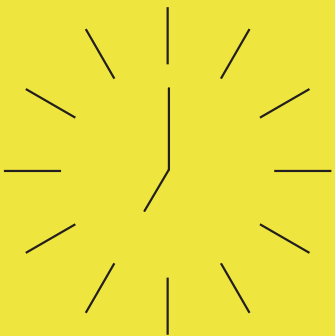


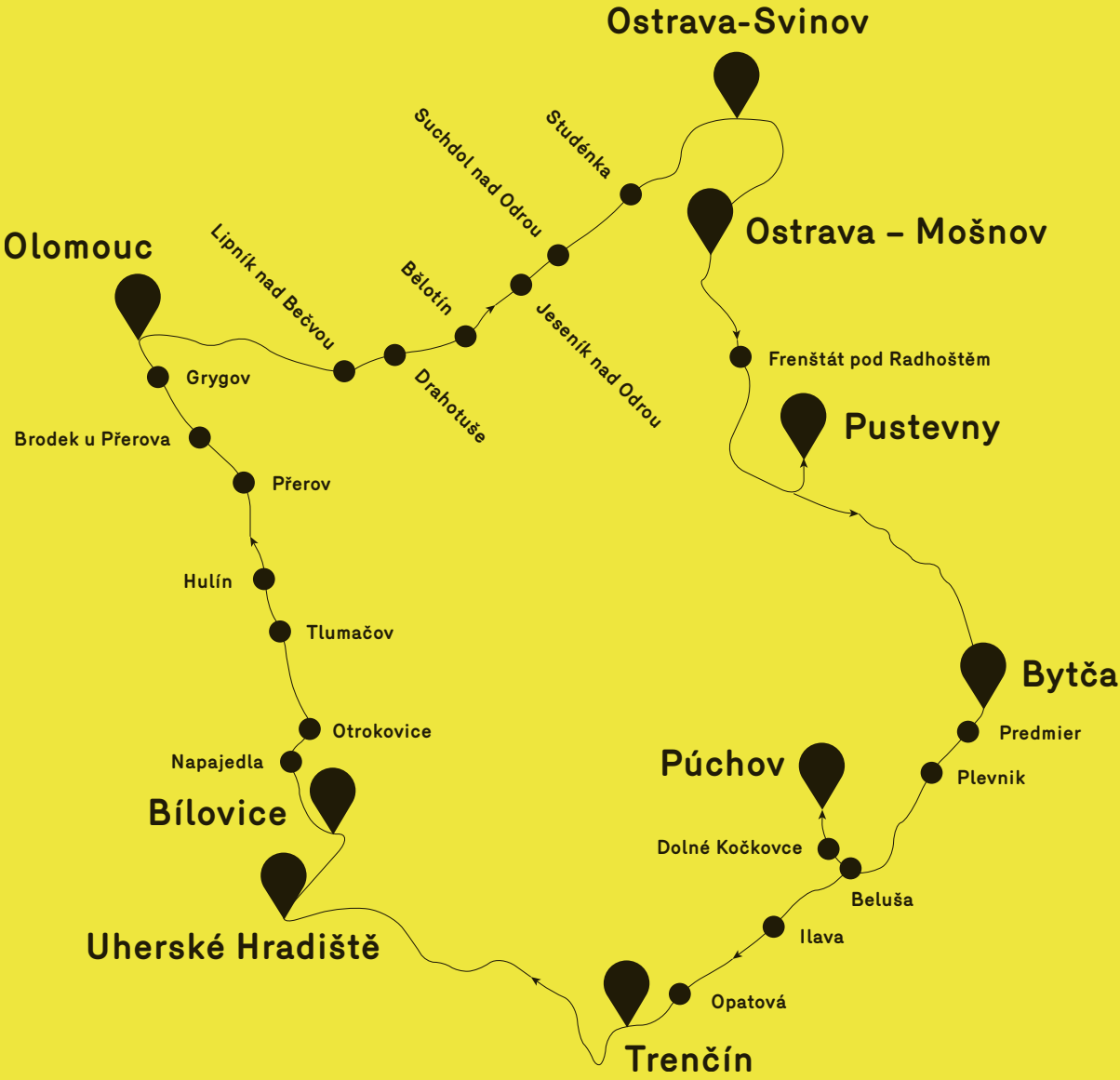
design + construction

Dopravní stavby jsou specifickou součástí veřejného prostoru. Chápeme je jako místo, v němž se má každý cítit dobře. Směřujeme veškeré úsilí ke zkvalitňování těchto míst tak, aby fungovaly jako přehledné a kultivované vstupní brány do míst, kde žijeme.

Šťastnou cestu.

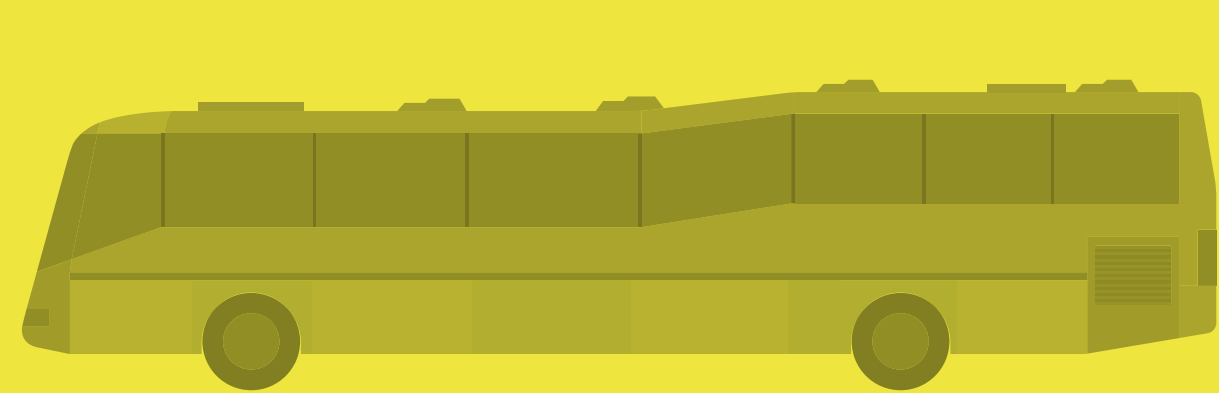


Od roku 1992 se skrze realizované zakázky podílíme na vytváření veřejného prostoru. Za společný jmenovatel našich realizací lze považovat jejich situování v dopravní infrastruktuře související s naší dlouhodobou snahou o kultivaci veřejného prostoru, který všichni každodenně užíváme. Často se stáváme prostředníkem mezi zadavatelem, architektem a uživatelem. Vytváříme designový návrh, realizujeme jej, vyvíjíme nové produkty, zajišťujeme projekční přípravu a zároveň dovedeme podle návrhu realizovat stavbu někoho jiného. Jsme přesvědčeni, že nádražní prostor nemusí být unifikovaným místem, ale může být dobře navržen, obsahovat promyšlené detaily, kterých si ani nemusíte všimnout, jen podprahově cítíte, že prostor kolem vás je promyšlený. Tento katalog obsahuje podrobné informace o projektech, na kterých se podílíme, ukazuje, jaké stavby navrhujeme, jaká jsou specifika jednotlivých zakázek a co můžeme nabídnout.



Když začínáme pracovat na novém projektu, vždy zohledňujeme kontext každého místa, spolupracujeme s městskými architekty a projektanty, hledáme optimální řešení zohledňující širší urbanistické vztahy na daném území. Není pro nás důležité vytvořit výraznou stavbu, která by na sebe poutala pozornost. Přestože realizujeme stavby značných rozměrů, zůstává měřítkem všeho, co děláme, člověk, který se v prostoru ocitne a užívá jej buď jen na přechodnou chvíli.

V dubnu 2015 jsme uspořádali první společný výlet společnosti mmcité+. Cílem cesty se stala návštěva nových nebo právě realizovaných staveb nacházejících se u nás a na Slovensku. Ač jejich výběr není kompletní, jedná se o reprezentativní vzorek staveb, na nichž se podílíme. Struktura katalogu odpovídá trase, po které jsme jeli. Typizované konstrukce střídá historická exkurze v podobě rekonstrukcí, následují speciální projekty, které jsou svým měřítkem často nejobjemnější a nejzajímavější. Přes velké přístřešky se dostáváme k těm menším, až nakonec potkáváme typové produkty navržené tak, aby je mohli ve své praxi využít architekti, projektanti nebo stavitelé.



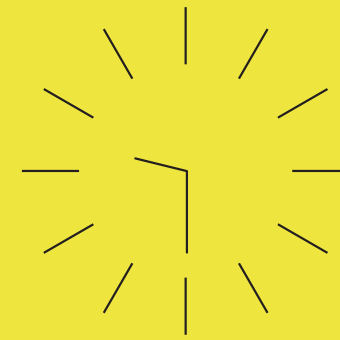
[illegible]

typizované projekty

1. den

09:30

Olomouc



Cestování dává možnost popovídat si, potkat se, seznámit se. Pro mnohé účastníky byl výlet prvním seznámením s výsledky projektování, na kterých se přímo i nepřímo podílejí. Společně strávený čas a společné zážitky považujeme za důležité pro dobré fungování pracovního kolektivu. Prostřednictvím společné cesty můžete poznat atmosféru uvnitř společností mmcité+ a přiblížit se lidem, jejichž práce a zkušenosti si vážíme. Na prohlídkách dostali hlavní slovo designéři, projektoví manažeři a konstruktéři, kteří mají na výsledcích našich realizací nezastupitelný podíl. Z Bílovic jsme odjeli ráno směrem na Olomouc, kde právě probíhaly dokončovací práce na hlavním vlakovém nádraží.

Po olomouckém nádraží nás provází Petr Motáň, šéf oddělení projektových managerů, který nás seznamuje s jednotlivými fázemi výstavby dopravních terminálů, připomíná faktory ovlivňující práci i požadavky, které jsou na dopravní stavby kladeny. Přestavba stanic se často provádí při zachování stávajícího provozu dopravy. Teprve postupně dochází k zapojování nově vybudovaných částí. Jedním z nejdůležitějších činitelů se zde stává čas. Časové rozmezí mezi plánováním, projektováním a výslednou realizací je často několik let. I v Olomouci se rozprostřely práce do pěti let.



V době výletu jsou nástupiště již téměř dokončená. Jak upozorňuje projektový manager Jakub Holík – v návrhu bylo nutné zohlednit původní dispoziční plán, který byl na toto místo vyprojektován již před mnoha lety. Z hlediska zastřešení se jedná o ekonomicky výhodnou stavbu. Typizovaná konstrukce *flago* vychází ze zastřešení typu *volans*, který jsme navrhli již v devadesátých letech a realizovali například v Otrokovicích. Projekt byl adaptován na řešení olomouckého nádraží a z jednosloupové stavby se stala dvousloupová, vyhovující zde lépe statickým nárokům, při zachování její jednoduchosti, lehkosti a příznivé ekonomiky výstavby. Zastřešení olomouckého nádraží je příkladem toho, že soudobou moderní vizuální podobu mohou mít i stavby, které nejsou konstrukčně komplikované. Jedním z detailů, které vytvářejí autonomní vzhled olomouckého nádraží, je jemná práce s barevnými akcenty, které rytmizují prostor dlouhého peronu, a integrace typového osvětlení do oceľových krytů, díky nimž se osvětlení stává součástí zastřešení.

Typizované konstrukce velkých přístřešků spadají do kategorie zastřešení, která jsou vhodná pro vlaková nástupiště nebo autobusové terminály. Dodržují průjezdný profil a splňují všechny požadované normy pro tento typ staveb. Zvolit si zastřešení z této kategorie pro zadavatele znamená vybrat si prověřenou stavbu, s níž se mohou naživo seznámit. Jsou to právě zadavatelé, kteří mají největší vliv na to, jakou podobu bude nádraží mít. Ke každému projektu přistupujeme individuálně, ve výsledku je každá, ač typizovaná stavba originálem.



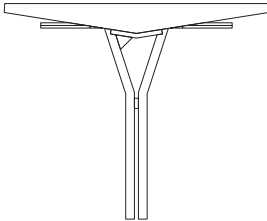
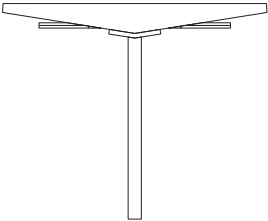
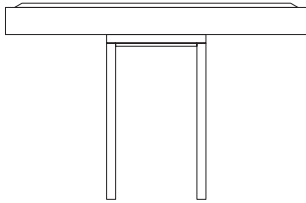
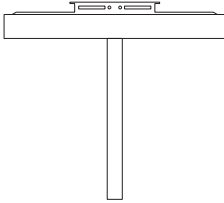
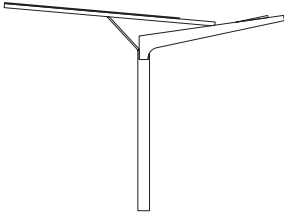
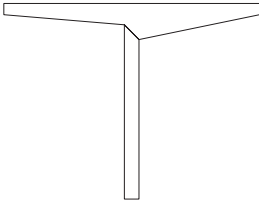
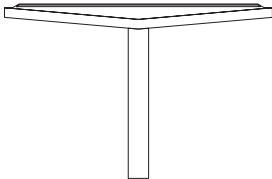
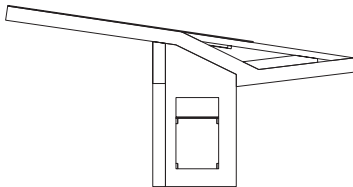
Olomouc

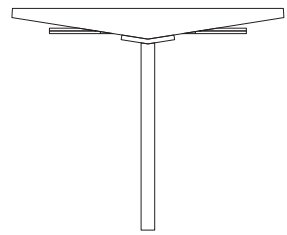
Lipník nad Bečvou

Grygov

Brodek u Přerova

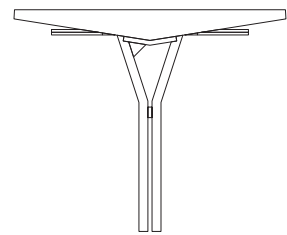
Přerov

					flago	8
					screen	10
					terminal	14
					strain	16
					plain	18
					folla	20



flago

↓ Barevným akcentem zastřešení *flago* jsou trojúhelníkové červené kryty, které překrývají odvodnění střechy. Jedná se o ryze funkční prvky rytmičující a opticky zkracující dlouhý prostor nástupiště.



← *flago* je možné dodávat i jako jednosloupovou konstrukci.

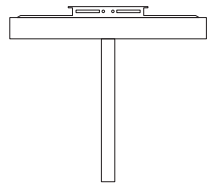
→ Lineární svítidla instalovaná po celé délce konstrukce napříč vlakovým nádražím vytváří samostatnou strukturu podporující minimalistické řešení stavby. Díky osvětlení se cestující cítí bezpečně a celý prostor je přehledný.

design cité+

→ Středový profil kromě své nosné funkce také zakrývá kabeláž a žlab.

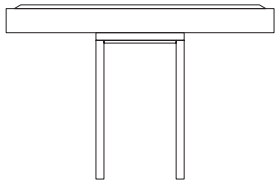
→ Konstrukce *flago* byla realizována na železničním nádraží v Olomouci.





screen

↓ Konstrukci *screen* považujeme v mnoha směrech za průkopnickou. Poprvé se nám zde podařilo adekvátně začlenit grafiku do výsledné podoby nástupiště, zapojit název stanice do celkového grafického stylu stavby, a vytvořit tak celistvý prostor, který s cestujícími komunikuje a směřuje je do chráněných míst s příjemnou atmosférou.



✓ Jednou z možných variant je prosklená stěna spuštěná doprostřed nástupiště s možným doplněním o barevnou grafiku. Tato plocha tvoří přirozenou bariéru při nepřízní počasí a sdružuje cestující do přirozených skupin.

