

Požadované výkony:

- A - Seznam příloh
- B - Rozbor místa a úkolu

Poznámka:

Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládající autorovo vnímání a interpretaci daného místa a úkolu.

- C - Návrh (povinný minimální rozsah ve smyslu podmínek soutěže, možno doplnit o další části)

	měřítko
C.1	koncepce a hlavní myšlenky návrhu (panel A1)
C.2	situace území (panel A1)
C.3	detail řešení území a řezy územím (panel A1)
C.4	perspektivy (panel A1)
- D - Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch
- E - Sada zmenšených výkresů pro oponenta ve formátu A3

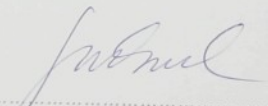
Elektronická podoba všech částí diplomní práce na CD-ROM

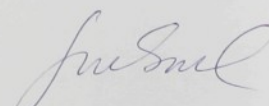
Vedoucí diplomové práce: Prof.ing.arch.akad.arch. Jiří Suchomel

Zadání diplomové práce: 1.3. 2004

Termín odevzdání diplomové práce: 31.5. 2004




vedoucí katedry


děkan v.z.

V Liberci dne 1.3. 2004

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum 5. 1. 2004

Podpis



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2003/04

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro:

Ondřeje Bustu

obor:

architektura

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona o vysokých školách č. 111/1998 Sb. určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu:

Hellenikon Park v Athénách

Zásady pro vypracování:

Místo:

Předmětem řešení je vymezené území bývalého athénské letiště Hellenikon.

Komentář:

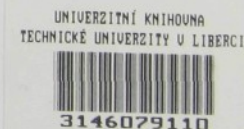
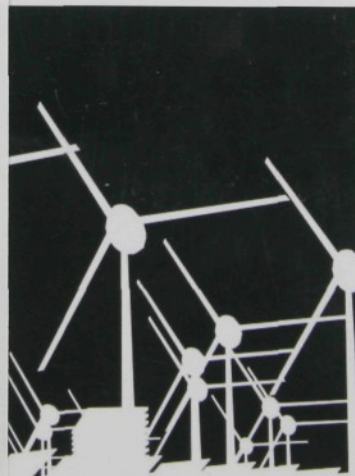
Na řešení Parku Hellenikon je v současnosti vypsána mezinárodní architektonická soutěž. Soutěžní podmínky jsou pro účel diplomové práce chápány jako závazné, s možností modifikace v odůvodněném případě.

Cílem diplomové práce je jak řešení prostorového a funkčního uspořádání parku a navazující komerční zástavby v rozsahu vymezeného území ve smyslu požadavků mezinárodní architektonické soutěže. Oproti soutěžnímu zadání není požadován výpočet ekonomické návratnosti investic.

Podklady:

Výkresové a textové podklady ze zadání soutěže

diplomní projekt
Hellenikon Metropolitní park Athény
Ondřej Busta - fakulta architektury Technické univerzity v Liberci
vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. akad. arch. Jiří Suchomel
katedra architektury letní semestr - 2004 - 05 - 31



ellinikooon ... die zweite akropolis



diplomní projekt
Hellenikon Metropolitní park Athény
Ondřej Busta - fakulta architektury Technické univerzity v Liberci
vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. akad. arch. Jiří Suchomel
katedra architektury letní semestr - 2004 - 05 - 31

ellinikooon :: die zweite akropolis

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146079110

_A

... A.1 - seznam příloh

_B

... B.1 - zadání diplomové práce

... B.2 - rozbor místa a úkolu

_C

... C.1 - koncepce a hlavní myšlenky návrhu

... C.2 - situace území

... C.3 - detail řešení území

... C.4 - perspektivy

_D

... D.1 - průvodní zpráva

... D.2 - bilance ploch

_E

... E.1 - elektronická podoba na CD-ROM

B.1.1

zadání diplomové práce:

název tématu:

Hellenikon Park v Athénách

zásady pro vypracování:

místo:

Předmětem řešení je vymezené území bývalého athénské letiště Hellenikon.

komentář:

Na řešení parku je v současnosti vypsaná mezinárodní architektonická soutěž.

Soutěžní podmínky jsou pro účel diplomové práce chápány jako závazné, s možností modifikace v odůvodněném případě.

Cílem diplomové práce je jak řešení prostorového a funkčního uspořádání parku a navazující komerční zástavby v rozsahu vymezeného území ve smyslu požadavků mezinárodní architektonické soutěže. Oproti soutěžnímu zadání není požadován výpočet ekonomické návratnosti investic.

podklady:

Výkresové a textové podklady ze zadání soutěže.

požadované výkony:

A - Seznam příloh

B - Rozbor místa a úkolu

poznámka: Předpokládán je esej s obrazovým doprovodem, dokládajícím autorovo vnímání a interpretaci daného úkolu místa a úkolu.

C - Návrh (povinný minimální rozsah ve smyslu podmínek soutěže, možno doplnit o další části)

C.1 koncepce a hlavní myšlenky návrhu (panel A1)

C.2 situace území (panel A1)

C.3 detail řešení území a řezy územím (panel A1)

C.4 perspektivy (panel A1)

D - průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch

E - Sada zmenšených výkresů pro oponenta ve formátu A3

Elektronická podoba všech částí diplomní práce na CD-ROM

B.1.2

zadání soutěže UIA (výtah)

2. Program and Guidelines

2.1 Program

The Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development will consist of the following main programmatic components:

A. Metropolitan Park

Green and open public spaces of widely varied qualities, appropriate for individual and collective open-air activities of the broadest possible spectrum, and also social and civic functions. An indicative list: promenades, spaces for outdoor games, pedestrian tracks, sporting tracks (for bicycling, racing etc), , sports facilities and playgrounds, open-air exhibitions and temporary markets, public gathering and rallying areas, etc. Green spaces may be structured to comprise any type of green (from turf to trees) and management technique, urban forests, water features etc.

Leisure and supporting facilities.

An indicative list: orientation and information pavilions, bars and restaurants, small retail spaces, theme parks, amusement parks etc.

Cultural facilities.

An indicative list: museums, theatres, spaces for art, education, research, innovation activities, media etc.

B. Urban Development

Mixed-use development, that will include any of the following uses in compact or dispersed arrangement:

- mid and up-scale housing,*
- retail and office spaces,*
- hotels,*
- business centers, possibly in relation to the Convention and Exhibition Center of Athens,*
- recreation spaces,*
- social infrastructure, and*
- parking garages*

with a total floor area of 1.000.000sqm. This figure refers to the above ground areas and does not include parking and underground auxiliary spaces.

The entire development will cover a maximum gross area of 100 Ha. The area of the street network, which must be limited within reasonable limits and make optimal use of existing and planned thoroughfares, is included in this figure.

C. Other Facilities and Infrastructure

Some existing or planned facilities (technical and social infrastructure, Convention and Exhibition Center, Olympic Facilities etc.) should also be integrated in the design, either in their planned/designed form or in a new version, in relation to the park and the urban development areas, as listed in the design guidelines below. The total floor area of these, as well as all the other buildings that will be retained or proposed for the Park area, may not exceed 325.000sqm.

2.2 General Guidelines – Adjudication Criteria

The Hellenikon is intended primarily as a Metropolitan Urban Park.

Its exceptional location within city limits and extended area make it not only a unique asset for the urban development and regeneration of Athens, but also an opportunity for the conception of a new strategy and design scheme for the integration of multifunctional public green and open areas, as well as natural reserves, into contemporary sprawling metropolises. The importance of this significant project for Athens is obvious.

The design should primarily address issues of:

- enrichment of contemporary city life and experience, as related particularly to public open air and green spaces,
- variety and interaction among programs and program scales, both within the site and beyond,
- image and identity appropriate to an urban park of exceptional scale in the 21st century,
- integrated urban design in relation to the broader and immediate context, both natural and man-made,
- urban architecture with distinct/recognizable attributes and distinguished quality,
- qualitative enhancement of the surrounding areas,
- urban ecology,
- sustainability and maintenance,
- public attraction and popularity.

The size of the park, however, along with the need of its economic feasibility-viability during both the development period and thereafter, adds extra challenges to the designers, who should respond to a long series of widely varied and potentially contradicting requirements. These include:

- The promotion of the international role and image of Athens, within the frame of the international competition between cities,
 - The integration of the park and the development area to the surrounding neighborhoods and the entire urban complex,
 - The re-establishment of the physical continuity between the site, the slopes of Mount Hymettus to the east and the coast of Aghios Kosmas to the west,
 - Environmental improvements and provisions, particularly in relation to natural resources (power, water, etc)
 - The creation of urban landmarks
 - The synergy (mutual enhancement) of the various programs (uses)selected
 - The compatibility of a wide variety of activities through design
 - The low implementation and maintenance cost for both the park and the development area, which however should not be a pretext for undistinguished design proposals
 - The preference for Attic flora for the planting of the park
 - The creation of extensive undisturbed / uninterrupted green areas
- The optimized balance of revenue and quality in conformity with other set aims and design / planning principles*

Regarding the transport system, the following general guidelines apply:

- Maximum accessibility through public transport (future expansion of the tram and metro system into the area are currently under scrutiny)
- Adequate accessibility through the existing and planned metropolitan road network,
- Provision for adequate parking space for residents, visitors and employees, in both the Park and the urban development,
- Provision for adequate parking space in close relation to the metro stations, within a park-and-ride transport concept for the broader area,
- Appropriate internal circulation and accessibility (including pedestrian paths, bicycle routes, calm traffic roads etc) to secure functional and maintenance operations of the Park and discouragement of through traffic.

2.3 General Planning Guidelines

A maximum area of 100ha will be devoted to urban development, while the remainder of the site will be given out for the building of a large urban park and the required infrastructure. The park will cover the greatest possible area. It will be the focal point of the entire scheme and a major landmark at the urban scale.

The development area may be split according to design and economic criteria, so as to maximize/optimize urban integration, enhancement of urban and public space, and economic revenue. It is expected that, locations with higher land prices and development potential, in proximity to existing and projected thoroughfares, will be developed with priority, so as to achieve optimal urban design choices and maximum revenue (cf Annex 5 – Land Market).

The connection of the entire site, and particularly the park, to the sea-shore to the west must be re-established as broadly as possible and optimized.

The park area will in principle be continuous.

Management and maintenance costs should also be taken into account.

B.2.1

pohled na problematiku úkolu:

Athény - město kde se snoubí balkánský chaos s evropským pohledem na svět.

Smyslem zadání soutěže je na území bývalého athénské letiště, vytvořit zelený ostrov. Ostrov, jehož součástí bude komerční zóna, která zaplatí vytvoření a další fungování takovéto náročné investice. Metropolitní park, jak athénští svůj projekt nazvali, má být největším městským parkem v Evropě vůbec. Athény si jako město od projektu slibují zlepšení životního prostředí a nové zadefinování v současnosti velmi těžko čitelné městské části.

Poloha místa které je vzdáleno od centra Athén - od Akropole, je deset kilometrů jižně. Ač se to pro tak velké město jako jsou Athény o rozloze 520 km² a s počtem obyvatel přes 3 miliony, nezdá jako příliš velká vzdálenost, není zanedbatelná. Při současné situaci athénské dopravy, jejíž radikální zlepšení je v nedohlednu, cesta z centra na Hellenikon trvá hodinu čistého času, a je jedno jaký dopravní prostředek člověk použije. Vybudování metra, které je plánováno v okolí území, by situaci pomohlo vyřešit. Ovšem to, aby na tomto území vznikl pouze park a komerční zóna, která splýne v okolní monotónní zástavbě, je velmi málo a bez přínosu. Nové řešení musí vtisknout místu duši, musí téžit ze současné hybridní situace, kdy je na území stále část letištní runway, letištních budov a již zde vyrostla olympijská sportoviště.

Vazba místa na svoji historii dnes nemůže sahát dále než do šedesátých let minulého století, kdy bylo celé toto území přetvořeno na hlavní athénské letiště. Pokusy o aplikování historických stop z doby "předletištní" do současných návrhů, jsou příliš velkou zátěží o čitelnost místa a jeho nové zadefinování. Jsou přepychem, který si město jak po finanční tak vývojové stránce nemůže dovolit. Stejně jako si město a místo nemůže dovolit neohlížet se vzad dále než do doby, kdy na letištní ploše vznikla Saarinenova hlavní letištní hala, nemůže si dovolit neohlížet se ani na letiště samotné, které je stále cca z 60% stále zachováno.

