



## PARKOVACÍ DŮM V OLŠINÁCH

Studie proveditelnosti



Identifikační údaje	3
Vizualizace	4 - 7
Vstupní údaje	8
Analýzy	9 - 10
Inženýrské sítě	11
Architektonicko-urbanistické řešení	12
Konstrukční a materiálové řešení	13
Dopravní řešení	14
Požární bezpečnost	15
Silnoproud	16 - 17
Širší vztahy	18
Situace	19
1. NP	20
2. NP - Střecha	21
Řezy A, B	22
Pohledy	23
Bilance a hrubý odhad investičních nákladů	24
Referenční příklady	25

## ZADAVATEL

### Odbor dopravy MČ Praha 10

Vršovická 1429/68  
101 38 Praha 10  
Česká republika  
IČO: 00063941  
DIČ: CZ00063941

- - -

Kontaktní osoba:  
Ing. František Daniček  
Vedoucí odboru dopravy

T: 267 093 737  
M: + 420 602 689 399  
E: frantisek.danice@praha10.cz

## ZHOTOVITEL

### INTAR a.s.

Bezručova 81/17a  
602 00 Brno  
Česká republika  
IČO: 25594443  
DIČ: CZ25594443

- - -

Kontaktní osoba:  
Ing. Martin Strnad  
ředitel ateliéru Praha  
Americká 41, 120 00 Praha 2  
M: 543 422 277  
E: mstrnad@intar.cz

Bankovní spojení: Česká spořitelna a.s.  
Číslo účtu: 2024668389/0800  
Zapsán u Krajského soudu v Brně,  
spis. zn. B 3239

Ve spolupráci s

### Atelier 99 s.r.o.

Purkyňova 71/99  
612 00 Brno  
Česká republika  
IČO: 02463245  
DIČ: CZ02463245

- - -

Odpovědný projektant:  
Ing. Martin Jeřábek  
A: ČKAIT 41636

Hlavní inženýr projektu:  
Ing. Michal Palíšek  
M: +420 777 899 770  
E: palisek@atelier99.cz

Architekt:  
Ing. arch. Kateřina Vítková  
M: +420 737 596 623  
E: vitkova@atelier99.cz

Ing. arch. Jiří Betlach  
M: +420 736 144 125  
E: betlach@atelier99.cz

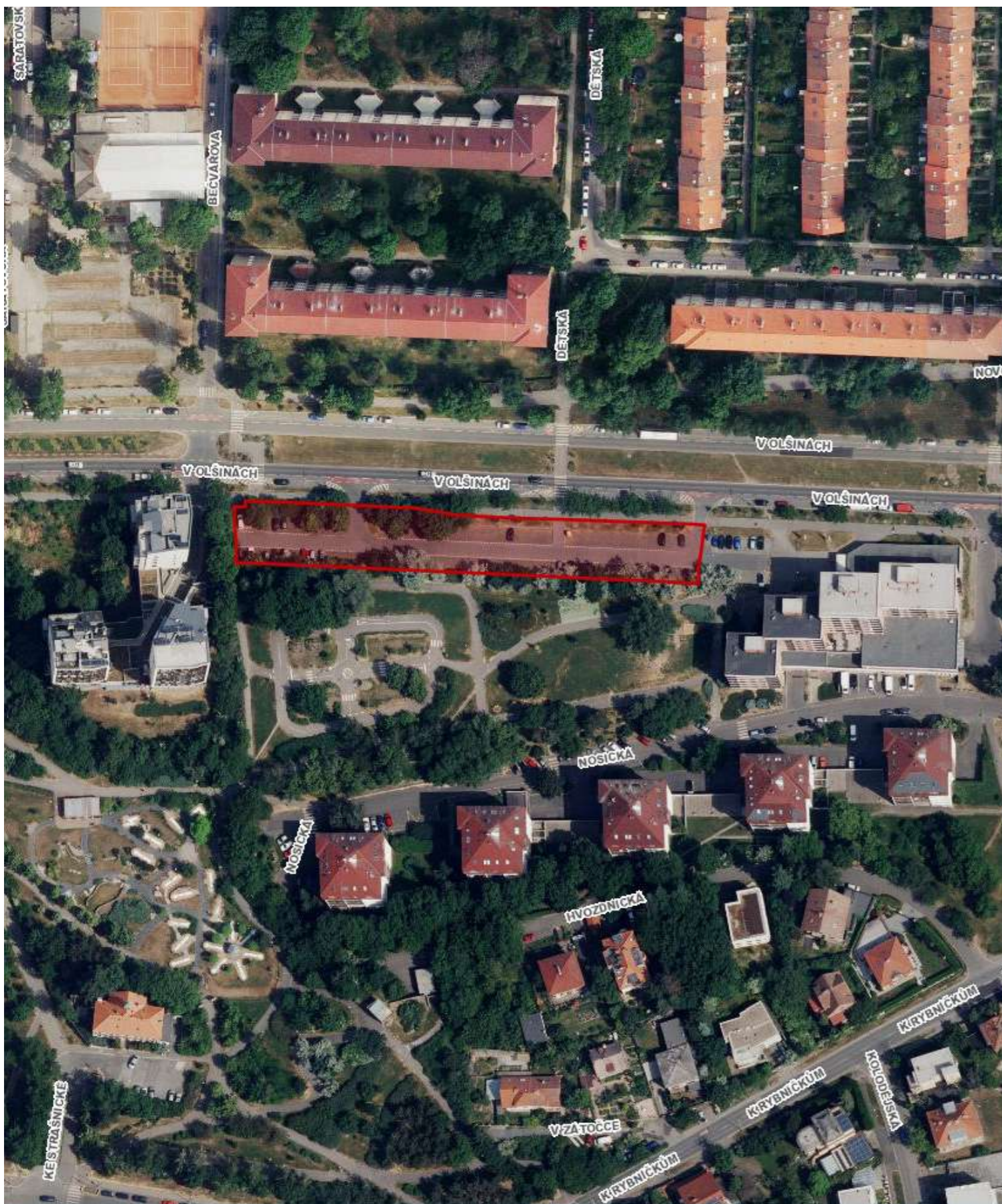












## INFORMACE O POZEMKU

**Adresní místo:** V Olšínách

**Parcela číslo:** 2808/4

**Vlastník pozemku:** Hlavní město Praha

**Svěřená správa nemovitostí ve vlastnictví obce:** Městská část Praha 10

**Katastrální území:** Strašnice

**Výměra:** 2 962 m<sup>2</sup>

**Druh pozemku:** Ostatní plocha

**Způsob využití:** Jiná plocha

**Způsob ochrany:** Památkově chráněné území

## ANALÝZA ÚZEMÍ

Lokalita se katastrálně nachází v ZSJ Rybníčky I-II, kde nebyl identifikován nedostatek parkovacích míst. Svoji spádovou oblastí ovšem může pokrýt významnou část ZSJ U Primasky, Solidarita a také Průběžná, které jsou poměrně vzdáleny od ostatních vytipovaných lokalit s vyšší kapacitou.

V současné době se na dotčeném pozemku nachází povrchové parkoviště s kapacitou cca 110 parkovacích míst, které částečně využívají návštěvníci blízkého supermarketu Billa. Pro návštěvníky supermarketu je nutné zachovat návštěvnická stání (podmínky je vhodné řešit ve spolupráci s provozovatelem supermarketu).

Na parkoviště z jižní strany navazuje dopravní hřiště, venkovní workout hřiště a Relaxační park a minigolf Gutovka. Při západní hraně pozemku vede chodník s cyklostezkou.

