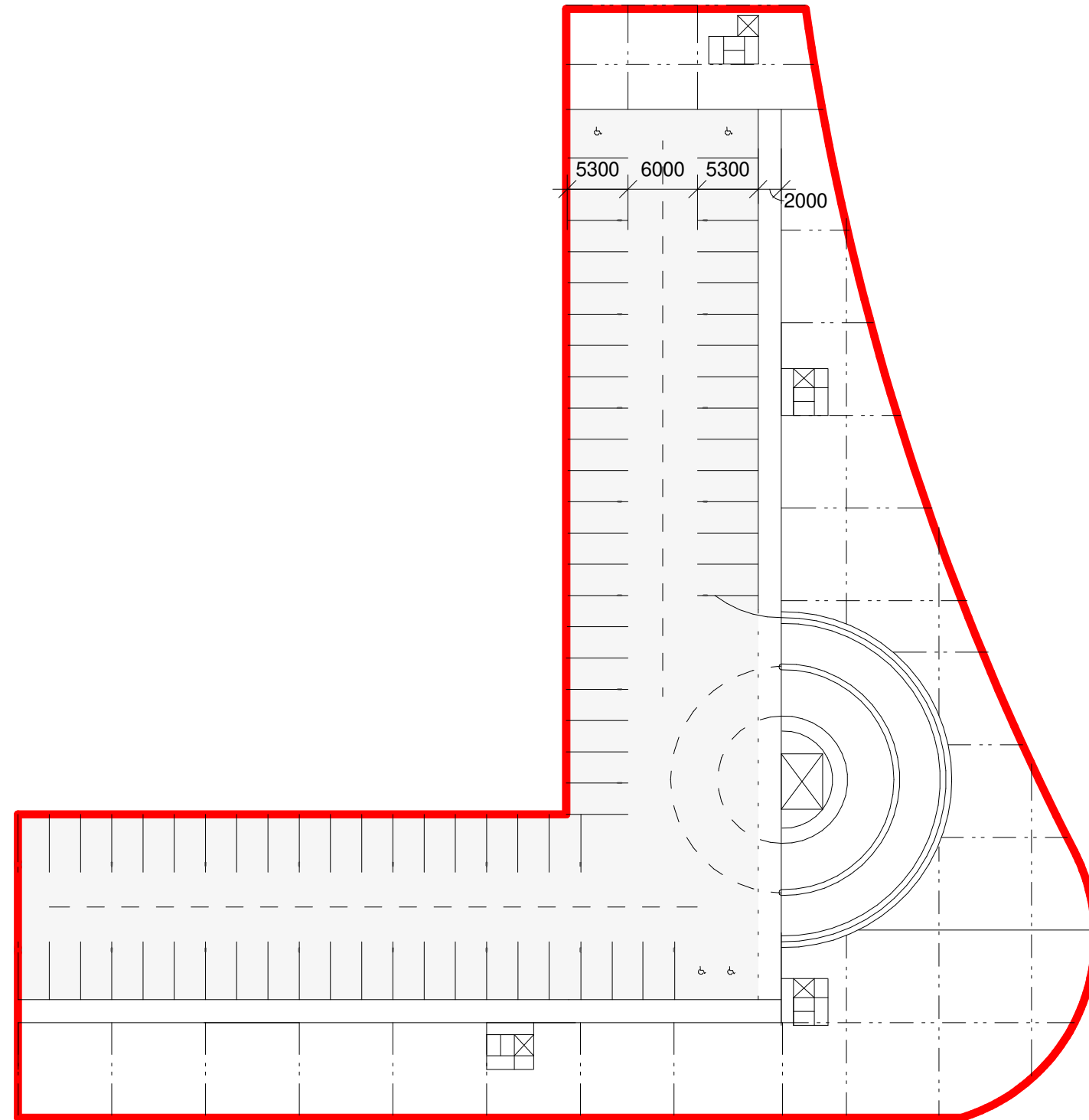
Příkopy

- BYTOVÉ JEDNOTKY
- SLUŽBY - cca 2 100m<sup>2</sup>
- GARÁŽE - cca 105 míst
- NAVRHOVANÝ OBJEKT