Zvláštností Athén, která je evropskou raritou, je bohužel jedna smutná skutečnost. Problém extenzivního růstu měst, se kterým se v současnosti potýká snad většina měst na světě a jehož hrozby, tolikrát již jmenované nejsou stále brány vážně a na zřetel, v Athénách nejsou řešeny vůbec a město je spíše podporuje. Hlavním důvodem pro toto konstatování je fakt, že centrum města neslouží k bydlení, které by bylo bráno jako nejlukrativnější a nejcenější, ale pouze jako místo, kde jsou památky pro turisty a bydlení nejnížších vrstev. Tento macešský přístup pramenící pravděpodobně z toho, že současné obyvatelstvo nemá antické kořeny a nikdy se s nimi neztotožnilo. Ona příslovečná lenost, která celému současnému Řecku dodává punc neuvěřitelně pohodového a příjemného místa, má bohužel za důsledek současný image města jako velmi problematického k bydlení a práci. Přesto jsou athénští na své město hrdí a nikdy v životě by se z něj nechtěli odstěhovat. Něco, čemu člověk, který se zde nenarodil, nikdy neporozumí. Město je pro cizího návštěvníka pestré a zábavné tak pět dní, pak se musí něco stát, jinak odjede. Měnit něco na mentalitě lidí není vlastně důvod, jen Athény volají po změně, nejsou však schopny ji provést samy.

Z uvedených pocitů a skutečností vyplývá několik bodů, které se pro návrh staly zásadními:

- * vytvoření druhé akropole, druhého centra athén
- * využití a zachování silné grafické stopy původního letiště a její přenesení do krajinné podoby
- * zahuštění zástavby dnešního olympijského komplexu vytvořením "moderní akropole", komerčními plochami kolem sportovišť a bydlení přesunout k hranici parku

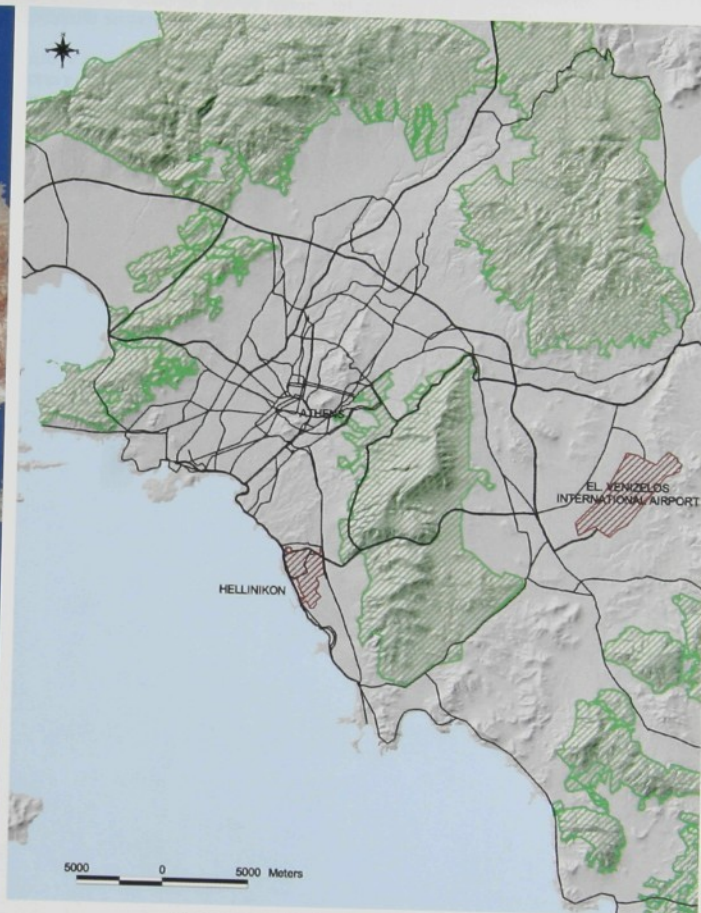


Athény v evropském měřítku

B.2 _rozbor místa a úkolu



ortofotomapa Recka s Athénami



mapa s vyznačením polohy řešeného území Hellinikon vůči centru Athén a poloze nově zbudovaného hlavního letiště El. Venizelos



družicový snímek s vyznačeným územím (tato mapa je jako jediná orientována správně, kdy sever je nahoře, ostatní mapy jsou orientovány východní stranou nahoru, tak jak měly být dle propozic soutěže výkresy orientovány)

území je v dnešní době rozděleno na tři části, které jsou i z této výšky dobře čitelné, na části letištní plochy se již budují olympijská sportoviště a na ponechané části stále ještě fungují hangáry a skladiště pro potřeby carga a překladiště zboží. východní cíp má v moci armáda.



historická letecká fotografie z roku 1937 - éra "předletištní"



letecká fotografie z konce dvacátého století - éra "letištní"

B.2 _rozbor místa a úkolu



letecká fotografie z doby nedávne, kdy se započalo s výstavbou olympijských sportovišť

B.2 *_rozbor místa a úkolu*



letecký pohled na řešené území, celý areál Hellenikon od jihu (2004)

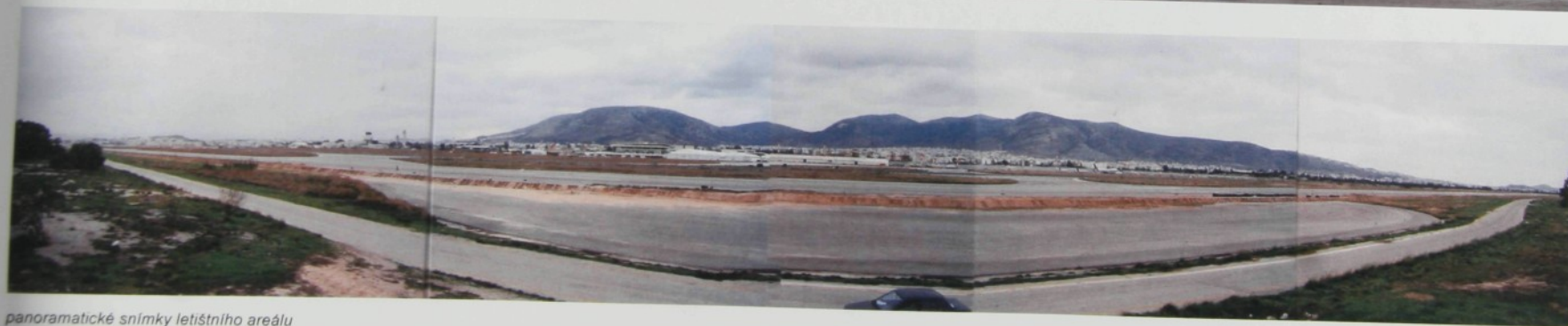


letecký pohled na řešené území, areál Hellenikon od severozápadu (2004)



panoramatické snímky letištního areálu

B.2 _rozbor místa a úkolu

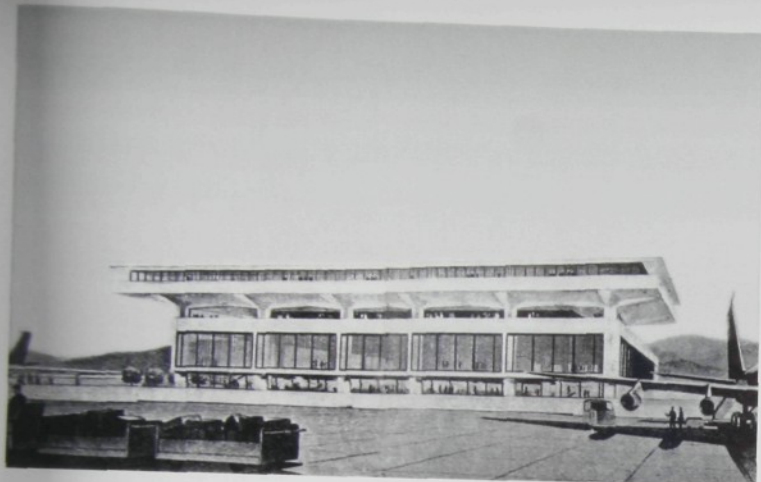


panoramatické snímky letištního areálu

B.2 _rozbor místa a úkolu



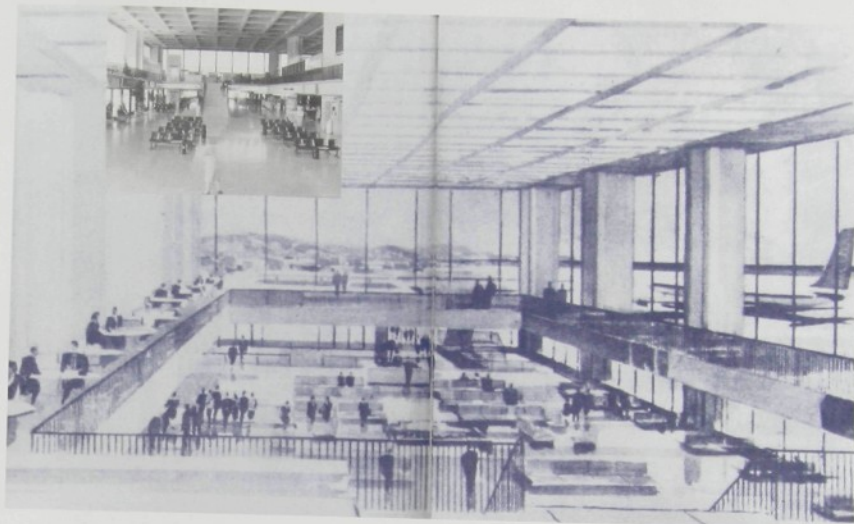
panoramatické snímky budovaných olympijských sportovišť



dokumentace letištního terminálu od Eero Saarinen



dokumentace letištního terminálu od Eero Saarinen



B.2 *_rozbor místa a úkolu*



vlastní fotodokumentace z návštěvy řešené lokality - 2004

B.2 _rozbór místa a úkolu



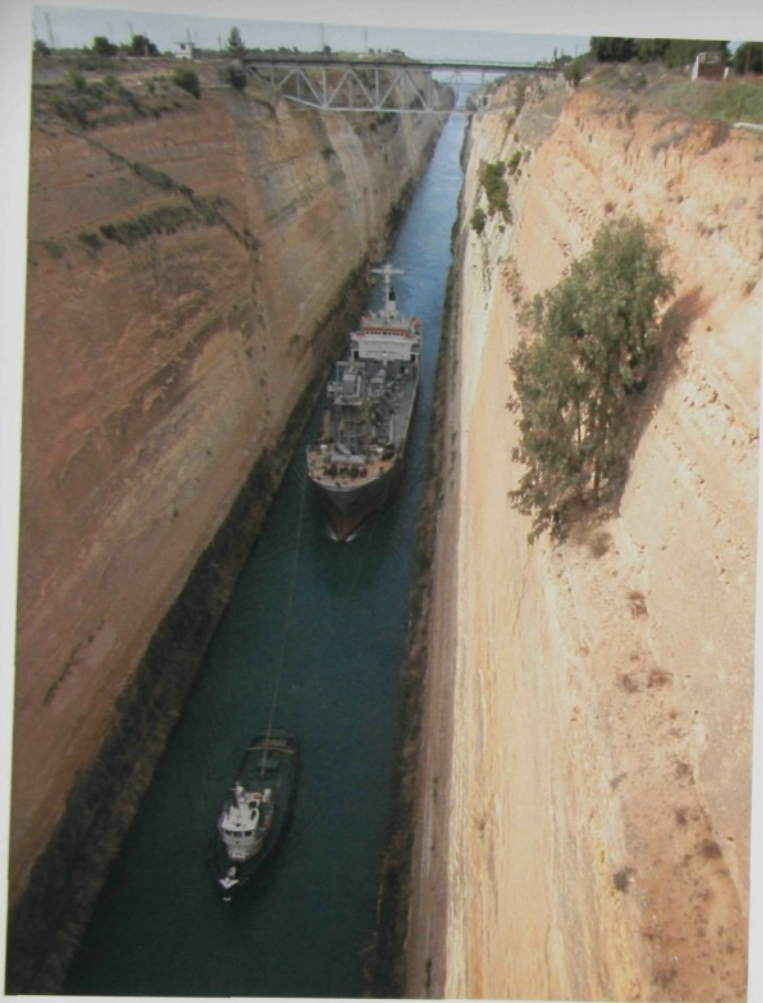
vlastní fotodokumentace z návštěvy řešené lokality - 2004