## ÚZEMNÍ PLÁN

IPR PRAHA

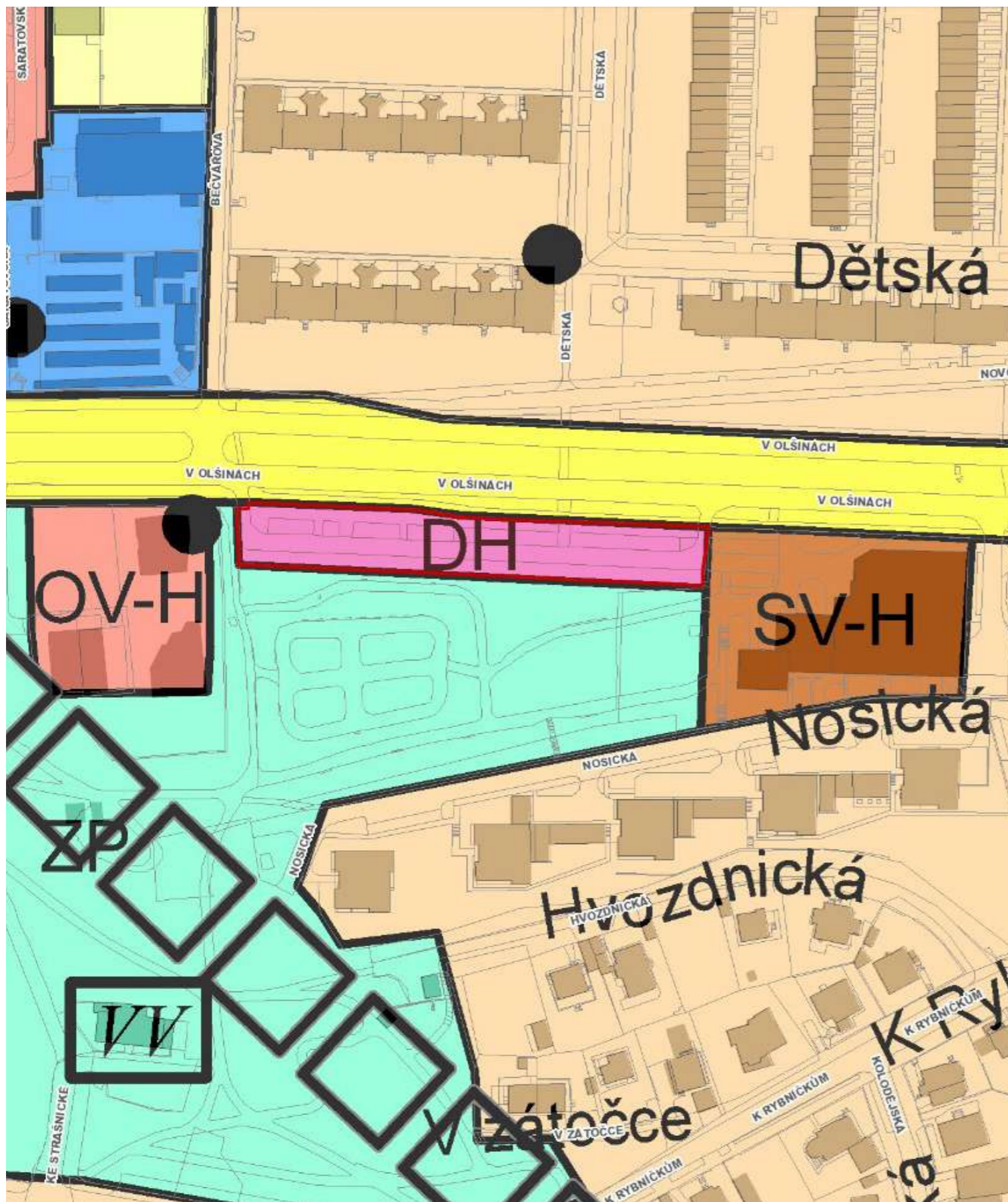
---

**Návrhový horizont:** DH - plochy zařízení veřejné dopravy

**Hlavní využití:** Plochy a zařízení pro veřejnou dopravu včetně záchytných parkovišť P+R

**Přípustné využití:** Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, autobusová nádraží

Administrativní zařízení a služby, související s hlavním využitím. Zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové, technická infrastruktura. Parkovací a odstavné plochy, související s hlavním využitím.



## METROPOLITNÍ PLÁN

558/Sídliště Strašnice

---

### CÍLOVÝ CHARAKTER LOKALITY

Dotvořit a posilovat cílový charakter zastavitelné stavební, stabilizované, obytné lokality Sídliště Strašnice se strukturou modernistickou. Lokalita Sídliště Strašnice je vymezena jako lokalita s modernistickou strukturou. Cílem navržených regulativů je zachování prostorového spořádání a rozvíjení charakteristických prvků, jakými jsou dvě výškové úrovně zástavby a park ve volné zástavbě prostupující stavebními bloky lokality.

**Zastavitelnost:** zastavitelná stavební

**Typ struktury:** modernistická

**Využití území:** obytné

**Stabilita:** stabilizovaná

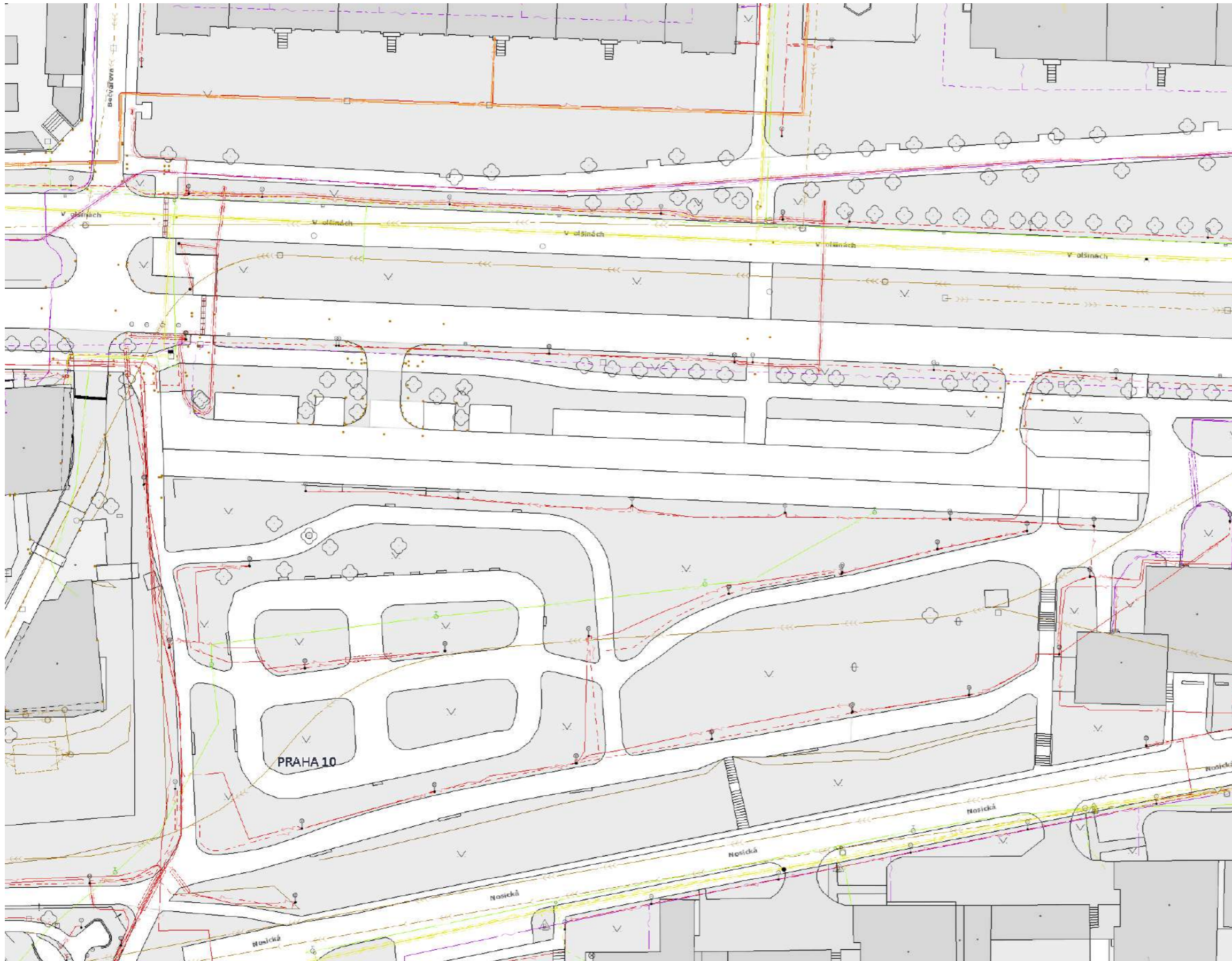
**Index využití lokality:** 0,76 (poměr součtu hrubých podlažních ploch budov vůči ploše lokality)

**Výšková regulace:** 4 (rozmezí podlažnosti odvozeným ze stavu)

## LIMITY A SPECIFIKA PLYNOUCÍ Z ANALÝZ

Řešená plocha je přímo územním plánem definována jako plocha určená pro parkování, tudíž podlažnost, zastavěnost ani koeficient zeleně není specifikován.

