

**KONCEPCJA ARCHITEKTONICZNO - FUNKCJONALNA (WARIANT III)
budowy wielopoziomowego parkingu dla samochodów osobowych
w sąsiedztwie przystanku PKM – Gdynia Karwiny, wchodzącego w skład
węzła integracyjnego transportu publicznego.**

Parking wchodzi w skład budowy węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdynia – Karwiny, został zlokalizowany na działce graniczącej z ulicami Korzenną, Wielkopolską, linią kolejową z przystankiem PKM, oraz z terenem kościelnym.

1. Układ funkcjonalno – przestrzenny.

Zaprojektowano dwukondygnacyjny parking podziemny wraz z parkingiem na poziomie terenu dla samochodów osobowych o pojemności 250 miejsc postojowych typu Park&Ride, (po 125 szt. na poziomie terenu i pierwszej kondygnacji podziemnej - poziom -1), 157 miejsc postojowych dla parkingu osiedlowego na drugiej kondygnacji podziemnej (poziom -2), parking typu Bike&Ride dla minimum 50 miejsc postojowych dla rowerów (dostępnych po części na terenie otwartym przy ścieżce rowerowej oraz w obrębie parkingu podziemnego w miejscu łatwo dostępnym od strony ścieżki rowerowej) oraz parking typu Kiss&Ride.

Dojście pomiędzy parkingiem K&R a przystankiem PKM prowadzi przez szerokie schody zewnętrzne, gdzie do pokonania jest ok. 3,1m różnicy wysokości, lub – w wariantcie dłuższym, ale bez pokonywania schodów – najpierw chodnikiem na poziomie parkingu w kierunku ul. Korzennej i dalej, po przejściu przez ścieżkę rowerową - wzdłuż ulicy Wielkopolskiej.

Wjazd na wszystkie poziomy parkingu przewidziano od strony zachodniej, od strony przebudowywanej ul. Korzennej, w miejscu najbardziej odsuniętym od skrzyżowania z ulicą Wielkopolską. Ponadto projektowany parking ma zapewnione połączenia kondygnacji parkingowych z projektowanym ciągiem pieszym i rowerowym (wzdłuż ul. Wielkopolskiej), oraz przystankiem PKM.

Dodatkowo, przystanek komunikacji miejskiej będzie zlokalizowany w pasie drogowym ul. Wielkopolskiej na wysokości projektowanego parkingu.

Powierzchnie całkowite kondygnacji podziemnych:

- poziom „-2” ok. 4.900 m²,
- poziom „-1” ok. 4.440 m².

2. Parking podziemny zamknięty i otwarty.

Część podziemną parkingu projektuje się jako obiekt zamknięty pod kątem przepisów ochrony przeciwpożarowej.

Taką wersję projektant rekomenduje jako spełniającą oczekiwania Zamawiającego pod kątem spełnienia wymagań dotyczących zarówno pojemności jak i kosztów realizacyjnych. Część kosztów początkowych wynikających z dodatkowego wyposażenia instalacyjnego byłaby (w przypadku realizowania garażu otwartego i w związku z tym zapewnienia dostępu do co najmniej 30% powierzchni ścian zewnętrznych), równoważona zwiększonym zakresem robót ziemnych, konstrukcyjnych i wykończeniowych w pasach ścian zewnętrznych od strony terenu PKP i ulicy Korzennej na długości ok 90 mb (odsłonięcie elewacji poziomu -1 i -2, zabezpieczenie od strony ulicy, odwodnienie, roboty wykończeniowe).

Wariant zamknięty jest zoptymalizowany także pod kątem osiągnięcia maksymalnej pojemności obiektu wykorzystującego zmodernizowany układ komunikacyjny wokół terenu zajętego przez parking, uwzględniający zmiany linii rozgraniczających ulic (zbliżenie do ulicy Korzennej) oraz minimalizowanie ingerencji w tereny sąsiednie (PKP oraz działka budowlana kościoła).

Niewątpliwie ta wersja parkingu będzie bardziej kosztowna pod kątem eksploatacyjnym ze względu na konieczność ponoszenia kosztów bieżącego utrzymania i obsługi większej ilości urządzeń wyposażenia technicznego.

Wariant otwarty, wykorzystujący istniejące ukształtowanie terenu od strony terenu PKP i dodatkowe zagłębienia – skarpy od ulicy Korzennej, w celu sprawnej wentylacji (przewietrzania naturalnego) bez konieczności zastosowania urządzeń mechanicznych jest możliwy do zaprojektowania przy czym całkowita pojemność obu obiektów (parkingu terenowego oraz podziemnego) byłaby mniejsza o ok. 55 miejsc postojowych.

Bilans miejsc postojowych dla wariantu otwartego i zamkniętego:

	WARIANT OTWARTY	WARIANT ZAMKNIĘTY
POZIOM TERENU „0” (łącznie z parkingiem kiss & ride)	105	128
POZIOM -1	110	125
POZIOM -2	140	157
ŁĄCZNA POJEMNOŚĆ PARKINGÓW	355	410

3. Wyposażenie instalacyjne, wymagania ochrony przeciwpożarowej.

Wykonanie parkingu jako obiektu zamkniętego powoduje konieczność zastosowania niezbędnych instalacji oddymiających i stałych gaśniczych wodnych, oraz wentylacji mechanicznej.