B.2 _rozbor místa a úkolu



vlastní fotodokumentace z návštěvy řešené lokality - 2004

B.2 _rozbor místa a úkolu



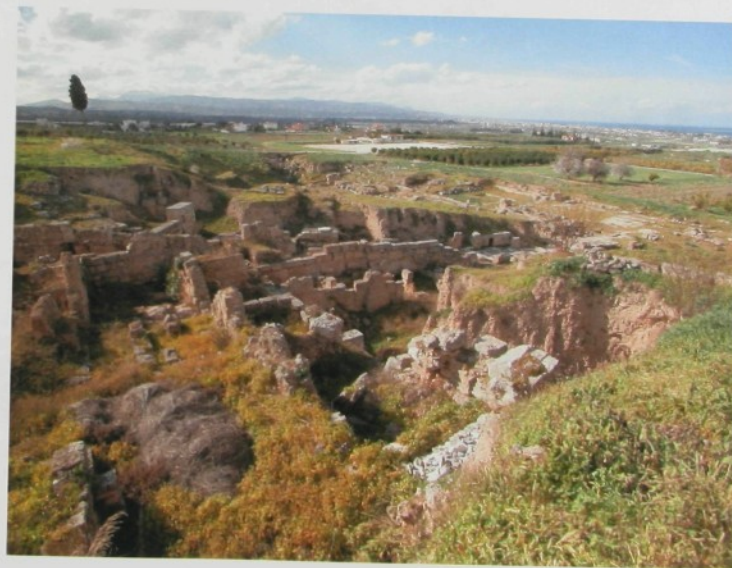
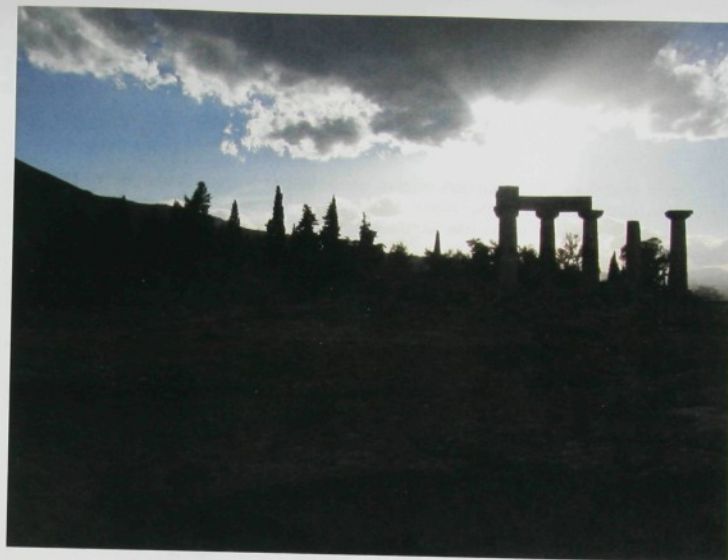
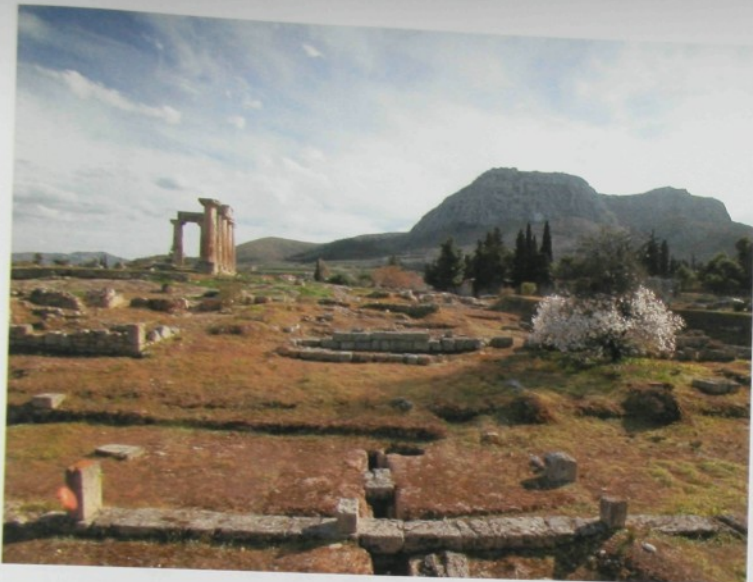
vlastní fotodokumentace z návštěvy řešené lokality - 2004





vlastní fotodokumentace z návštěvy řešené lokality - 2004





vlastní fotodokumentace z návštěvy řešené lokality - 2004

B.2 _rozbor místa a úkolu

B.2.2

první myšlenky a návrhy řešení - skicy

Vzhledem k obrovské rozloze parku a zadání vůbec, bylo snahou nalézt takové řešení, které park rozčlení způsobem, který umožní snadnou orientaci v něm i jeho snadné opuštění nebo průchod skrz. Letištní runway měla v tomto případě posloužit jako pomůcka v určení měřítka území a její kresba přejít v rastr členění městských bloků v okolí řešeného území. (viz. obr. vpravo dole) Takto by se snadno řešené i stávající území dala propojit a návštěvník parku by měl orientaci usnadněnu blokací parku jako městské čtvrti. Bohužel, toto navržené řešení, ač vycházelo z kvalit původní letištní dráhy přejímalo i její měřítka pro vzdálenost jednotlivých bloků. Tato kombinace s provázáním okolních městských čtvrtí se nakonec ukázala jako problematická. Zkompaktnila sice území, ale původní runway se v kresbě vytratila a záměrem bylo ji naopak posílit a ukázat. Je jasné, že takováto věc je vidět pouze z letadla, ale myšleno bylo vytvořit krajinu parku tak, aby se dala prohlédnout i shora, z kopců.



výchozí situace pro návrh - s vyznačením runways jako dominantní kresby v území - (šedivé plochy, šedé objekty je nutno zachovat, včetně olympijského náměstí - velký čtverec s diagonálou v levé spodní části) -



... Letištní runway měla v tomto případě posloužit jako pomůcka v určení měřítka území a její kresba přejít v rastr členění městských bloků v okolí řešeného území. ...

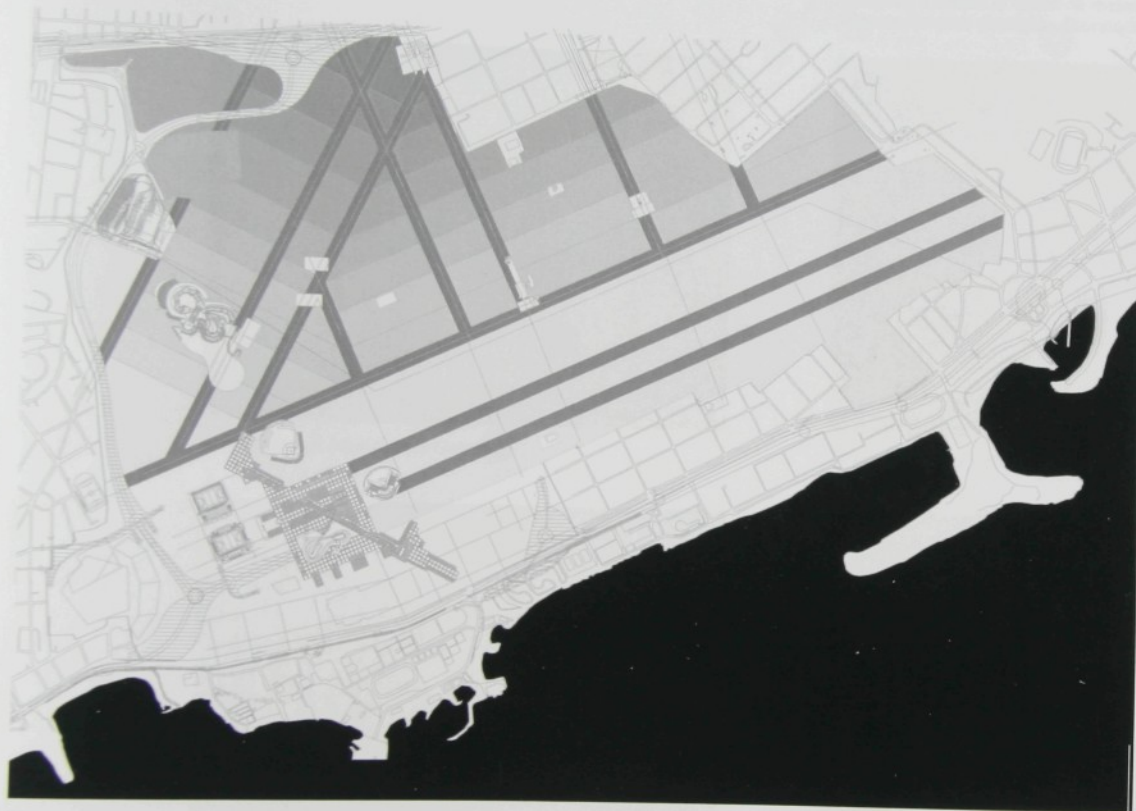


diagram výškové modelace terénu s vyznačením hlavních vstupů do území
a chápání hlavních směru pohybu po území

B.2.3

představa o prostředí parku

Snaha o vytvoření klidného, stinného prostředí, kam se budou lidé utíkat za odpočinkem od každodenních problémů. Místo, kde bude možné vedle sebe aktivně odpočívat sportováním, ale i posezením v zahradní restauraci s přáteli, či vyrazit na rodinný piknik. Výchozími předobrazy se pro návrh stala atmosféra olejomalby Augusta Renoira, Gerogese Seurata, Edouarda Maneta, Clauda Moneta... Klid, všeobjímající klid...



August Renoir, Moulin de la Galette



Claude Monet, La Jardin



Georges Seurat, La Grande Jatte



Edouard Manet, Concert aux Tuilleries

B.2.4

představa o prostředí parku

Tendence hektického dvacátého století nedává moc šanci na úspěch k návratu k impresionistickým náladám, ale jednadvacáté století by mělo přinést jiný pohled na život a návrat k tradičním hodnotám. Jeho začátek již neodpovídá tempu století předchozího, dochází k postupnému přehodnocování životního postoje, přístupu ke krajině, životnímu prostředí a zeměkouli vůbec. Ve zpomaleném feckém tempu má tato vize šanci na dvojnásobný úspěch.



Edouard Manet, Le Déjeuner sur l'herbe



prostředí zůstává, lidé se mění ...

B.2.5

prvoplánové předobrazy parku

Vzhledem k tendenci využívat půdorysné kresby letištní plochy, vnucovaly se geometrické půdorysy franouzských zámeckých zahrad. Vývoj návrhu ovšem nesměřoval k vytvoření geometricky členěné plochy na celém území, kdy by se stala východí pro řešení samotná runway, ale k podtržení její přítomnosti v území. Proto se naopak v dalších fázích návrhu začaly objevovat geometrické obrazce jdoucí proti geometrii letištní plochy tak, aby ji podporovaly. Nakonec se jako základní ukázalo postavit jedno přírodní prostředí na území runway, které bude leitmotivem návrhu proti adici dalších prostředí, která svojí růzností vytvoří celek. Základem rovnováhy a stability je různorodost.



Versailles, Francie



Karlsruhe, Německo



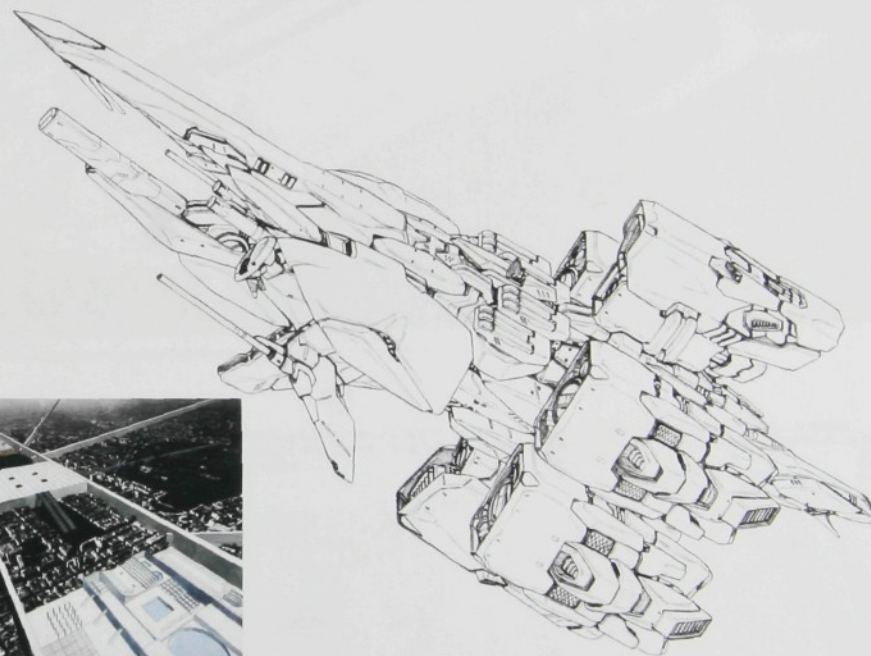
Central Park NY, USA



B.2.6

prvoplánové předobrazy pro 100ha developementu

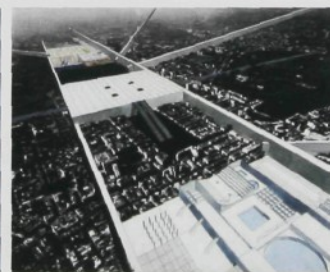
Z celkové plochy území 530ha má být v návrhu maximálně 100ha komerčních ploch - developementu, který má dle soutěžních podmínek zajistit návratnost parku. Poloha místa ovšem takového kritérium může pomoci naplnit jen stěží. Okolní obytné čtvrti sice skrývají lidský potenciál a s tím i související finanční kapitál, ale patřičný vzruch a impuls k tomu, aby se vize návratnosti mohla začít naplňovat, zajistí jen prostředí, které bude intenzivně tvořit centrum lidských kontaktů a činnosti. Forma, která zosobní tuto vizi musí být patřičně odvážná. Asi tak jako myšlenka uplatit čtyřsethektarový park v zemi, jejíž obyvatelé takřka nechodí pěšky, ze sportů vyznávají jen sex a fotbal, přičemž oboje v libovolném pořadí...