Metropolitní plán, který bude v platnosti zřejmě až od roku 2028, je přísnější a dle jeho indexu využití lokality 0,76 nám dovolí navrhnout pouze jednopodlažní objekt, tedy nic, co by se ekonomicky či funkčně vyplatilo. Při konzultaci s IPR nám bylo sděleno, že metropolitní plán nemusí být uvažován a v potaz má být brán pouze platný územní plán.



Návrh respektuje urbanistické vazby v území a reaguje zejména na protáhlý tvar pozemku, který není zastavěn celý, aby nevytvářel v území bariéru. Umístění budovy na pozemek respektuje pěší vazby v okolí. Volná část pozemku je věnována parkování elektromobilů, jejichž umístění do budovy garáží je z hlediska PBŘ problematické.

Dispozičně lze považovat dům za trojtrakt duplikující stávající způsob parkování. Na koncích domu navrhujeme jednosměrné spirálové rampy. Parkovací dům má 3 nadzemní podlaží. Střecha objektu je rovněž využita pro parkování.

Výrazným architektonickým prvkem bude lehký zavěšený obvodový plášť a akcent komunikačního jádra, které z celkového objemu lehce vystupuje. Průvzdušný plášť bude řešen s přiznanými sloupy, které opticky rozčlení podélný objekt.

Celkový počet stání bude 204, z toho 20% (41 stání) bude vyhrazeno pro elektromobily a umístěno do 1. NP a na venkovní parkoviště.

Celý objekt je navržen jako ŽB skelet vč. komunikačního jádra. Svislé nosné konstrukce jsou tvořeny sloupy lokálně doplněnými stěnami (kolem ztužujících komunikačních jader). Desky jednotlivých podlaží a spirálové rampy jsou po obvodu ztuženy ŽB průvlaky sloužícími i jako zábradlí. Konstruktivní modul v podélném směru je převážně 7,8 m (3 běžná parkovací stání/2 ZTP nebo elektromobil). V příčném směru konstruktivní modul ctí dopravní normy, jedná se o trojtrakt s rozpony 5,5 m; 6,0 m a 5,5 m. Konstruktivní výška je 2,85 m, celková výška objektu (atiky) je 9,5 m, výška komunikačního jádra je pak 11,5 m.

Vzhledem ke své celkové délce přes 100 m, budou rampy na koncích objektu odděleny od hlavní části dilatácemi. Založení objektu je vzhledem k předběžnému geologickému profilu a úrovni zatížení základové spáry (3.NP) uvažováno jako hlubinné na velkopřůměrových železobetonových vrtaných pilotách. Piloty budou ukončeny ve skalním podloží nacházejícím se cca 7-9 m pod úrovní povrchu terénu. V hlavě budou piloty ukončeny hlavicemi a pasy s osazenou navazující výztuží sloupů a stěn. Sloupy a stěny jsou v patě uvažovány jako vetknuté do základových konstrukcí. Předpokládaný způsob založení bude upřesněn na základě výsledků podrobného inženýrskogeologického průzkumu v dalším stupni projektové dokumentace.

Řešený parkovací dům je navržen v uličním prostoru ulice V Olšinách v intravilánu hlavního města Prahy v místě stávajícího úrovněvého venkovního parkoviště. Napojen je pomocí stávajícího sjezdu na parkoviště ze stávající místní komunikace V Olšinách. Místní komunikace je zde směrově rozdělena dělicím pásem, přilehlý jízdní pás je tvořen jedním jízdním pruhem, cyklopruhem a podélným parkovacím pruhem. V dalším stupni projektové dokumentace budou posouzeny rozhledové poměry v místě napojení na sjezdu na místní komunikaci.

V rámci návrhu parkovacího domu je navrženo celkem 204 stání, z toho 175 přímo v navrženém parkovacím domu a zbylých 29 na přilehlém venkovním parkovišti se samostatným stávajícím připojením na místní komunikaci. Všechna stání jsou navržena kolmá pro osobní automobily.

Vjezd do parkovacího domu je opatřen dělicím ostrůvkem, kde budou umístěny vjezdové závory. Šířka příjezdové komunikace je 6,0 m, v místě závor jsou jízdní pruhy zúženy na 2,75 m.

Parkovací dům má celkem 3 podlaží a pojezdnou střechu, kde je navrženo celkem 175 kolmých stání. Každé podlaží má jízdní pás šířky 6,0 m a po obou stranách jízdního pásu jsou navržena kolmá stání. Na obou koncích jízdního pásu jsou navrženy jednopruhové šroubovitě rampy propojující jednotlivá podlaží parkovacího domu. Maximální podélný sklon rampy nepřesáhne 15 %, šířka jízdního pruhu bude 3,65 m, 4,4 m včetně vodících obrubníků. Poloměr směrového oblouku je 5,0 m, šířka vnitřního obrubníku je 0,25 m a šířka vnějšího obrubníku je 0,5 m.

Výška stropů jednotlivých podlaží je 2,55 – 2,65 m, světlá výška bude min. 2,2 m, v místě zavazadlového prostoru 2,4 m. Nejvyšší nadzemní podlaží je bez zastřešení.

Kolmá stání mají jednotnou délku 5,5 m a šířku min. 2,5 m, krajní stání 2,75 m.

V rámci parkovacího domu je navrženo celkem 11 stání pro invalidy, které mají šířku stání min. 3,5 m a budou vyznačeny vodorovným i svislým dopravním značením. Počet vyhrazených stání s rezervou splňuje počet stání určených vyhláškou 398/2009 Sb. a pokrývá požadavek na vyhrazená stání pro parkovací dům i venkovní parkoviště. Vyhrazená stání pro invalidy budou umístěna v jednotlivých patrech parkovacího domu vždy v blízkosti přístupového schodiště, výtahu a hygienických zařízení. Kapacita hygienických zařízení bude posouzena v dalším stupni projektové dokumentace. Parkovací dům je přímo napojen na přilehlý veřejný chodník.

V rámci stavby parkovacího domu a přilehlého parkoviště je navrženo celkem 45 stání pro elektrická vozidla, což činí 22 % z celkové kapacity stání. Celkem 16 stání je navrženo v 1. podlaží parkovacího domu, zbylých 29 stání je navrženo na přilehlém venkovním parkovišti. Šířka stání pro elektrická vozidla v parkovacím domě je 3,9 m.

Venkovní parkoviště je na místní komunikaci napojeno stávajícím sjezdem, který není řešen v rámci projektové dokumentace. Sjezd je využíván také pro příjezd k sousednímu parkovišti, které slouží pro potřeby přilehlého obchodního domu. Řešená západní část parkoviště má kapacitu 29 stání pro elektrická vozidla. Stání budou mít šířku 2,5 m (krajní stání budou rozšířena na 2,75 m) a délku 5,0 m. Obsluhována budou z jízdního pásu šířky 6,0 m.

### Požární bezpečnost stavby - základní požadavky

Objekt hromadné garáže bude řešen dle ČSN 73 0804 – příloha I.  
Konstrukční systém objektu je dle ČSN 73 0804 čl. 5.7.1a) nehořlavý (veškeré nosné a požárně dělící konstrukce jsou druhu DP1).  
Požární výška objektu dle ČSN 73 0804:  $h = 5,65$  m

Parkování na střeše:

Jedná se o nekryté automobilové stání, které se podle čl. I.3.8 ČSN 73 0804 neposuzují jako garáže => Střecha není užitné podlaží.