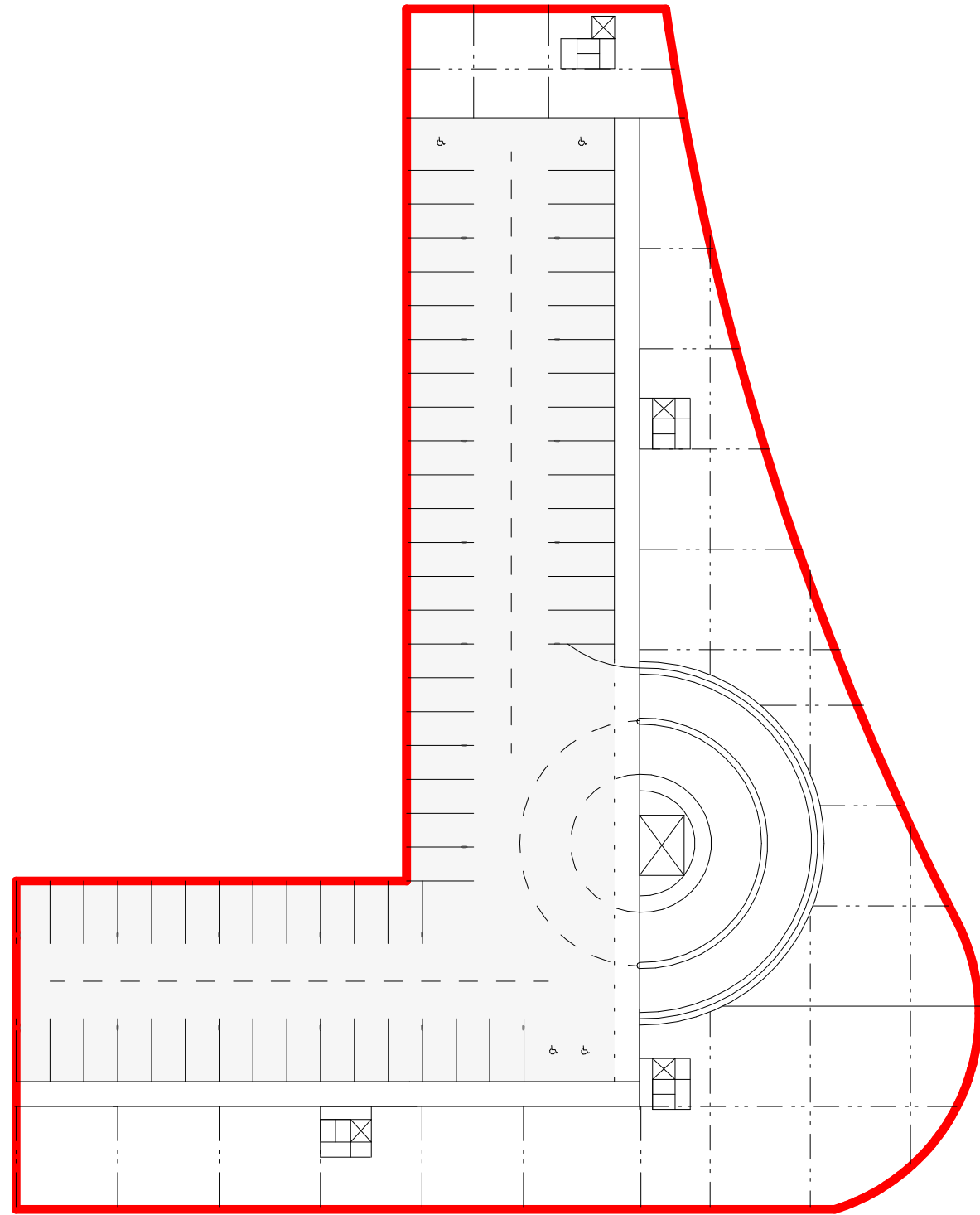




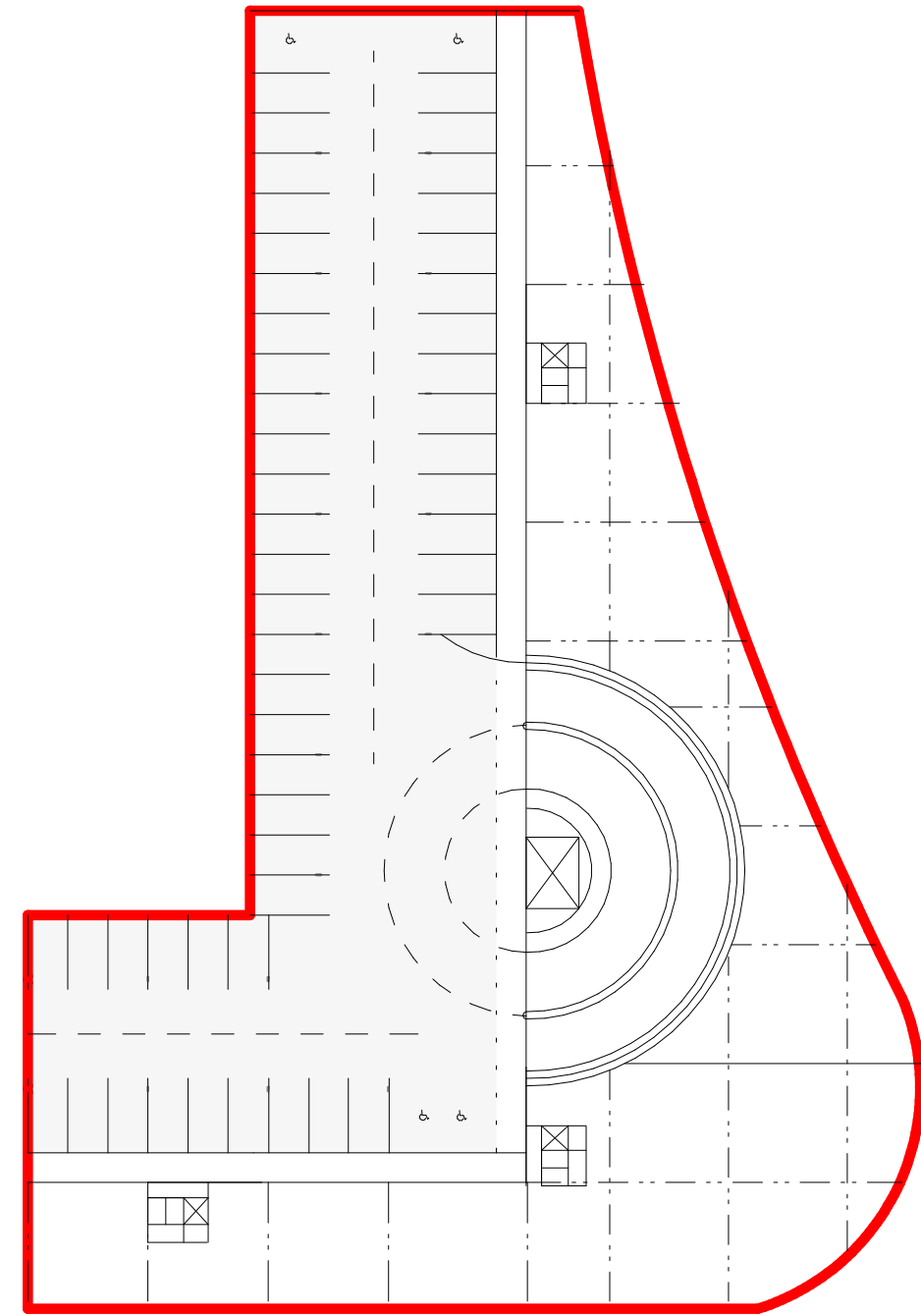


 NAVRHOVANÝ OBJEKT





5 NP  
1 : 500

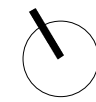
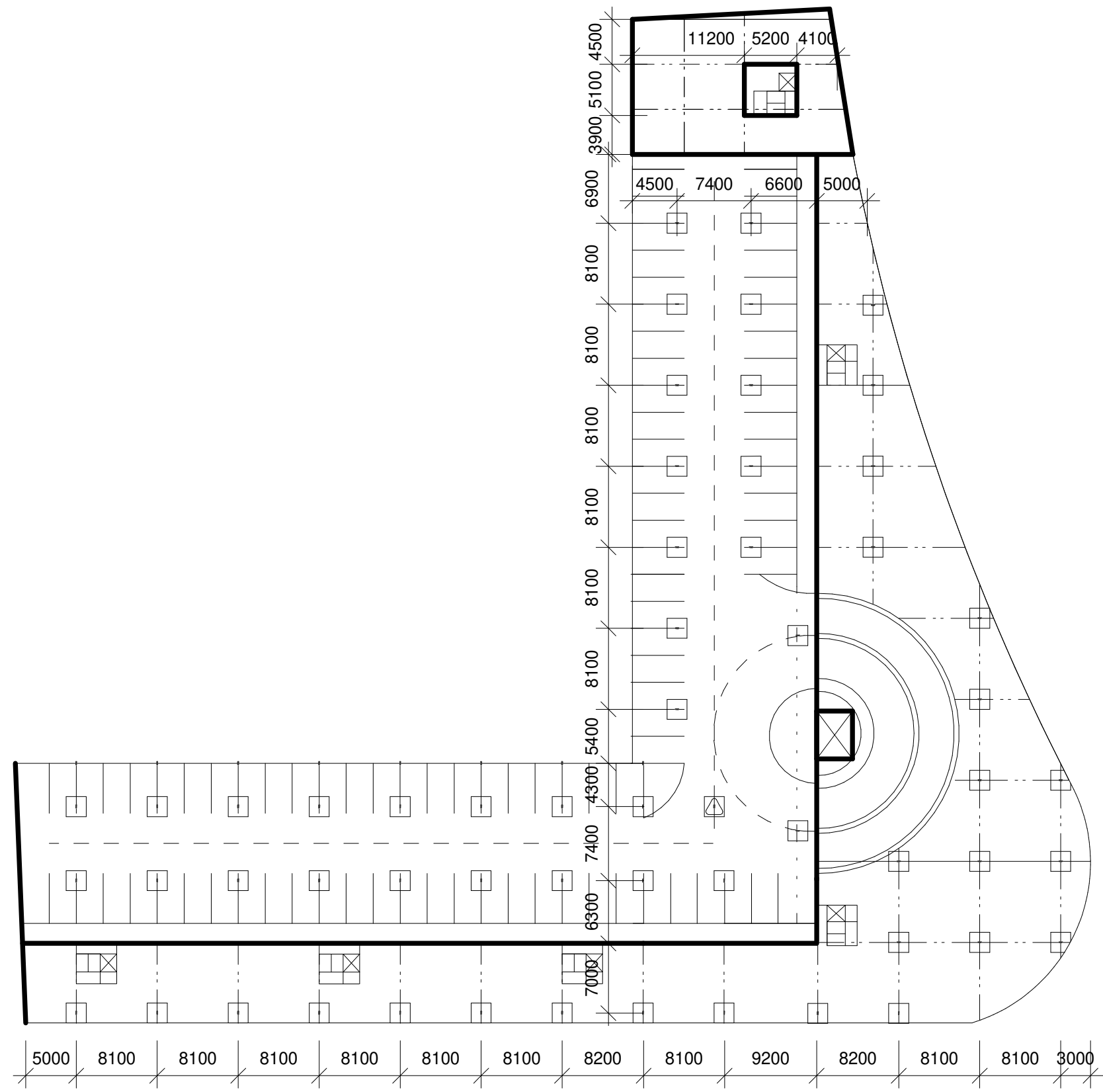


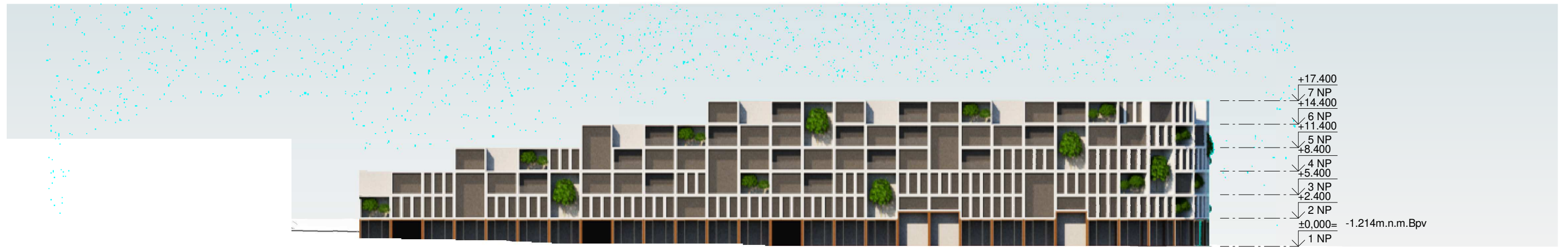
6NP  
1 : 500

 NAVRHOVANÝ OBJEKT









JIHOZÁPADNÍ POHLED

1 : 500



JIHOVÝCHODNÍ POHLED

1 : 500



náměstí  
1. máje







## SHRNUTÍ

### POČET PARKOVAÍCH STÁNÍ

HRUBÝ ODHAD:

**CCA 470 STÁNÍ**

### ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

VERZE S BYTY:

**HRUBÝ ODHAD** 450 000 000 – 465 000 000 Kč bez DPH

VERZE S KANCELÁŘEMI:

**HRUBÝ ODHAD** 415 000 000 – 430 000 000 Kč bez DPH

### ZÁKLADNÍ ROZMĚRY

A x B:

**107 x 101,4 m**

CELKOVÁ UŽITNÁ PLOCHA:

**26 500 m<sup>2</sup>**

ZASTAVĚNÁ PLOCHA:

**4900 m<sup>2</sup>**