↖ Odpadkový koš je často tím, na co nechceme soustředit pozornost. Podle nás je však prvkem, který svým tvarem a výraznou barevností může kultivovat často nepřívětivý prostor a chování v něm. Drážní mobiliář navazuje na kompaktní řadu nábytku *bistrot* a zároveň plní všechny drážní normy; působí výtvarně a esteticky.

design cité+





→ Dokončenou realizaci můžeme vidět na nádražích v Bytči nebo Trenčíně na Slovensku.

← Konstrukci screen je možné projektovat i jako dvousloupovou variantu.

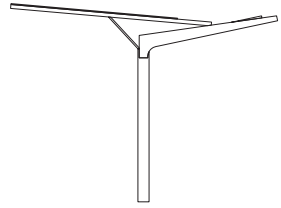


↓ Dvouplášťová střecha se skládá z sandwichového PUR panelu s bezpečnostním sklem tvořícím falešný pohled. Na střeše lze vytvořit prosklení s barevnou grafikou.

↑ Odvodnění je zajištěno spádovým středovým samonosným žlabem. Zde a ve světlíku je také zabudováno osvětlení.

design cité+





terminal

↓ Jednosloupová konstrukce *terminal* patří k základním zastřešením, které vyrábíme již několik let. Na jeho navrhování jsme spolupracovali s inženýrem Ladislavem Plzákem, dlouholetým šéfem oddělení statiků v Centropjektu, projekční kanceláři, jejíž základy bychom mohli najít již ve 30. letech v oddělení firmy Baťa ve Zlíně.

→ Tvar konstrukce vychází ze základních statických principů. Využití jednoho centrálního žlabu s nosnou funkcí dovoluje údržbu ze dvou stran. Výsledkem je kombinace funkčního a výtvarného řešení.

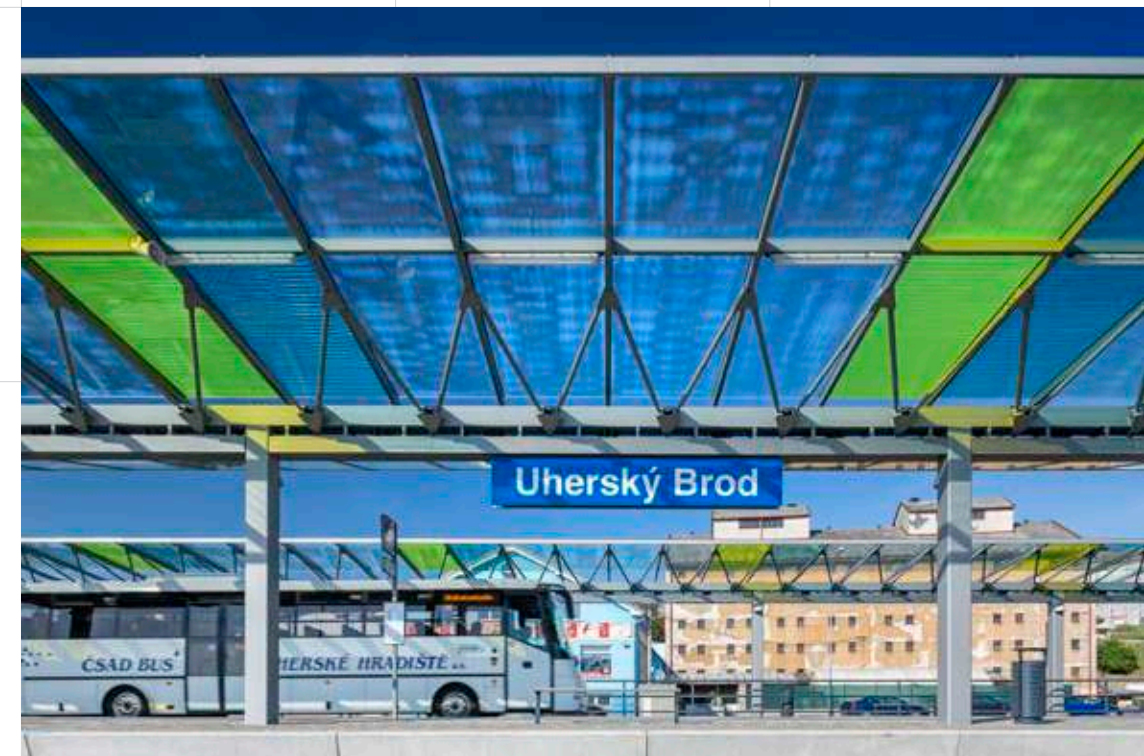


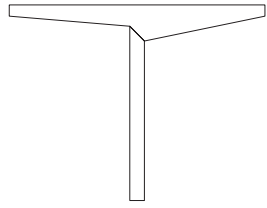
↑ Konstrukce střechy je z poloviny vyplněná vrstveným bezpečnostním sklem a z poloviny plná, sloužící jako stínící plocha. Jednou z variant je použití kompletně proskleného střešního pláště, kde část zůstává podvěšená a druhá uložená shora do zasklívaných profilů. Jako stínící prvek může být v tomto případě použit grafický potisk skla nebo barevná folie.

← Osvětlení je instalováno samostatně na sloupech.

→ Nejnovější realizací je nádraží v Uherském Brodě z roku 2015.

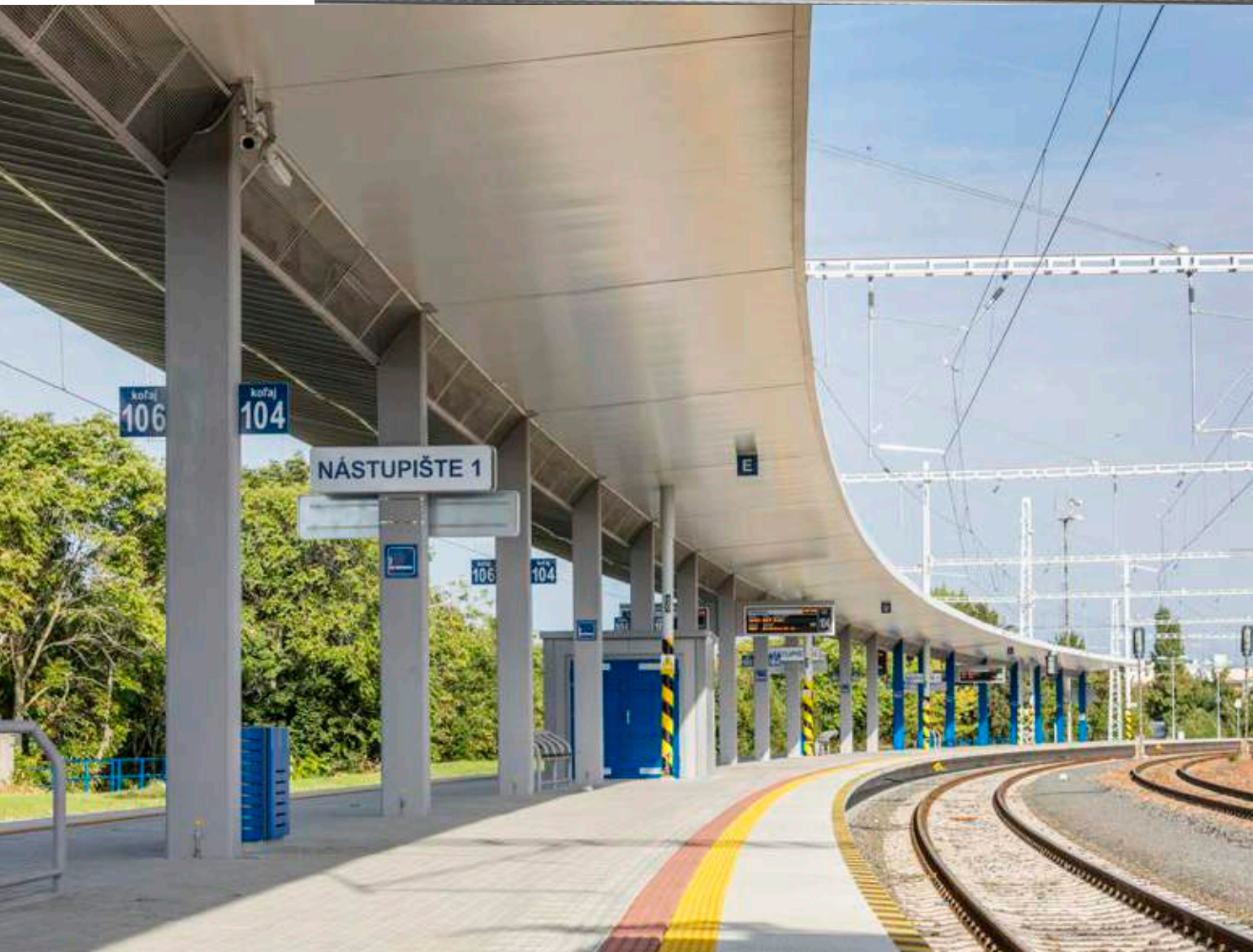
design:
Radek Hegmon
David Karásek





strain

→ U jednosloupové konstrukce *strain* je kladen důraz na maximální jednodušost a čistotu forem.



← Zastřešení je rozdělené do dvou částí podobně jako u konstrukce *terminal*. Výškovým odsazením částí střechy byla hmota zastřešení rozčleněna a celek působí lehce a elegantně.

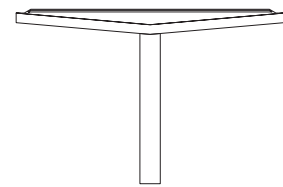
↑ Do středového samonosného žlabu je instalováno odvodnění. Transparentní část je nahrazena perforovaným plechem, který je propustný jen zčásti. Podhled kryje osvětlení, okapové svody a nosnou konstrukci střechy.

→ Svítidla jsou instalována pod perforovaný plech, skrz který svítí, a zároveň jsou chráněna před poškozením a lehce se udržují.

design cité+



← Konstrukce *strain* je určena pro vlaková nádraží a můžeme ji vidět v Trnavě, kde délka nástupiště dosahuje přes 300 metrů. Realizaci jsme dokončili v roce 2015.



plain

→ Minimalistické řešení konstrukce *plain* tvoří dva masivní sloupy, které spojuje nosný žlab. Mezi nimi jsou umístěny subtilnější sloupy odlišné barevnosti a mobiliář. Střechu tvoří krytina z trapézového plechu s aluzinkovou povrchovou úpravou, s níž lze dále barevně pracovat. Výsledkem je jednotlé a výtvarně kultivované zastřešení.

↓ Odvodňovací spádový žlab je vyroben z pozinkovaného plechu a zasazen mezi nosné sloupy konstrukce, kterými se zároveň voda odvádí do kanalizace.



↓ Díky jednoplášťovému zastřešení patří konstrukce *plain* k neekonomičtějším řešením z naší nabídky typizovaných konstrukcí. Je jednoduchá na údržbu a zároveň zde uplatňujeme stejné principy jako na našich ostatních stavbách.

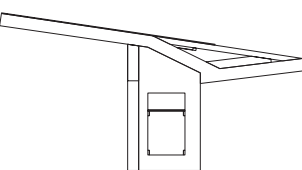
↑ Svítidla a sdělovací technika jsou integrovány ve středovém nosníku.

→ V současné době je typ *plain* realizován ve slovenské Bytči.

design cité+



folla



↓ Konstrukce *folla* byla navržena výhradně pro autobusová nádraží. Typově vychází z přístřešku *terminal*, který je však menší, jednosloupový a určený primárně pro menší nástupiště. I zde zůstává polovina střechy prosklená a druhá část plná, prosvětlený prostor střídá stín, který je potřeba vytvořit hlavně v letních měsících.

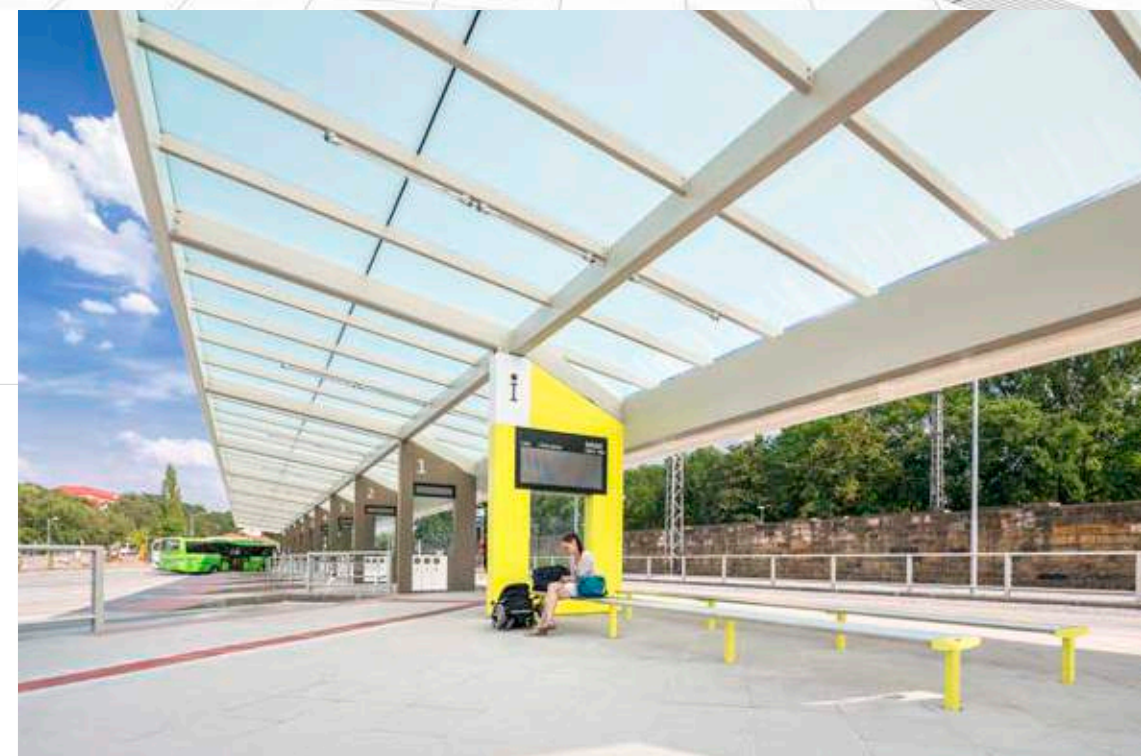
→ Tvar vychází přímo z konstrukce, nižší část chrání cestující, vyšší je určená autobusům a splňuje průjezdné normy. Zalomení střechy vychází ze statických principů, uprostřed nosného rámu zůstává místo pro žlab, do kterého stéká dešťová voda z obou částí střechy.



↗ V každém sloupu je vytvořen průhled, skrz který je vidět přes celé nástupiště. Díky těmto průhledům na okolí je konstrukce vhodná do míst se zajímavou krajinou či panoramatem.

→ Do sloupu jsou integrovány zobrazovače směru cesty, čísla zastávek i odpadkové koše. Díky tomuto řešení vzniká ucelený a klidný prostor.

← Barevný akcent žlutého sloupu, na němž je instalován hlavní informační panel, oživuje nástupiště a zároveň dává najevo, jaký typ informace se v tomto nosníku skrývá.

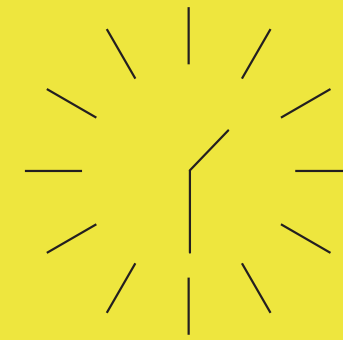


↗ V roce 2015 byla dokončena realizace autobusového nádraží v Litoměřicích, kde dvousloupová konstrukce *folla* zastřešuje prostor o šířce 9,8 metrů a délce 77 metrů.

design cité+

rekonstrukce

1. den



13:30

Ostrava-Svinov

Druhým zastavením se stalo svinovské nádraží.