Z hlediska požární ochrany bude mít objekt dle ČSN 73 0804 čl. 5.3.1 tři užitná nadzemní podlaží.  
Jedná se o volně stojící hromadnou garáž skupiny 1 pro osobní, dodávkové automobily a jednostopá vozidla.  
V garáži se uvažují vozidla s kapalnými palivy.  
V garáži se neuvažují vozidla s plynými palivy, ta budou umístěna na venkovním parkovišti v úrovni 1.NP.

Stavební konstrukce objektu jsou posouzeny podle ČSN 73 0804 tab. 10, pol. 1-11.  
Dle §5 vyhlášky č. 23/2008 Sb. musejí mít nosné a požárně dělící konstrukce v objektech s minimálně 3 nadzemními podlažími požární odolnost minimálně 30 minut.

Evakuace bude probíhat schodištěm, jež bude tvořit chráněnou únikovou cestu typu „A“.

Podle čl. I.2.5a) ČSN 73 0804 se jedná o uzavřenou hromadnou garáž.

Součinitel  $x = 0,25$  (jedná se o uzavřený požární úsek)

Součinitel  $y = 1,0$  (prostor není vybaven SHZ)

Součinitel  $z = 1,5$  (je členěno na jednotlivá oddělení podle I.5.2)

Mezní počet stání v hromadné garáži =  $190 \times 0,25 \times 1 \times 1,5 = 71$  ... skutečný počet stání v jednom PÚ je max. 45. Každé patro bude tvořit samostatný PÚ.

Dle ČSN 73 0804 čl. I.4.3a) ve všech případech hromadných garáží s počtem vozidel přes 20% podle tab. I.2 ČSN 73 0804, musí být instalována elektrická požární signalizace:  $190 \times 0,2 = 38$  stání ... skutečný počet stání v jednom PÚ je 45 ... EPS v hromadné garáži musí být instalována.

Požadavky na případné parkování elektromobilů uvnitř parkovacího domu bude předmětem v dalších stupních dokumentace na základě aktuálně platné legislativy.

## SILNOPROUD

Objekt bude napájen z odběratelské trafostanice umístěné v 1.NP ve složení rozvodna VN pro VN zařízení distributora PRE a.s., a rozvodna pro VN zařízení s rozvaděčem VN odběratele s primárním měřením na straně VN, trafokobka s transformátorem 22/0,4 kV. Napojení trafostanice bude VN přípojkou ze stávajícího VN kabelu s přívodem do rozvaděče VN. Napájecí kabely VN vstoupí do budovy do kabelového prostoru a budou zapojeny do rozvaděče VN distributora ze kterého bude napojen VN rozvaděč odběratele. Tento rozvaděč VN bude sestaven z přívodního kabelového pole, z pole primárního měření na straně VN a z pole vývodu pro transformátor s jištěním pojistkami. Transformátor 22/0,4kV bude umístěn v trafokobce situované v 1.NP. Prostupy budou utěsněny požárním těsněním.

V podlaží 1.NP bude umístěn i náhradní zdroj DA (motorgenerátor) vč. rozvaděče pro přebírání zátěže ATS pro zajištění napájení důležitých zařízení v případě výpadku napájení ze sítě. Pro napájení velmi důležitých zařízení bude v objektu osazena UPS.

Rozvodna VN se zařízením distributora PRE a.s. bude mít přímý vstup z veřejně přístupného prostoru.

## ROZVOD NN PO OBJEKTU

Hlavní rozvaděč RH bude umístěn v rozvodně NN v podlaží 1.NP vč. rozvaděče centrální kompenzace. Z hlavního rozvaděče budou napájeny patrové rozvaděče pro osvětlení a rozvaděče pro napájení a ovládání zařízení objektové technologie TZB a rozvaděče pro potřeby elektromobility, tj rozvaděče pro napojení nabíječek elektroautomobilů. V rozvodu elektromobility se navrhuje pro jedno stání elektroauta výkon nabíječe 11kW - počet těchto stání bude v konečné podobě v počtu min. 20% z celkového počtu stání v parkovacím domě. Je možností standardní nabíječe 11kw doplnit také stánými pro rychlonabíjení (předpokládá se počet 2-3 stání), pro tato stání je třeba nabíječ o výkonu 22kW. Dále je počítáno s nabíjecími místy v prostorách uklízejících strojů pro jejich možnost dobít.

Z rozvaděče RH bude vyvedeno síťové napájení do rozvaděče ATS (rozvaděč pro přebírání zátěže). Z rozvaděče ATS budou vývody pro napájení části elektrorozvodů při výpadku sítě (část osvětlení, výtahy, VZT a CHL pro prostor DA, SLA,).

Při přerušení napájení z distribuční sítě bude po výpadku napětí sítě bude automaticky nastartován náhradní zdroj motorgenerátor PODA a napájení převedeno v ATS na záložní zdroj.

V případě delší doby výpadku sítě je nutno zajistit doplnění nádrže agregátu pohonnými hmotami tak, aby v případě napájení z DA mohl být náhradní zdroj DA v chodu po potřebnou dobu.

Velmi důležitá zařízení budou napájena z UPS, jedná se hlavně o zařízení SLA a IT.

## VYPÍNÁNÍ CENTRAL A TOTAL STOP

Objekt bude vybaven systémem vypínání elektroinstalace tlačítka Central a Total Stop, kterými v případě požáru bude nejdříve tlačítkem Central Stop odepnuta běžná spotřeba a po evakuaci osob z objektu velitel požárního zásahu odepne tlačítkem Total Stop veškerá zbývající zařízení vč. záložního zdroje DA a UPS.

Do normální elektroinstalace která je vypnuta tlačítkem CS je zahrnuto běžné osvětlení, VZT pro běžné provozní větrání, temperování a chlazení prostor obsluhy a některých technických místností a výtahy. Výtahy nejsou uvažovány jako „evakuační“! je nutné je proto označit „Nepoužívat při požáru!“.

## OSVĚTLENÍ

Osvětlení garážových prostor parkovacího objektu bude průmyslovými svítidly s LED zdroji. Osvětlení bude rozděleno na úseky, každý úsek bude samostatně spínán pohybovými čidly s časovým zpožděním vypnutí. Přijíždějící vozidlo si bude pomocí těchto čidel zapínat při svém pohybu v objektu jednotlivé úseky. V případě potřeby bude možnost zapnout osvětlení místně manuálně z patrového rozvaděče nebo dálkově z místnosti obsluhy v přízemí. V případě výpadku sítě bude část osvětlení napájena z náhradního zdroje DA.

Prostory schodiště budou osvětleny také svítidly s LED zdrojem, ovládání osvětlení bude také pohybovými čidly nebo bude možnost je manuálně zapnout na trvalé svícení.

Čidla v nadzemních podlažích budou mít možnost nastavení úrovně denního osvětlení, při které je automatické zapínání vyřazeno z provozu tak, aby nedocházelo k zapínání osvětlení při dostatečném osvětlení v denní době.

Osvětlení technických místností a strojoven bude ručně z místa vstupu do místnosti.

Schodiště a koridory pro pohyb osob v objektu budou osvětleny v případě výpadku nebo poruchy normálního napájení světelného obvodu nebo i celé osvětlovací soustavy náhradním zdrojem DA a v případě výpadku DA pak nouzovým osvětlením.

Nouzové osvětlení bude napájeno z centrálního zdroje nebo event. budou použita svítidla s vlastní akubaterií a invertorem. Doporučuje se použití centrálního zdroje pro zjednodušení kontroly a údržby svítidel NO a rozvodů centralizovaným systémem s automatickou diagnostikou. Dále se doporučuje trvalé svícení NO s informačními piktogramy v místech důležitých pro pohyb osob a v místech východů a schodišť.

Elektroinstalace bude uložena pod stropem v kabelových žlabech, část vedení bude dle potřeby vedena prostupem ve stropě do vyššího podlaží k zařízení. Použité vodiče budou bezhalogenové s Cu jádry, kabely pro PO a bezpečnostní zařízení budou se zajištěnou funkčností při požáru.