metropolis - superstudio



sci - fi skyscraper á la blade runner



metropolis - rem koolhaas

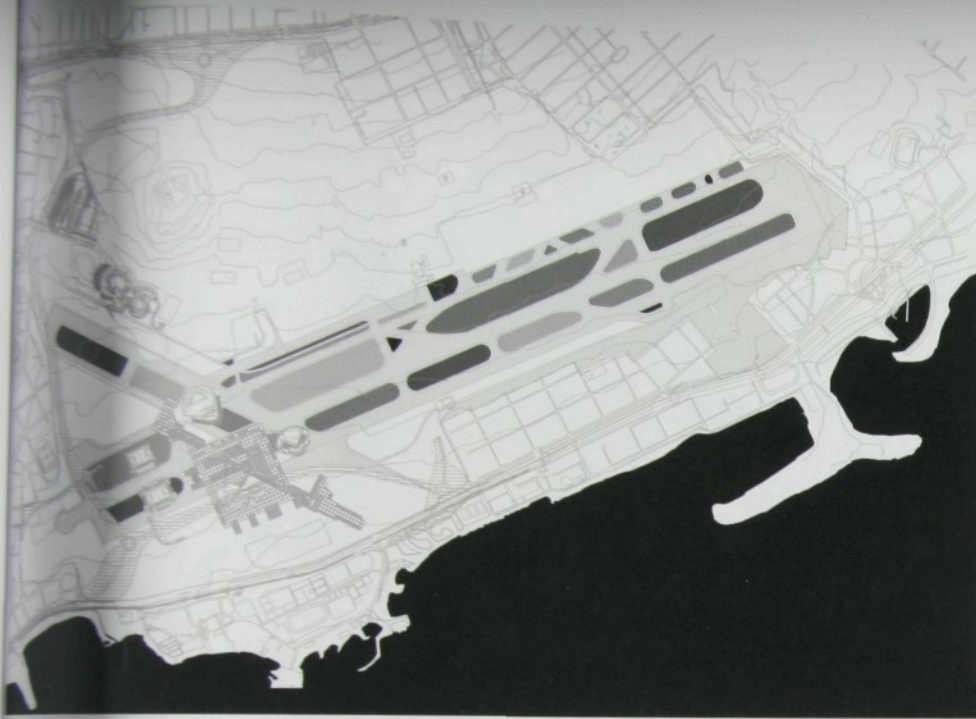


fig. 00_ nutně zachovávané stavby v území s vykreslením runway jako základního prvku konceptu

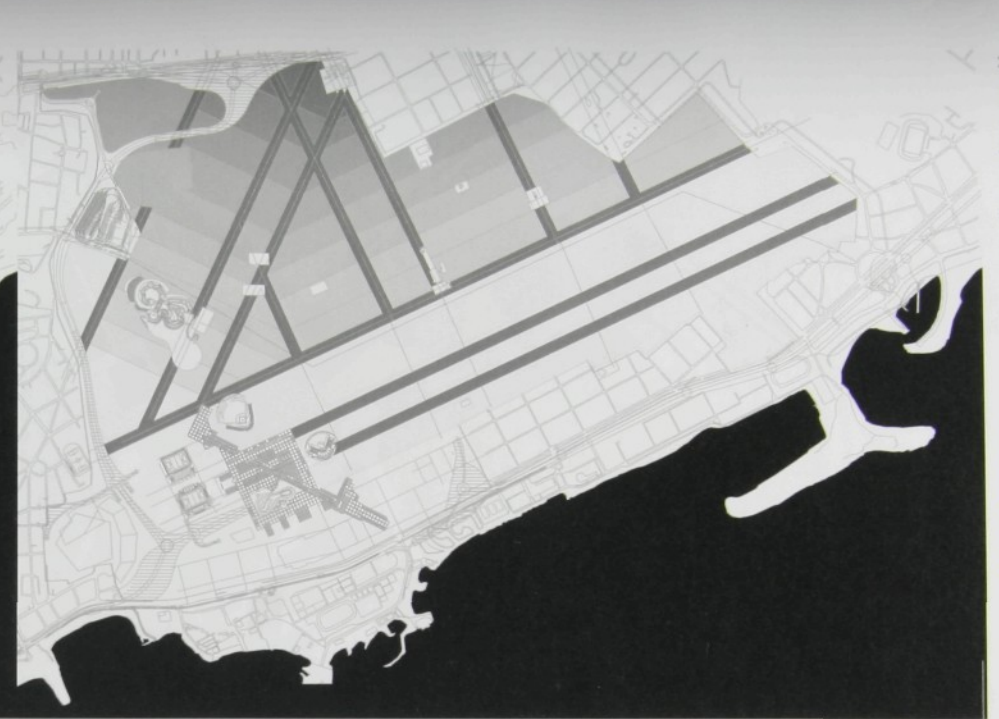


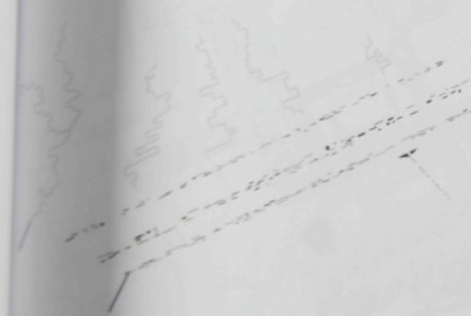
fig. 01_ výšková modelace terénu s vyznačenými hlavními vstupy do území a hlavními směry pohybu unitů území

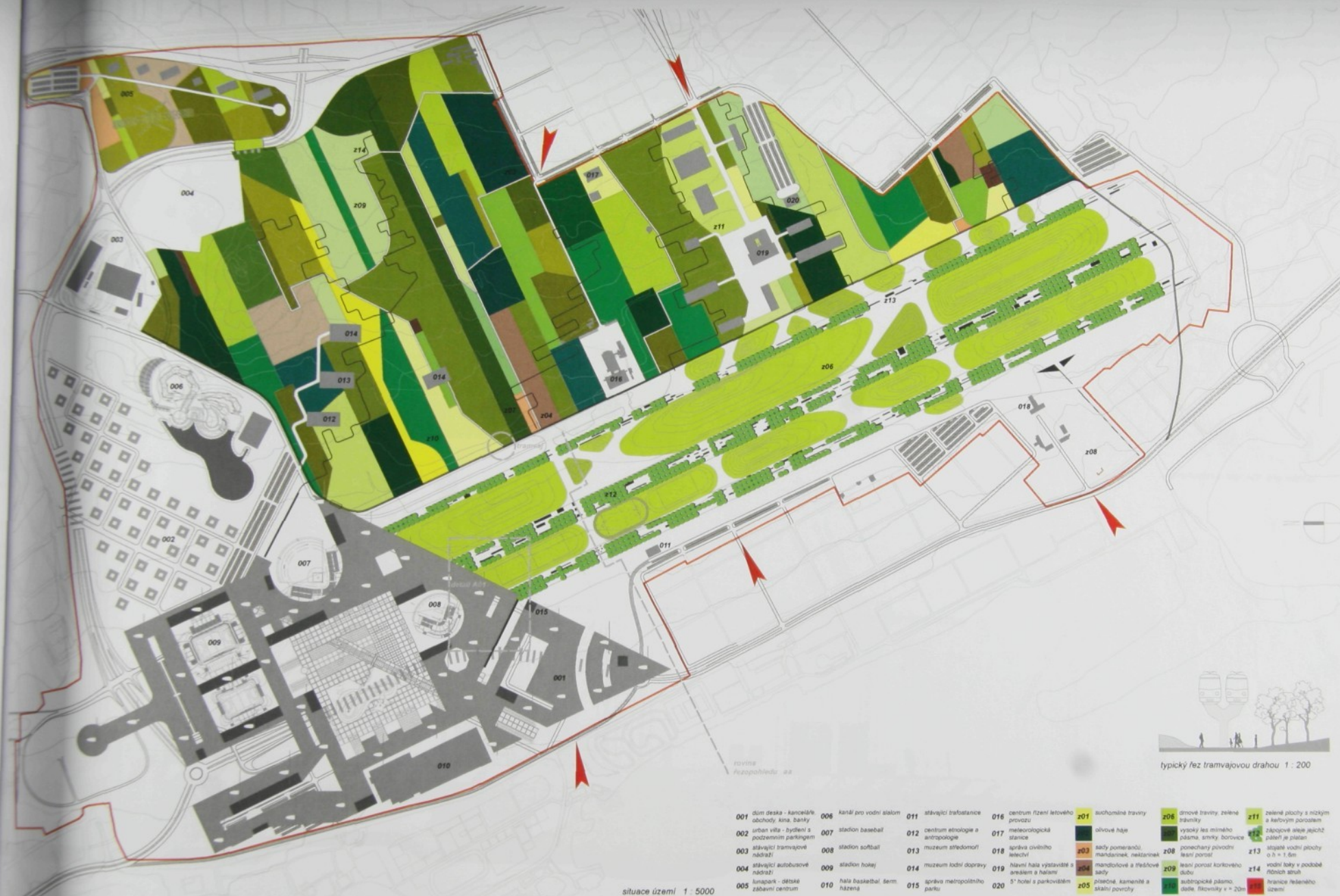
ellinikooon ... die zweite akropolis

voda - vodní plochy a toky jako základní orientační body a linie v prostoru, jejich sledováním se člověk dostane skrz park k moři, voda park dělí na jednotlivé oblasti, které člověku pomohou zachytit měřítko a celkovou velikost území parku.

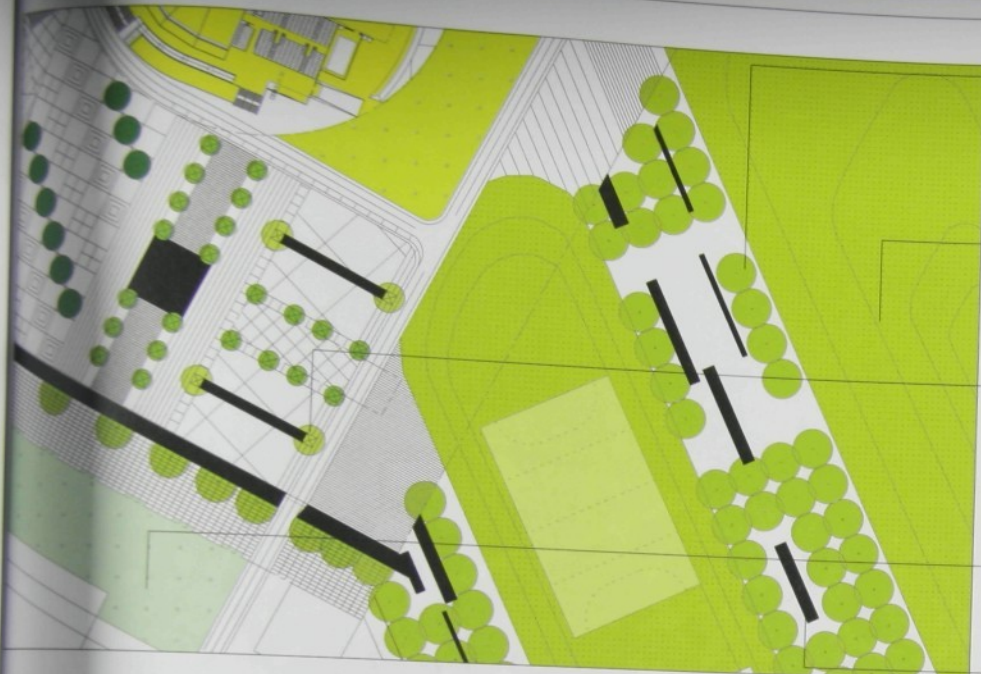
zeleň - celé řešené území je rozděleno na dvě základní části - park 430 ha a development 100 ha, každá z nich je pak rozdělena na další dvě, u zeleně parku se jedná o část na runway a na část, která je mimo ni, zeleň na runway má charakter upravovaných alejí, které tvoří zelenou střechu a dávají stín pro příjemné posezení v restauracích, jež obsahují. část mimo letištní plochu má charakter různorodého prostředí, jemuž má dávat celistvost způsob, jakým je rozvrženo.

doprava - páteř dopravy tvoří tramvaj procházející ve směru podélné osy celým územím parku, tramvajové těleso je uloženo ve výšce 4m, všechny ostatní cesty a silnice dostupné pro automobily, se do území dostávají pouze hvězdice od kraje ke středu.





