

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT : Ondřej Dušek
AR 2010/2011 LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
DEPO HOSTIVAŘ (ČJ)

DEPO HOSTIVAŘ (AJ)

JAZYK PRÁCE : ČESKÝ

Vedoucí práce : Doc.Ing.arch. Roman Koucký Ústav : 15118 Ústav nauky o budovách

Oponent práce :

Klíčová slova (česká) : depo Hostivař, obchodní dům, nádraží, přestupní stanice

Anotace (česká) :

Diplomní práce zpracovává studii obchodního domu na „křižovatce“ na depu Hostivař. Symbioza ochodního domu a přestupního uzlu v území mezi periferií a městem.

Anotace (anglická) :

This thesis solves a study of retail house in Hostivar, Prague. House on junction use potential of interchange between bus, tram, parkhouse and underground.

DEPO HOSTIVAŘ

diplomní projekt

atelier Romana Kouckého a Edity Lisecové

Ondřej Dušek

FA ČVUT v Praze, LS 2011

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“
(Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 8.ledna 2010

.....
Podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou, povinnou součástí diplomové práce i portfolia (titulní list)

obsah

- 00 úvod
- 01 analýza
 - rešerše
 - křížovatka
 - periferie
 - městská brána
 - místo
 - určení místa
 - doprava
 - spádová oblast
 - historie
 - místo
 - současnost
- 02 proces
 - koncept
 - vývoj
- 03 návrh
 - program
 - orientace
 - hmota
 - členění
 - veřejný prostor
 - konstrukce
 - vertikální pohyb
 - tzb
 - výkresy
 - situace
 - 1NP obchodní parter
 - 2NP mall
 - 3NP mall
 - 4NP mall & hypermarket
 - 5NP parkhouse
 - řezy
 - fasáda
 - perspektivy
 - bilance & srovnání

úvod

Generické město nadrží pohromadě příliš náročný veřejný prostor - jehož kvalita progresivně klesá v překvapivě dlouhé sekvenci, v níž se má římské forum k řecké agoře stejně jako nákupní centrum k hlavní ulici - nýbrž zbytkový prostor.

V původním modelu moderny byl zbytkový prostor prostě zeleň, pečlivě kontrolovaná a úhledná, moralistické ujištění o dobrých úmyslech, odrazující jakékoliv pokusy o používání. V generickém městě je krusta civilizace příliš tenká - Generické město ostatně tihne k tropům - a vegetace je tady transformována v rajske Reziduum jako hlavního nositele identity, křížence mezi politikou a krajinou. Je zároveň útočištěm ilegálního, nekontrolovatelného, je předmětem neustálé manipulace, představuje sdružené vítězství pečlivě zastříženého trávníku a divoké louky. Nemravně přebujelá zeleň kompenzuje jiné nedostatky Generického města. Organické je ve své naprosté neorganičnosti nejvyšším mýtem Generického města.

Ulice je mrtvá. K tomuto zjištění dochází v době horečných pokusů o její resuscitaci. Umění pro veřejný prostor je všude - jako by jedna a jedna smrt dávaly dohromady život. Pěší zóny zamýšlené jako ochrana - pouze usměrňují ničivý tok chodců, jejichž nohy šlapou po tom, co chtěli uctívat.

Z anglického originálu The Generic City, původně publikováno v Rem Koolhaas, Bruce Mau, S, M, L, XL, přeložila Jana Tichá.

analýza 01



křižovatka

Křížení cest, dopravy, lidí. Křížení potenciálu. Součet poptávky a nabídky, důležitý orientační bod. V minulosti byly křižovatky místy, které iniciovaly vznik měst. Z iniciátora se často změnilo v centrum. Měnily svoji fyzickou konfiguraci, většinou se z nich staly důležité symboly, orientační body města. A tím zůstaly až do devatenáctého století. S nárůstem počtu obyvatel a rychlosti a intenzity dopravy v období průmyslové revoluce se stala křižovatka v centru města neudržitelnou. Ve čtyřicátých letech dvacátého století nebylo nic neobvyklého, když auta dosahovala běžně rychlosti přes 100km/h. Různá města řešila systém dopravy různě, všeobecně ale došlo k segregaci dopravy a vznikly tak tři různé křižovatky. Křižovatka městská, příměstská a meziměstská. První z nich jsou rezidua původních iniciátorů města. Regulovaná ohniska, vzpomínka na prvopočátky osídlení, jejichž potenciál představuje spíše symbolika než koncentrace poptávky. Z křižovatky, kterou projíždím se stává cíl, ke kterému jedu. Křižovatky meziměstské jsou utilitárním propojením kapacitních silnic, které jsou podřízeny co nejrychlejšímu průjezdu. I tak se v jejich okolí zabýdlují autokempy. Zasítované pozemky čekající na svůj karavan umožňují vznik dočasně neustále se proměňujícího města. Roli křižovatek jako součtu poptávky přebírají křižovatky příměstské. Spojnice důležitých radiál a okruhů, na kterých je čilý ruch. setkávají se zde lidé z města, lidé z periferie, lidé, kteří jen projíždějí. Domy nevznikají v přímém fyzickém kontaktu se silnicí, ale v jejich bezprostřední blízkosti. Je to dáno současným měřítkem a rychlostí. Jsou to skutečné křižovatky s minimem regulací a maximem možností.

periferie

Periferie mohla vzniknout díky zvýšené mobilitě jednotlivců. Malá hustota, velká vzdálenost mezi dvěma cílovými body, prázdný nedefinovaný prostor, který čeká na své sebeurčení, možná.

Řešené území je součástí vymezitelného celku výrobní periferie. Velkých objemů výrobních hal a dep. Infrastruktury, bez které by město nemohlo fungovat, ale kterou vyvrhlo ze svých útrob. Některé objemy se snaží držet uliční čáru, jiné, především ty skutečně velké, rezignovaly na jakýkoliv kontext, zapadání, komunikaci se svým okolím. Prostě jsou. O chování lidí v území nerozhoduje hmotná definice prostoru - uliční fronta nebo náměstí, ale body s definovaným programem a liniové trasy dopravní infrastruktury, které je spojují.

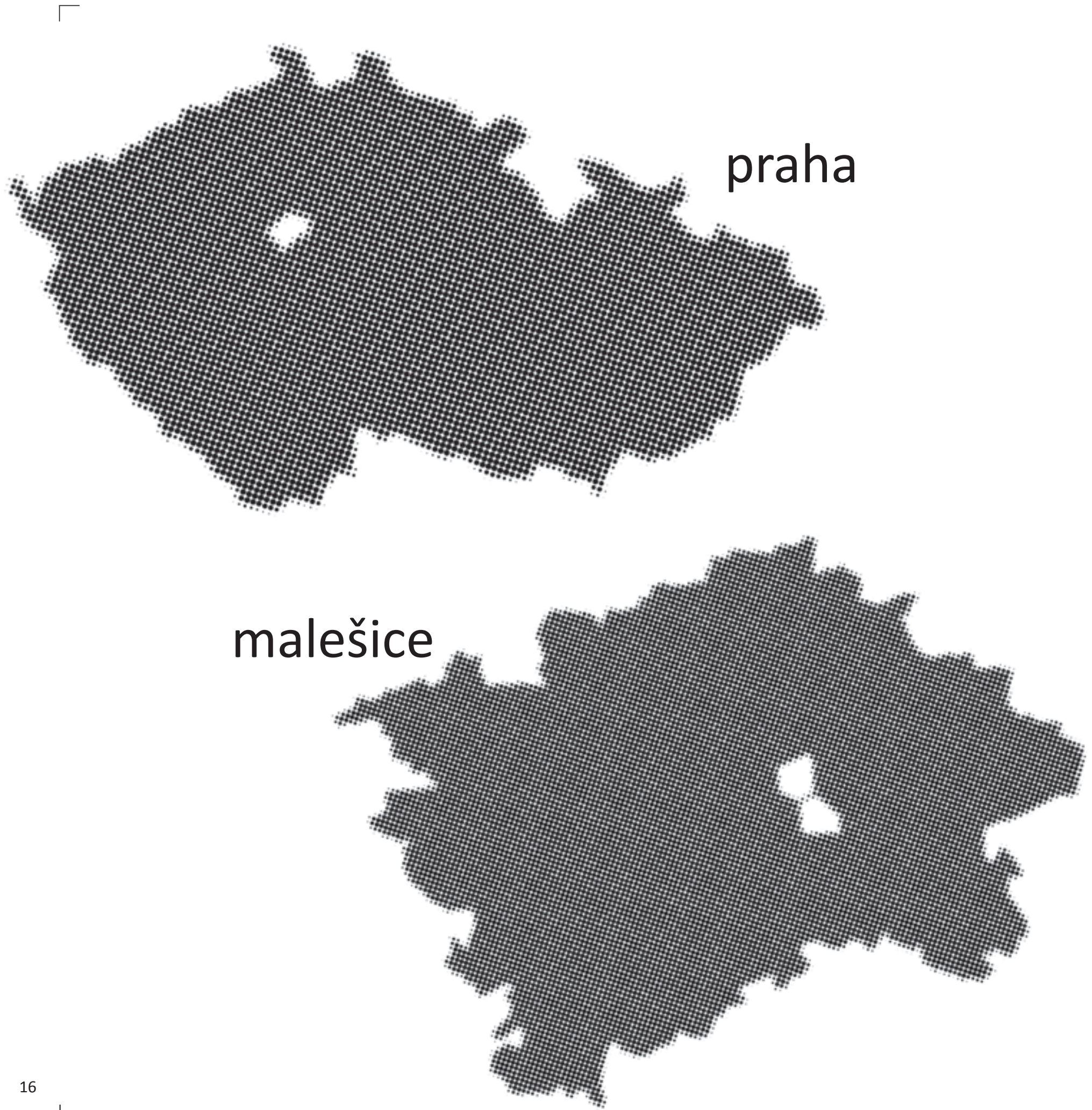
Je zde převrácen vztah Infrastruktury a budov. Infrastruktura, která ve městě slouží budovám, je zde jedním z hlavních kompozičních hráčů.

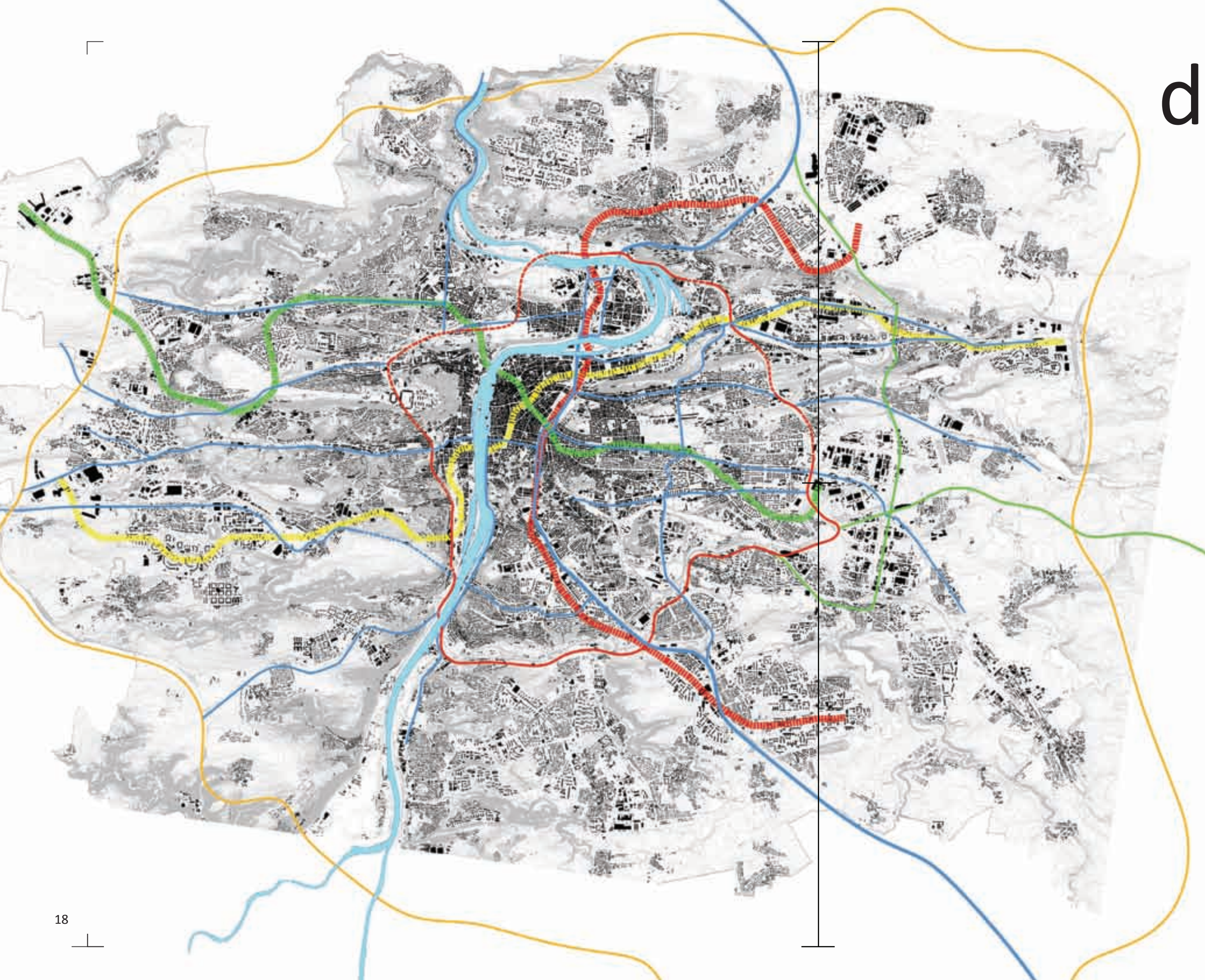


městská brána

Vstup do města byl historicky vymezen branou. Bodem zesílené obrany a kontroly na průniku hradeb a přístupových cest. Zástavba byla před i za hradbami a brána tak oddělovala dva prostory s různým statutem. Společenským, ekonomickým, správním. Část Prahy, která se dá považovat za město dnes je vymezena více či méně souvislým prstencem parků podpořeným linií vnitřního městského okruhu. Je to kompaktní zástavba, ve které existuje vzájemná komunikace jeho obyvatel. Pocit sounáležitosti s centrem. Možnost využívat městskou dopravu bez omezení. Pocit “sednu na tramvaj a zajedu si do kina”.