Do systému osvětlení je zahrnuto i venkovní osvětlení pro venkovní parkovací stání a osvětlení příjezdových komunikací.

## OCHRANA PROTI ÚČINKŮM BLESKU A PŘEPĚTÍ

Na objektu bude zřízen hromosvod, jímací vedení bude pro ochranu na střeše umístěných vyústění potrubí VZT a jiných zařízení v systému oddáleného hromosvodu. Jímací vedení bude hromosvodovými svody spojeno se základovým zemničtem zřízeným při zakládání stavby. Vzhledem ke konstrukci objektu se doporučuje použití systému Faradayovy klece. Jako svodů bude použito vybraných prutů armatury sloupů, které budou provařeny tak, aby tvořily elektrický kontinuální vedení. Variantním řešením svodů je použití vysokonapětového vodiče HVI.

V dalším stupni je pro návrh hromosvodu nutno provést výpočet analýzy rizika a výpočet dostatečné vzdálenosti „s“ pro stanovení minimální vzdálenosti chráněných zařízení od aktivních částí hromosvodu.

Pro ochranu elektrického zařízení v objektu před účinky přepětí budou v rozvaděčích instalovány svodiče bleskových proudů a svodiče přepětí.

#### Projekt silnoproudu v objektu parkovacího domu řeší:

- Hlavní rozvodnu a hlavní NN rozvaděč objektu
- Podružné rozvaděče patrové
- Kompenzaci jal. výkonu objektu
- Záložní zdroj UPS
- Uzemňovací vedení a místní pospojování
- El. inst. světelnou a zásuvkovou
- Napájení NO
- El. instalaci pro napájení technologie TZB
- Požární těsnění kabelových tras při přechodu hranice PO úseků
- VO plochy venkovního parkoviště

#### Projekt silnoproudu objektu parkovacího domu neřeší:

- Technologické zařízení VN části distributora PRE a.s.
- Technologii uživatelské trafostanice vestavěné do objektu - bude řešeno samostatnou částí PD (PS Trafostanice)
- Dodávku a instalaci náhradního zdroje DA – motorgenerátoru – bude řešeno samostatnou částí PD (PS Náhradní zdroj )
- Přípojku VN do trafostanice, řešeno samostatnou částí PD (IO Přípojka silnoproudu)
- Přeložky stávajících kabelů, řešeno samostatnou částí PD (IO Přeložky silnoproudu)

## IO - PŘÍPOJKA SILNOPROUDU

Přípojka VN 22kV bude napájet trafostanici (PS Trafostanice) vestavěnou do objektu parkovacího domu ze stávajícího kabelového rozvodu 22kV lokality. Stávající distribuční VN kabel vedený poblíž parkovacího domu bude přerušen a na jeho konce budou naspojovány kabely přípojky, která jako smyčka bude napojena do VN rozvaděče distributora ve VN rozvodně.

Trasa VN kabelové přípojky bude mimo objekt uložena v zemi a v přechodu pod komunikací způsobem dle ČSN 73 6005, v místech pod vozovkou, budou kabely v chráničkách. V zásypu nad kabelem budou ochranné beton. desky a signalizační výstražná folie. Předpokládá se, že přípojka VN bude zajištěna distributorem PRE a.s.

## IO – AREÁLOVÉ VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

V rámci výstavby objektu parkovacího domu bude i venkovní areálové osvětlení parkovacích stání na venkovní ploše parkoviště. Osvětlení bude parkovými svítidly na stožárech výšky 4-5m se svítidly s LED zdrojem. Napájení bude z rozvodu parkovacího domu. Ovládání bude automatické programovatelnými spínacími hodinami s astronomickým režimem nebo ručně z místa obsluhy.

## IO - PŘELOŽKY STÁVAJÍCÍCH KABELŮ

Na jižním okraji uvažované stavby se nachází stávající rozvod VO osvětlující stávající parkoviště, které bude stavbou zrušeno. Část vedení VO vč. svítidel se zruší, ale bude nutné doplnění nové krátké větve VO pro osvětlení stávající parkové cesty, napájení bude ze stávajícího rozvodu VO. Dále budou přeloženy i další kabely NN které jsou v kolizi s objektem parkovacího domu.

## PS TRAFOSTANICE

Uživatelská trafostanice 22/0,4kV pro napájení elektrických zařízení v objektu bude vestavěná do objektu. V podlaží 1.NP bude situována rozvodna VN a trafokobka s transformátorem 22/0,4kV. V trafostanici bude v samostatném prostoru umístěn VN rozvaděč distributora PRE a.s. a v druhé samostatné části bude VN rozvaděč odběratele. Tento bude kovového krytí izolovaný plynem SF6. Rozvaděč bude ve složení – přívodní kabelové pole, pole měření a vývodové pole k transformátoru s jistěním pojistkami. Soubor trafostanice začíná výstupními svorkami na VN rozvaděči PRE a.s. a končí výstupními NN svorkami trafa.

## PS NÁHRADNÍ ZDROJ DA

Pro napájení zařízení v případě výpadku síťového napájení bude v objektu instalován náhradní zdroj diesel DA. Mimo napájení bude při prostém výpadku sítě napájet DA i vybraná zařízení silnoproudu a slaboproudu.

Náhradní zdroj jako komplet se sestává z dieselového motorgenerátoru a rozvaděče pro přebírání zátěže (označ. ATS). Rozvaděč ATS zajišťuje přepínání napájení po event. výpadku sítě připnutí na NZ. Dále automatika v rozvaděči zajišťuje veškerou potřebnou přípravu pro bezporuchový start NZ.

## PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

### Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Stavba bude napojena na stávající technickou infrastrukturu, která se nalézá v blízkosti uvažované stavby.

Napojení na elektrickou energii bude ze stávajícího kabelu VN22kV ve vlastnictví distributora PRE a.s. který prochází v blízkosti uvažované stavby. Nová uživatelská trafostanice bude do okruhu tohoto kabelu vložena kabelovou smyčkou.