situace území 1 : 5000



detail A01 1:1000

stromořadí - pářef alaje tvoří platan, který vytváří zelenou klenbu / ten je v nepravidelných intervalech doplňován korkovým dubem, olivovníky, a v částech které vyžadují dokonalejší zastínění jako jsou terasy restaurací, popínávací zelení na rámech a sítích

drnový trávník - zelený koberec, jediný povrch na terénních útlavech (kopce, prolákliny) vyrůstající na původní krasové ruměly "v části přímo sousedící s developementem jsou na kopcích umístěna hřiště a běžecké dráhy

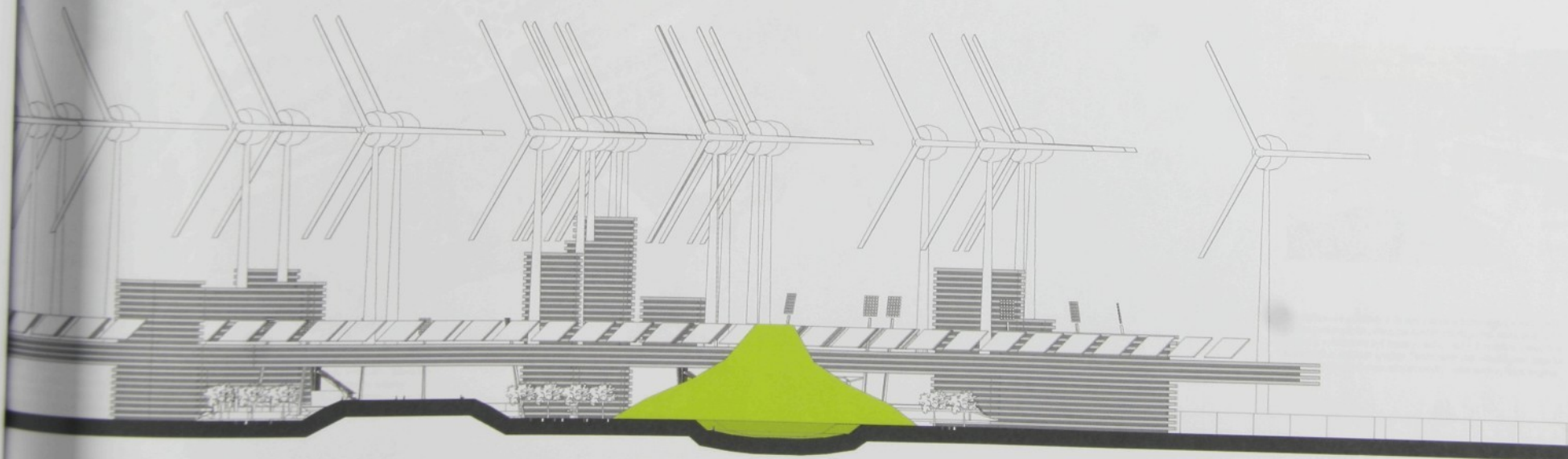
mobilitní zelení - různé tropické dřeviny, jež jsou umístěny jako součást městského mobilního na zastíněné ploše developementu tyto budou po dobu jednoho roku umístěny pod deskou developementu a na dva roky umístěny na regeneraci do prostoru parku

městský trávník - trávník udržovaný v pravidelných intervalech v charakteru golfového povrchu

vodní plochy - hloubka stojatých vodních ploch minimálně 1,60 metru



axonometrický detail A02 - bez měřítka

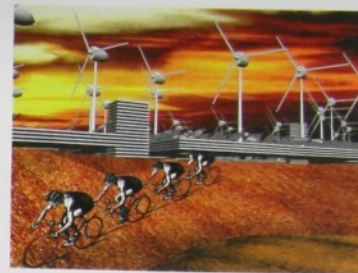


řezopohled aa 1:1000

ellinikoon ... die zweite akropolis



Obraz z plošné perspektivy na kompletní areál Metropolitního parku na území bývalého hlavního letiště Hellenikon. Celé území je rozděleno na dvě základní části podle kresby letištního runways. Ve směru podélné osy zelený park a v přetínající diagonále letištní runways. Zelený park i zástavba jsou pak rozděleny podle podélné osy na odlišné části, a to funkčně i charakterově.

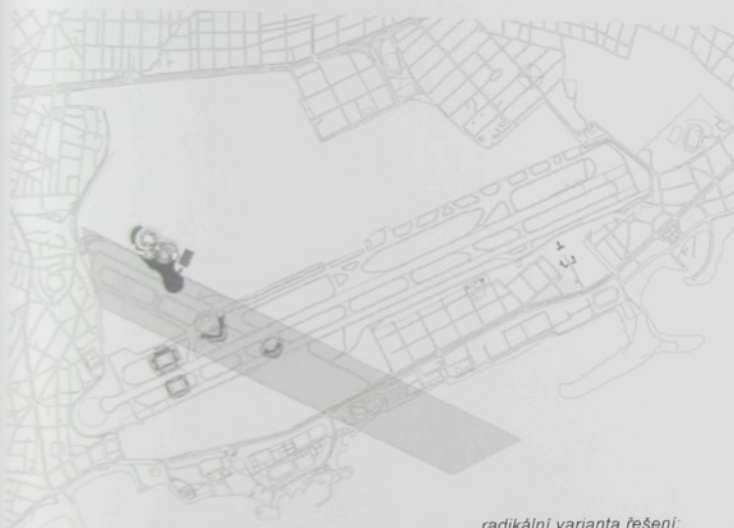


ellinkoon ... die zweite akropolis

Charakterové pohledy z území parku a zástavby. Leitmotivem parku vyrůstajícím přímo na letištní ploše je její postupné oze-
lenění a vytváření její kresby nad a pod její niveletu vytvoření
kopcovité a dohládké krajiny. Tento reliéf má sloužit jako sporto-
vní areály (v části u developmentu) nebo jako výletní krajina.

D.1.1 postupné řešení návrhu

Základní vymezení ploch, určení prostoru pro komerční zónu se ukázalo pro další postupy řešení jako velmi podstatné. Počítat s tím, že se započne parkem a co zbyde případně na developement, se mi jevilo jako krátkozraké. Práce s letištní plochou ukázala, že tento postup je správný. Její diagonální část, manipulační runway, totiž nabídla figuru ve které se ona stává částí komerce a hlavní runway parkem.



radikální varianta řešení:

100ha běžících po diagonále,
varianta která porušuje pravidla
soutěže o hranicích řešeného
území



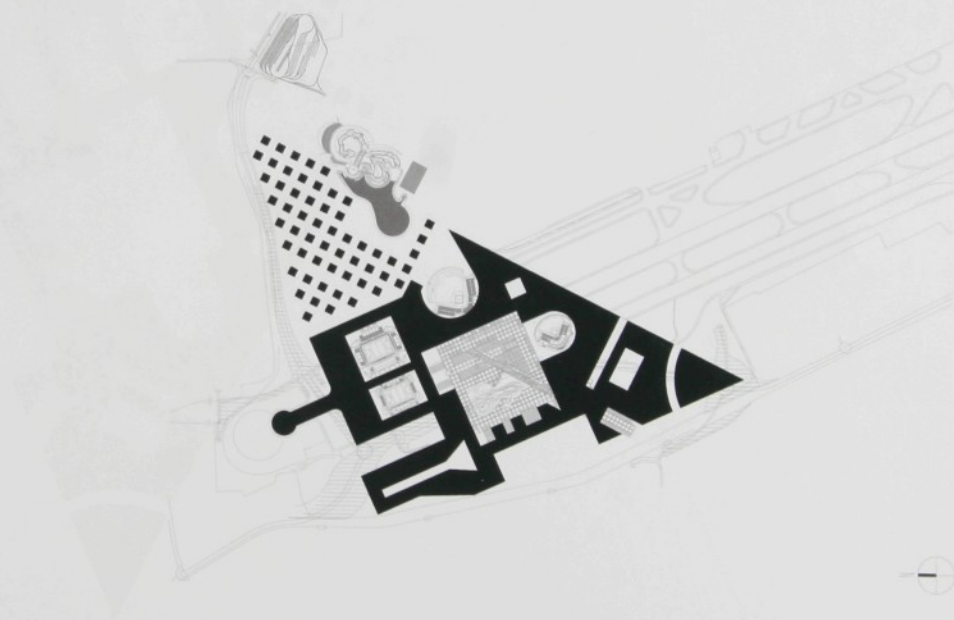
umírněná varianta řešení:

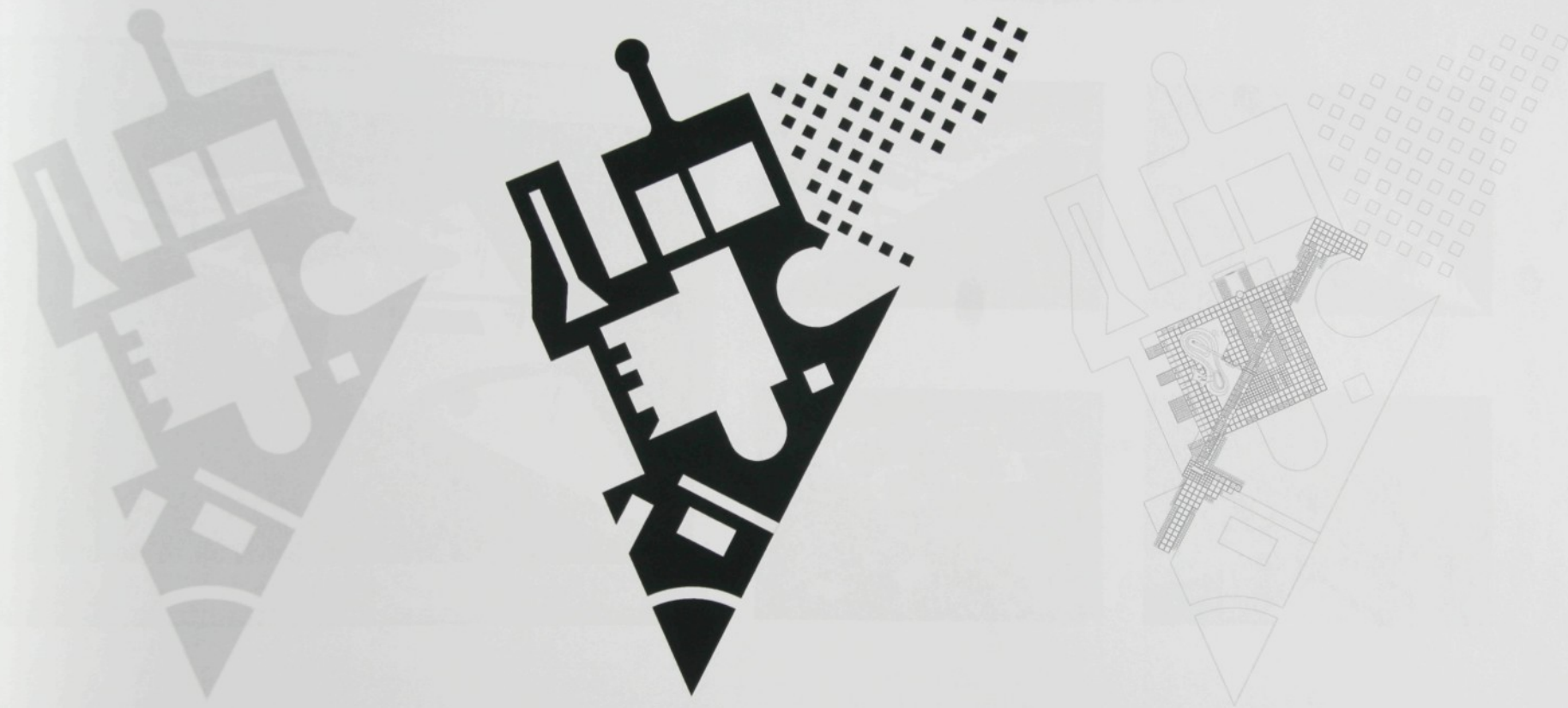
100ha umístěných v prostoru
za hranou diagonály a manipulační
runwaye, toto řešení bylo dále
rozvinuto

D.1.2

řešení nabývá konkrétní podoby ...

Vize obestavění sportovišť, které mají zůstat zachovány z olympijských stadiónů se nakonec dostala do podoby kompaktní desky. Součástí komerční zóny je i občanské bydlení. Jeho podoba by měla být ale v opozici vůči řešení obsahující pouze komerční plochy - desky. Bydlení ve městě = urban villa. Rozdíl funkcí, rozdíl forem. Forma následuje fikci...