Na naší cestě jsme tento projekt vybrali jako vzorový pro kategorii rekonstrukcí. Dokončili jsme jej v roce 2013. Revitalizace vlakového nádraží byla projektována ve dvou etapách, rekonstrukce historických prvků proběhla v té první. Ze společnosti mmcité+ se historickým rekonstrukcím dlouhodobě věnuje projektový manager Jakub Holík, který má za sebou vedení projektů v Olomouci, Přerově nebo Praze. I díky jeho zkušenostem známe technologické procesy i dobové postupy, které nám dovolují připravit adekvátní postup při revitalizaci starých prvků.

Těžko by se našla oblast, která by více prověřila naše zkušenosti a schopnost spolupráce než rekonstrukce historických nádraží. Vždy se jedná o složitý projekt, do něhož je nutné začlenit současné požadavky na fungování železniční dopravy a zároveň zohlednit doporučení našich partnerů – odborných pracovníků památkové péče, stavebních specialistů a zástupců investora. Společně hledáme vhodný kompromis pro danou stavbu. Krok po kroku prochází repasí nýtované části ocelové konstrukce či litinové prvky, mezi něž patří například sloupy nebo menší nadzemní stavby.



V porovnání s dnešním standardem designu ocelových konstrukcí je práce s historickými konstrukcemi odlišná, a jak zdůrazňuje Jakub Holík, musí se počítat s dobovými výrobními nedokonalostmi. Každý z liti- nových sloupů a prvků na nástupišti měl původně vlastní pískovou formu (dílo slévárenského štukatéra) a odlit byl přímo na místě, tedy v podmínkách, které jsou dnes nenapodobitelné. Zdánlivě rovné nosníky mohou mít odchylku až 1,5 cm. Každý trám či šroub je proto nutné před rozebráním pečlivě označit, aby se celá konstrukce po revizi opět dala spojit dohromady. I z těchto důvodů je až osmdesát procent rekonstrukčních prací prováděno v našich dílnách, kam na přezkoumání jezdí projektanti i památkáři. Dílenská příprava nám umožňuje následně rychlé osazení přímo na stavbě, takže na důležitých dopravních křižovatkách nedochází k časovým prodlevám komplikujícím chod nádraží.







Ostrava-Svinov



Na naší cestě jsme jako vzorový projekt navštívili stanici Ostrava-Svinov. Jedná se o ukázkou zdařilé rekonstrukce spojené se současnou architekturou. Právě taková zastavení dovolují připomenout osobnosti, které v historii patřily k průkopníkům v oblasti dopravních staveb, a které se podílely také na stavbě svinovského nádraží. Aloise Negrelliho (1799–1858), rakouského inženýra a autora Karlínského viaduktu, který se mimo jiné zabýval i plánem na vybudování Suezského průplavu. Nebo Salomona Mayera Rotchilda (1774–1855), duchovního otce první dráhy ve Střední Evropě. Jako majitel Vítkovických železáren v Ostravě byl jedním z hlavních investorů dráhy Vídeň – Bochnia, která byla předchůdcem dnešního severo-j jižního železničního koridoru.



			Ostrava- -Svinov	24
			Přerov	26
			Praha hlavní nádraží	28
			Plzeň	30

Ostrava-Svinov

↓ Neobarokní budova svinovského nádraží kdysi patřila k nejkrásnějším staničním budovám na Severní dráze císaře Ferdinanda. Původní historická budova vznikla v roce 1845, během následujících let byla rozšiřována a v roce 1895 k ní byla přistavěna nová patrová budova. V roce 2006 byla dokončena první etapa rekonstrukce a ze svinovského nádraží se stalo jedno z nejmodernějších nádraží v regionu.



↑ Střeška tzv. opavského nástupiště má sedlový tvar. Nosnou konstrukci tvoří dvě řady litinových sloupů, jež jsou propojeny ocelovými vaznicemi a vzájemně zavětrovány napínacími ztužidly.

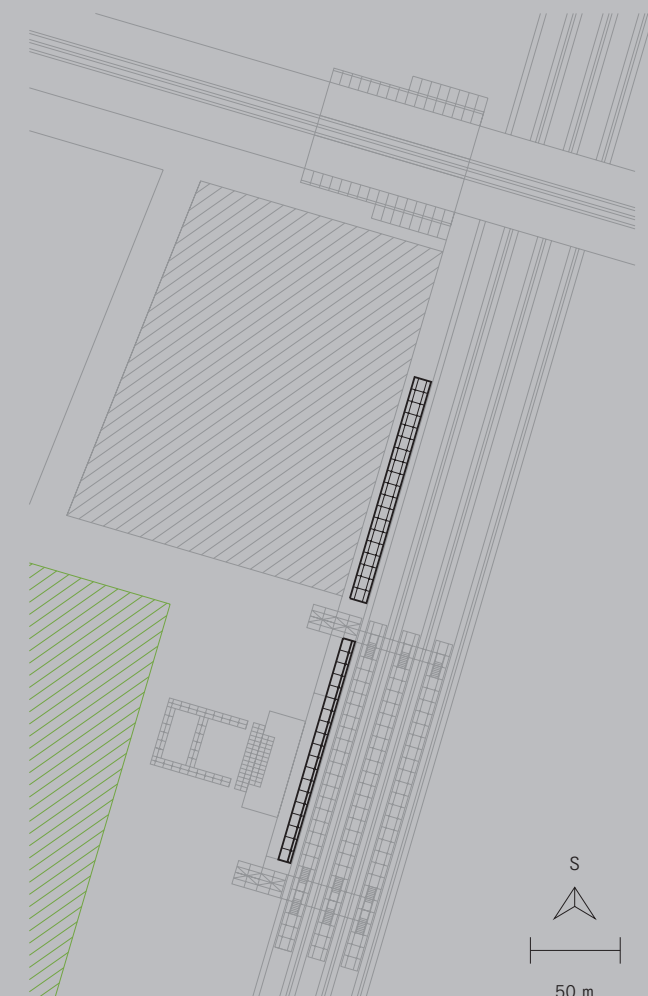


↑ Historické litinové a ocelové konstrukce byly odborně zrestaurovány, opatřeny vhodnou protikorozií ochranou a opět osazeny na původní pozice. Poškozené sloupy byly zaformovány a nahrazeny replikami. Veškeré nově prováděné tesařské a truhlářské konstrukce byly zhotoveny kompletně podle dobových parametrů, a to plným záklopem s falcovanou dvojitou stojatou drážkou.

← V současné době se zde kříží čtyři koridorové trasy a železniční stanice Ostrava-Svinov je z hlediska osobní přepravy nejfrekventovanější železniční stanicí na Ostravsku.

projektový manager:
Jakub Holík

realizace:
2005–2006



Přerov



↑ Od čtyřicátých let 19. století se v českých zemích začala budovat síť hlavních tratí, které dodnes fungují. Jednou z nich byla i Severní dráha císaře Ferdinanda, první a hlavní trať vybudovaná mezi Vídní a polskou Bochní, s vedlejšími drahami do Brna, Olomouce, Opavy a k dalším městům. Dnes po ní vede druhý železniční koridor. Jednou z příkladných realizací, na níž jsme se podíleli, je rekonstrukce železničního nádraží v Přerově. Právě toto místo patří na této trati k významným vnitrostátním i mezinárodním uzlům.

↑ Dnešní provoz vyžaduje velké množství napájecí a sdělovací kabeláže. Jedním z nejnáročnějších úkolů, hned po samotné rekonstrukci historických litinových a ocelových konstrukcí, který během rekonstrukcí řešíme, je zavedení kabelové instalace tak, aby nepůsobila rušivě vedle historických detailů staveb. V Přerově se podařilo všechny trasy a jejich vyvedení ke zdrojům skrýt do nosných konstrukcí a truhlářských obkladů.

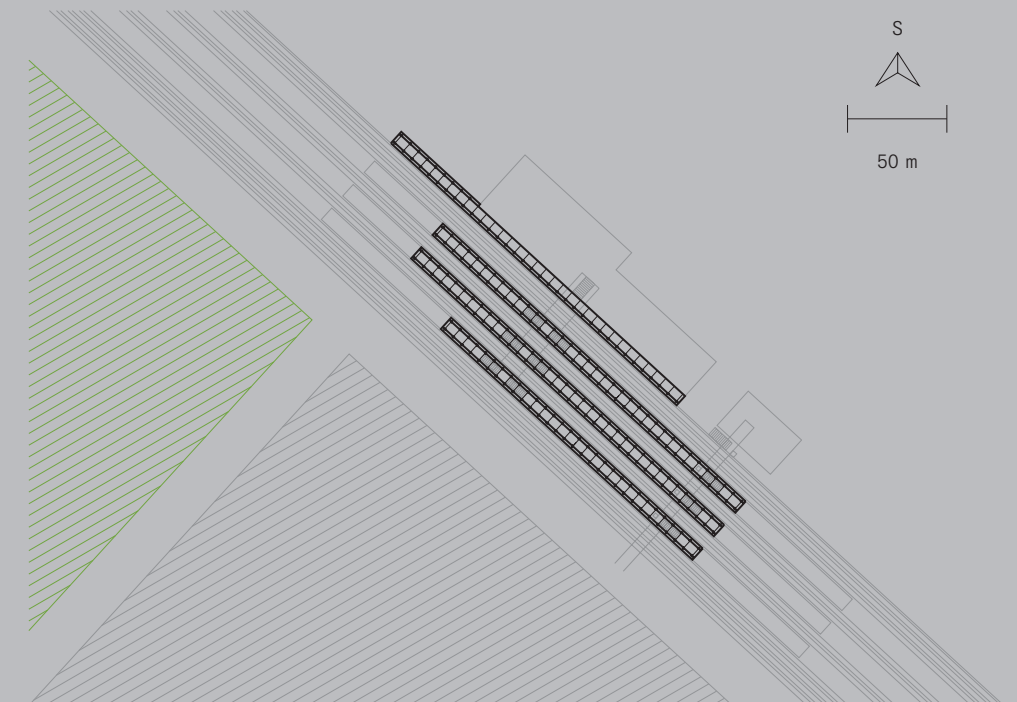
↑ Veškeré konstrukce této technické kulturní památky probíhaly ve spolupráci s odborníky památkové péče, konzultována byla řešení detailů, ve společné diskuzi probíhala jednání při posuzování provozem porušené statiky konstrukcí a následných opatření. Výsledná kvalita prací se neobejde bez našich štukatérů, kteří formují náhrady litinových prvků, zámečníků, jež zvládnou původní praktiky nýtovaných spojů, truhlářů a klempířů pro detailní vypracování, této bezesporu, státní správou stanovené technické památky železniční stanice Přerov.

↑ Nástupiště č. 1, 2 a 3 byla repasována a osazena v původní délce 140 metrů. K ostrovnímu nástupišti č. 4 byla navržena lehká, prosklená střecha s ocelovými nosníky. Stejná konstrukce byla použita i pro výstavbu nadzemních částí výtahových šachet.

↑ Na litinových historických konstrukcích lze často najít 12 až 16 vrstev opravných nátěrů, které je nutné sejmout. V Přerově došlo k odborným repasím nejen samotných zastřešení, ale i historického atria, sloupů a zábradlí, a dokonce byly osazeny i repliky historických svítidel.

projektový manager:
Jakub Holík

realizace:
2012–2014



Praha hlavní nádraží

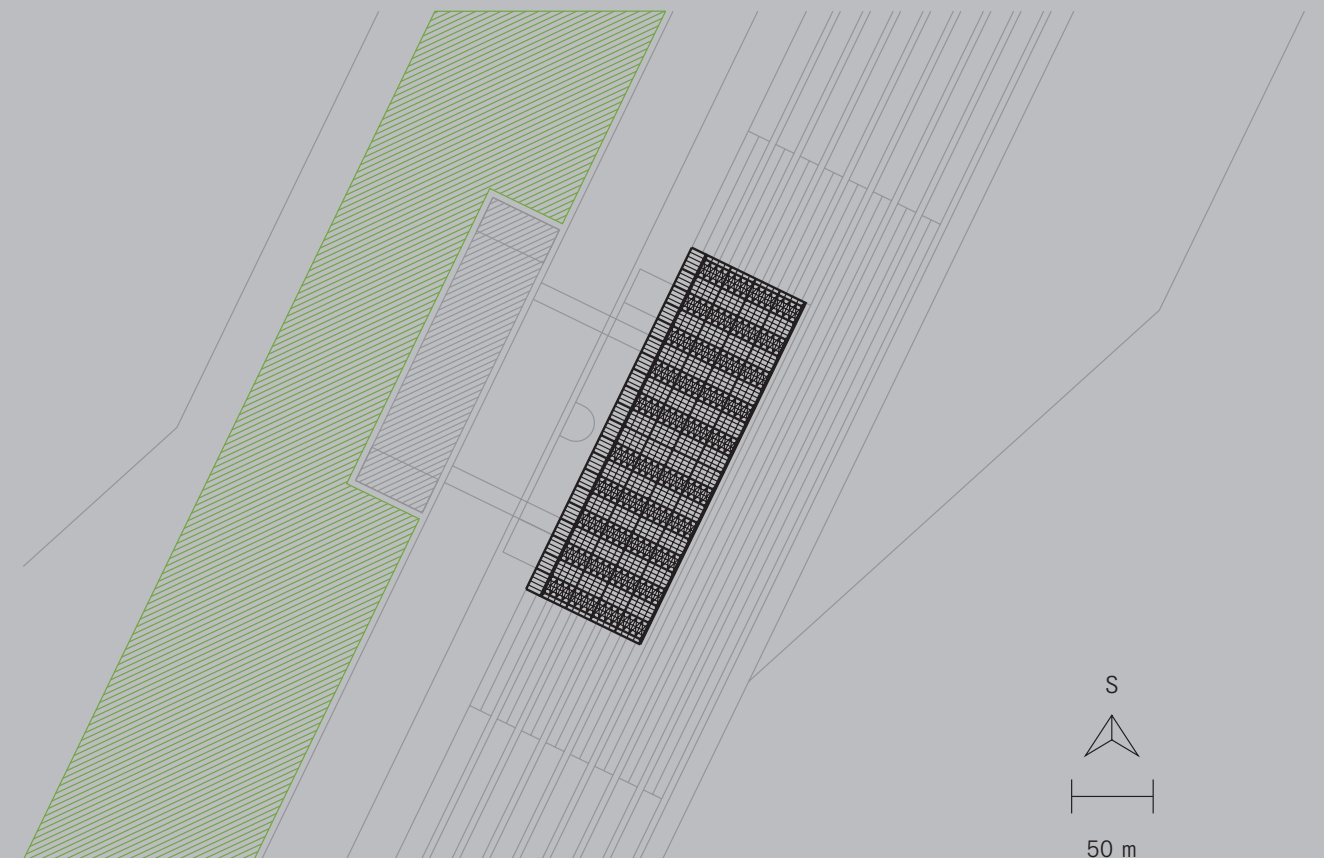


← Součástí naší dodávky je repase a výměna fasádních panelů včetně skleněných výplní, výměna skleněných výplní světlíků, doplnění montážních dvírek pro osvětlení a kamerový systém a nové klempířské prvky světlíků. K obnově zastřešení dochází během provozu, který je jen minimálně redukován.



projektový manager:
Tomáš Trchalík

realizace:
2015–2017



S
50 m

↑ Hlavní nádraží v Praze je nejvýznamnějším železničním uzlem v České republice. Nádraží je v provozu od začátku sedmdesátých let 19. století a současnou podobu získalo při rekonstrukci, která proběhla mezi lety 1901–1909. tBěhem této rekonstrukce byla postavena nová výpravní budova v secesním slohu podle architektonického návrhu Josefa Fanty. Souběžně s výstavbou výpravní budovy bylo zastřešeno kolejiště dvoulodní kovovou konstrukcí (halou), jejíž autoři byli J. Marjanko a R. Kornfeld.