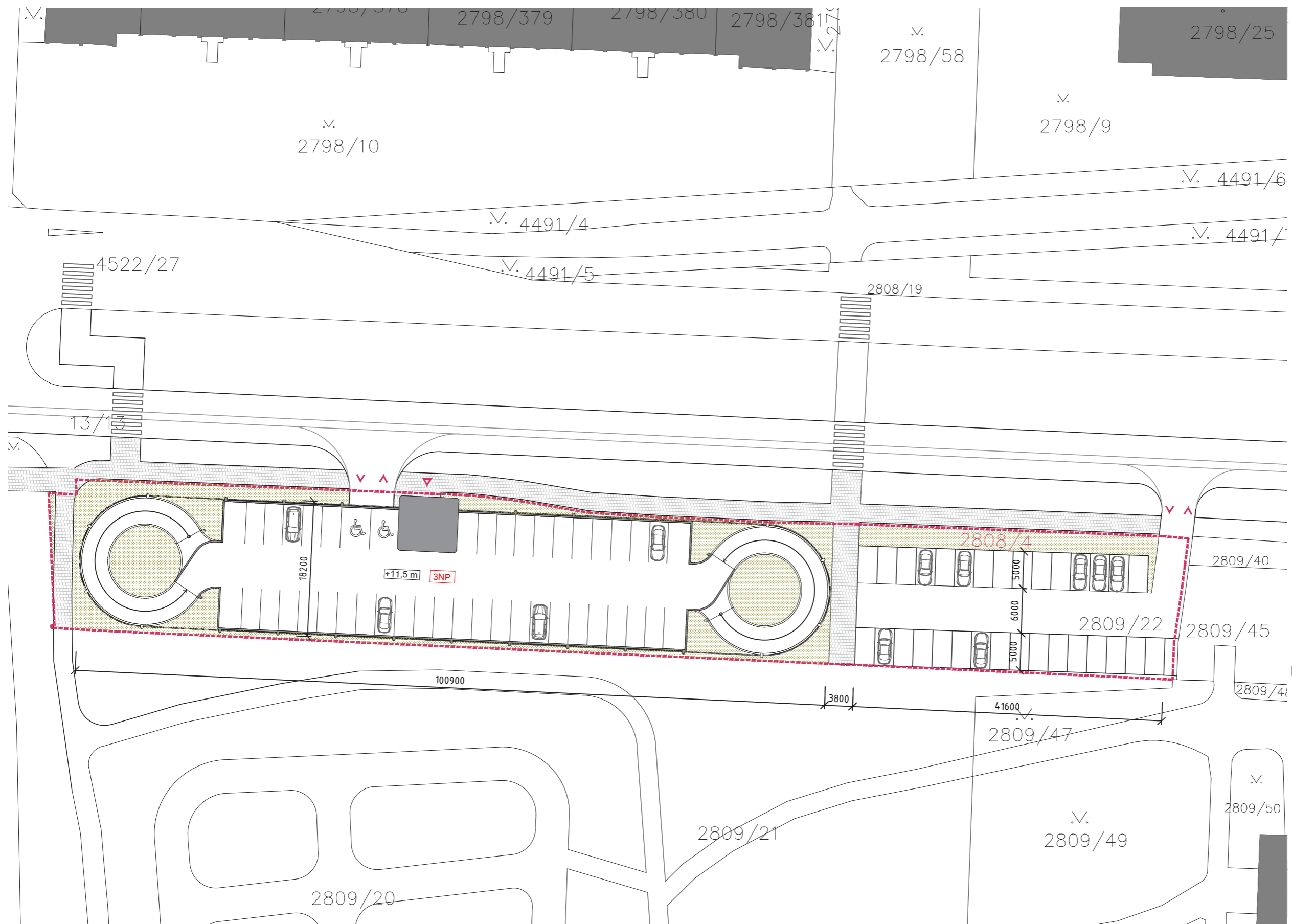
## ZÁKLADNÍ BILANCE STAVBY

### Elektroinstalace

### Bilance předpokládané spotřeby elektrické energie

	Napájení síť		Napájení NZ(DA)		Napáj. UPS	
	Pi (kW)	Pp (kW)	Pi(kW)	Pp (kW)	Pi(kW)	Pp (kW)
Osvětlení	15	13	4	4		
Provozní VZT	30	24				
CHL provoz.	9	7	5	4		
ÚT	20	16				
ZTI (č. dešť. Vody)	15	10	7	5		
SLA+IT+ostat. SL	12	12	12	12	8	8
Výtahy	15	13	15	13		
NO	5	5	5	5		
Venk. osvětl.	2	2	2	2		
Elektromobilita	435	330				
Celk. příkon (kW)	558	432	50	45	8	8

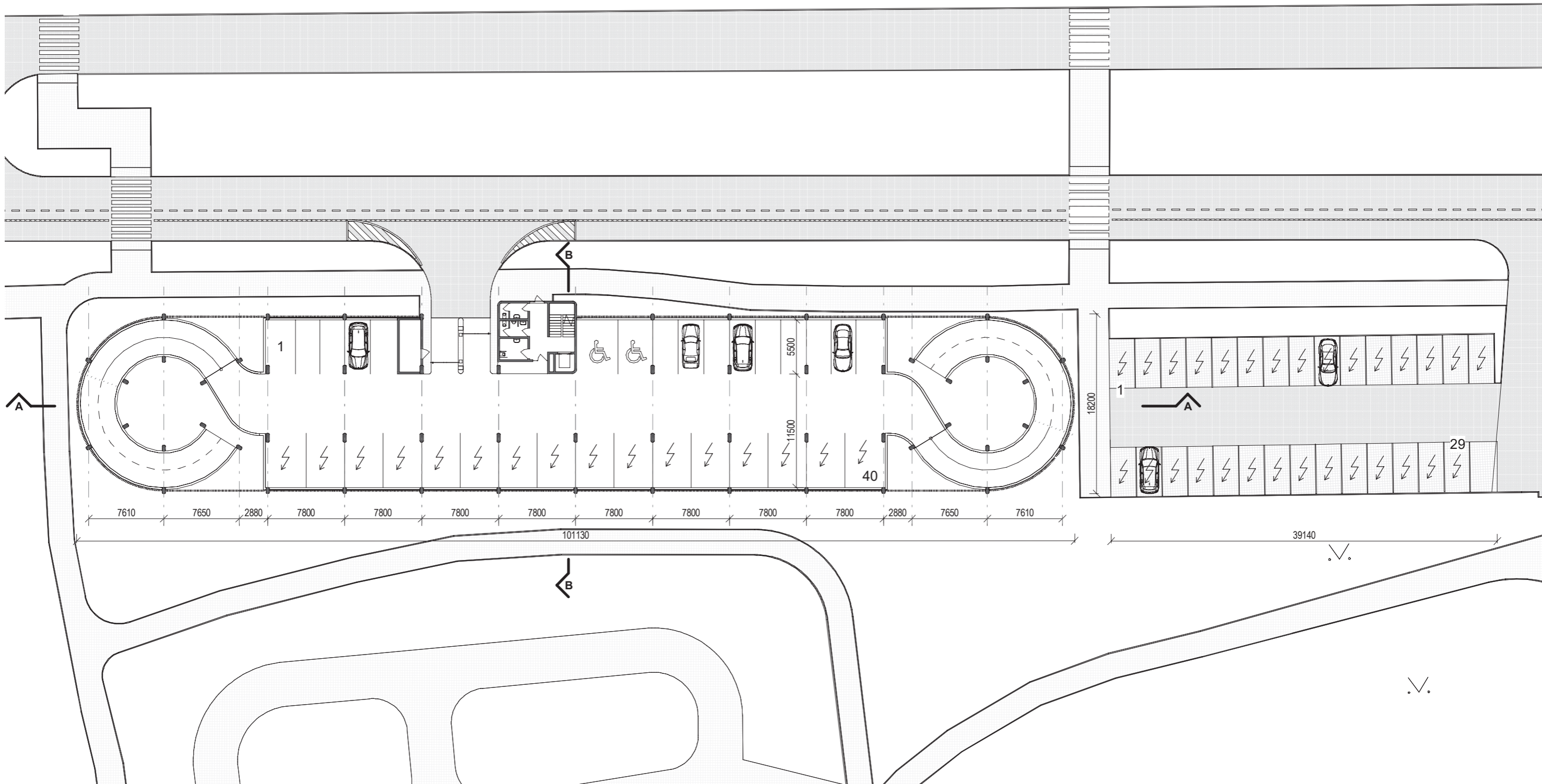




- řešené území
- okolní zástavba
- nové stavby
- intenzivní zeleň
- pochůzí zpevněné plochy
- pojízdné zpevněné plochy
- ▲▲ vstup/vjezd
- +11,5 m nejvyšší úroveň budovy
- 3NP podlaží