Městská brána je místem výběru cla. Je to bod, který ukončí cestu do města. Odtud už se pohybují ve městě. Příměstské autobusy dopravují každý den uživatele města z jejich obydli “v přírodě”. Monotonní cestu autobusem přerušuje přestup na infrastrukturu města. Nutnost soustředit se. Místo, kde zaparkují svého koně a zaplatí celní poplatek v podobě jízdenky MHD.





doprava

Depo Hostivař je místem koncentrace dopravy. Pěší, automobilové, tramvajové, autobusové a dopravy metrem. Leží v místě křížení budoucího vnitřního městského okruhu a radiální ulice Černokostecké, ulice, která přivádí dopravu až k národnímu muzeu, do samotného centra města. V systému pražské hromadné dopravy je to jeden z pevných orientačních bodů. V měřítku rychlosti je to skvěle situovaná adresa dostupná jak z centra a předměstí, tak z okolních satelitů.

dostupnost:

depo hostivař - můstek: 16min

depo hostivař - dejvická: 22min

depo hostivař - karlovo náměstí: 23min

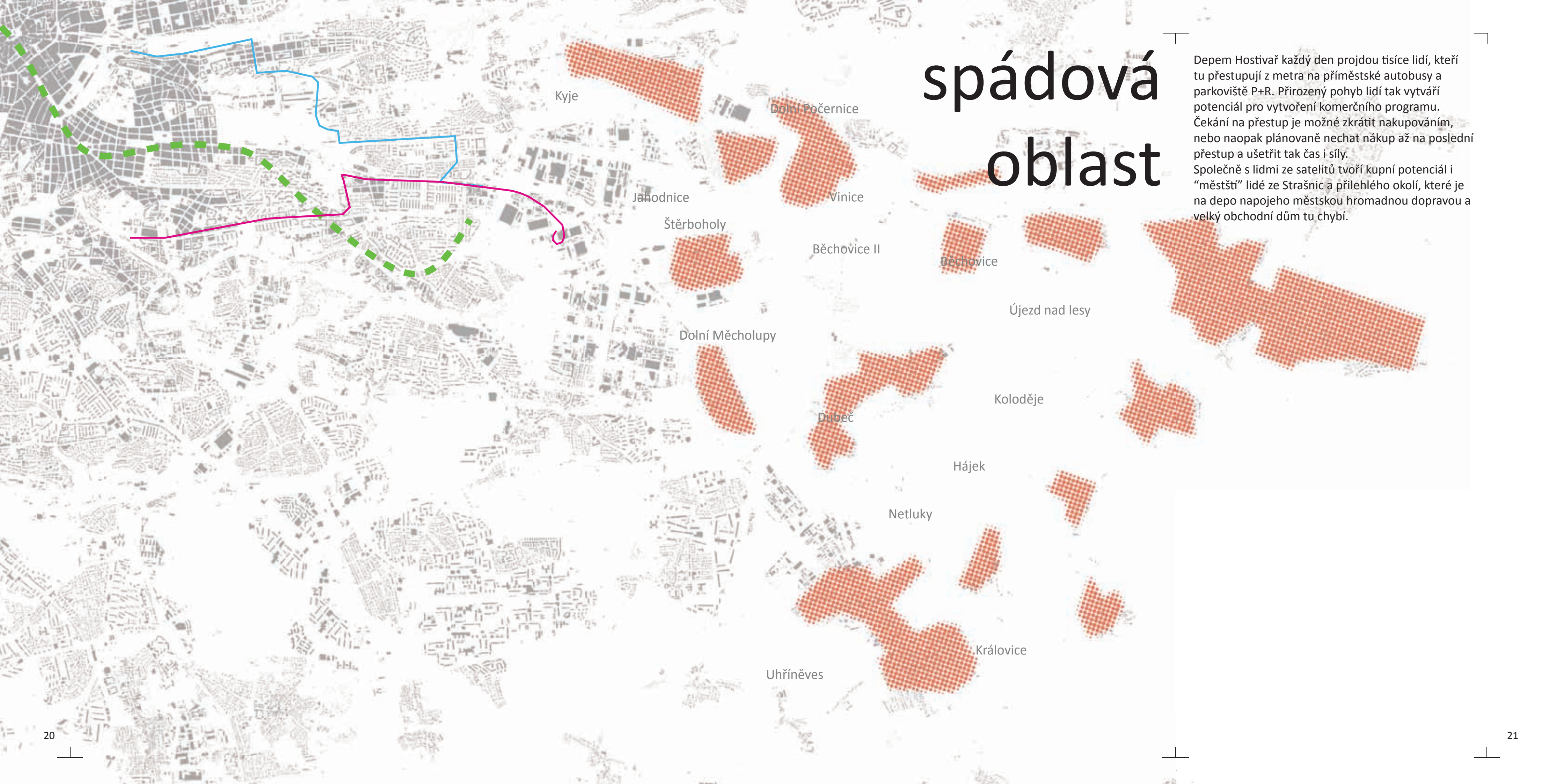
depo hostivař - náměstí republiky: 23min

depo hostivař - náměstí míru: 12min

depo hostivař - anděl: 25min

spádová oblast

Depem Hostivař každý den projdou tisíce lidí, kteří tu přestupují z metra na příměstské autobusy a parkoviště P+R. Přirozený pohyb lidí tak vytváří potenciál pro vytvoření komerčního programu. Čekání na přestup je možné zkrátit nakupováním, nebo naopak plánovaně nechat nákup až na poslední přestup a ušetřit tak čas i síly. Společně s lidmi ze satelitů tvoří kupní potenciál i "městští" lidé ze Strašnic a přilehlého okolí, které je na depo napojeno městskou hromadnou dopravou a velký obchodní dům tu chybí.





historie

Důležitá radiála směřující dál k centru, ústící do Václavského náměstí, tu byla vždy. Jak z 2.vojenského mapování, tak z císařského katastru je patrné, že ve stejné stopě šla trasa ústící k jednomu z nejdůležitějších pražských náměstí. Během 19. a 20. století to byla linie, ke které se přimykala nová zástavba.

- ← mapa 2. vojenského mapování 1836-52
- ↓ ← otisk císařského katastru 1845-48
- ↓ ortofotomapa 1950



místo

Malešická průmyslová oblast byla budována jako průmyslová zóna. Při jejím vzniku nebyl brán zřetel na kvalitu prostoru, ten je jen to co zbylo kolem budov. Strukturu tvoří objemy velkých hal, které doplňují středně velké budovy skladů a velkoobchodů. Orientace objektů se vztahuje buď k páteřním komunikacím nebo jsou náhodně pootočené podle potřeb obsluhované infrastruktury. Budovy neslouží lidem, ale infrastruktuře. Okolí stanice metra je doslova protkáno trasami kolejí a silnic. Celý parter je díky tomu fragmentovaný na menší celky, které spolu vzájemně moc nekomunikují. Plochy pro pohyb lidí jsou buď zbytková místa, nebo předimenzované pěší magistrály.



současnost

Území je špatně prostupné, kvůli pozemním vedením infrastruktury různého druhu. Ta tvoří oplocené liniové bariéry, které je nutné obcházet. Několikaset metrové pásy chodníků, lemující rušné silnice, jsou navrženy spíše podle logiky automobilové dopravy než reálného pohybu a potřeb chodců. Jsou takřka nevyužívané.

Krajina budov bez lidského měřítka je protkána systémem tras, které tu vyšlapali obyvatelé z blízkých budov cestou na metro.

Okolí depa je neudržované. Zbytkové prostory nikoho nezajímají a toho využívají bezdomovci, kteří pár desítek metrů od budovy depa rozdělávají ohně a bivakují v náletové zeleni a rezavějících garážích.



městská brána

Při příjezdu do Prahy člověk míjí několik lokalit různých charakterů. Mihne se pár satelitů, které jsou většinou zakryty valy navezené zeminy, po přejetí výrazné křižovatky se dostane do malešovické průmyslové zóny. Čtyřproudá silnice je doslova obklopena zelení. Ta svádí souboj s billboardy, jejichž počet se směrem k centru lineárně roste. Zpoza stromů jsou tušit velké objemy skladů a výrobních hal. Uprostřed přibývá pruh tramvají. Míjím nástupní ostrůvek, který je uprostřed ničeho. Vše obklopuje všudypřítomná zeleň. Obecné slogany billboardů se začínají proměňovat na konkrétní. Nadnárodního výrobce limonád střídá lokální výrobce oken. Přibývají nejrůznější rozcestníky, odkazující na firmy sídlící v blízkosti.

DEPO HOSTIVAŘ

Akční nabídka velkoobchodu za rohem. Na pravé straně se objevuje chodník. Asi kdyby si chtěl někdo dát dvacetiminutový jogging. Míjím už druhou benzínku. Když se blížím k depu Hostivař, začíná zástavba houstnout. Ubývá stromků, vše vypadá kultivovaněji. V dálce na horizontu se objevuje věžový dům. Podél silnice se najednou objevují autosalony zvoucí ke koupi. Domy v okolí rostou do výšky a začínají se pyšnit logy svých vlastníků. A je tady depo. Čekám na semaforu a dívám se do prázdného prostoru v jeho okolí. Před sebou už tuším město. Červená, oranžová, zelená...



proces

02

koncept 03

Chobotnice propojující metro, bus, železnici, tramvaje s parkovištěm. prostřed plošná hmota obchodního domu, v chapadlech obchody mallu.

koncept 06

Blok s násavkami. Umístěn s východozápadní orientací, ve směru, který pokrývá spojnici zastávek a nádraží. eskalátory k jednotlivým zastávkám MHD. Hypermarket v rámci jednoho podlaží v lineární formě. (co když si u pokladen vzpomenu na rohlíky?)

koncept 07



Okružní blok. V rozích body zastávek MHD. horizontální propojení jednotlivých druhů dopravy. Nutnost překonávat vertikální rozdíly. Východní část sploštělá kvůli umístění hypermarketu. Uprostřed bloku parking. Velké vzdálenosti při obcházení okružní cesty.

koncept 11



Levitující deska. Parter rozdělen do dvou podlaží. jednotlivé ostrovy v podobě rampy, vybízející k nástupu do domu. V desce umístěn obchodní dům, potřeby velkého nákupu. V ostrovech obchody každodenní okamžité spotřeby. Veřejný prostor a komunikace mezi deskou a ostrovy. Systém eskalátorů. Vymezený prostor není dostatečně definovaný. Ostrovy limitované dopravou jsou nepřehledné a špatně čitelné.

koncept 15

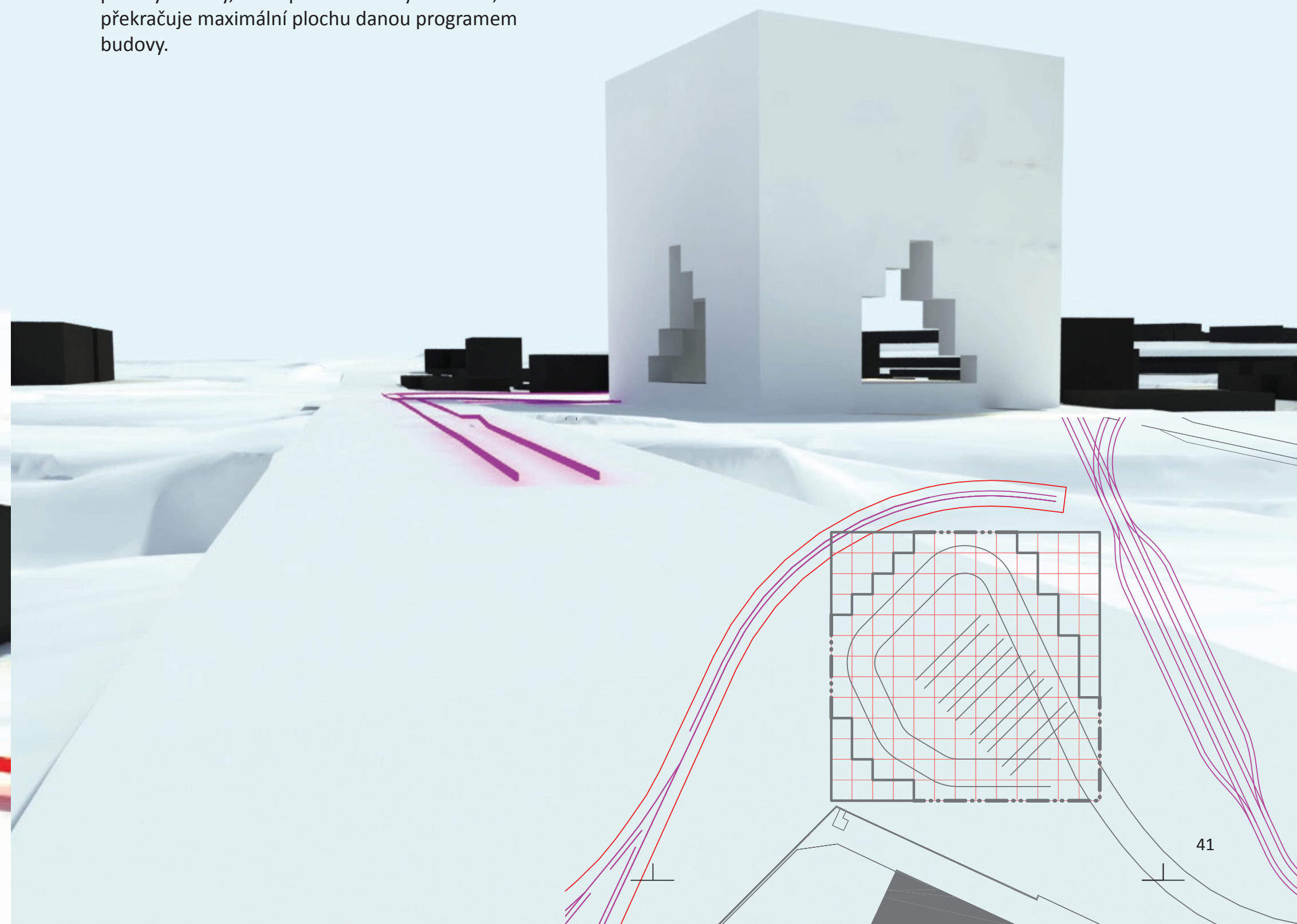
Bloky jednotlivých budov definované proudy dopravy projíždějící kolem. Není jasně uchopitelné, že jde o jeden dům. Hypermarket, který je plošně náročný je rozložený do několika podlaží, navíc špatně dostupný z parkoviště na západě. Budovy jsou jen jakýmsi vycpávkami bez vlastních ambicí.



koncept 17

Kostka 78x78x78m. Autobusové nádraží je vyzvednuto do 2NP, zastávka tramvaje ve východním předprostoru kostky. V rámci domu je obchodní dům, ve vyšších podlažích hypermarket a parking. Kostka vytváří příjezdovou dominantu, upozorňující na začátek města. Uvnitř vytváří definovaný prostor s interakcí lidí uvnitř.