Przepisowa obsługa ewakuacyjną będzie zapewniona przez dwie klatki schodowe z dźwigami osobowymi. Wyposażenie instalacyjne obejmuje instalacje elektryczne oświetleniowe i zasilające, teletechniczne (monitoring, kontrola dostępu), hydrantowe, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, wentylacji, wentylacji oddymiającej, sygnalizacji alarmu pożaru oraz ewentualnego ogrzewania niektórych pomieszczeń wg wymagań branżowych.

2.1. Odprowadzenie wód opadowych z terenu parkingu.

Odprowadzenie wód opadowych z poziomu terenu, po uprzednim podczyszczeniu, odbywać się będzie grawitacyjnie do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej w ulicy Korzennej (Buraczanej). Poziomy -1 i -2 części podziemnej parkingu będą odwadniane poprzez instalację kanalizacji tłocznej za pośrednictwem pojedynczych wpustów deszczowych lub systemu odwodnień liniowych. Ścieki poprzez separator zostaną odprowadzone do kanału sanitarnego.

4. Schemat konstrukcyjny.

Parking wielopoziomowy projektuje się w technologii żelbetowej, w konstrukcji stropowo – słupowej, lub słupowo – ryglowej.

Wysokość kondygnacji podziemnej „-1” wynosi brutto 3,30 m (w tym wysokość od stropu do posadzki – 2,50 m; maksymalna wysokość konstrukcji – strop + rygiel – 0,55 m; warstwy wykończeniowe – drogowe – na stropie od 0,3 do 0,5 m).

Wysokość kondygnacji podziemnej „-2” wynosi brutto 2,90 m (w tym wysokość od stropu do posadzki – 2,50 m; maksymalna wysokość konstrukcji – strop + rygiel – 0,55 m; warstwy posadzki betonowej na stropie 0,1 m).

Przyjęto siatkę konstrukcyjną o rozpiętości 8,1x5,4m jako racjonalną i zoptymalizowaną ze względu na uzyskanie maksymalnej ilości miejsc parkingowych w stosunku do kosztów inwestycji i zajmowanej powierzchni.

5. Odniesienia do obowiązującego prawa miejscowego (MPZT) oraz przepisów budowlanych.

Przedstawiony wariant zakłada minimalizację zmian granic w obowiązującym Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego. Korekta dotyczy innego potraktowania terenu działki dojazdowej (we fragmencie północnym terenu parkingu, w sąsiedztwie z działką kościoła), czyli włączenia jej w obszar parkingu. Zmianie ulegają także linie rozgraniczające drogi od strony zachodniej (ul. Korzenna).

Zgrupowania miejsc postojowych na poziomie terenu oraz wjazdu do parkingu podziemnego w stosunku do innych obiektów i sąsiednich działek budowlanych znajdują się w odległościach zgodnych z obowiązującymi przepisami budowlanymi i nie wymagają występowania o odstępstwa w tym zakresie.

Rozwiązania funkcjonalne, formę architektoniczną, lokalizację i posadowienie, oraz połączenia komunikacyjne – pokazano na rysunkach A11 do A14.

6. Warunki gruntowo – wodne.

Na podstawie analizy dokumentacji geotechnicznej z badania podłoża gruntowego wykonanego dla terenu przeznaczonego pod realizację parkingu można stwierdzić, że nie występuje większe zagrożenie ze strony wód podziemnych zarówno dla ścian zewnętrznych jak i posadzki najniższej kondygnacji. W obrębie wykopu pod budynek można spodziewać się jedynie sączy wody gruntowej a dla fazy eksploatacji wystarczające powinny być standardowe izolacje przeciwwilgociowe.

7. Mury oporowe, ściany szczelinowe, palisady.

- 279,0 mb ściany zabezpieczającej wykop stanowiącej jednocześnie warstwę zewnętrzną – konstrukcyjną ścian części podziemnej parkingu wykonanej w technologii ściany szczelinowej, palisady lub podobnej. Wysokość maksymalna ok. 9,0m, średnio ok. 8,0m. Uwaga: podana wysokość stanowi różnicę pomiędzy projektowaną rzędną terenu po obu stronach ściany (np. rzędną dna chronionego wykopu a nawierzchnią drogi, chodnika czy terenu zielonego) a nie jest jej całkowitą wysokością.
- 194,0 mb zewnętrznych ścian pełniących rolę murków oporowych, balustrad lub attyk o średniej wysokości 2,0m ponad poziom najwyższej płyty stropowej (ponad poziomem -2 lub -1).

Opracowanie:

arch. Krzysztof Kaletowski
arch. Wojciech Napiórkowski

**KONCEPCJA ARCHITEKTONICZNO - FUNKCJONALNA (WARIANT III)
budowy wielopoziomowego parkingu dla samochodów osobowych
w sąsiedztwie przystanku PKM – Gdynia Karwiny, wchodzącego w skład
węzła integracyjnego transportu publicznego.**

SPIS RYSUNKÓW

NR	NAZWA	SKALA
A-11	Wariant III. Rzut poziomym 0 – zagospodarowanie terenu	1:500
A-12	Wariant III. Rzut poziomym -1	1:500
A-13	Wariant III. Rzut poziomym -2	1:500
A-14	Wariant III. Przekroje i widoki	1:250