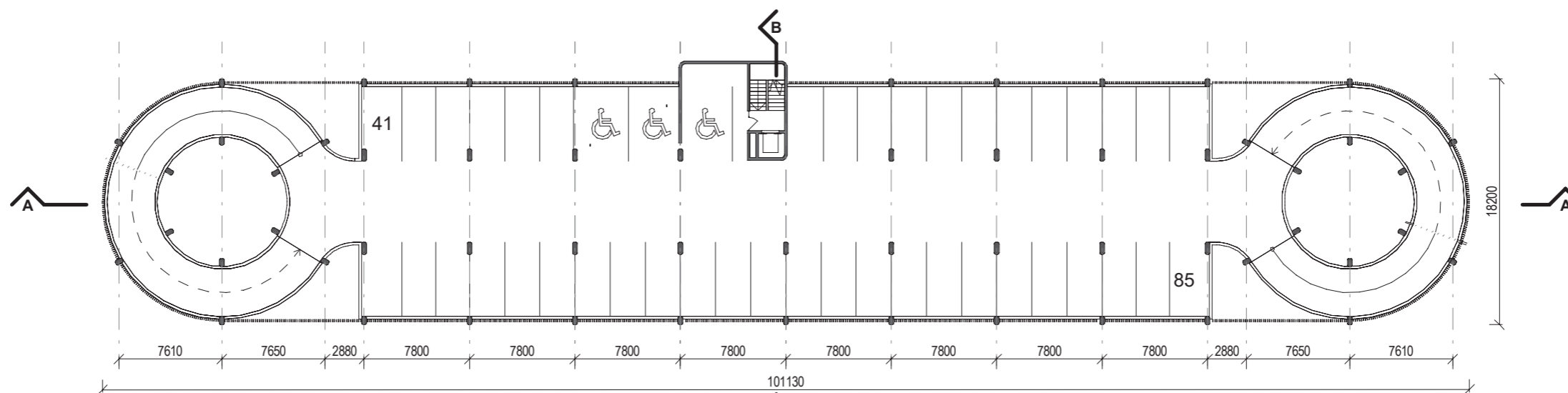
disponibilní pozemky	2 962 m <sup>2</sup>
zastavěná plocha	1 743 m <sup>2</sup>
obestavěný prostor	14 093 m <sup>2</sup>
HPP celkem	4 404 m <sup>2</sup>
plocha zeleně celkem	625 m <sup>2</sup>
počet podlaží	3NP

∇.

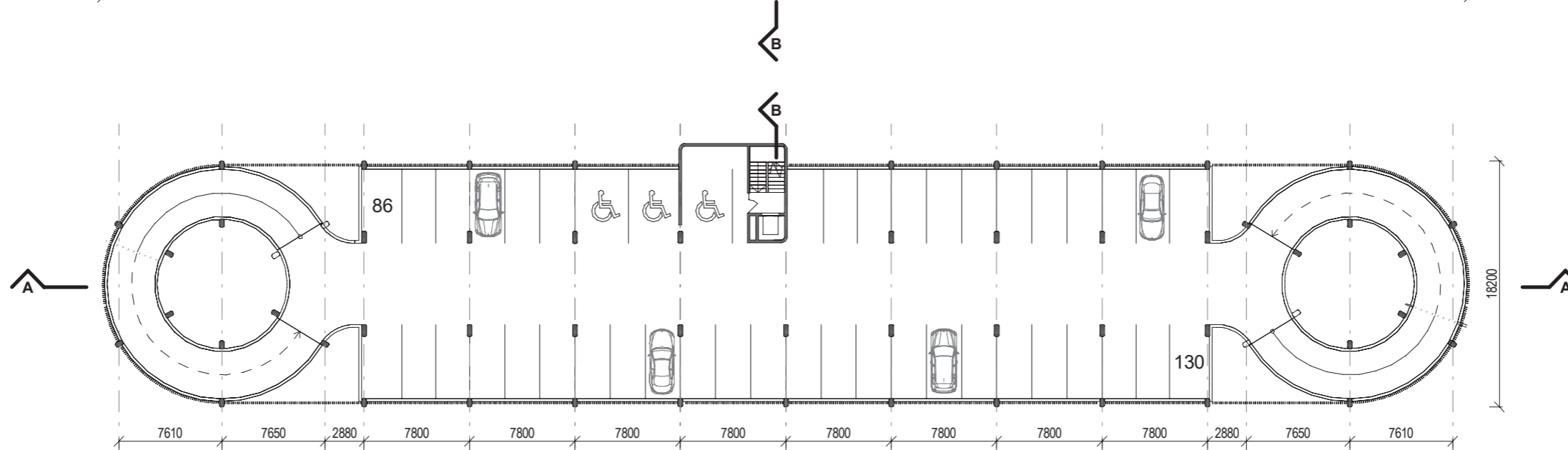


∇.