Složitá je složitost realizované konstrukce na rozponech až 65m, daná vnitřním uspořádáním autobusového nádraží. To zároveň limituje nejmenší půdorys kostky, která pokud chce být kostkou, tak překračuje maximální plochu danou programem budovy.



vývoj

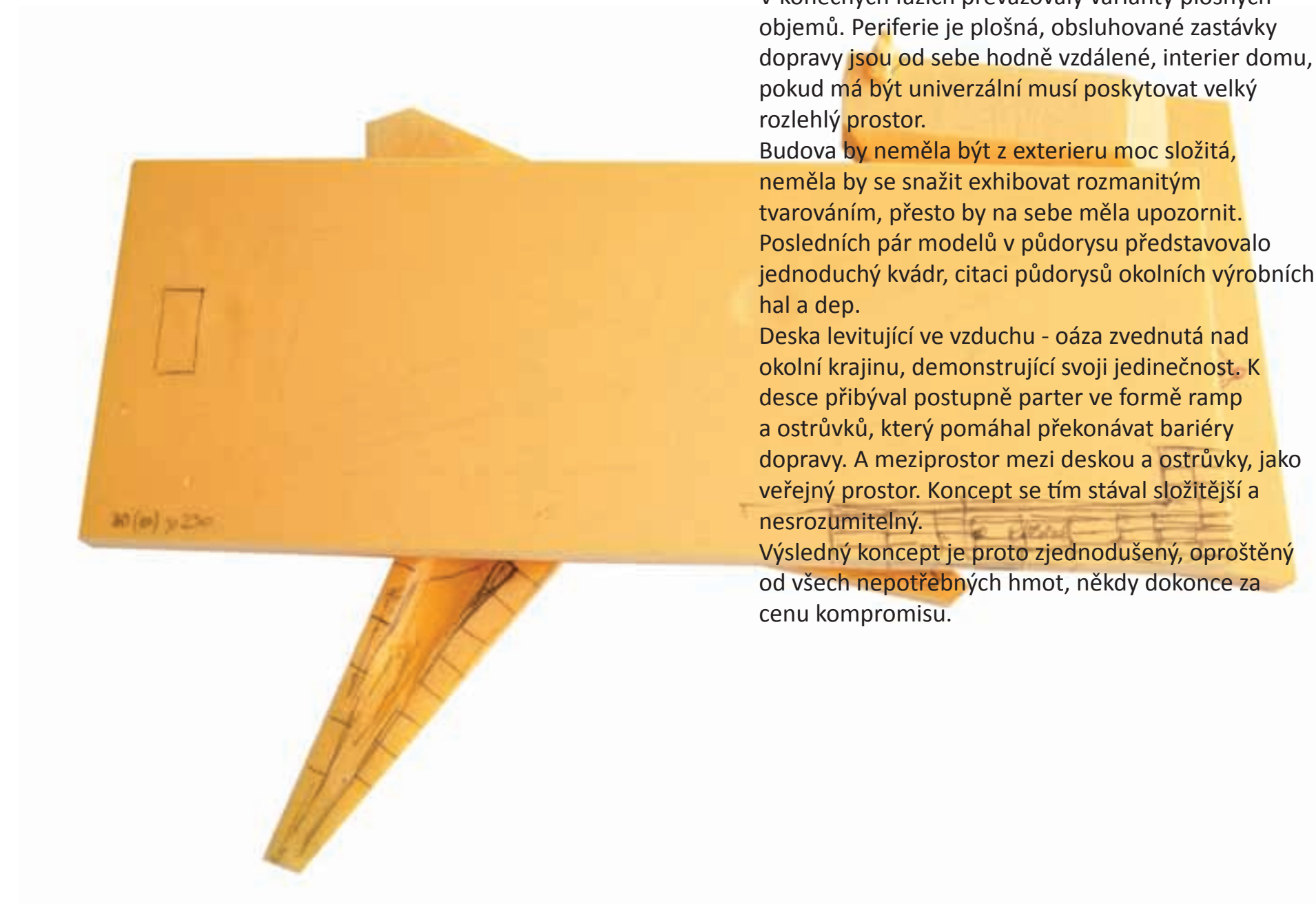
V průběhu práce pracovním modelem prošlo neskápné množství konceptů a jejich variací. Od návrhů, které se snažily respektovat uliční čáru, přes jiné, které byly přísně podřízeny fungování dopravy až po solitéry tvořící jasnou příjezdovou dominantu. Od vertikálních po dlouhé nudle, nebo plošné objemy.

V konečných fázích převažovaly varianty plošných objemů. Periferie je plošná, obsluhované zastávky dopravy jsou od sebe hodně vzdálené, interier domu, pokud má být univerzální musí poskytovat velký rozlehlý prostor.

Budova by neměla být z exteriéru moc složitá, neměla by se snažit exhibovat rozmanitým tvarováním, přesto by na sebe měla upozornit. Posledních pár modelů v půdorysu představovalo jednoduchý kvádr, citaci půdorysů okolních výrobních hal a dep.

Deska levitující ve vzduchu - oáza zvednutá nad okolní krajinu, demonstrující svoji jedinečnost. K desce přibýval postupně parter ve formě ramp a ostrůvků, který pomáhal překonávat bariéry dopravy. A meziprostor mezi deskou a ostrůvkem, jako veřejný prostor. Koncept se tím stával složitější a nesrozumitelný.

Výsledný koncept je proto zjednodušený, oproštěný od všech nepotřebných hmot, někdy dokonce za cenu kompromisu.



návrh 03

program

Program nebyl od začátku zcela patrný a bylo nutné jej nalézt. Ke křižovatkám/centrům se většinou váže komerční náplň. Směna čehokoliv tu má dlouhou tradici.

V minulosti vznikly v okolí depa Hostivař dva obchodní domy, Tesco na Skalce, a Europark ve Štěrboholech. Oba projekty představují konkurenci. Depo Hostivař má výhodu díky své poloze. Být přímo na přestupní stanici je mnohem větší potenciál, než být blízko ní. Přirozený pohyb lidí generuje nevyužitou kupní sílu.



PARK

PARKING

ZÁZEMÍ ŘIDIČŮ

NÁSTUPIŠTĚ TRAM

SHOP

ŽELEZNICE

FASTFOOD NÁSTUPIŠTĚ BUS

SHOP

ZÁSOBOVÁNÍ

PASÁŽ

NÁSTUPIŠTĚ

DLOUHODOBÉ STÁNÍ

VÝSTUP

AUTOSALON

NÁSTUPIŠTĚ

BUS STÁNÍ

SHOP

SHOP

TABÁK

VÝSTUP

SHOP

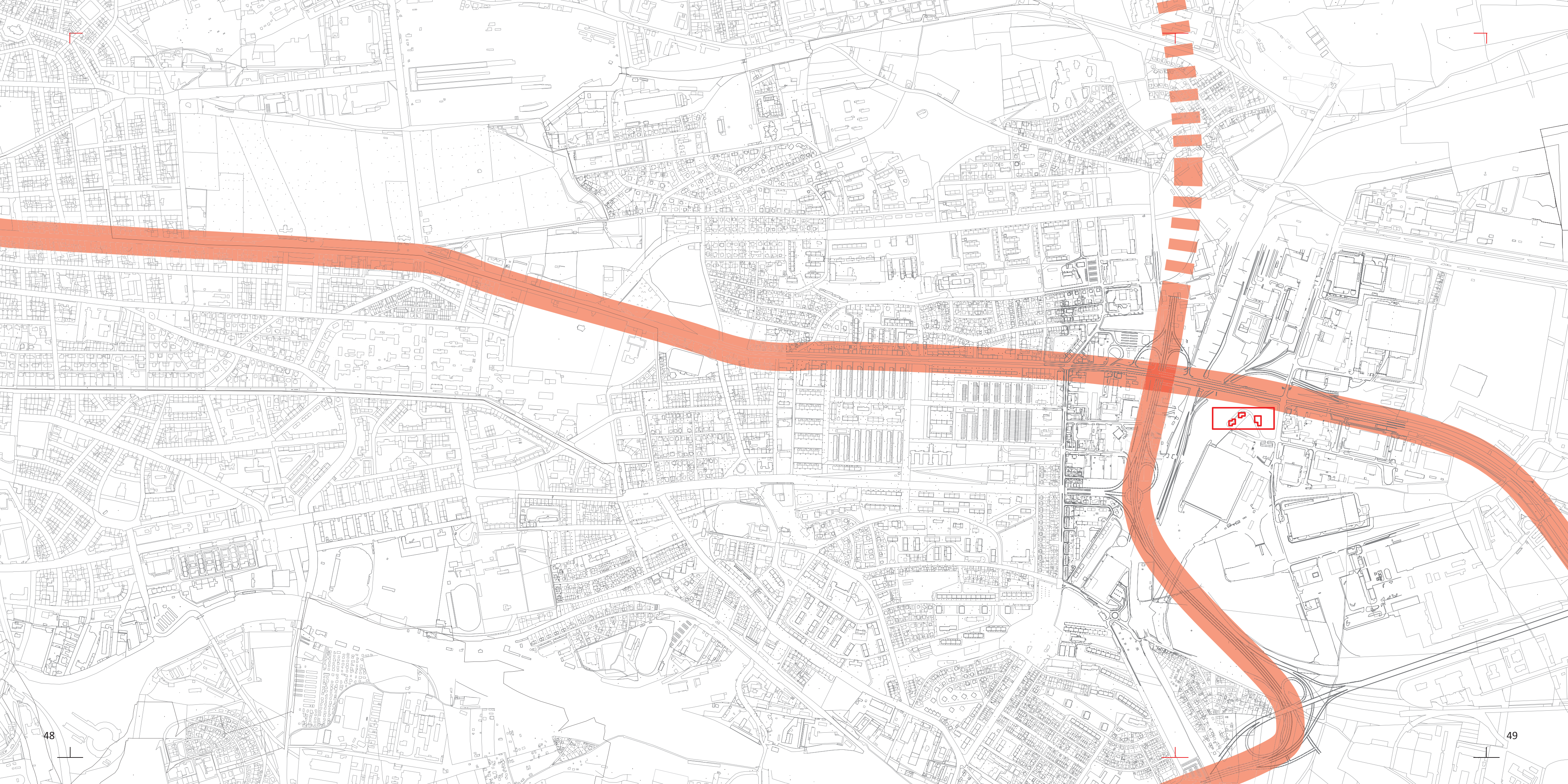
SKLAD

TRAM

SHOP

METRO

ZÁSOBOVÁNÍ

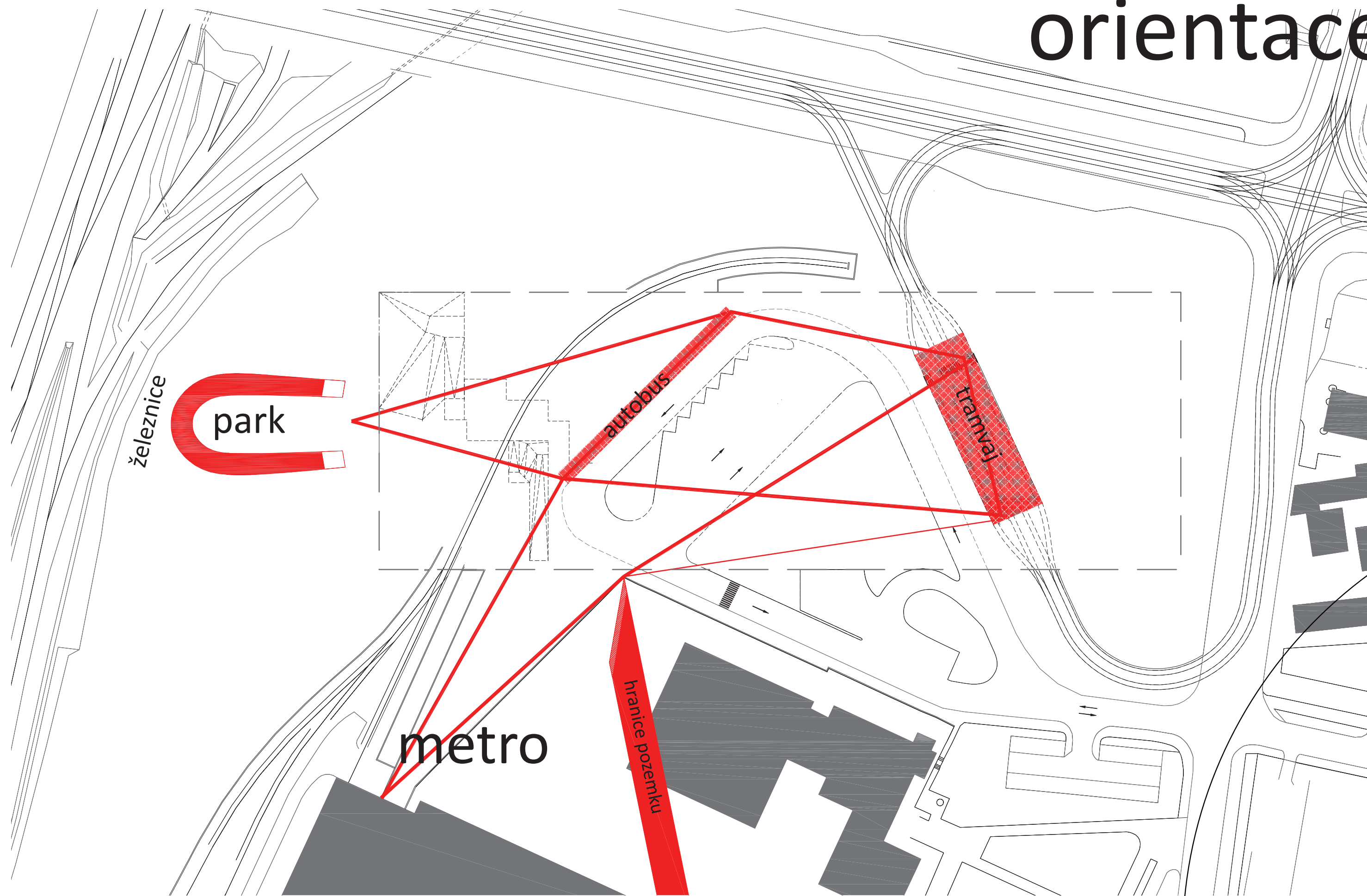


orientace

Při orientaci objektu pro mě byly důležité děje, které se v místě domu odehrávají. Pohybují se v periférii, struktuře, které uličné fronta není vlastní, naopak orientaci některých objektů zde definuje infrastruktura, kterou daná stavba obsluhuje. I já budu dům, který obsluhuje infrastrukturu a proto je jí definován.