→ V současnosti probíhá náročná rekonstrukce zastřešení haly. Rekonstrukce spočívá v repasi kovové konstrukce a protikoroziční ochrany, v repasi a výměně fasádních panelů a skleněných výplní v nich, výměně skleněných výplní světlíků, střešní krytiny, klempířských prvků a v provedení nové elektroinstalace a osvětlení. Rekonstrukce probíhá v sedmi etapách a její dokončení je naplánováno na rok 2017.

Plzeň



↑ Výpravní budova plzeňského hlavního nádraží patří k dalším kulturním památkám. Jako železniční stanice funguje už od roku 1862, kdy byla uvedena do provozu Česká západní dráha, jednalo se o privátní železniční společnost v Rakousku-Uhersku, která vlastnila trať z Prahy přes Plzeň do Furth im Wald na německých hranicích. Současná výpravní budova byla postavena v roce 1907 v secesním slohu podle návrhu Rudolfa Štecha, architekta, který se podílel na financování celé výstavby. Z této doby pravděpodobně pochází i zastřešení nástupišť. V Plzni jsme se podíleli na rekonstrukci nádraží a historického zastřešení.

↑ Výrazným prvkem je konstrukce příčné nádražní haly propojující severní a jižní část nádraží. Jedná se o na místě nýtovanou konstrukci s dvanácti zdobnými sloupy, na nichž spočívá samotná oblouková střešní konstrukce s přiznaným dřevěným záklopem.

↑ Technická náročnost repase historických prvků je daná zachováním tehdejších technologických standardů. Většina montážních styků ocelové konstrukce, zejména konstrukce příčné spojovací haly, byla provedena za tepla nýtovanými spoji. Celá repase proběhla pod pečlivým dohledem pracovníků památkové péče. Repase ocelových konstrukcí nástupišť byla prováděna dílensky v prostorách mmcitě a následně zpětně kompletována na místě stavby. Naopak nýtované konstrukce příčné haly byly repasovány přímo na místě.

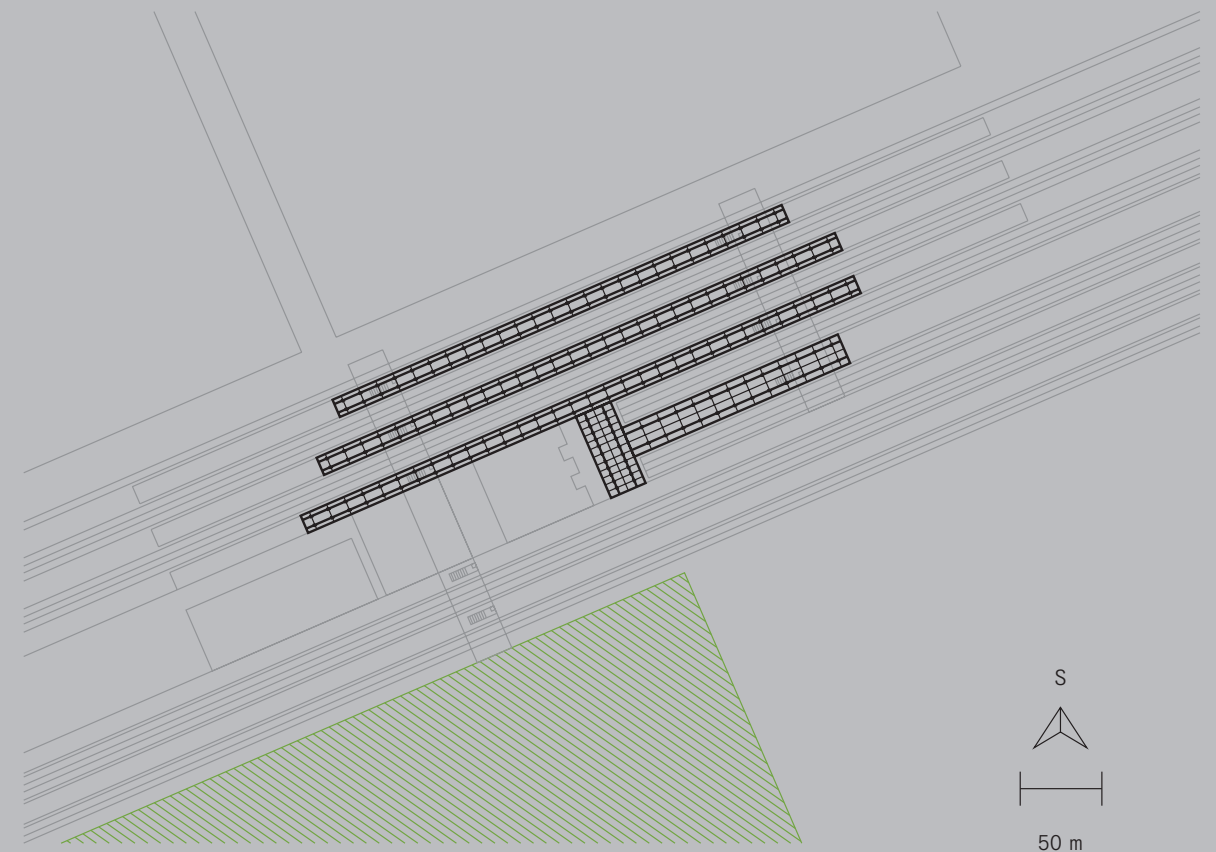


projektový manager:
Pavel Holík

realizace:
2014–2016

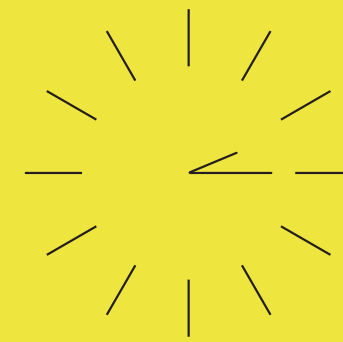


↖ Konstrukce zastřešení nástupišť je provedena podle dobových výrobních a stavebních standardů, z litinových zdobných sloupů; vzájemně pospojovaných ztužidly, a za tepla válcovaných profilů, s přiznaným dřevěným záklopem střešního pláště jako u příčné haly.



50 m

1. den



14:15

Ostrava-Svinov

Koncentrace realizací, na nichž jsme se podíleli v okolí Svinova, je jednou z největších, proto jen přecházíme o několik desítek metrů dál a seznamujeme se s projektem, který proběhl ve dvou etapách. Během první došlo k rekonstrukci a dostavbě nádraží Ostrava-Svinov a revitalizaci jeho přednádražního prostoru (2001–2006), druhá etapa pokračovala výstavbou nového dopravního terminálu, který propojil železniční, silniční a tramvajovou dopravu a provázal zrekonstruované vlakové nádraží se silničním nadjezdem Svinovské mosty (2011–2013).

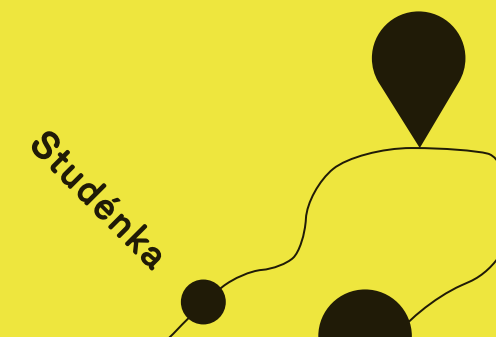
Do skupiny speciálních projektů patří jedinečné realizace, s nimiž se můžete setkat u nás i v zahraničí. Svým objemem patří často k těm největším, technicky, časově a ekonomicky nejnáročnějším. Lze je rozdělit do dvou skupin. Do první patří například realizace železničního nádraží v polské Lodži, zastávky ve Wroclawi nebo autobusové nádraží v Michalovicích – zde všude jsme autory designového i konstrukčního řešení. Pracovali jsme na nich od studie a projektové dokumentace až po výslednou realizaci.









Do druhé skupiny patří zastávky na železniční trati ve španělské Zaragoze, Murcii, ale také nádraží v Mošnově nebo Svinově. Jedná se o návrhy jiných architektů a projektantů, pro které zajišťujeme hlavně konstrukční řešení a následnou realizaci. U těchto zakázek hledáme technické řešení, které vyhovuje architektonické podobě návrhu. Pavel Holík je dalším z projektových managerů, kteří se podílí na realizaci speciálních projektů. Jedním z nich byly např. výstupy z metra ve Varšavě. I pro něj se řízení mezinárodních projektů stalo samozřejmostí. Dodáváme nebo vyrábíme přímo v daném místě v zahraničí. Tím nejdůležitějším, co z těchto náročných a dlouhodobých projektů získáváme, jsou cenné zkušenosti vyplývající z úkolů a požadavků, s nimiž se u typizovaných konstrukcí nesetkáváme. Jedním z příkladů je rozsáhlé strukturální zasklení fasády ve Svinově nebo vegetativní střechy zastávek v Zaragoze. Díky mezinárodním projektům se zároveň dostáváme do cizích zemí s odlišným přístupem k dopravním stavbám. Vztah Španělů k veřejnému prostoru i k řešení dopravních staveb a projektů je nebývale aktivní a otevřený. Společným jmenovatelem španělských projektů je velkorysost, odvaha a také zájem veřejnosti. Všichni obyvatelé jsou zvědaví na výsledky veřejných zakázek, které budou později užívat.



Ostrava-Svinov



			Svinov I. etapa	34
			Svinov II. etapa	40
			Zaragoza	46
			Murcia	50
			Varšava	54
			Mošnov, Ostrava airport	58

Svinov I. etapa

Rekonstrukce a dostavba nádraží Ostrava-Svinov a revitalizace jeho přednádražního prostoru je jedním z našich největších projektů, na němž jsme se podíleli projekční přípravou a následnou realizací. Stávající historický objekt nádraží byl původně situován v uliční frontě. Vybouráním dvou protilehlých a dvou vzdálených objektů vznikl nový přednádražní prostor pro nové autobusové stanoviště. Železniční a autobusová doprava tak byla soustředěna na jednom místě.

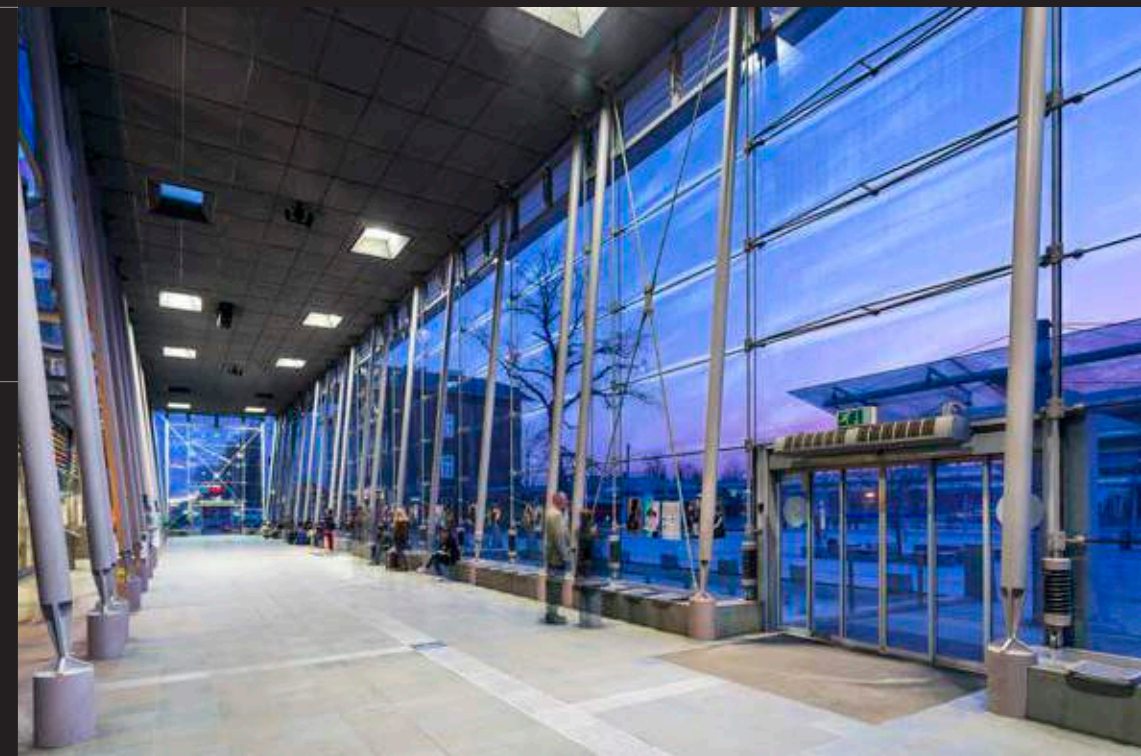
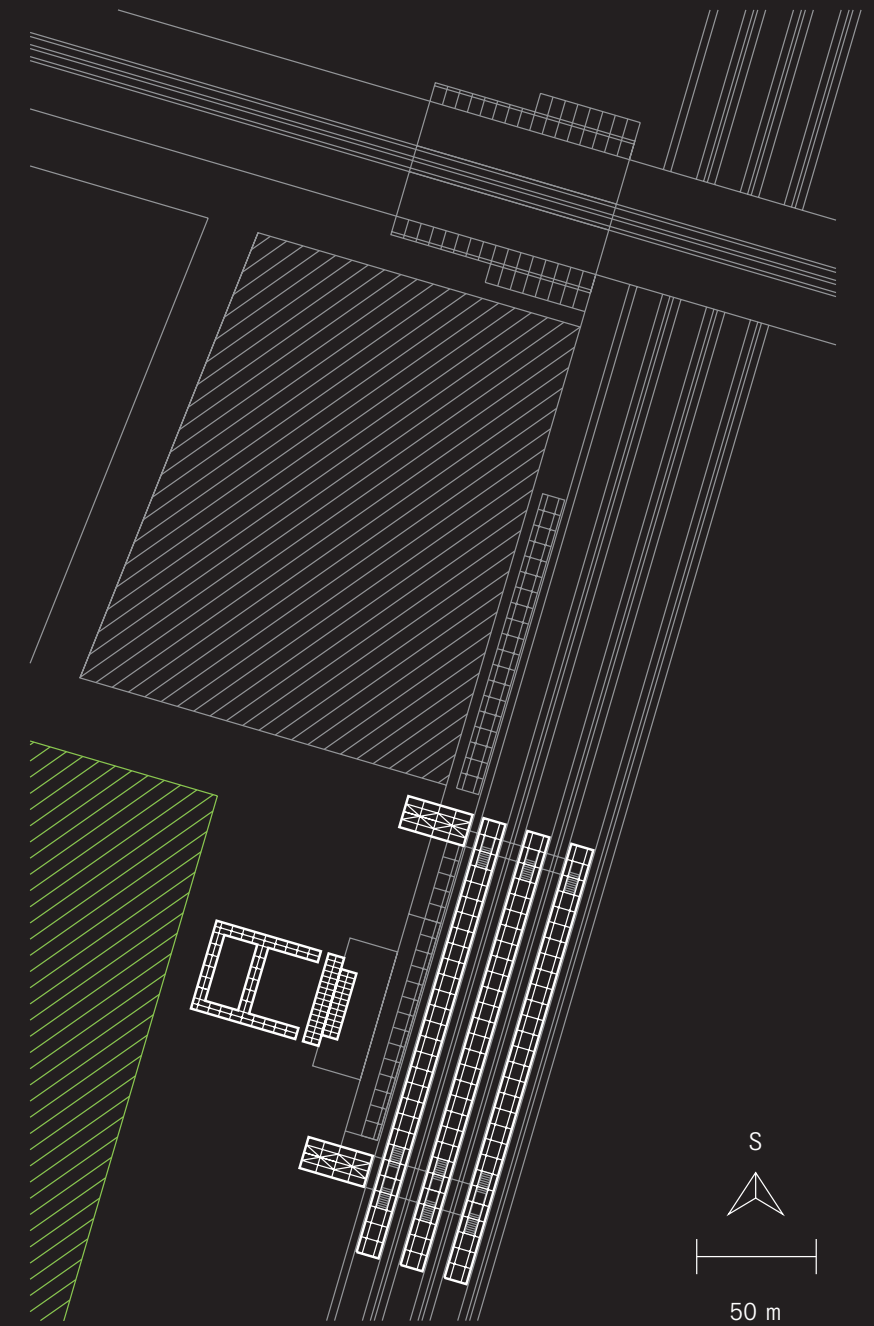


Od roku 2003 došlo k rekonstrukci původního historického zastřešení prvního nástupiště a výpravní budovy podle návrhu Ateliéru Filandr. Zároveň došlo ke stavbě nové nádražní haly a úpravě přednádražního prostoru. V první etapě došlo nejprve k zastřešení ostrovních nástupišť železničního nádraží přístřešky vycházejícími z typu *volans*, následně byly vybudovány výstupní objekty nových podchodů. Jejich konstrukce je vyplněná kaleným bezpečnostním sklem, boční opláštění je tvořeno provětrávaným strukturálním zasklením na bodové kloubové terče. Ocelová prosklená konstrukce zastřešuje prostor mezi výstupem z podchodu na železniční stanici a historickou výpravní budovou. Pro vytvoření nadstřešení autobusových stání v přednádražním prostoru je využito zavěšené kalené lepené bezpečnostní sklo vynášené ocelovou konstrukcí a zajištěné nerezovými lany. Celý tento systém podvěšeného strukturálního pláště byl mmcité+ vyvíjen a testován na VÚT v Brně spolu se statikou a designem takto použitých konstrukcí.