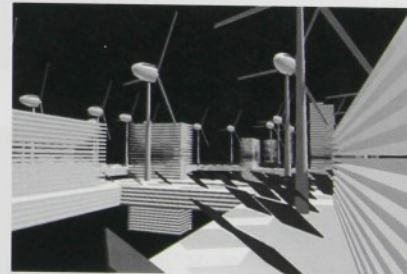
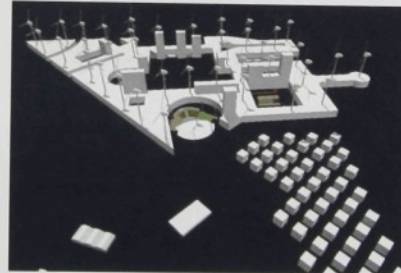
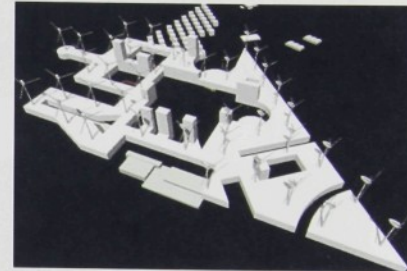
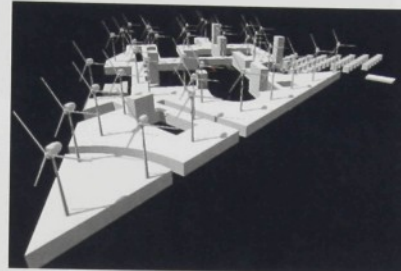
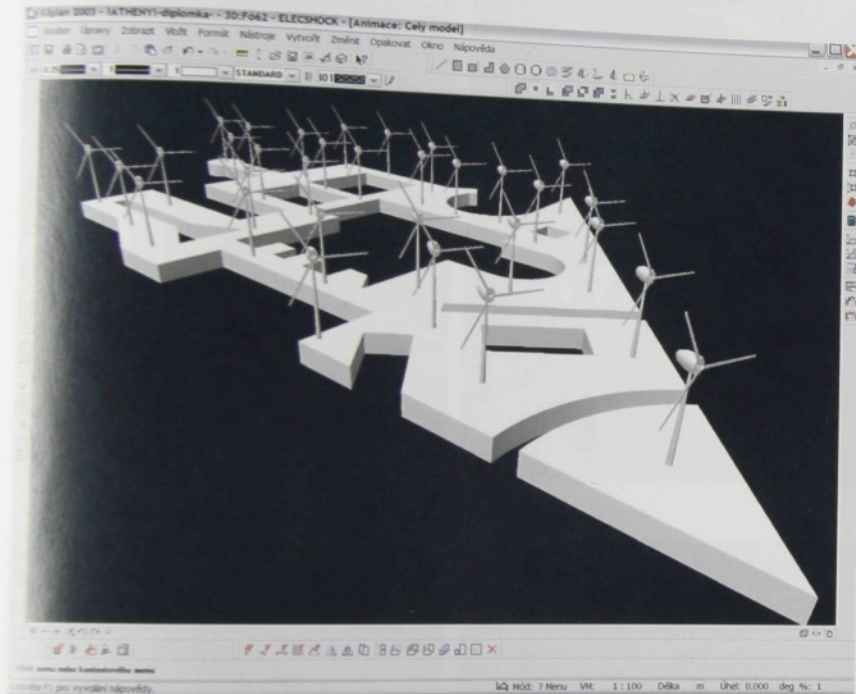


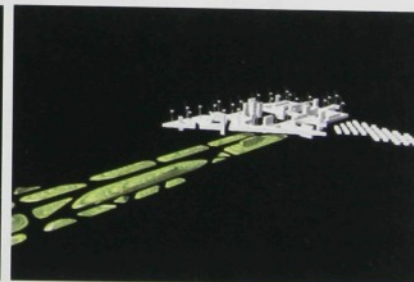
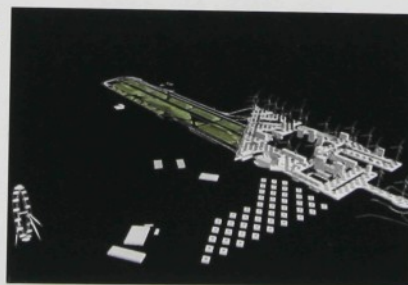
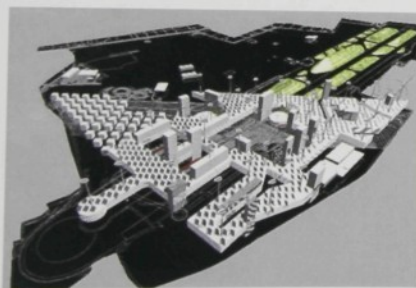
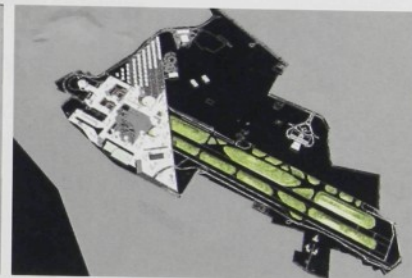
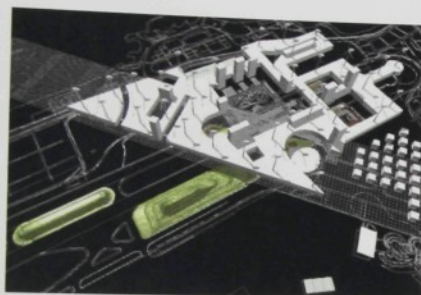
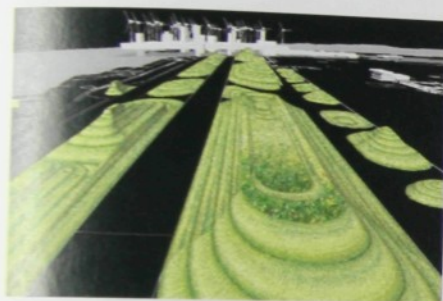
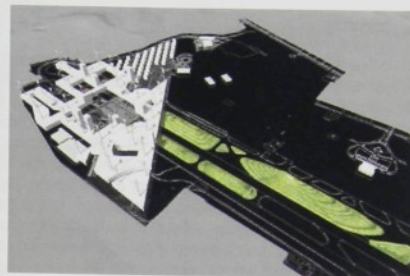
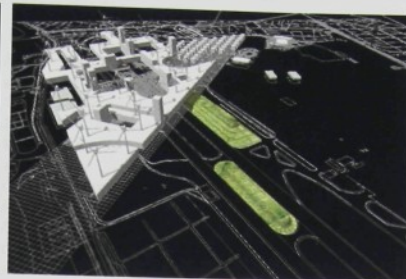
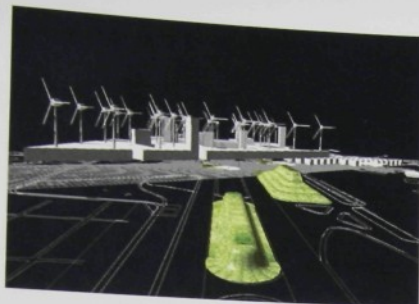
1. verze základního pláta desky komerční zóny - její perforování má zajistit dostatečné oslunění vnitřních prostor a prostor pod deskou, jako jsou například sportovní stadiony, ve finální verzi ještě přibyla perforace

D.1.3

řešení nabývá konkrétní podoby ...

*Kompaktní deska, která se vznesla a začala vrhat stín, blahodárný stín úlevy na auta, na lidi.
V podnebí, kde i odražené světlo je velmi nepříjemné má davat stín, ne tmou ...*



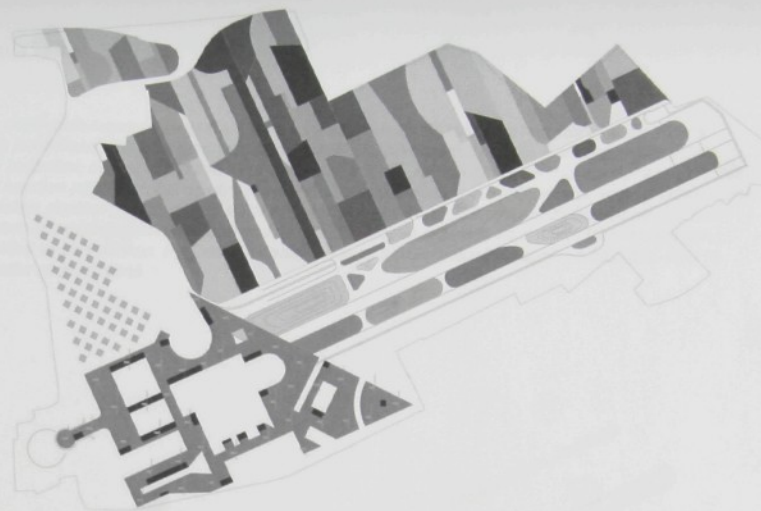


D.1.4

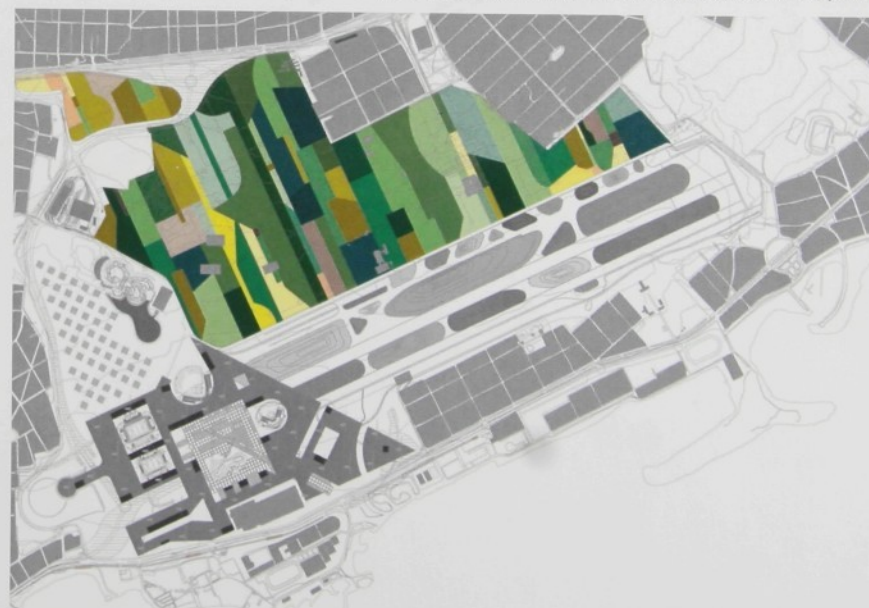
řešení nabývá konkrétní podoby ...

Modelování krajiny na letištní ploše bylo usnadněno "předkreslením" původní runwaye. Návrh se ubíral cestou, kdy samotné dráhy pro start a přistávání letadel zůstávají rovné, budoucí základ parkových alejí - restauračních linií. Na ostrůvky mezi ně vkládá návrší a údolí. Tyto kopce se v části sousedící s komerční zónou ukázaly jako ideální pro umístění veřejných sportovních drah a hřišť. Zbývající část parku, stále větší než polovina území, byla chápána jako opozice prvnímu parku, jak charakterově tak způsobem zpracování. Jejich pojítkem se měla stát voda, která by návštěvníka parku provedla a usnadnila mu v něm orientaci. Proto bylo zbytkové území rozděleno na části, pruhy, nepravidelnými vodními toky, které směřují k runwayi. Původní představa o čisté přírodní modelaci břehů, byla později opuštěna. Tyto řeky, vlastně říčky a potoky, protože vody je na území sice dost, ale v až v hloubce 30 metrů, musí být postupně v celé délce svého toku napájeny vrty. Tyto vodní strouhy se nakonec dostanou k runwayi, kde zmizí a získají jinou podobu. Přejdou ve vodní nádrže, které v půdoryse vzdáleně připomínají brzdě dráhy letadel. Tyto nádrže běží po celé délce drah jako navigační body směrem ke komerční zóně a na jejich koncích paprsky ukazují na cestu k moři. První idea byla celé zbylé území zalesnit různými druhy lesa a lesními porosty, které by svým půdorysným umístěním pomohly k orientaci návštěvníka.



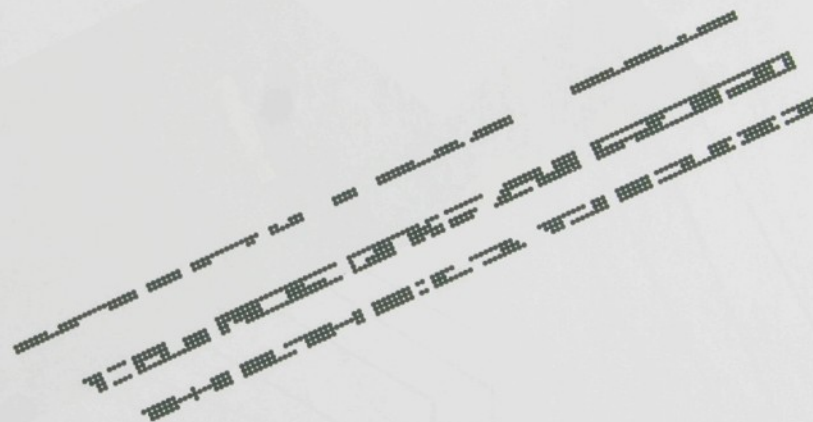


Vodní toky změnily charakter a staly se přesně definovatelnou hranicí mezi jednotlivými druhy území. Lesy a jejich kresba dávají prostor k naplnění různosti přírodních typů, od vzrostlých lesů přes louky, sady až po kamenitou poušť.