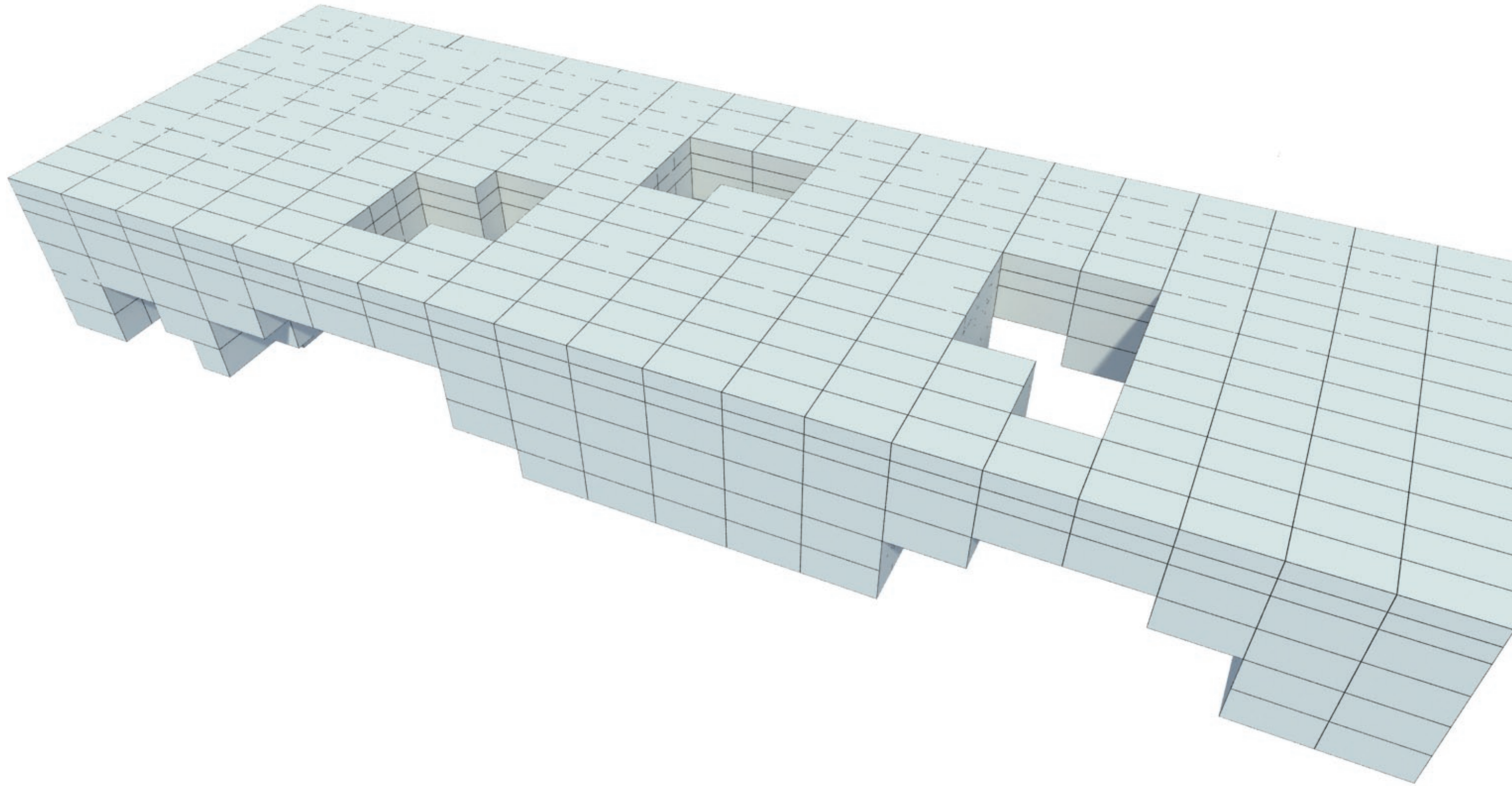
Při konečném umístění zastávek hromadné dopravy a jejich následném propojení vznikne spletenec přibližně východozápadního směru s odbočkou směrem na metro. Na západní straně k sobě budovu přitahuje park a výhledová zastávka železnice, na východní straně možnost vytvoření exponovaného nároží.

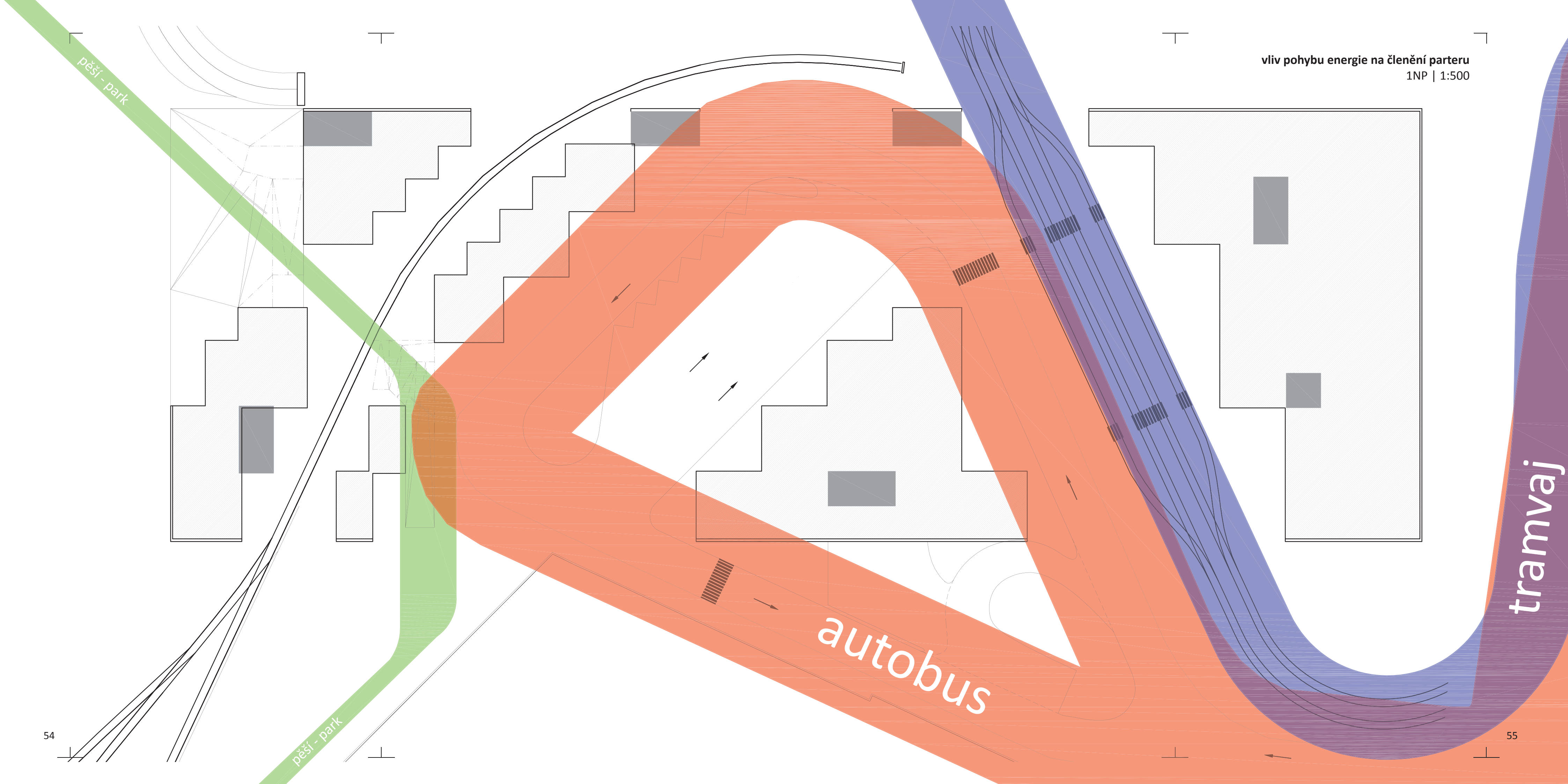
Směr přibližně východozápadní, který "vyšel" definuji jako čistě východozápadní. Výsledná hmota tak překlene všechny venkovní prostory, kde přestupující čekají na další spoj.



hmota

Dům je navržen jako trojrozměrný modulový systém na modulu o velikosti 6x12x6m. Ten je v poměru 1:2 a dá se tak ortogonálně otáčet. 19x13 modulů dává půdorysný obvod 228x78m. Výška je 30m. Dům je nadstaven nad rušný prostor, který je v parteru limitován liniovými trasami dopravy. V místě, kde se střetně prostor užívaný dopravou spolu s hmotou domu, je příslušný modul vždy vynechán. Směrem nahoru pak moduly zase přibývají a tvoří tak jakousi klenbu chránící cestující před vlivy počasí. Budova pod sebou vytváří definovaný prostor, vzniká vizuální kontakt mezi lidmi čekajícími na autobus nebo tramvaj, nakupujícími v obchodním domě, nebo návštěvníky restaurací. Nakupující získávají metropolitnější dojem, přehled nad tím, co se děje venku, v případě, že nepřijeli autem, vidí z vyšších pater, kam přijíždí jaký spoj. Lidé čekající na svůj spoj zase získávají pocit bezpečí, Sociální kontrolu prosklených stěn, z poza kterých nahlízejí pozorovatelé.