Historie svinovského nádraží sahá až do čtyřicátých let 19. století, kdy se stalo součástí Severní dráhy císaře Ferdinanda. Původní neobarokní budova prošla kompletní rekonstrukcí, získala repliky historicky cenné fasády, vnitřní štukové výzdoby, oken, dveří a dalších interiérových prvků. Výsledkem rekonstrukce je návrat budovy do původní podoby. Kryté nástupiště č. 1 bylo proměněno na venkovní čekárnu se stromy a původními stánky. Pro zvětšení kapacity vnitřních prostor výpravní budovy

byl přistavěn prosklený vstupní vestibul s pokladnami a centrem ČD. Z něj se vstupuje do historického objektu s dalšími provozními prostory čekáren, restaurací, obchodů a služeb.





Dominantními architektonickými prvky nového objektu vstupního vestibulu se staly štíhlé sloupy a strukturální opláštění s bezrámovým zasklením, skrz které lze vidět na historickou část stavby. Ocelobetonová konstrukce přístavby je navržena jako soustava kloubově uložených šikmých sloupů, které jsou v obou směrech zavětrovány křížovými ztužidly Macalloy. Kloubové uložení zajišťuje jejich namáhání osovým tlakem s jen malými ohybovými momenty. Díky tuhé spřažené střešní desce a soustavě ztužidel má konstrukce dostatečnou tuhost, kotvení sloupů bylo navrženo vetknutím do rámové železobetonové spodní stavby. Kloubově uložené štíhlé sloupy jsou pro dosažení požadované tuhosti vyplněny vysokopevnostním betonem. Zasklení je řešeno bezrámově, skla jsou upevněna ve spárách na předepnutých táhlech. Přístavba a přednádraží jsou řešeny v kontrastu s historickou budovou, které však dávají prostřednictvím nových prvků vyniknout.

Přednádražní prostor je doplněn o vodní prvek tvořený soustavou bazénů, jež působí příjemným dojmem a zároveň plní i funkci přirozené klimatizace provětrávané fasády vnitřního prostoru haly.

V roce 2007 získal projekt revitalizace přednádraží, rekonstrukce a přístavby výpravní budovy v Ostravě-Svinově cenu Grand Prix Architektů v kategorii rekonstrukce.

autor:
Ateliér Filandr

realizace:
2001–2006

projektový manager:
Jakub Holík



Svinov II. etapa

Přestupní terminály patří k veřejným prostorům, na něž jsou kladeny vysoké požadavky. Jedná se o místa s nepřetržitým provozem, přístupná po celý den, silně zatížená užíváním cestujícími i dopravním provozem. Pro vybudování takových staveb proto musí být voleny materiály s maximální životností i s ohledem na minimální náklady na údržbu. Zároveň musí být vytvořen prostor dostatečně otevřený, bezpečný, bez temných zákoutí, s vysokou hladinou osvětlení. Hlavním cílem druhé etapy revitalizace přednádražního prostoru Ostrava-Svinov se stalo vybudování dopravního terminálu nadregionálního významu, který propojí železniční, autobusovou, tramvajovou i osobní automobilovou dopravu.



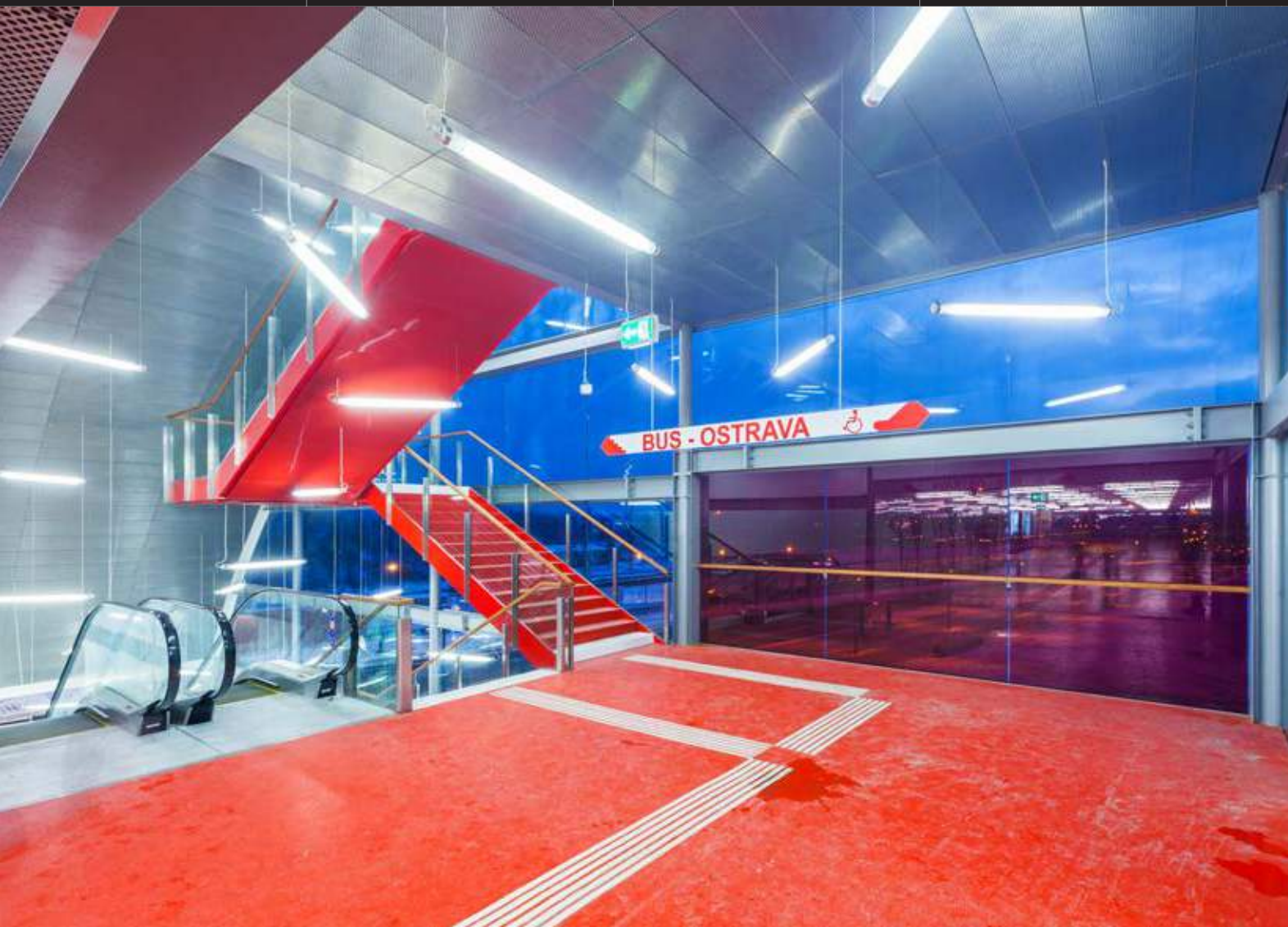


V Ostravě vznikl moderní dopravní terminál, který propojil zrekonstruované vlakové nádraží se silničním nadjezdem Svinovské mosty (viz Svinov I. etapa). Nejvýznamnějším záměrem revitalizace se stal přesun stávajícího autobusového nádraží do prostoru pod mosty, tím bylo umožněno zapojení MHD do přestupního terminálu. Výstavba, kterou jsme realizovali, byla rozdělena do dvou fází, v první došlo k zprovoznění průjezdu pod Svinovskými mosty, zrekonstruována byla také ulice Bílovecká, kde vznikly dva kruhové objezdy. Druhá fáze pokračovala renovováním vozovky a tramvajové dráhy přímo na Svinovských mostech. Postupně došlo také k výstavbě nového zastřešení autobusových i tramvajových zastávek. Nástupiště jsou umístěna na mostech i pod nimi, díky dvěma postranním a dvěma vnitřním schodišťovým věžím, které propojují tři podlaží, je možné se bezbariérově dostat do všech odjezdových míst tohoto dopravního uzlu. Součástí realizace projektu se kromě výstavby pozemních objektů stalo také zakládání staveb a dodávka technologií částí – zdravotechiky, silnoproudé instalace a slaboproudých systémů.



U technických řešení vždy zohledňujeme i jejich vizuální působení. Objekty přestupního terminálu Ostrava-Svinov byly realizovány jako lehká ocelová konstrukce se strukturním zasklením z bezpečnostního kaleného skla. Subtilní střešní pláště objektů překryté pohledovou atikou jsou osazeny ze sandwichových panelů, kde vnější plášť tvoří funkční ocelové zakružené plechy. Ocelové konstrukce objektů jsou žárově zinkované a opatřené skladbou anti-korozní úpravy s minimální životností 20 let. V interiéru jsou na stropě osazeny akustické podhledové panely. Dominantní barvou, která vzešla z požadavků architekta, se stala červená. Objevuje se všude tam, kde se pohybují lidé.

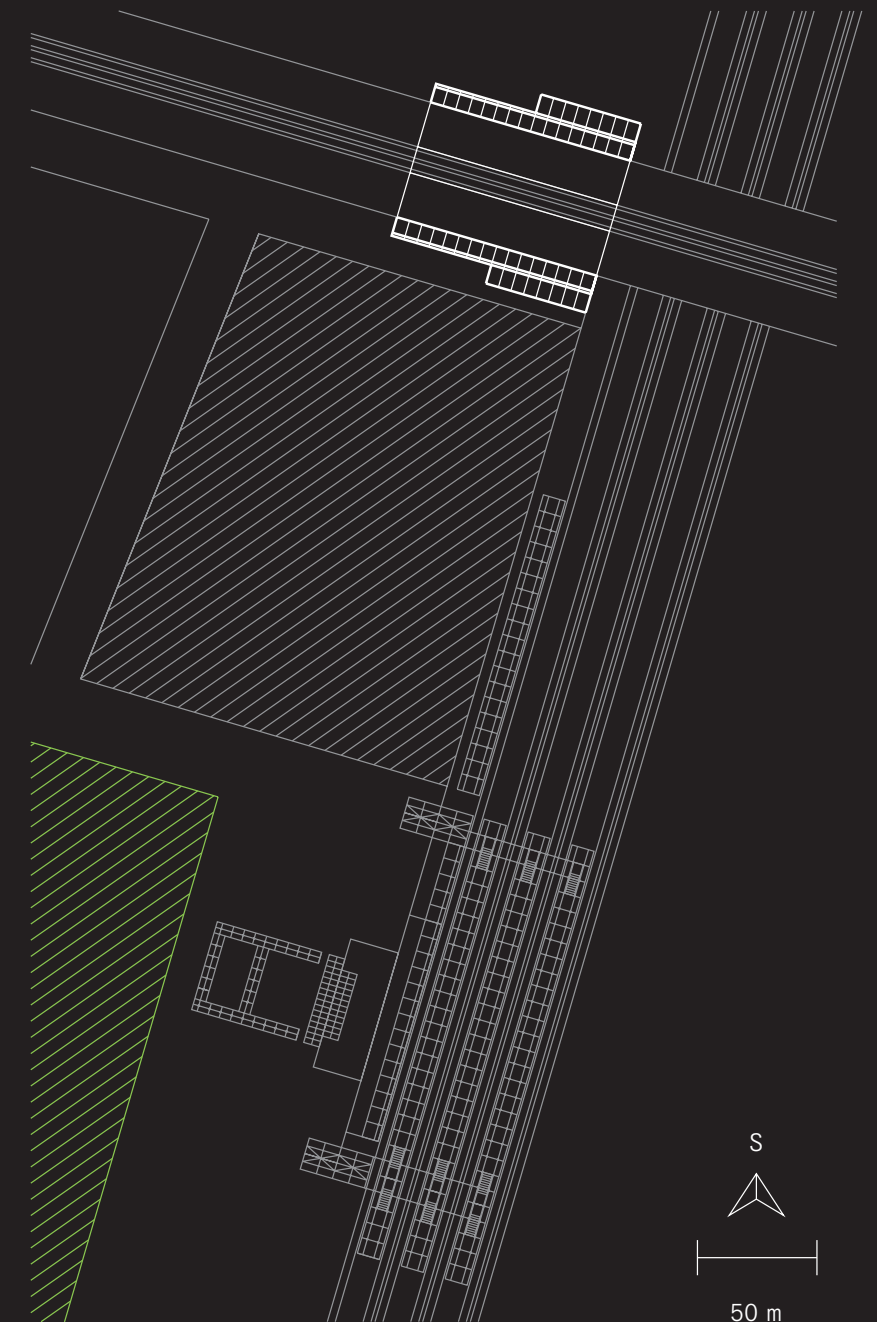
Díky transparentnosti objektů se snižuje zatížení vandalismem a snižují se náklady na umělé osvětlení. Cestujícím je umožněn pohled ven i dovnitř, což přispívá k přirozenější orientaci v prostoru terminálu.



autor:
Ateliér Filandr

projektový manager:
Jakub Holík
Tomáš Trchalík

realizace:
2011–2013



Zaragoza



	48	speciální projekty			<p>Vzhledem k extrémním klimatickým podmínkám ve Španělsku byl nesnadným úkolem i výběr správného ozelenění střechy. Po testování, které jsme provedli, byl zvolen netřesk střešní (Sempervivum tectorum), rostlina, která vydrží tyto podmínky a zároveň funguje jako izolant od slunečního záření. Nedochází tak k přehřívání střešní konstrukce a zlepšuje se klima pro cestující. Celému mobiliáři dominují světlé sloupky, díky nimž jsou zastávky viditelné i z velké vzdálenosti a zároveň osvětlují okolní prostor pro čekající pasažéry a přispívají ke zvýšení bezpečnosti chodců. Tyto sloupky zároveň slouží jako konstrukční prvky vynášející střechu a ukrývají nezbytné technické zázemí.</p>		
					<p>Jednotnost a jednoduchost celého mobiliáře se stala charakteristickým rysem pro celou tramvajovou trasu. Hlavním a náročným úkolem bylo najít kompromis mezi tvarem, cenou a funkcí, skloubit požadavky architekta a designérů tak, aby celek působil jednoduchým elegantním a samozřejmým dojmem. Po celou dobu realizace jsme byli prostředníkem mezi architektem a generálním zhotovitelem.</p>		
<p>Revitalizace tramvajové trati ve španělské Zaragoze patří k našim největším projektům, zároveň se jedná o první rozsáhlou realizaci mmcíté ve Španělsku. Autorem architektonického řešení je architekt Iñaki Alday ze společnosti aldayjover. Základem stavebního konceptu se stalo vytvoření minimalisticky řešeného mobiliáře, který odpovídá klimatickým podmínkám, chrání cestující před deštěm, větrem a intenzivním sluncem. Dalším z úkolů bylo vyřešit konstrukci střechy tak, aby působila</p>		<p>jako jedna tenká linie a podpořila minimalistické řešení celého přístřešku. Využili jsme proto konstrukčních vlastností sandwichového panelu a pohledově jsme docílili pocitu subtilní levitující desky. Přístřešek byl navržen s vegetativní střechou, aby byl i pohled z oken okolních domů na ulici minimálně rušen.</p>			<p>autoři: aldayjover arquitectura y paisaje</p> <p>projektový manager: Tomáš Trchalík</p>	<p>realizace: 2010–2012</p>	
							<p>S</p> <p>2 km</p>

Murcia

Jen málokdo umí navrhovat veřejné prostory tak velkoryse jako Španělé. I dopravní stavby jsou veřejně diskutovaným a sledovaným tématem, občané a městští radní zastupitelé hlasují o tom, jaký architektonický návrh bude realizován, jsou organizovány studentské soutěže. V případě Murcie vzešlo i jméno maskota linky tramvaje ze soutěže, jíž se účastnily děti. Tramvajová trať na jiho-východě Španělska je příkladem projektu, který vznikl dohromady s obyvateli města.