D.1.5 práce s terénem a zelení

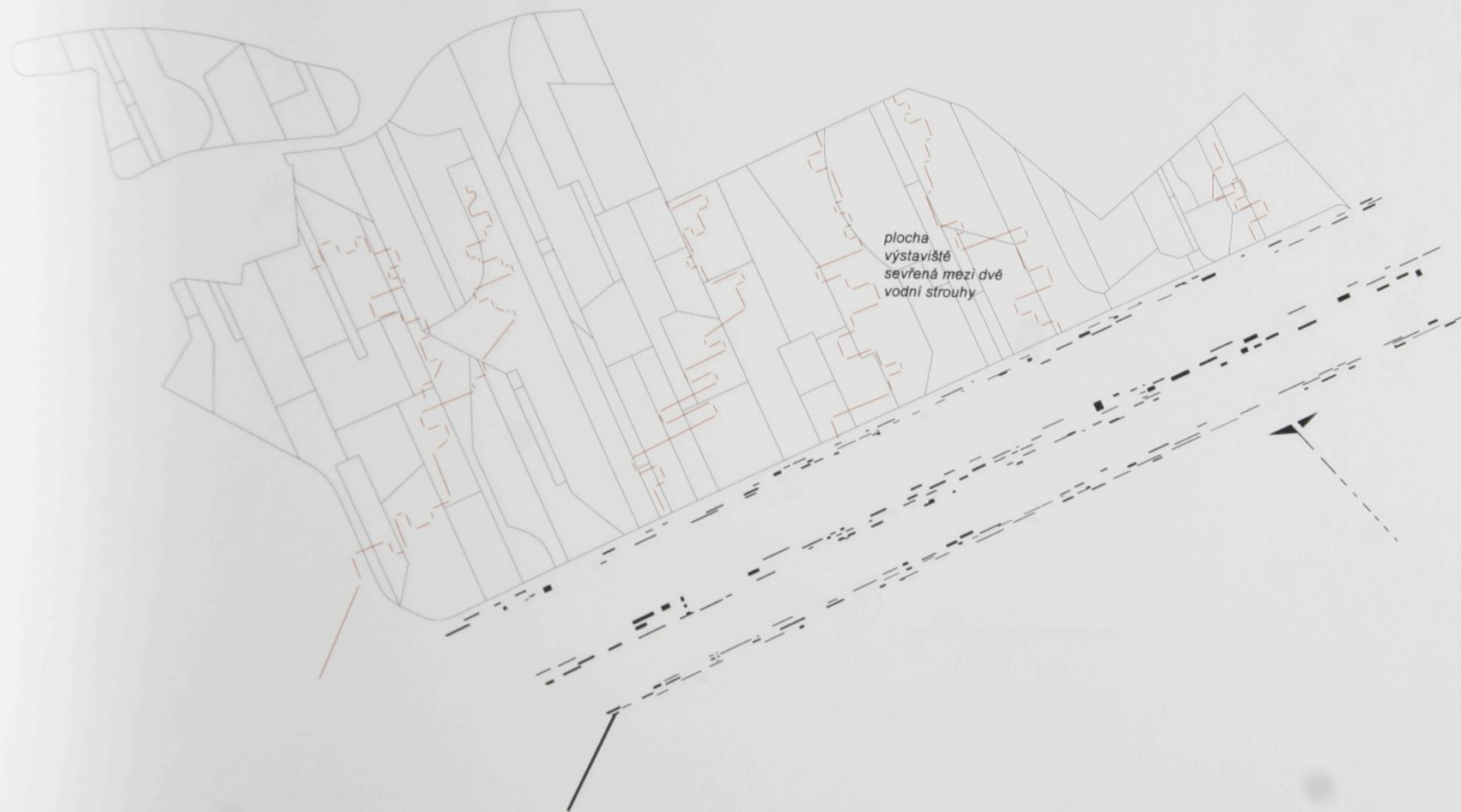
Poté co budou na ostrůvcích runwaye navrženy kopce a vyhloubena údolí, má dostat prostor příroda. Pointa zalesnění runwaye je myšlena jako postupné zarůstání a brání si jejího území krajinou. Funkčně ekonomické důvody. Postupné zarůstání, ovšem ale řízené. S přihlédnutím k tomu, že porost má tvořit charakter aleje z obrazů impresionismu, je navržen jejich půdorys do obrazce, který obsahuje mýtiny a zákoutí (viz obr. vpravo dole). Páteří aleje se má stát platan, doplňovaný korkovými duby a kaštany. Alej má být také prostorem, kde se na místech mýtin může regenerovat mobilní zeleň umístěná pod deskou developementu a to po dobu tří let připadajících na jeden rok umístěný ve pod deskou. Perforování desky má zajistit sice i oslunění aspoň po část dne, ale i to je pro životnost rostlin nedostatečné.

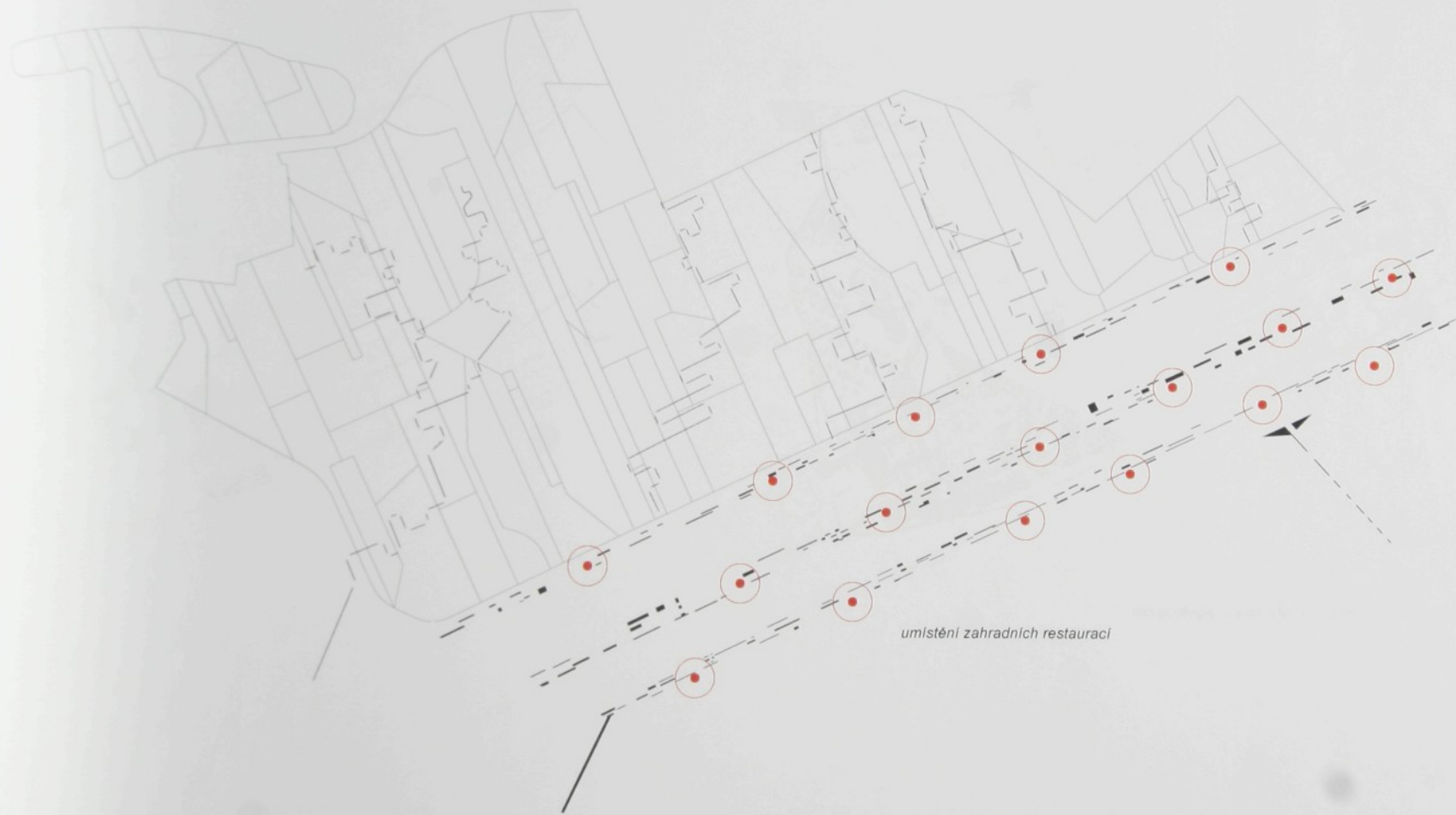


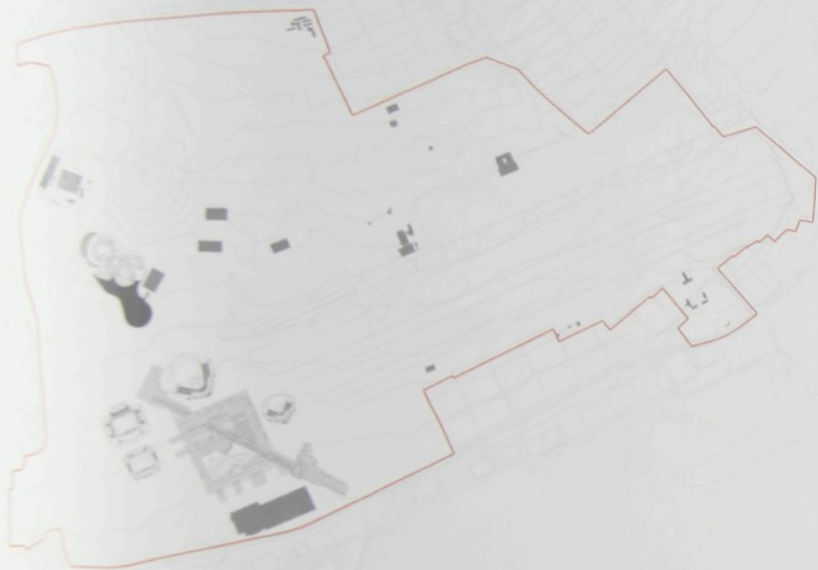
Opozitem vůči alejím na runwayi má být původně kompletně zalesněný prostor, který zbývá po jejím odečtení a odečtení území komerčních a obytných zón z celkové plochy. Toto území (viz: obrázek) dostalo půdorysnou kresbu zdrobňováním pracovních skic a návrhů tak, aby bylo dosaženo možnosti jej zaplňovat různorodými charakterly krajinných prostředí. Barevné zpracování a škála barev odpovídá krajinným rázům. Tmavě zelené a zelené barvy představují vzrostlé stromy průměrné výšky 20 - 25 metrů. Navrženy jsou jak stromy typické pro středoevropské mírné pásmo platany, jedle, borovice, cedry které jsou schopny v tamním klimatu vegetovat, tak i rostliny typické pro subtropické pásmo Recka a to datlovníky, piniové borovice, cypríše. Jedná se jak o listnaté tak i jehličnaté druhy. Světlejší barvy a odstíny značí travnaté plochy na kterých rostou kroviny a stromy - palmy nižšího vzrůstu jako jsou fíkovníky, cykasy, jalovce v rozvolněných skupinách. Odstíny hnědé a modré jsou sadové úpravy a háje s vysázenými stromy do rastrů cca 5x5 metrů. Pro tuto výsadbu se předpokládají ovocné stromy jako jabloně, hrušně, fíkovníky, mandloně, pistácie, citroníky, pomerančovníky, olivovníky.



Voda již byla několikrát zmíněna jako důležitý faktor návrhu. Spodní obrázek ukazuje, že vodní strouhy s tekoucí vodou, mají v části výstaviště funkci plotu, bariéry oddělující jeho plochy od zbytku území. Tento diagram ukazuje polohu vodních struh v zalesněné části a bazénů na runwayi.







morphologie území, vlevo původní stav a vpravo návrh

kancelářské prostory lidí bez fantazie

obchodní centra zboží nepotřebným

kinosály filmu nevalné kvality

zdravotní kliniky pro politiky

soukromé ordinace plastických chirurgů

síť a více hvězdičkové hotely

vytunelované banky

pojišťovny vytunelovaných bank

podplacené soudy

továrna na sny

centrální mozek lidstva

laboratoře podivných určení

podniky pochybné pověsti

ateliéry zneuznaných architektů

sídla firem nejasné minulosti

úplatná soukromá univerzita

třináctá komnata

ŽEHLIČKA ZEMĚ







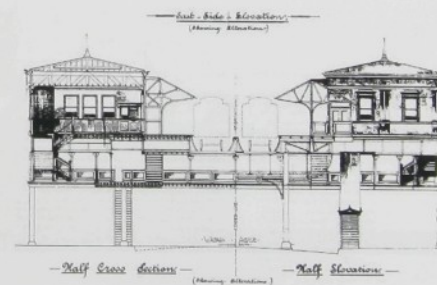
Doprava - páteř dopravy tvoří tramvaj procházející ve směru podélné osy celým územím parku. tramvajové těleso je uloženo ve výšce 4m. Všechny ostatní cesty a silnice dostupné pro automobily, se do území dostávají pouze hvězdicově od kraje ke středu.