vliv pohybu energie na členění parteru
1NP | 1:500

pěší - park

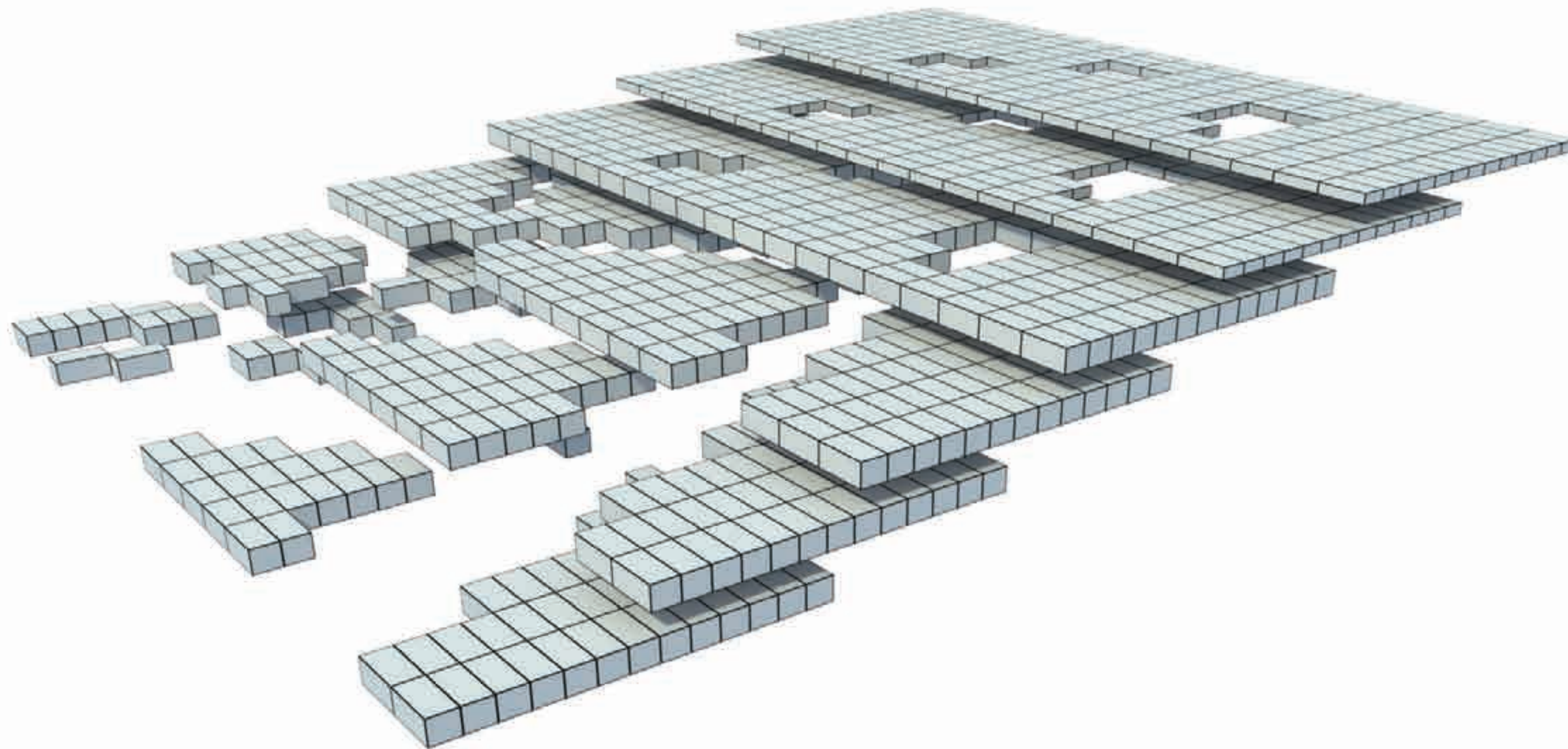
pěší - park

autobus

tramvaj

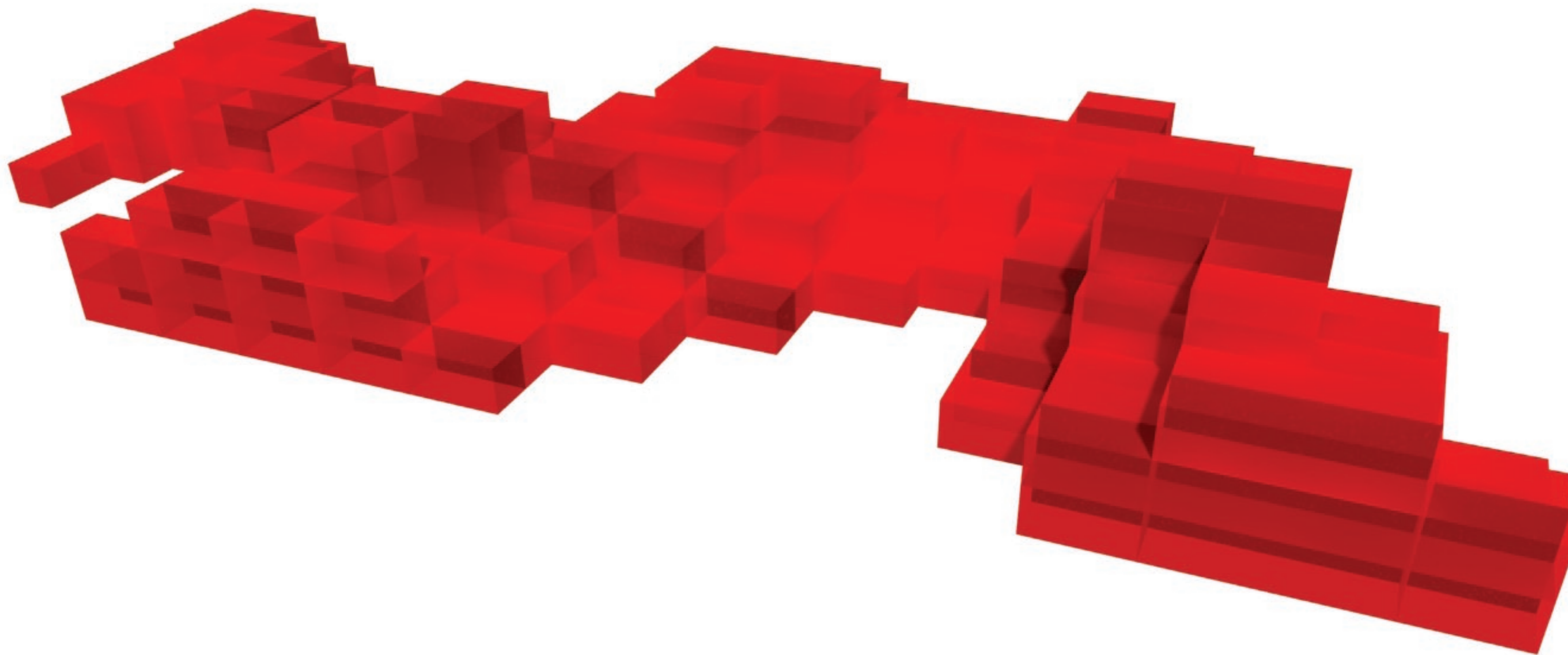
členění

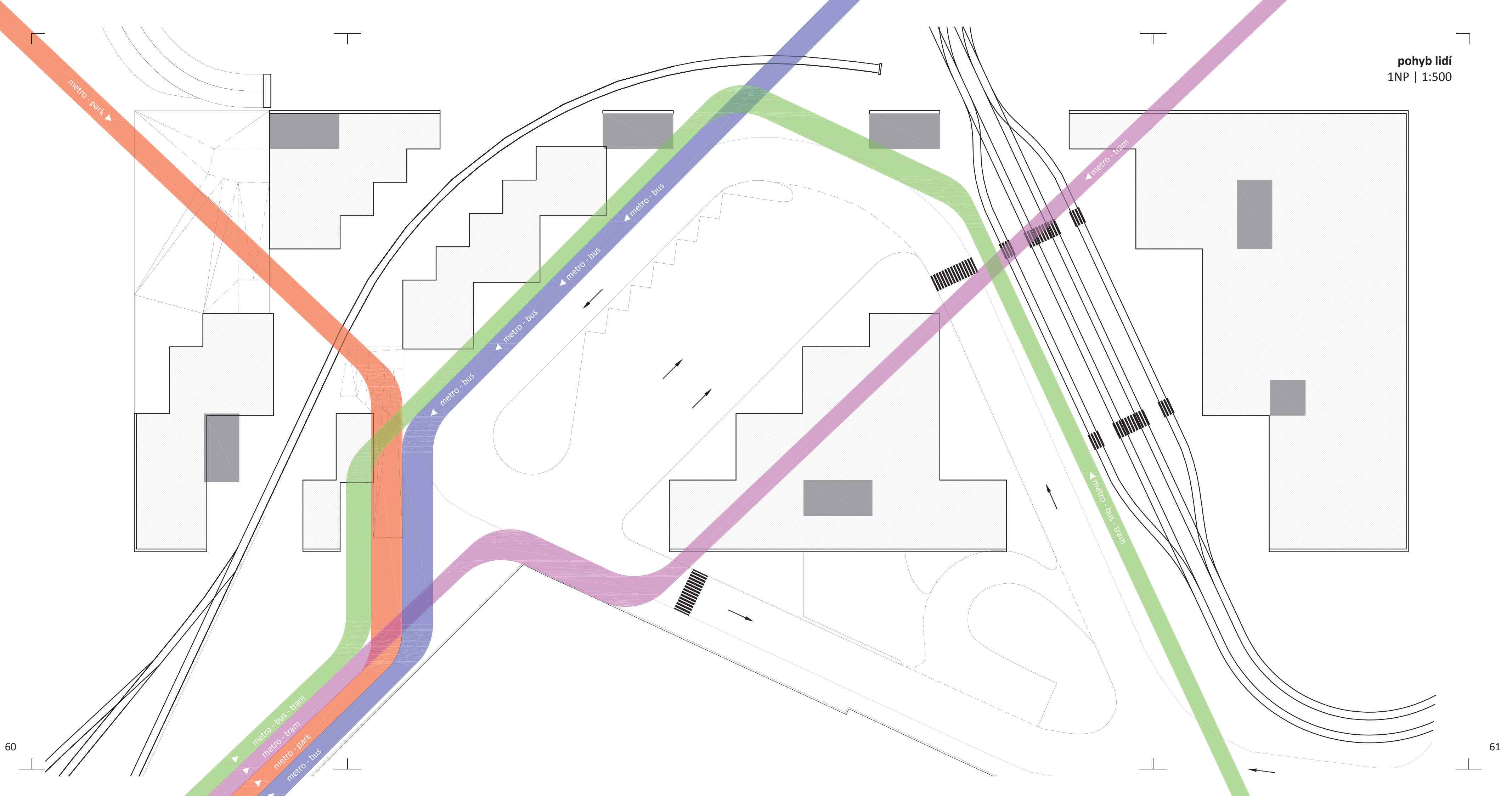
Parter domu je podřízen potřebám cestujících a dorpavy, kterou využívají. Z hmoty zbývají menší objemy, které jsou využité jako malé obchodní plochy. Ty jsou sice malé většinou kolem 120m², zato v přímém kontaktu se zastávkami autobusů a tramvaje a není proto problém odskočit si pro lahev vody nebo noviny a zpříjemnit si čekání na spoj. Druhé podlaží je rozlehlejší. Hmota tvoří kompaktnější objemy, v rozmezí 1500 - 4000m². Západní část je navíc přístupná z pasáže spojující dopravní prostor s parkem. Třetí podlaží je již plně propojené a umožňuje okružní pohyb návštěvníků. Ve východní části je vstup do multikina. Čtvrté podlaží je již plně propojené. Půdorys narušuje jen perforace vedoucí světlo do středu dispozice. Je zde umístěn hypermarket, kvůli své plošné náročnosti a blízkosti aut parkujících na střeše. Páté a vyšší podlaží má poloviční konstrukční výšku. Je vyčleněno pro parkování aut lidí, kteří přijeli nakupovat nebo přestupují na metro. Se čtvrtým podlažím jsou parkoviště propojena travelátory pro kontinuální přepravu lidí s nákupními košíky.



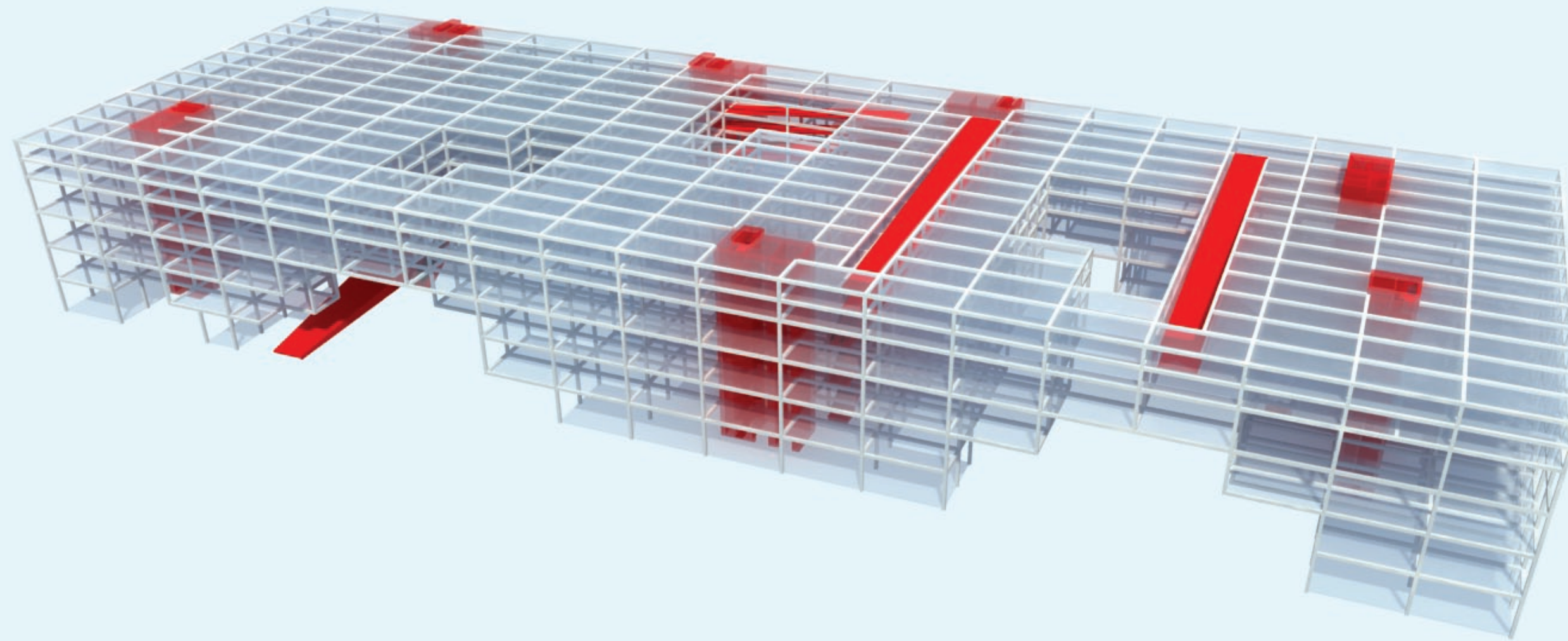
veřejný prostor

Podle základní definice je veřejný prostor místem, kam může člověk kdykoliv bez omezení přijít a užívat ho. To samo o sobě ale nestačí k vytvoření kvality, která by zvala své uživatele a motivovala je se vrátit. Město a městskost tvoří mimo jiné provázanost dějů a vzájemná komunikace lidí s různou motivací. Lidé kteří jen procházejí na svůj autobus míjí rodinu, která přijela cíleně nakupovat a ti zase o podlaží výš vidí dvojici, která si vychutnává svoji večeři. Umělost nákupních center je dána nejen jejich uzavřeností a odizolováním od okolního světa, ale i stejnou motivací jejich uživatelů. Všichni přijeli ukájet své konzumní potřeby. A nákupní centrum je stroj pro plnění těchto tužeb vytvořený. Svou jednoúčelovost maskuje vytvářením napodobenin veřejných prostor. Kontrolovaného prostoru uzavřeného uvnitř klimatizované haly. Otevřeno od šesti do devíti. Veřejný prostor, definovaný vnitřními fasádami obchodního domu, je volně přístupný 24 hodin denně, umožňuje přechod mezi jednotlivými druhy dopravy nezávisle na režimu provozu nad ním.





konstrukce



Nosná konstrukce

Hlavní konstrukční systém budovy je tvořen trojrozměrným vierendeelem, tuhým ocelovým rámem podpořeným sedmi železobetonovými jádry. základní modul je 6000x12000x6000mm, ve vrchních patrech, kde parkují auta, pak 6000x12000x3000mm.

Základní skelet je opatřen protipožárním nátěrem a je opláštěn polyuretanovým pláštěm. Modul skeletu je čitelný i z podhledů, tvoří tak velký kazetový strop. Výsledný průřez sloupem tak je 400x700mm. Stejný průřez mají i půvlaky. Skelet je založen na základových patkách v nezámrazné hloubce

Jádra

železobetonová jádra, s výjimkou jednoho polovičního, mají stejný modulový rozměr jako skelet. Osa 6000x12000mm tvoří vnější rozměr jádra 6400x12400mm. Tloušťka obvodových stěn je 400mm. Úniková schodiště jsou členěna příčkami o tloušťce 300mm, ostatní příčky jsou tlusté 150mm.

Podlaha

Podlaha je monolitická betonová, vylitá do bednění z trapezových plechů. Její tloušťka je 250mm. Povrchy jsou různé, přizpůsobitelné podle specifického užití dané plochy. Základní povrch je tvořen tenkovrstvou litou stěrkou.

Podhledy

Podhledy exteriéru jsou stejně jako obal skeletu tvořeny polyuretanem. Interier bude přizpůsoben požadavkům nájemců.
založení

střecha

Střecha je řešena jako pojízdná. Je na ní umístěno nejvyšší podlaží garáží se strojevnami technické infrastruktury.

vertikální pohyb

Vertikální komunikace

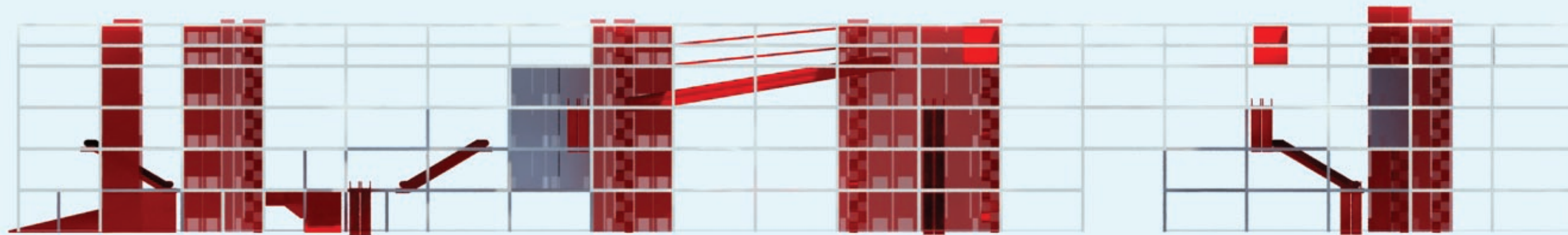
Hlavní způsob přepravy mezi podlažími představují eskalátory, v podlaží mezi garážemi a hypermarketem travelátory. Sklon eskalátorů je 30°, jejich délka je 12500mm. travelátor má sklon 11° a délka 35000mm.

Schodiště

Je navrženo sedm únikových schodišť se čtyřmi rameny na běžné podlaží obchodu a dvěma rameny na běžné podlaží garáží. Rozměr schodu je 255x140mm, sklon 29°, délka jedné rampy 2550mm. Schodiště jsou železobetonová prefabrikovaná.

Výtahy

K obsluze domu je navrženo celkem deset výtahů. 4 zásobovací výtahy (1 výtah v jádru č.5, 2 výtahy v jádru č.4 a jeden výtah v jádru č.2, který je zároveň výtahem evakuačním). Pro přepravu návštěvníků je určen šest výtahů v jádrech 2, 6 a 7. Rozměry kabin zásobovacích výtahů jsou 3900x2800mm, tak aby se do nich půdorysně vešlo 6 europalet. Evakuační výtah má vnitřní rozměry 2000x2100 s možností převozu lůžka. Osobní výtahy mají kabiny o velikosti 2000x2100mm, přepravující až 25 osob. Všechny výtahy jsou lanové s horní strojovnou s nuceným horním větráním.



tzb

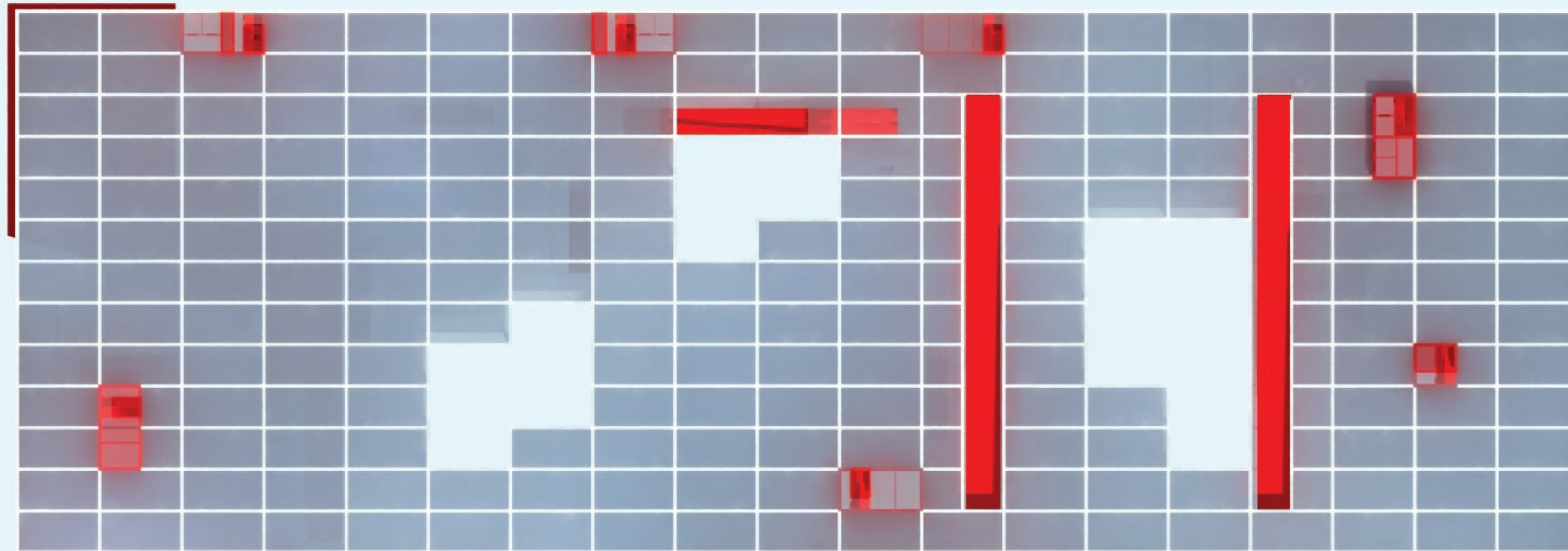
vnitřní dělící konstrukce
Příčky jsou tvořeny sendwichelem ze sádkartonu. Stěny oddělující zázemí a zásobování od prostorů návštěvníků mají tloušťku 300mm, ostatní příčky jsou tlusté 150mm. Záchody jsou vyzděné z porobetonových tvárnic.