Realizovali jsme projekt na základě architektonického návrhu, jehož autory je architektonické studio ve složení Emilio González Miralles, Miguel Ángel Marín Yago (EMA Architects) a Fuensanta Carmona Belda. Výsledkem je síť 28 přístřešků instalovaných na jednotlivých zastávkách tratě dlouhé 18 kilometrů. Tento návrh byl vybrán občany a vedením města v soutěži, které se účastnilo více než dvanáct projektů. Linka spojuje centrum města s univerzitním kampusem a fotbalovým stadionem.

Geometricky tvarované kubusové přístřešky jsou uspořádány do tvaru levitujícího prstence, střecha je vyrobená z dvouplášťového sandwichového panelu, v noci svítí do dálky a funguje tak jako orientační bod i zajišťuje bezpečný prostor pro všechny čekající.

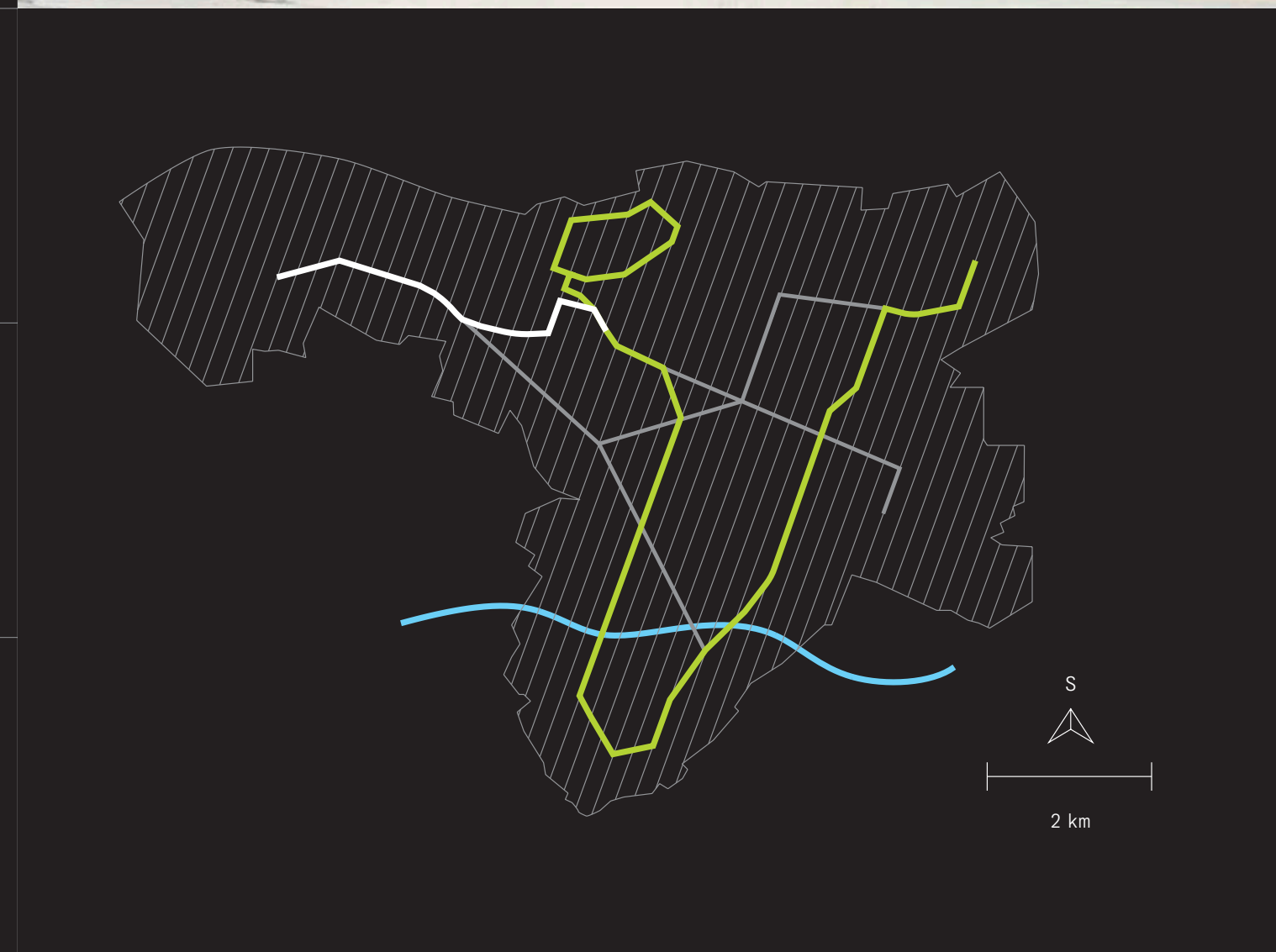
Téměř všechny zastávky jsou ve větších španělských městech vybaveny technickým blokem, v němž je integrována elektroinstalace části tratě, počítač, ale i automat na jízdenky. Jednotlivé stanice byly komplexně vybaveny speciálními vitrínami, sloupky a mobiliářem z katalogu mmcité1 – odpadkovými koši *nanuk* a zvýšenými sedáky *radius*. Svým originálním tvarováním zastávky nezapadají do vytyčené linky č. 1 a jsou novým poznávacím znamením města. Když nehlučně přijede tramvajová souprava ve stejném pistáciově zeleném odstínu, obraz moderního města je bezchybný.

autoři:
Emilio González Miralles,
Miguel Ángel Marín Yago
(EMA Architects)
a Fuensanta Carmona Belda

realizace:
2011

projektový manager:
Petr Motán



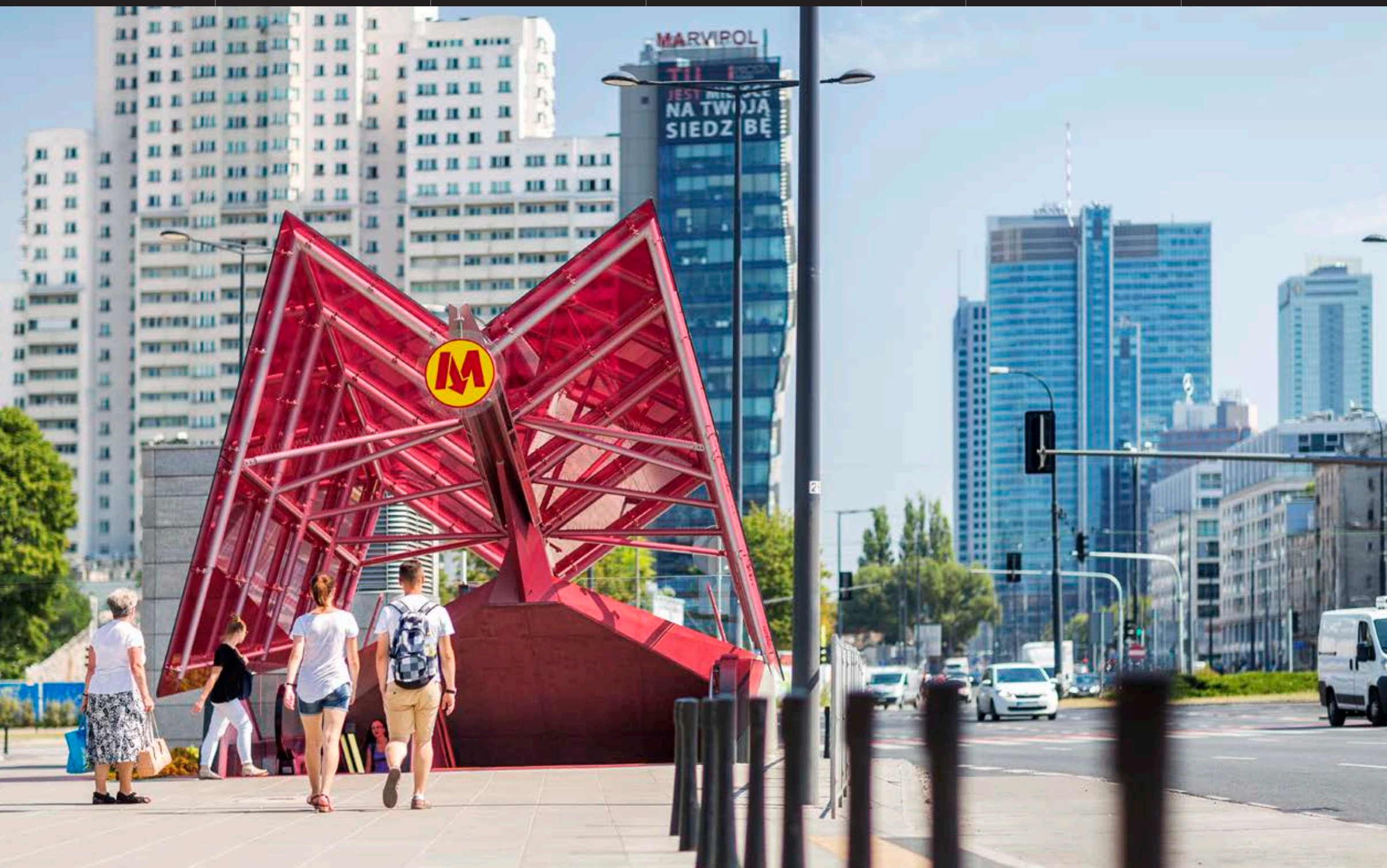


Varšava

Zastřešení výstupů z metra mění tvář Varšavy. V hlavním městě Polska bylo vystavěno 7 nových stanic metra s 47 zastřešenými výstupy. Vzhledem k rozdílným požadavkům každého místa lze v realizaci rozlišit 12 typů ocelových konstrukcí daných velikostí a tvarem výstupního prostoru. Autorem barevných prosklených přístřešků ve tvaru písmene „M“ je polský architekt Andrzej Choldzynski, který stojí i za projekty několika stanic metra.

U komplikované geometrie zastřešení výstupů byla důležitá pečlivá předrealizační příprava, při níž jsme zohlednili jak statiku celého objektu a s ním spojené převýšení, tak způsob osazení velkých lichoběžníkových skel. Dříve než projekt začal být realizován, byl vytvořen ověřovací prototyp, který schválili zástupci projekční kanceláře, zastupitelé města a zástupci generálního dodavatele stavby.

Základem přístřešku se stala ocelová rámová konstrukce sestávající z páteřního nosníku kotveného na jednom konci do železobetonového stropu nad schodištěm výstupu ze suterénu metra. Z nosníku vychází pětice příčných ramen ve tvaru „M“, na kterých je uložen skleněný střešní plášť. Ze statického hlediska bylo důležité navrhnout montážní komponenty tak, aby byla zaručena požadovaná geometrie, bylo proto nutné počítat s předepnutím konstrukce. Celá konstrukce je opatřena protikorozním ochranným nátěrem s požární odolností. Střešní plášť je vyroben z bezpečnostního skla ve specifické barevnosti odlišné pro každou stanici. Zvolená barevnost následně pokračuje i do podzemní části metra a pomáhá tak k lepší orientaci na daném úseku metra. Nadstandardní velikost a nepravidelný lichoběžníkový tvar skel byl problematický pro dodržení požadované geometrie a jednotného spárořezu vrstvených skel. Z toho důvodu byl zvolen způsob uchycení skel na ocelovou konstrukci nerezovými bodovými kloubovými terči s možností rektifikace. V úžlabí byl nainstalován nerezový odvodňovací žlab s elektrickým ohřevem proti zamrznutí.



Součástí projektu se stalo také vybudování autobusového terminálu na stanici C14 „Stadion narodowy“, kde souběžně probíhala montáž zastřešení výstupů. Ocelová konstrukce výstupů z metra je zde založená na železobetonové konstrukci opěrné stěny železničního kolejového tělesa. Z nosných sloupů jsou zavěšena táhla, na nichž je montovaná pultová konstrukce střešního pláště s výrazným obloukem v horizontální rovině. Ten se skládá z mozaiky čirých a probarvených polokalených vrstvených skel.