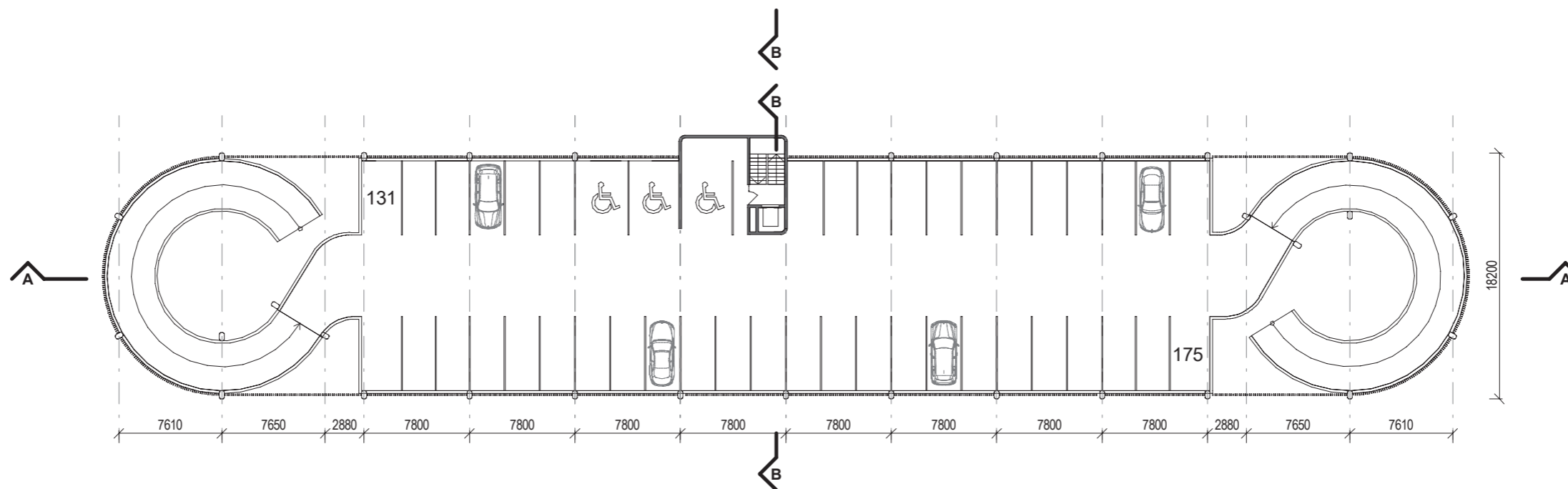
2. NP

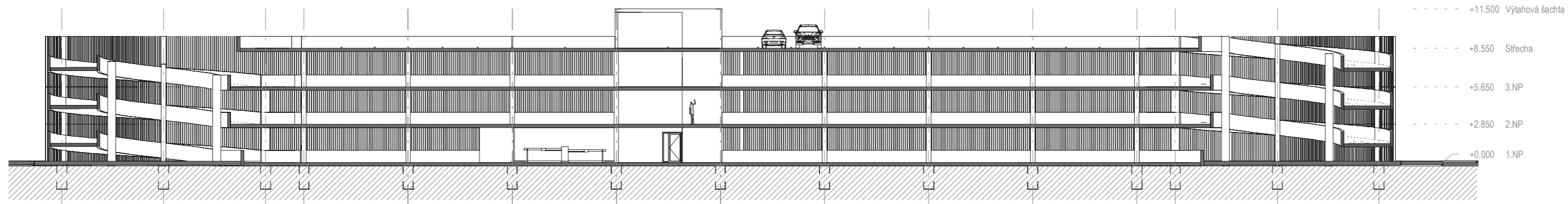


3. NP



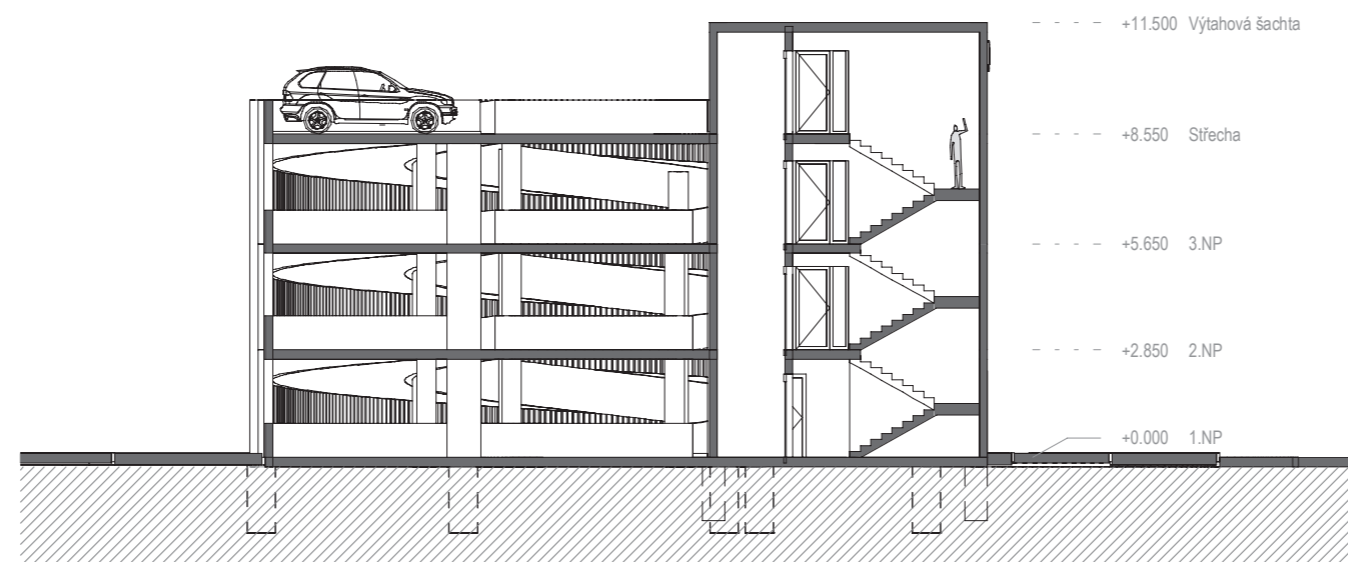
STŘECHA





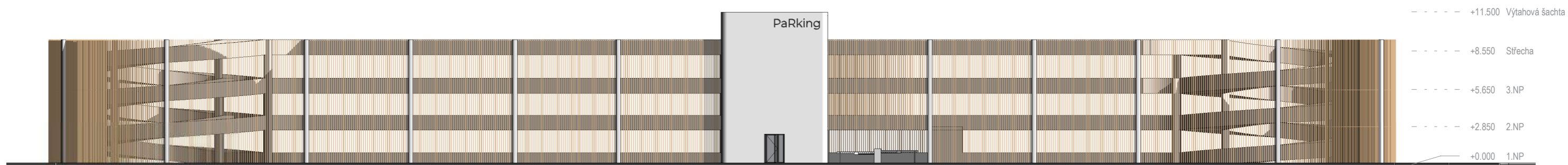
A

1:400

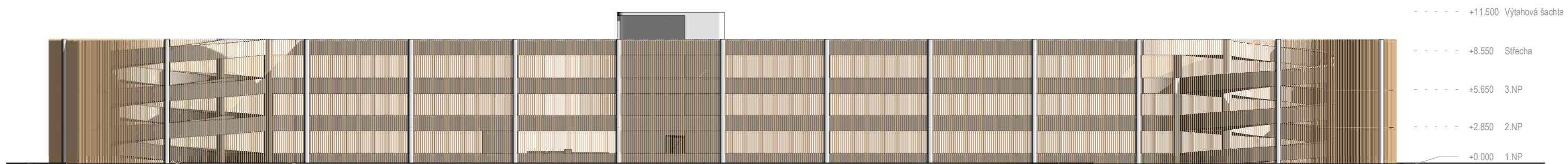


B

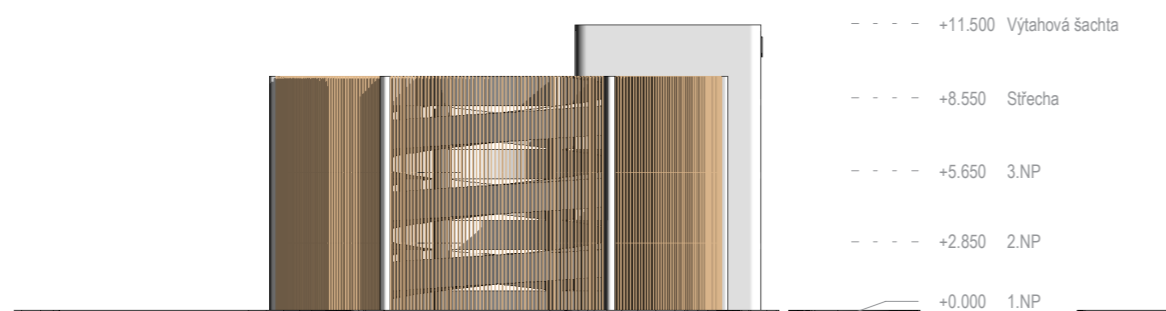
1:200



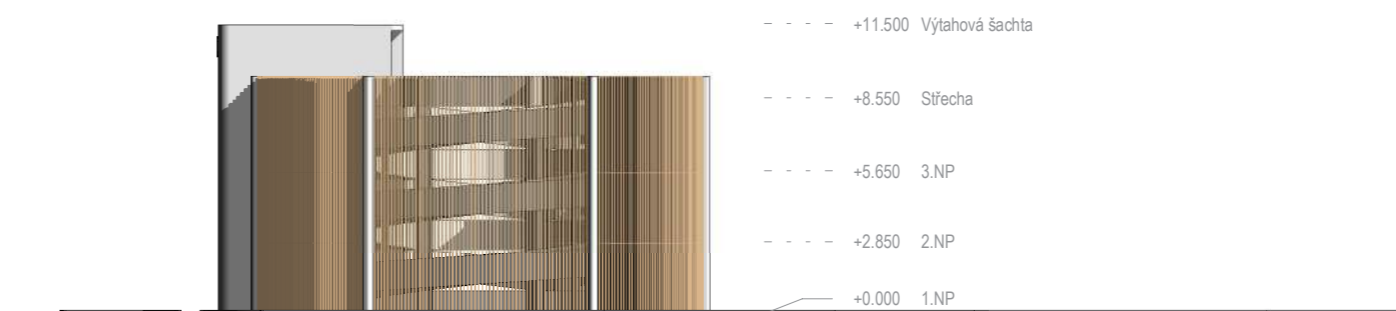
Pohled severní



Pohled jižní



Pohled východní



Pohled západní

## BILANCE

Parcela	2 962 m <sup>2</sup>
Zastavěná plocha	1 743 m <sup>2</sup>
Plocha zeleně na pozemku	625 m <sup>2</sup>
Obestavěný prostor	14 093 m <sup>3</sup>
HPP podlaží	1 468 x 3 = 4 404 m <sup>2</sup>
Počet stání celkem	204
z toho	45 elektromobilů

## HRUBÝ ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

Venkovní parkování	2 300 Kč / m <sup>2</sup>	683 m <sup>2</sup>	1 570 900 Kč
Nabíječky EL - standart střední	80 000 Kč / kus	45 kusů	3 600 000 Kč
Sadová výsadba	400 Kč / m <sup>2</sup>	300 m <sup>2</sup>	120 000 Kč
Výtah 4 patra	1 250 000 Kč / kus	1	1 250 000 Kč
Vjezd, pokladna, závora	750 000 Kč / kus	1	750 000 Kč
Fasádní systém - dřevěné lamely	2 200 Kč / m <sup>2</sup>	1 953 m <sup>2</sup>	4 296 600 Kč
Obestavěný prostor (ŽB skelet, piloty, EPS, EL.)	5 500 Kč / m <sup>3</sup>	14 093 m <sup>3</sup>	77 511 500 Kč
			<hr/>
			89 099 000 Kč
REZERVY:			
VN + ON	5 - 10 %		8 909 900 Kč
Rezerva propočtu	5 - 10 %		8 909 900 Kč
Inflace	7 %		6 236 930 Kč
			<hr/>
Celkem bez DPH			<b>113 155 730 Kč</b>
Propočet na 1 parkovací stání	113 155 730 Kč / 204 stání		<b>554 685 Kč/stání</b>