požární bezpečnost

V objektu je sedm únikových cest umístěných v jádrech s nuceným přetlakovým větráním. Ve východním a západním jádře je umístěn evakuační výtah pro 20 a 45 osob. Vstupy do jader pokrývají plochu půdorysu tak aby ze žádného místa nebyla vzdálenost ke dveřím únikové cesty vyšší než 45m. Všechny únikové cesty ústí ve volném prostoru před budovou na obvodu pláště. Samostatný požární úsek tvoří prostory zázemí, zásobování a skladů. Hypermarket je od zbytku prostoru oddělen protipožární roletou v podhledu, která se v případě nebezpečí zatáhne. Požární systém čidel je doplněn sprinklery. Konstrukce skeletu je ošetřena protipožárním nástřikem a opláštěna.

technická infrastruktura

Rozvody jsou vedeny v hlavních stoupačkách umístěných v jádrech, které jsou pak v podzemí svedeny do jedné šachty. Po jednotlivých podlažích budou média dále rozváděny v podhledech. Záchody a zásobování jsou navázána na jádra. Pro technické zázemí jsou vyčleněny některé prostory v přízemí, většina je však umístěna na střeše, v nejvyšším podlaží garáží. Šachty jsou přístupné revizními vlezly na podestách únikových schodišť.



situace

1:1000



černokostelecká

sazečská

A

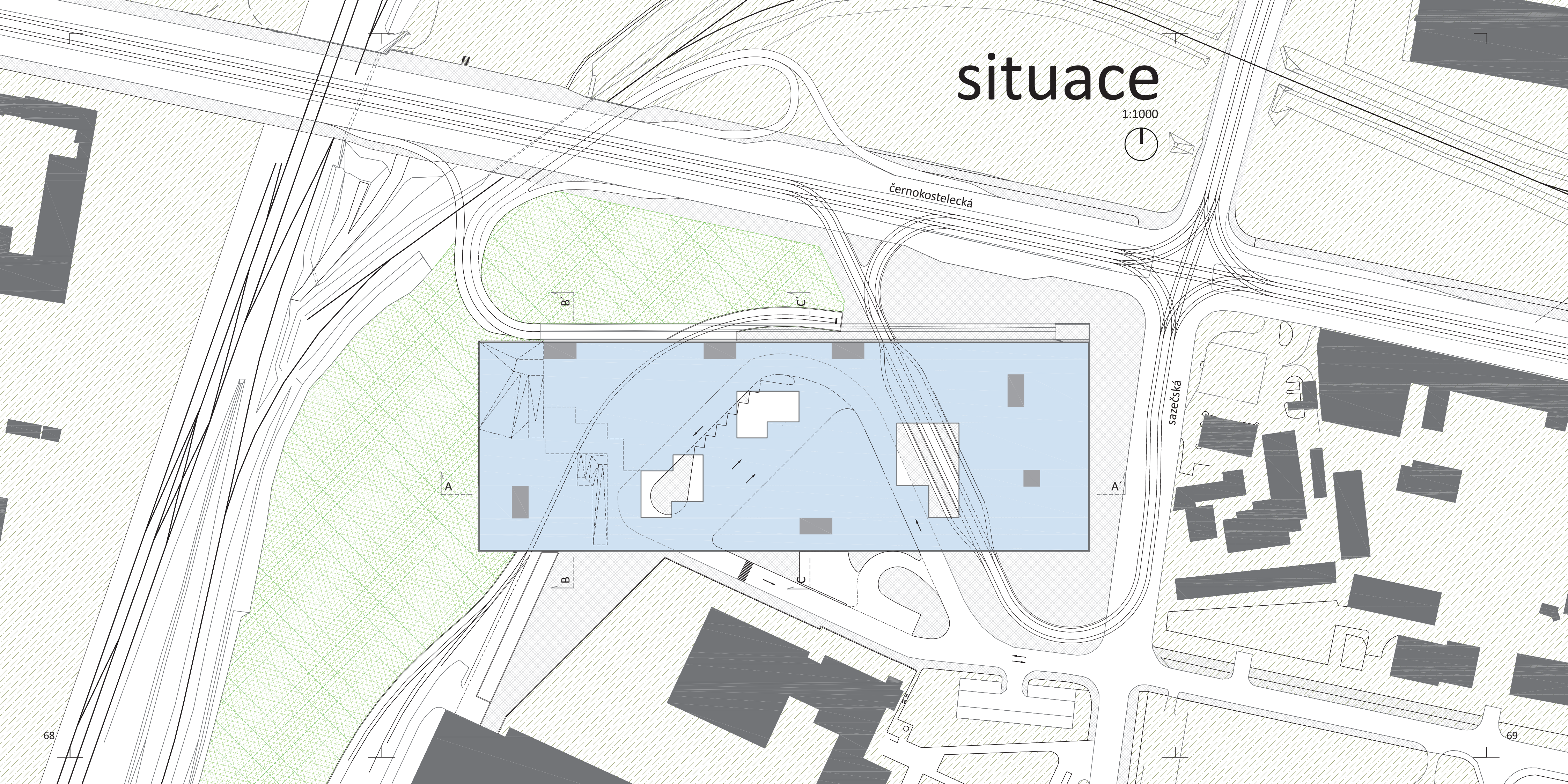
B'

C'

A'

B

C



01 jádra
02 úniková chodba
03 obchody
04 zázemí obchodů

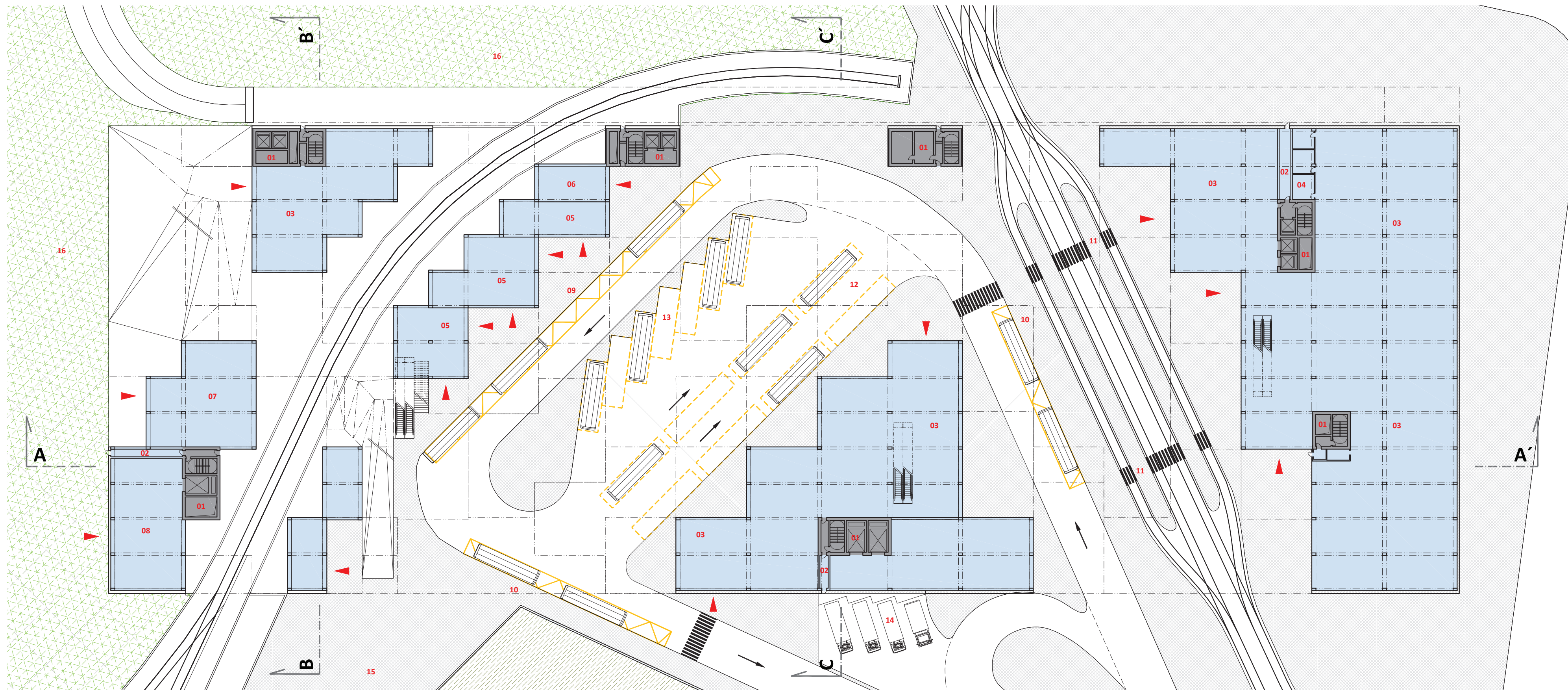
05 fastfood/obchod
06 zázemí řidičů
07 fitness
08 sklad

09 nástup do autobusů
10 výstup z autobusů
11 zastávka tramvaje
12 krátkodobé stání bus