autor:
Andrzej Choldzynski

projektový manager:
Pavel Holík

realizace:
2013–2014



Mošnov

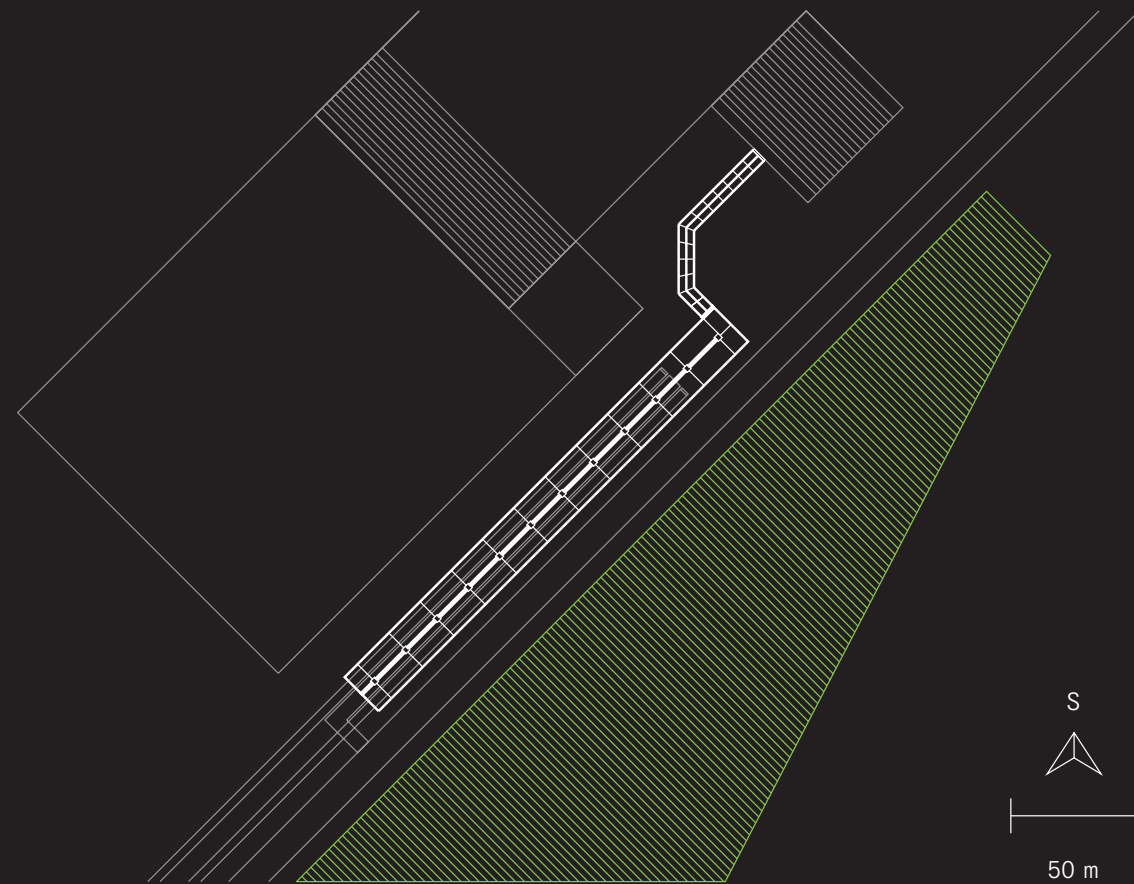
Ostrava Airport



Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově se stalo prvním v České republice, které propojilo leteckou, železniční a silniční dopravu. Díky tomu se letiště stalo významným činitelem v dopravní infrastruktuře nadregionálního i mezinárodního významu. Pro jeho uživatele to znamená, že se z krajského města na letiště dostanou za pouhou půlhodinu. Zlepšil se tak nejen komfort cestujících, ale došlo i k zatraktivnění celého města a regionu. V neposlední řadě stavba pomohla v rozvoji průmyslové zóny Mošnov. Přeprava cestujících přes terminál Mošnov – Ostrava airport začala v dubnu 2015, tři týdny před 79. ročníkem Mistrovství světa v hokeji, a významně přispěla k rekordní návštěvnosti tohoto šampionátu. Projekt je mimo jiné unikátní v tom, že po více než padesáti letech se jedná o první trať, která se u nás vybudovala. Poslední zprovozněnou trať bylo spojení Ostrava – Havířov – Český Těšín v roce 1964.

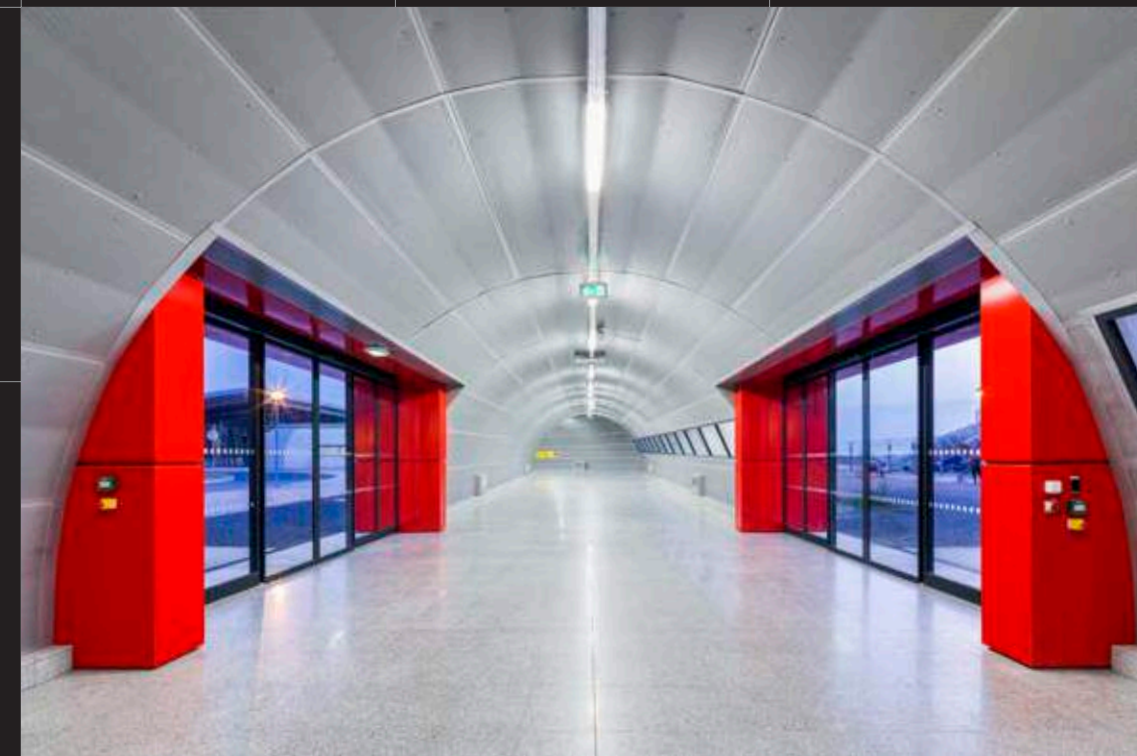
Svým rozsahem patří projekt mošnovského letiště k největším a technologicky nejnáročnějším stavbám, které mmcité+ realizovalo. Zajímavý byl pro nás svým komplexním zadáním kladoucím velké nároky na spojení náročného technického řešení s ohledem na architektonické požadavky celkového vyznění stavby.

Nový přestupní terminál tvoří budovy stávající se z letištní odletové haly a železniční stanice propojené spojovacím koridorem. Objekt nádraží ze tří stran uzavírá nakloněná prosklená fasáda, jihozápadní štít zůstává zcela otevřený pro vjezd vlakových souprav a drážních vozidel. Takto disponovaná stavba musí odolávat velkému dynamickému zatížení a je náročná i svými požadavky na statiku konstrukce.



Kromě všech pozemních objektů a instalace drobné architektury zahrnovala realizace mmcité+ také založení staveb a technologické části staveb – silnoproudé instalace a slaboproudé systémy, vzduchotechniku staveb a zdravotnickou (ZTI). Součástí projektu se stalo také protipožární řešení staveb, zemnění a opatření proti bludným proudům. Jedním z nejnáročnějších úkolů, který jsme museli řešit, byla prosklená fasáda nádraží tvořená zavěšenými velkoformátovými skly

o rozměrech 5×2,5 metrů a to způsobem jejich ukotvení, dilatací a následným sestavením. Obvodový plášť je navržen v kombinaci čirého prosklení s neprůhlednými fasádními panely. Fasáda splňuje podmínky bezpečnosti P2, spáry jsou upraveny tak, aby neumožňovaly prostrčení předmětu.

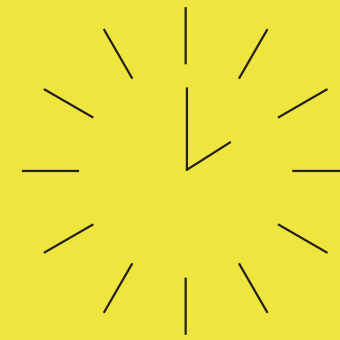


autor:
KANIA

projektový manager:
Jakub Holík

realizace:
2011–2013

1. den



16:00

Mošnov

Navrhnout, jak bude probíhat montáž jednotlivých konstrukcí a spojů, není jednoduché. Na naší cestě se dostáváme na Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově, kde jsme realizovali nový přestupní terminál. Svým rozsahem patří tento projekt k největším a technologicky nejnáročnějším stavbám. Zajímavý byl pro nás svým komplexním zadáním kladoucím velké nároky na spojení náročného technického řešení s ohledem na architektonické požadavky celkového vyznění stavby.

Oddělení konstruktérů vede Tomáš Graubner, který společně se svým týmem dbá, aby vše bylo zkonstruováno podle ideje designéra, ale zároveň, aby se práce montážního a výrobního týmu příliš nekomplikovala. I složitěji tvarované prvky rozkreslují v rámci konstrukčního řešení do symetrických jednotek. Principy a postupy, které používají, s nadsázkou přirovnává ke stavebnici Merkur, anebo naopak k laboratoři vynálezců snažících se přijít na technické řešení složitých detailů. Přesnost, kterou on a jeho spolupracovníci dodržují, je viditelná od výkresu až po výslednou realizaci.



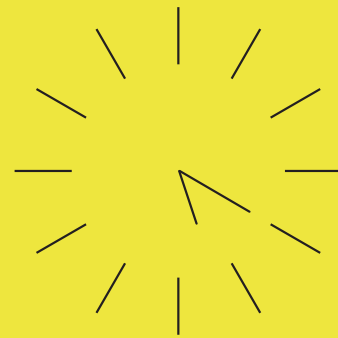
1–2. den







18:20

Pustevny

Nocovat jsme se vydali na Pustevny v Moravsko-slezských Beskydech. Cestou potkáváme prodejce zakrslých pudlů, posádka autobusu zvažuje koupi alespoň jednoho „firemního“ štěňátka. Vzhledem k náročnému programu, který je připraven na zítřejší den, ale nápad zamítáme. Na Pustevnách jsme přenocovali a strávili společný večer. Ranní procházka potom vedla ke známé soše pohanského boha Radegasta a více než sto let staré Zvoničce od Dušana Jurkoviče. Secesní stavby s bohatým dekorem typickým pro Valašsko a slovanskou architekturu, jako je útulná Maměnka nebo dnes bohužel ohněm poničená jídelna Libušín, patří mezi první významnější Jurkovičovy realizace, díky kterým začal svou slavnou kariéru. Dřevěné stavby z konce 19. století jsou i dnes ikonami lidové architektury a bylo zážitkem zde společně být.

Ještě během dopoledne už opět vyjíždíme tentokrát směrem k česko-slovenským hranicím a nově postaveným železničním nádražím v Púchově a Trenčíně, se zastávkou v Bytči. Do speciálních projektů uvádíme nádraží v Trenčíně proto, že se nám zde podařilo otevřít téma grafického řešení, kterému věnujeme velkou péči a rádi bychom na něj více upozornili. Jednoduchým a zároveň ekonomickým způsobem – užitím grafiky, písma nebo barevným akcentem – lze totiž změnit atmosféru dopravní stavby, zpříjemnit prostor pro cestující, vnést do něj drobnější měřítko a detail. Pro železniční i autobusová zastřešení platí přísné normy a pravidla, kterými se řídíme. Jedním z nich je i způsob označení místa, kde se právě nacházíme, tedy známá návěšť s názvem stanice na modrém podkladu. Ne vždy ale musí zůstat jen u něj.



			Trenčín	64
			Michalovce	70
			Wrocław	76
			Lodž	80
			Vlašim	84
			Břeclav	88

Trenčín

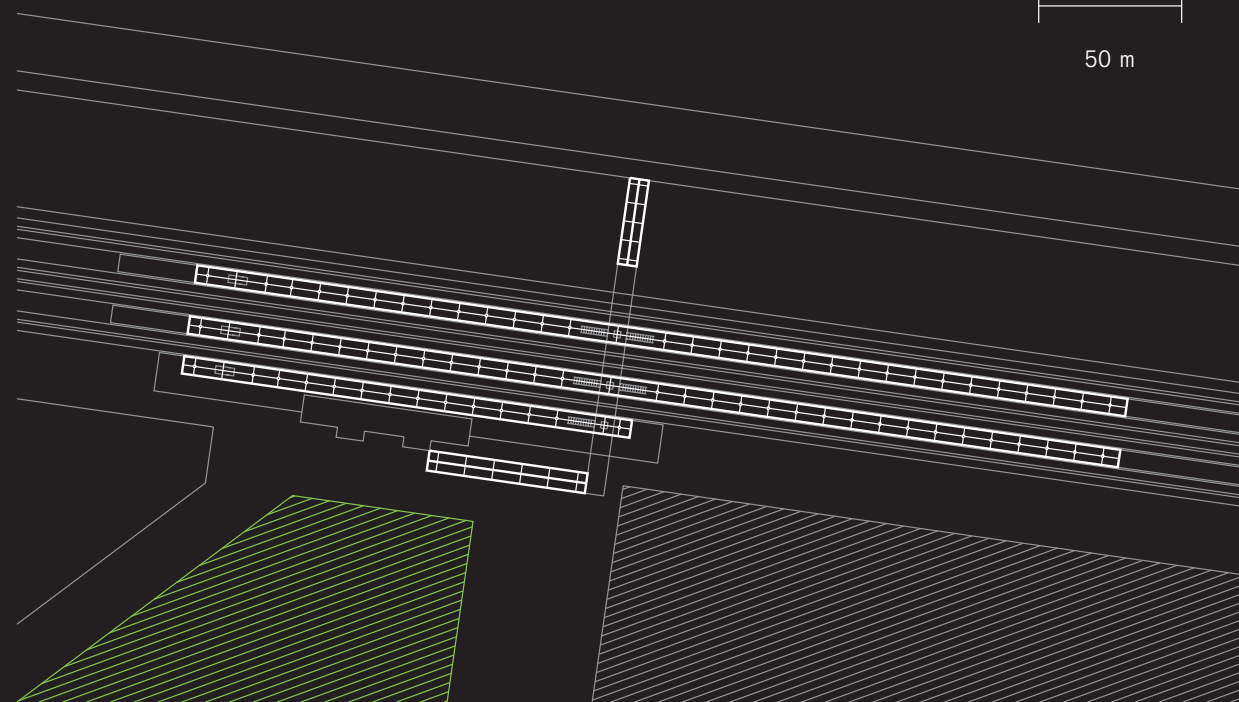
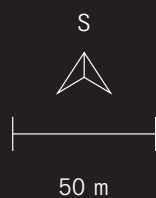


Nádraží v Trenčíně považujeme v mnoha směrech za průkopnické. Je pro nás důkazem, že z typizovaného přístřešku lze vytvořit vizuálně zajímavý prostor, který je kultivovaný, funkční a příjemný pro uživatele. Do speciálních projektů jej zařazujeme také kvůli velkému rozsahu a komplexnímu řešení celého projektu. Vedle hlavní konstrukce jsme realizovali zastřešení výstupů z podchodů, opatřili nádraží orientačním systémem a doplnili nový mobiliář. Naším cílem se stalo potlačení vnímání hlavní konstrukce zastřešení ve prospěch osvětlení a prosklených ploch na nástupišti a na střeše, které pomáhají uprostřed velkého nádraží vytvořit komornější prostor. K tomu přispělo i užití nového mobiliáře a barevné grafiky.

Otázky grafického zpracování nebývají na nádražích příliš řešeným tématem, často zůstává u dodržení standardních drážních nápisů. V Trenčíně se nám poprvé podařilo adekvátně začlenit grafiku do výsledné podoby nástupiště, zapojit tak název stanice do celkového grafického stylu a zároveň vytvořit prostor, který s čekajícími lidmi komunikuje a směřuje je do chráněných míst s příjemnou atmosférou. K té přispívá zvolená zelená grafická linka použitá na proskleném předělu nástupiště i na dvouplošné střeše. Barva se tak odráží nejen z bočních stran, ale i z výšky. Základní tvar zastřešení vychází z konstrukce screen.



Mobiliár je často téměř neviditelnou součástí nástupišť a zastávek. V Trenčíně jsme se rozhodli použít mobiliár z řady *bistrot*, který splňuje veškeré požadavky a zároveň je tvarově zajímavý; zvolená červená barva vhodně doplňuje grafické řešení. *Bistroty* jsou novým typem vybavení vytvořeným z ocelových profilů a vysoce odolných HPL desek. Jednoduchá kulatá sedadla jsou umístěna vedle skleněné stěny, která funguje zároveň jako zádová opěrka, přidružený stůl potom lze použít jako i jako područku.