Tramvaj - tramvajové těleso probíhající v podélné ose středem parku má být vyzdviženo do výšky 4 metrů. Důvodem je poskytnout cestujícím zážitek z jízdy v korunách stromů a pohled na krajinu parku. Řešení zastávek je v tomto případě funkčně identické jako v případě chicagské nadzemní dráhy.

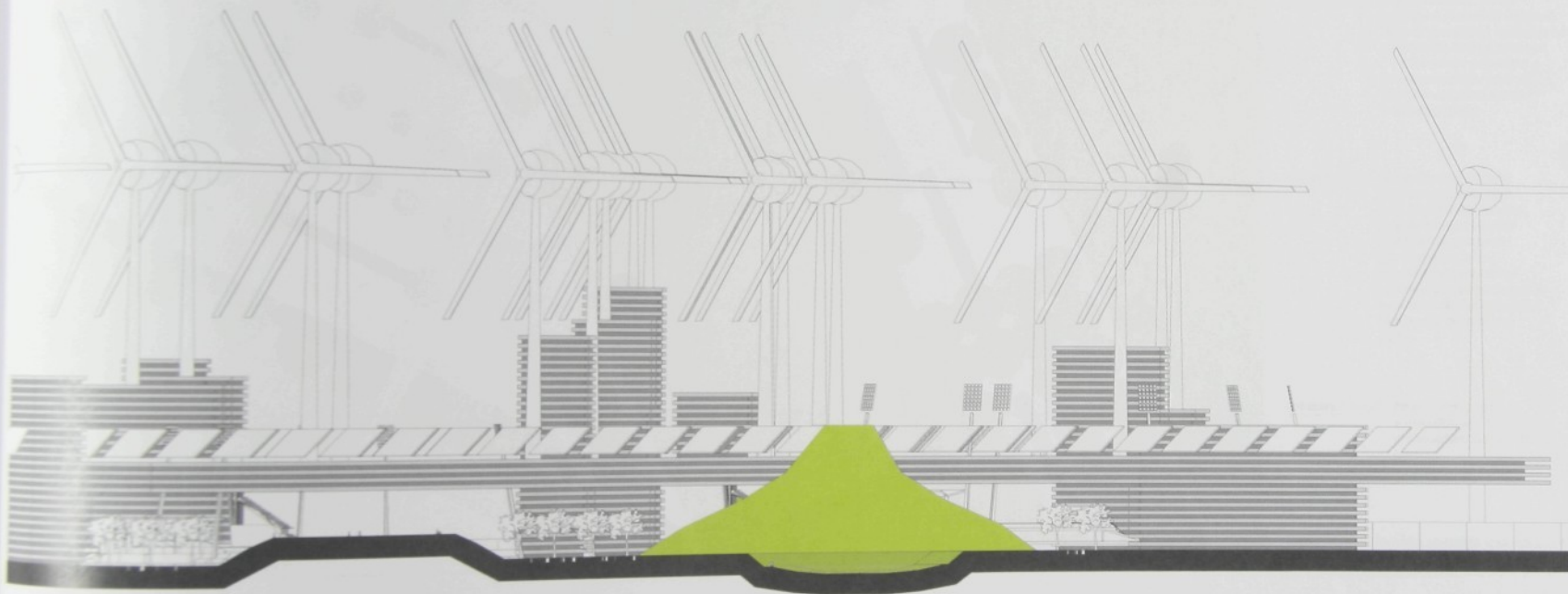


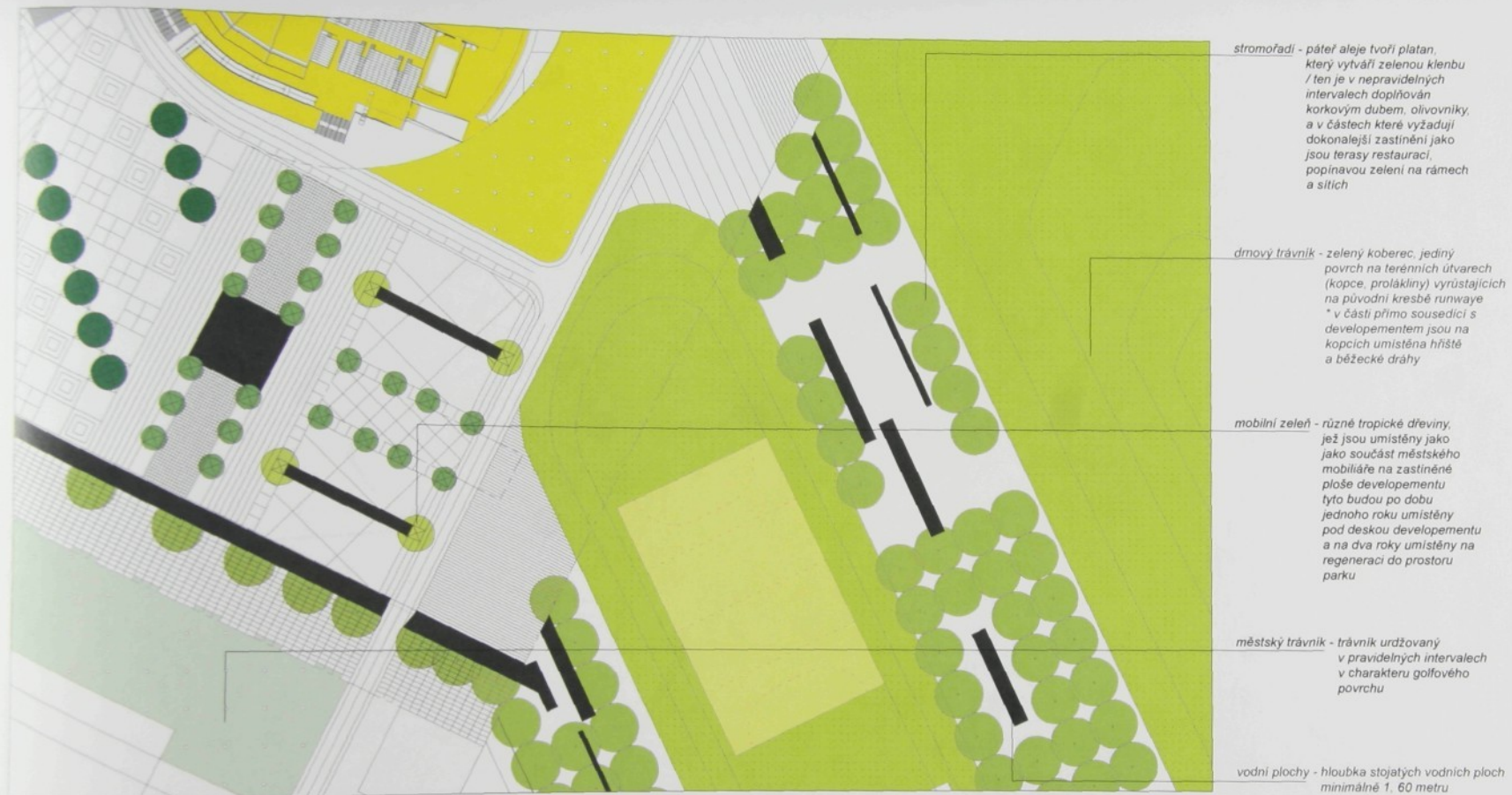
typický řez tramvajovou drahou



Chicago - subway station

Dům desky - samotné plato desky má tloušťku 10,5 metru. Je umístěno ve výšce 25,5 metru nad zemí. Jeho horní strana slouží jako platforma pro solární kolektory a větrné elektrárny, které dají dostatečně elektrické energie celému komplexu. Větrné elektrárny možná hyzdí krajinu, ale jejich umístění na střeše domu v organismu města může bez problému fungovat. Navržená velikost elektráren je: výška stěžně 95 metrů a délka listu rotoru 65 metrů. Jejich velikost má zajistit pomalé rovnoměrné otáčení, které nebude rušit přílišným hlukem. Deska je nesena na nohách jež tvoří věže, které procházejí skrz ni. Nejvyšší z věží končí ve výšce 99 metru. Deska je perforována pro stadiony a náměstí umístěná pod ní, ale i přesto v ní bude muset být mnoho dalších atrií a volných prostor - voidů, které jejímu vnitřnímu prostředí dodají světlo, lehkost a vzdušnost. Navíc jen tak může být dosaženo koeficientu podlažnosti 1,0. Vzhledem k tomu, že dům ŽEHLIČKA ZEMĚ je solitérem na svém území nevšimá si tak výšky okolní zástavby jež nepřekračuje šest podlaží.





detail rozhraní domu desky - developementu a parku na runways



axonometrický detail parku v části mimo letištní dráhy vyjadřující obrazně jeho charakter



celkový pohled na řešený areál



- 1 -

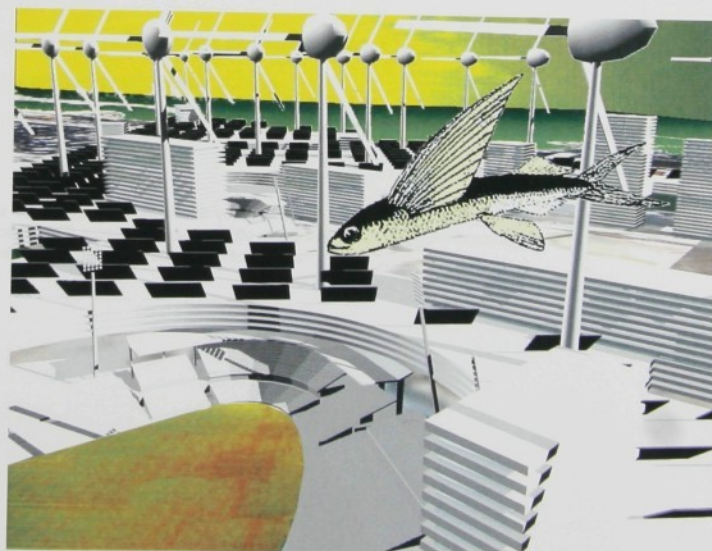
1 - pohled na oválnou dráhu sportoviště umístěné v kopci na runwayi u žehličky mraků



- 2 -

2 - charakterový pohled na aleje na letištní dráze v kterých mají být zahradní restaurace

3 - pohled na sportoviště v žehličce mraků z ptáčí perspektivy



- 3 -

D.1.6
balance ploch

developement - celková maximální zastavitelná plocha s koeficientem podlažnosti K = 1

- 001 _ dům deska - kanceláře, obchody, kina, banky, pojišťovny, soukromé ordinace a kliniky
(v tomto případě se jedná o kompaktní desku o tloušťce 12 metrů která je vynesena ve
výšce 25 metrů nad zemí domy - nohami, které slouží jako vertikální komunikace)
(vzhledem k velké podlažní ploše je tato deska perforována a uvnitř obsahuje atria) 86ha
- 002 _ urban villa - bydlení s parkingem umístěným v podzemních - sklepních prostorech domů 14ha

metropolitní park - celková plocha území 530ha minus developement 100ha = 430ha

celková plocha staveb umístěných v parku nesmí dle požadavků zadání přesáhnout 32,5ha

- 015 _ správa metropolitního parku - ředitelství a kanceláře umístěny v části developementu s výhledem na park 3ha
- 019 _ hlavní hala výstaviště s areálem a ostatními výstavními halami 17ha
(z toho hlavní hala 5,1ha)
- 005 _ lunapark - dětské zábavní centrum včetně parkovacích ploch 14ha
- 020 _ 5* hotel - plocha bez parkovacích ploch 2ha
- 014 _ muzeum lodní dopravy, 013 _ muzeum středomorfí, 012 _ centrum etnologie a antropologie celkem 3,2ha

parking

parkovací plochy na nadzemních parkovištích velkoplošných, čítají přesně 5572 parkovacích ploch
parkovací plochy podél silnic a cest propčtem podle jejich délky cca 8600 parkovacích míst
parkovací plochy celkem obsahují 14180 parkovacích míst

D.21
citace

Mies: „*Philipe, je mnohem lepší být dobrý, než originální!*“
P. J.: „*A tomu já věřím!*“

hráli:

Mies..... Ludwig Mies van der Rohe
P. J. Philip Johnson