13 dlouhodobé stání bus
14 zásobování
15 metro
16 okružní park

1NP

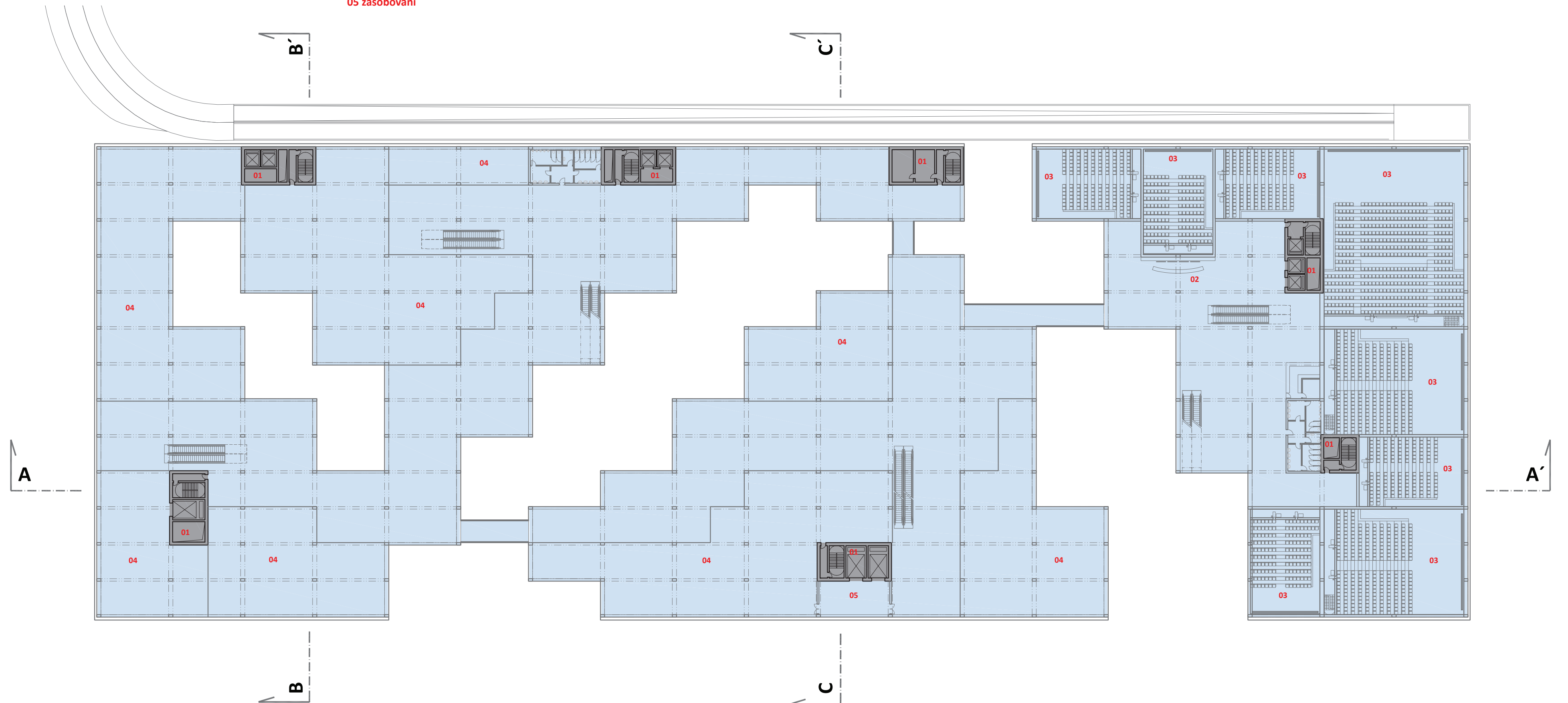
obchody
služby
1:500



- 01 jádra
- 02 pokladna multikina
- 03 sál
- 04 obchodní plochy
- 05 zásobování

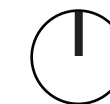
3NP

shopping mall
multikino
1:500

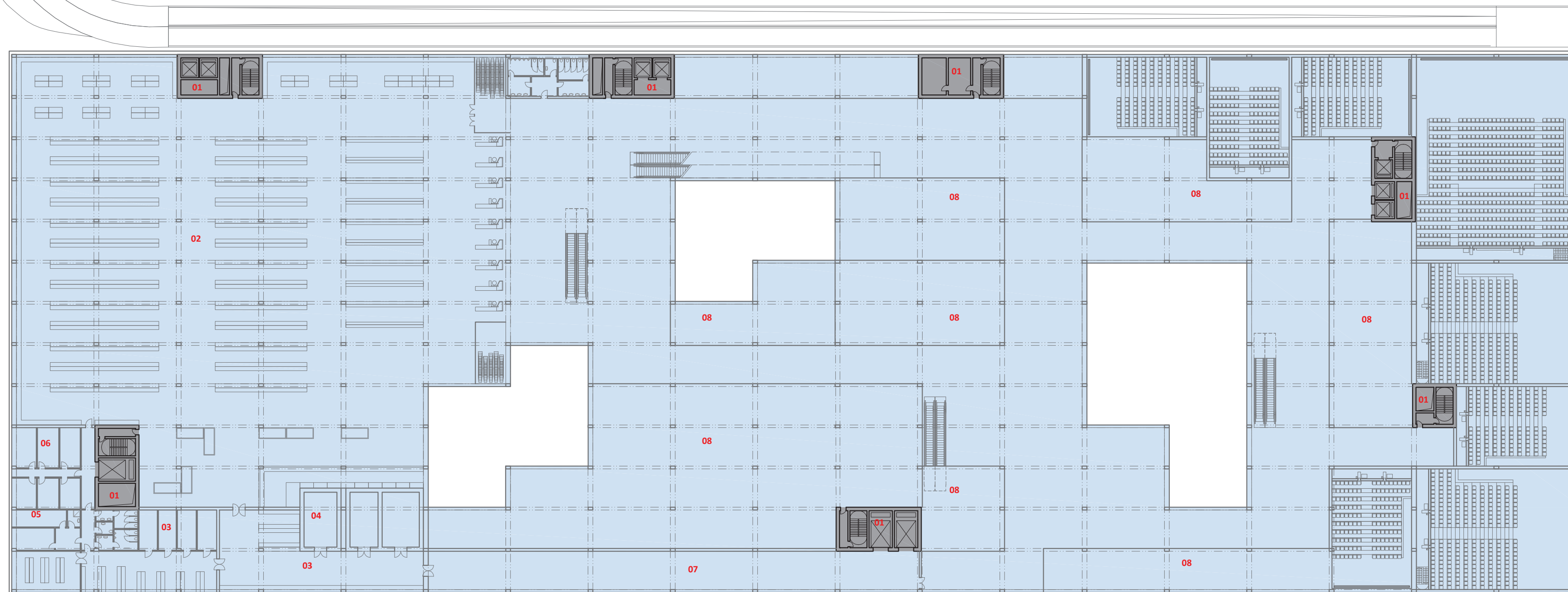


4NP

hypermarket
shopping mall
1:500



- 01 jádra
- 02 hypermarket
- 03 sklady hypermarketu
- 04 mrazírny
- 05 zázemí zaměstnanců hm
- 06 admin hypermarketu
- 07 dočasné sklady obchodů
- 08 obchodní plochy

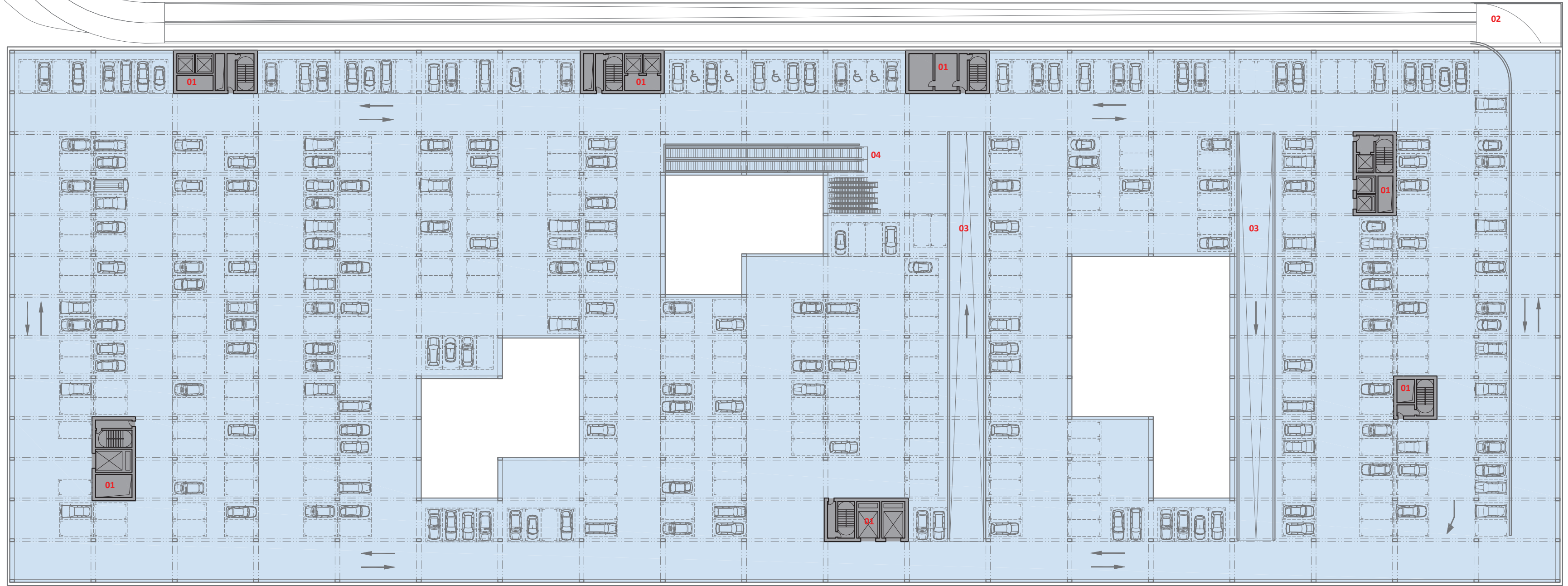


5NP

parkhouse
1:500



- 01 jádra
- 02 nájezdová rampa
- 03 rampy parkoviště
- 04 vstupní travelátor

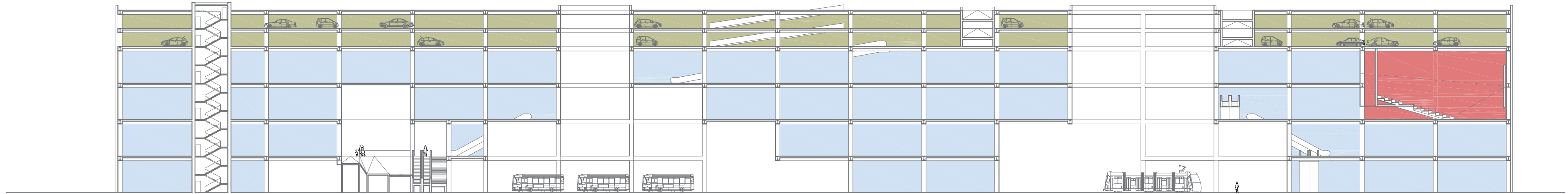


řezy

1:500

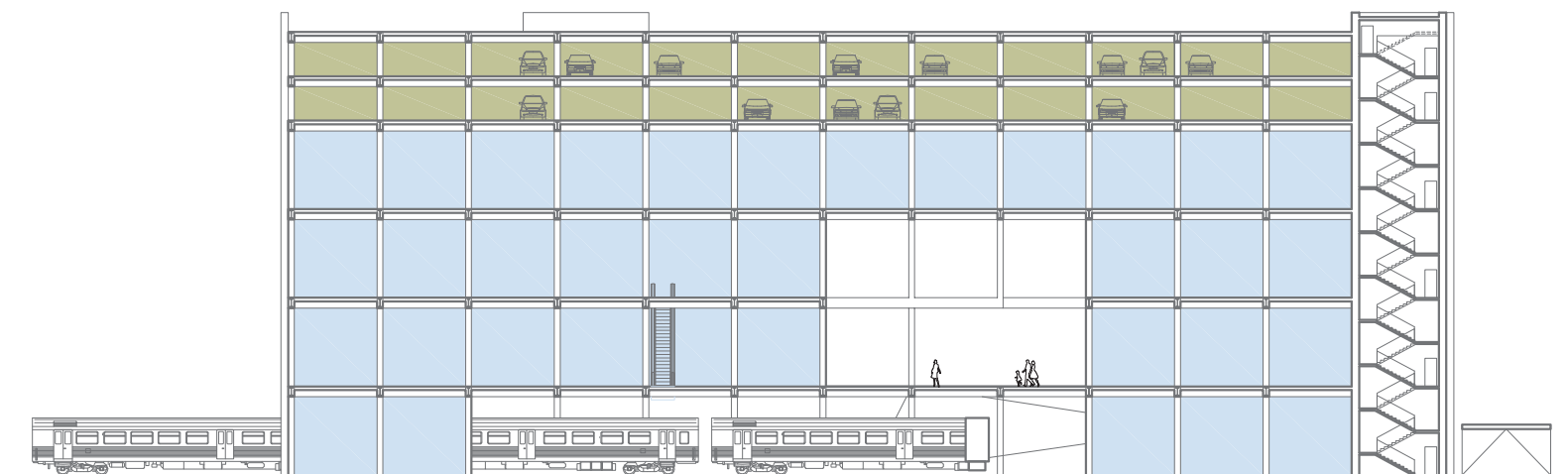
1:500

řez AA'



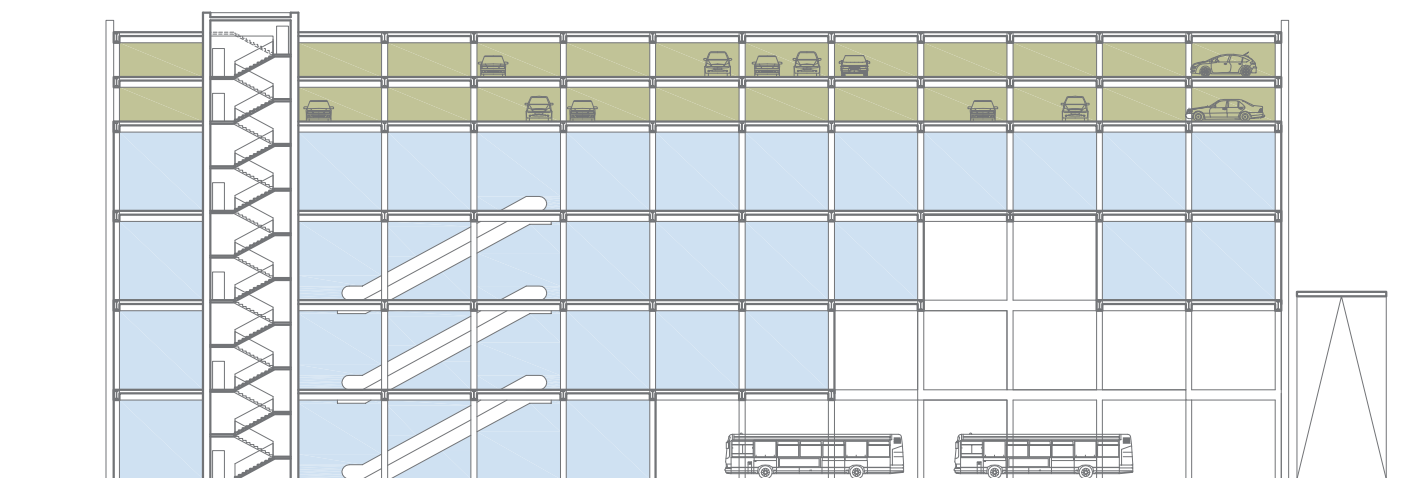
1:500

řez BB'



1:500

řez CC'





fasáda

Při příjezdu do prahy je silnice doslova obklopená bilboardy. Některé nás zvou na tenisové utkání, jiné nám nabízejí nová okna nebo zubní pastu. Někde mezi nimi se skrývá i jeden malý billboard suše konstatující "Praha, město kultury", který nevšimavý řidič lehce přehlédne.

Brána do města musí být výrazná, má být předělem mezi cestou do města a cestou ve městě. Jestliže má být milníkem na cestě do práce musí být výrazná a jednoduše srozumitelná. Nejsprofanovanějším obrázkem reprezentujícím Prahu je pohlednicová fotografie hradčan. Přes svou kýčovitost, nebo právě proto, je to nejlépe srozumitelné logo, které Praha má. Jestliže má fasáda říkat "tady je Praha" Musí si jí podvědomě každý všimnout.

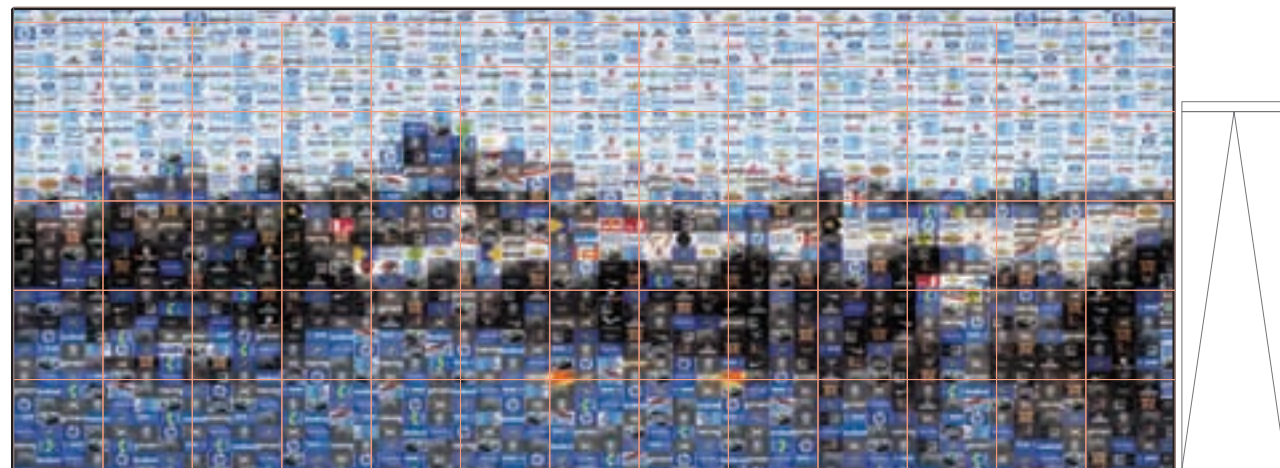
Fasáda domu je proto potištěna velkým vyobrazením hradčan skládající se ze stovek menších dílků. To co projíždějící vidí jako siluetu pražského horizontu vidí jinak nakupující, kteří jsou s fasádou konfrontováni z menší vzdálenosti. Nepřijeli obdivovat krásu středověkých památek, ale nakupovat. Z pohledu pěšího člověka jsou místo celkového obrazu patrné jen střípky, jednotlivé reklamy na cíl jejich cesty.

pohled jižní



pohled jižní

pohled východní



pohled západní



pohled severní

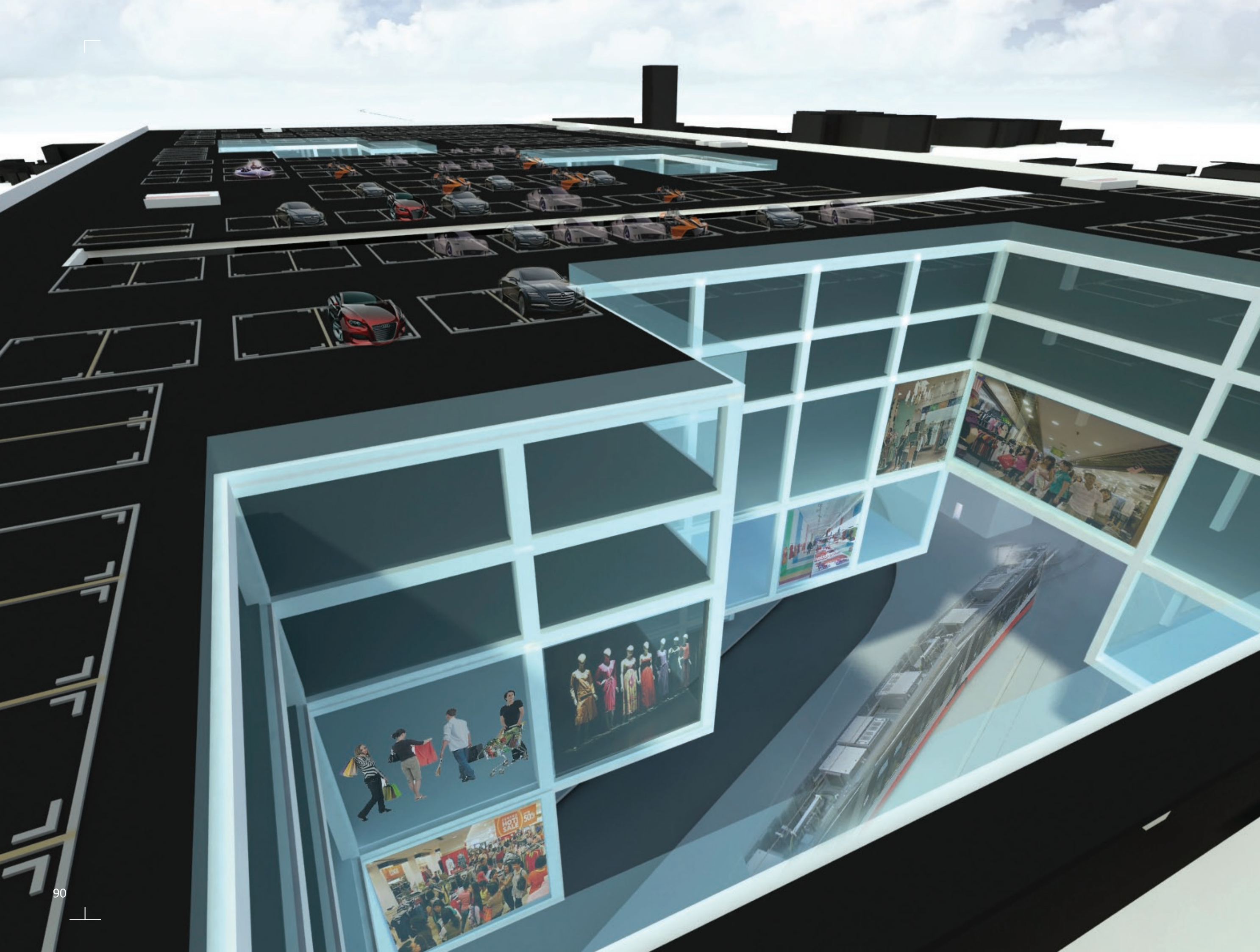


pohled severní



Vizuální propojení interieru obchodního domu s
“ulicí” pod ním.





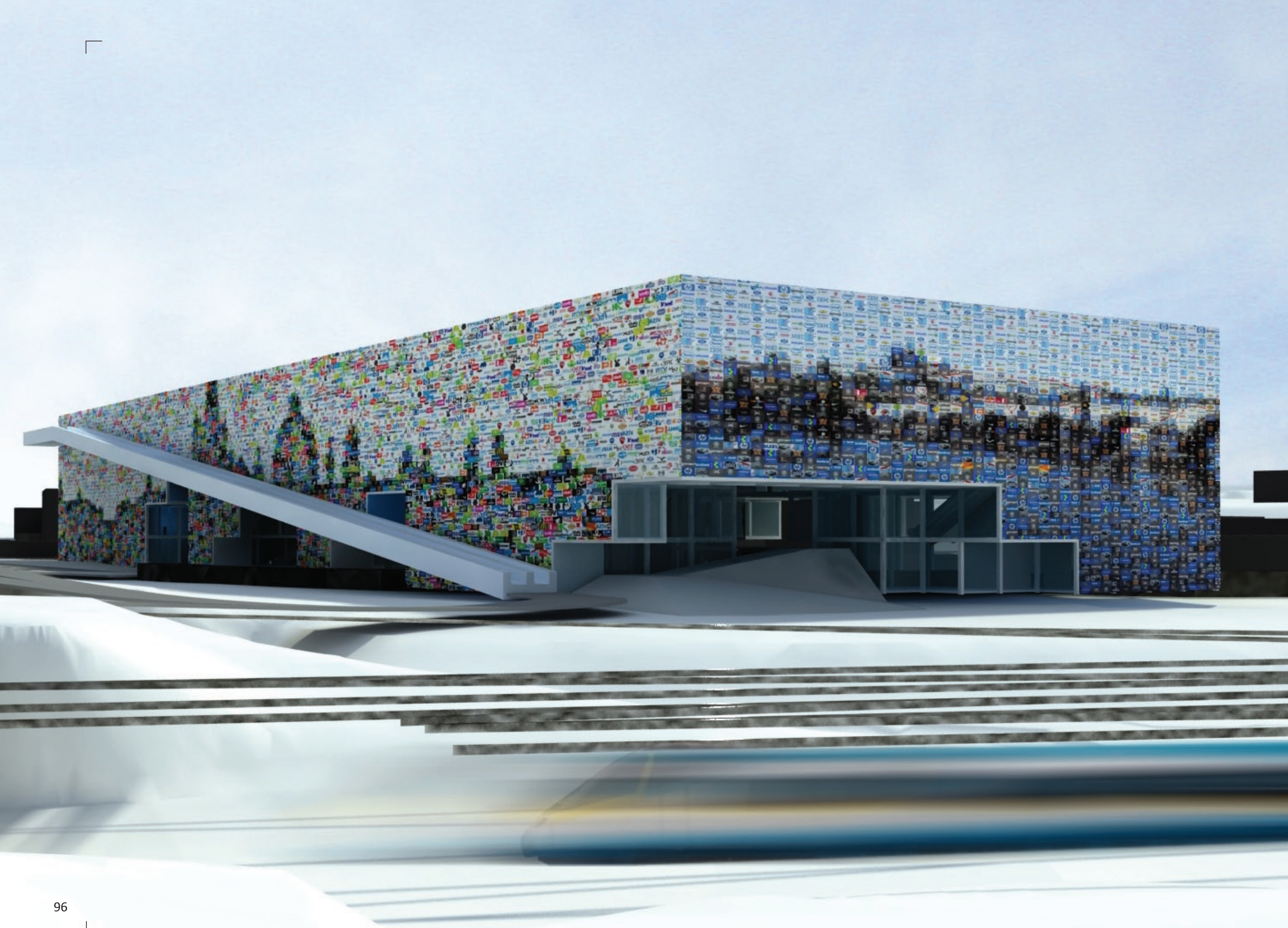
průhled střešními průniky do ulice a obchodního domu



jihozápadní pohled

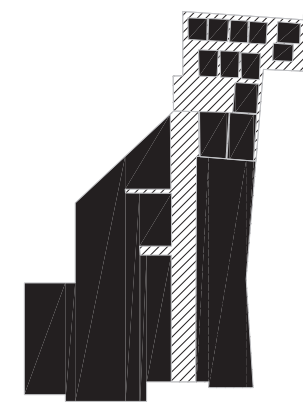


pohled z jihovýchodu

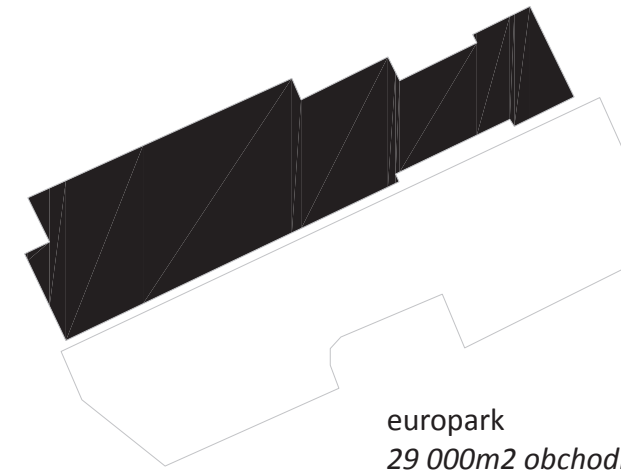


bilance

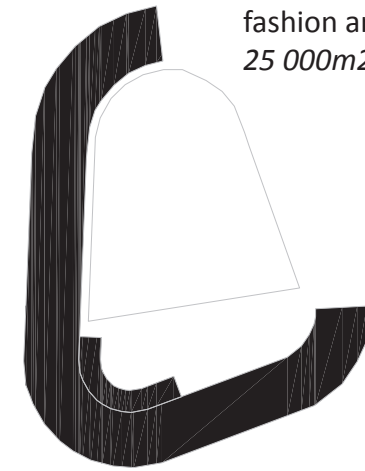
bilance ploch a srovnání



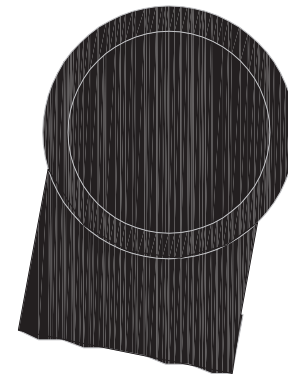
centrum nový smíchov
85 000m² obchodní plochy



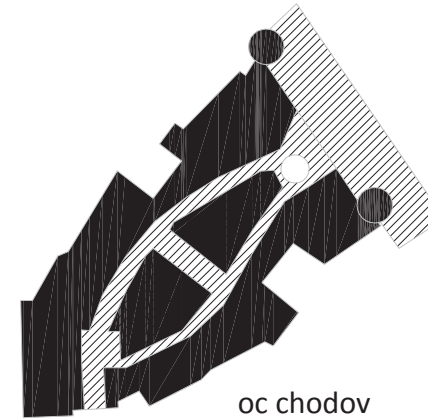
europark
29 000m² obchodní plochy



fashion arena
25 000m² obchodní plochy



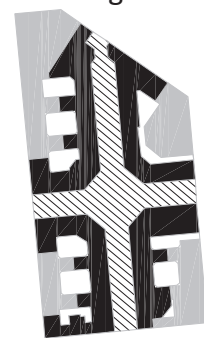
sazka arena
140 000m² podlažní plochy



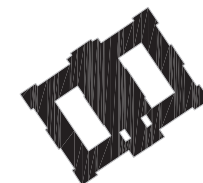
oc chodov
55 000m² podlažní plochy



ntk
11 740m² podlažní plochy



galeria vittorio emanuele milán



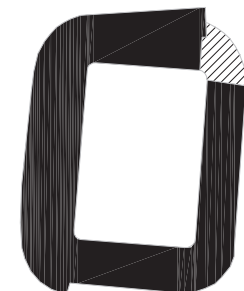
národní muzeum
4 100m² výstavní plochy



kunsthal
7 000m² podlažní plochy

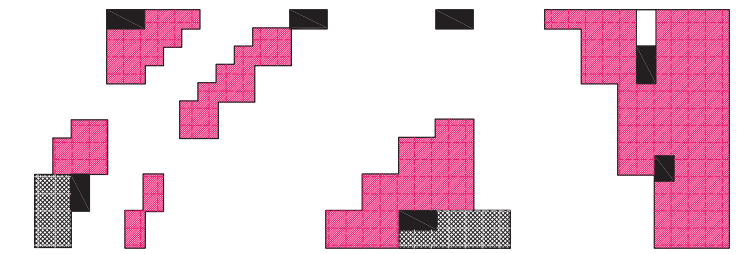


flora
20 000m² obchodní plochy
18 000m² kancelářské plochy

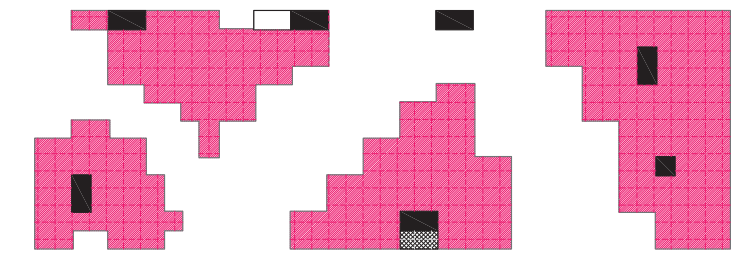


stadion a oc eden
103 396m² podlažní plochy

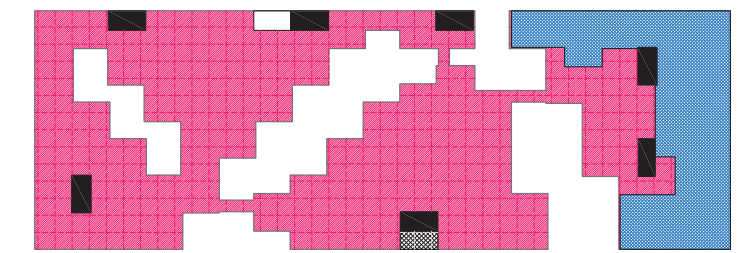
obchodní plochy 6 045m²
jádra 515m²
sklady 737m²



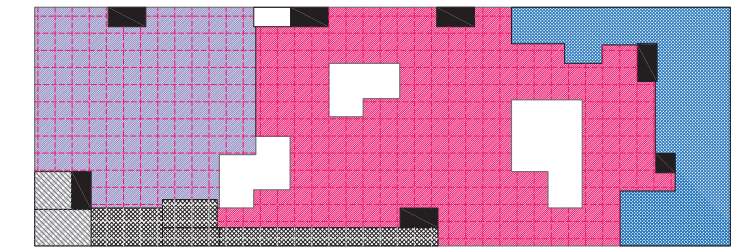
obchodní plochy 9 235m²
jádra 515m²
sklady 75m²



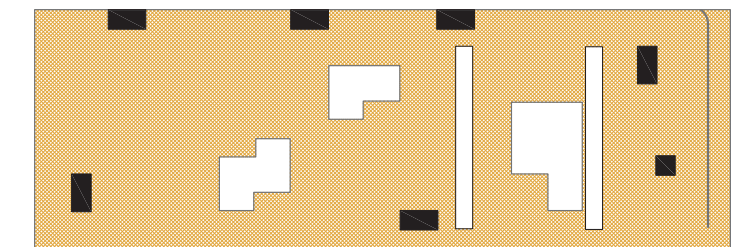
obchodní plochy 12 578m²
multikino 2 708m²
jádra 515m²
sklady 75m²



hypermarket 4 315m²
zázemí hm 375m²
sklady 998m²
obchodní plochy 7 587m²
multikino 2 708m²
jádra 515m²



parkhouse 15 315m²
416 parkovacích míst/podlaží



hypermarket 5 190m²
obchodní plochy 35 445m²
multikino 2x 2 708m²

celkem