Trenčín patří k nejstarším městům na Slovensku. Díky své geografické poloze v centru středního Pováží se stal od druhé poloviny devatenáctého století také významným obchodním a průmyslovým centrem. Přispěla k tomu hlavně železnice propojující Vídeň s Budapeští, která byla do Trenčína zavedena v květnu roku 1878. Dnes je stanice součástí hlavního železničního koridoru Železnic Slovenské republiky. Slouží jako páteřní trasa dopravy z východní části země, projíždí ji republikové, mezinárodní i lokální

spoje. Cílem stavby se stala modernizace dopravní trasy na stávající parametry rychlostní tratě s limitem 160 km/h, tak aby odpovídala moderním standardům železniční dopravy s přímým napojením na tratě sousedních zemí.

design cité+

projektový manager:
Pavel Holík

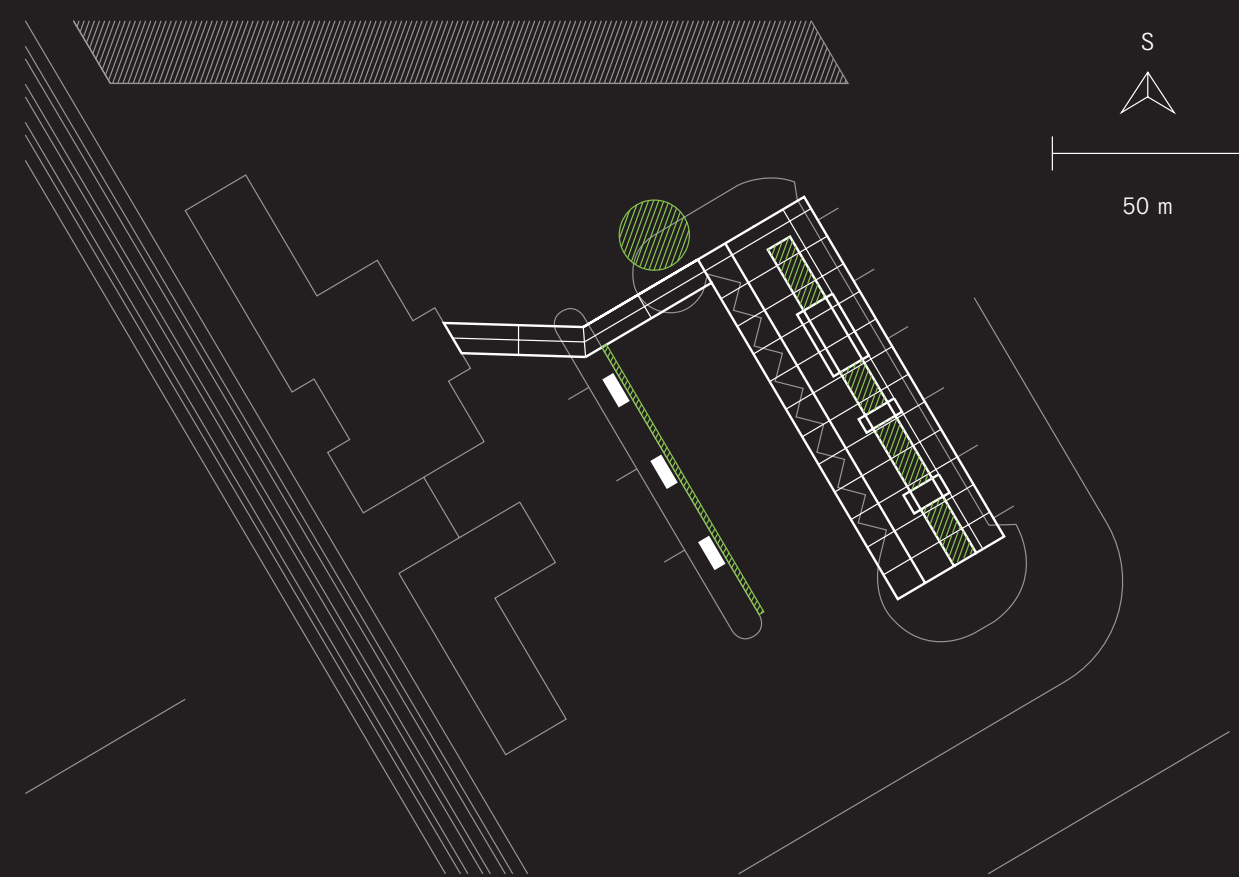
realizace:
2013–2014



Michalovce



	72	speciální projekty			73
<p>Jedním z nejvýraznějších prvků se stala popínavá zeleň, která předěluje výstupní a nástupní část nádraží pro dálkovou dopravu. Zelený pás je přerušen průchody, které mají nižší výškovou úroveň a vytváří tak intimní prostor pro cestující. Další zelená stěna odděluje drobné objekty zastávek MHD od autobusových stání. Dvojitý zelený plán zpřijemňuje prostor pro cestující a zároveň funguje jako clona filtrující zplodiny od odjíždějících autobusů. Na nádraží jsou dva druhy zastřešení, protože existují odlišné požadavky na zastřešení zastávek MHD a na mezi-městskou dopravu. I přes tuto rozdílnost nepůsobí prostorové řešení roztržitě, ale naopak celistvě ve smyslu prostorovém i materiálovém. Základní nosná konstrukce zůstala ponechána v žárovém zinku, jednodílnost konstrukce jsme doplnili barvami v kombinaci žlutá, oranžová, černá a bílá.</p>					
<p>Tento projekt je pro nás ukázkovým příkladem, jak lze i do malého města s nevelkými ekonomickými možnostmi vnést prvek současné architektury a designu.</p>					



<p>Za minimálních finančních nákladů se tak podařilo do města Michalovce vnést současnou architekturu, která zohledňuje své uživatele a respektuje kontext daného místa. Na tomto příkladu bychom chtěli demonstrovat, že pro nás není důležité, jak velký zásah do města vneseme, ale jaký bude mít dopad na život v něm.</p>		





design cité+
element

projektový manager:
Lukáš Kohoutek

realizace:
2014

Wroclaw



Wrocław patří k nejstarším městům v Polsku, její historie sahá až do 10. století. V současné době je zde kultivaci veřejného prostoru věnovaná velká pozornost, dochází k rekultivaci městské náplavky, vznikají cyklistické stezky a zelené prostory uvnitř města. Městská architektka Beata Urbanowicz řadí veřejný prostor ke klíčovým tématům. V roce 2012 hostilo město Wrocław Mistrovství Evropy ve fotbale. Při této příležitosti jsme byli vyzváni k vybudování nových tramvajových zastávek, jejichž trasa končila v blízkosti městského stadionu.

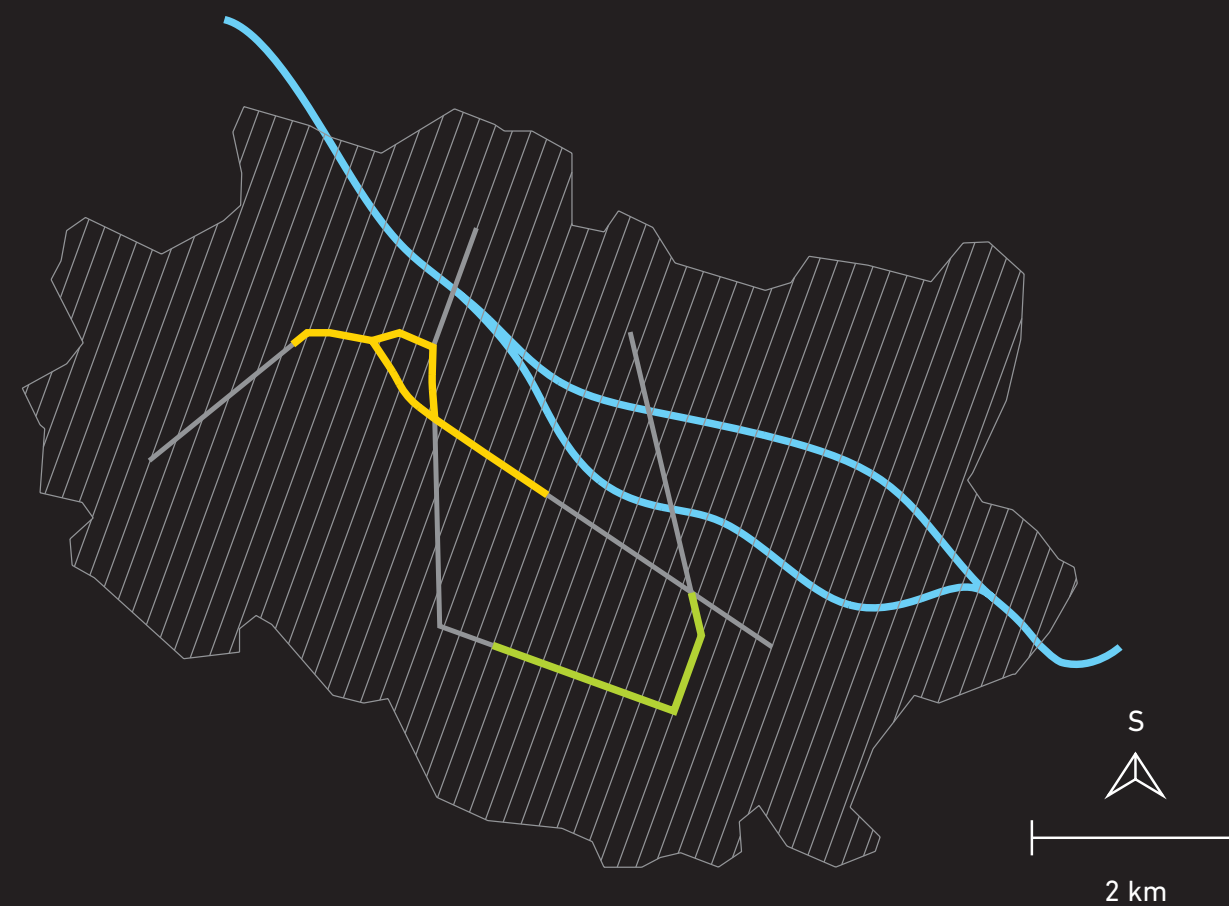
Wrocławské přístřešky tvarově vychází z typu *aureo*. Oproti běžnému řešení je zde použita trubková vaznice, v přední části konstrukce je doplněno osvětlení. Střešní krytinu tvoří skla se saténovou povrchovou úpravou matovaná kyselinou, na sestavení skel byly použity bezpečnostní šrouby. Součástí projektu bylo kromě výstavby nových přístřešků také dodání informačních pylonů, informačních tabulí s názvy zastávek, laviček a odpadkových košů. Do pylonů byla integrována příprava pro osazení elektronických informačních panelů a vitrína pro vylepení dopravních informací nebo reklamy. Celkově je přístřešek mohutnější a vytvarovanější, vhodný pro mimořádné události jako je přemísťování fanoušků ze sportovního stadionu.

Ve Wrocławu vzniklo ve dvou etapách celkem 12 zastávek, některé z přístřešků jsou vybudované jako oboustranné zastávky umožňující nástup z ostrovního nástupiště. I když se tento projekt řadí spíše k menším realizacím, můžeme jej považovat za ukázkový příklad, jak lze rozvíjet typový produkt, který máme k dispozici.

design cité+

projektový manager:
Tomáš Trchalík

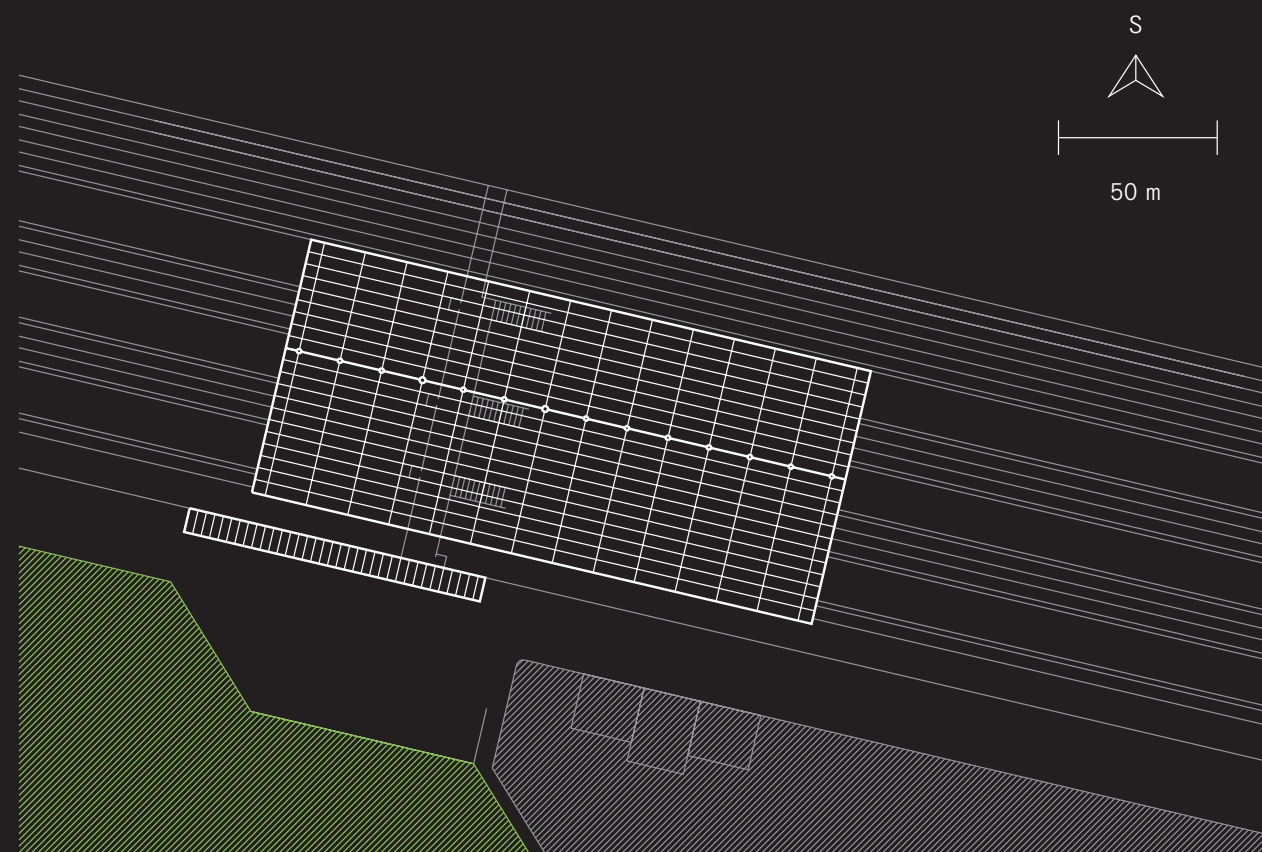
```
realizace:
2011-2012
```



Lodž

Město Lodž je třetím největším městem Polska hned po Varšavě a Krakově. Łódź Widzew patří k důležitým nádražím a dopravním křižovatkám ve městě. Naším úkolem se stalo navrhnout a následně zrealizovat zastřešení tří nástupišť včetně kolejiště o velikosti 120 × 60 metrů, vstupu do podchodu o velikosti 5 × 64 metrů, a vytvoření zastřešení pro vchod do podchodu. Jednalo se o jednu z největších konstrukcí, která prověřila naše zkušenosti i schopnost spolupráce. I přes omezený finanční rozpočet jsme navrhli elegantní, zajímavé a funkční řešení, které je přívětivé ke svému okolí a lidem, kteří jej užívají.





Vznášející se křídlo střechy je tvarově výraznou stavbou se zajímavým příčným řezem. Na straně u výpravní budovy je střecha zaoblена a skloněna k chodníku, vzhled zastřešení je proto z dálky rozpoznatelný svým originálním profilem rozprostřeným nad nástupištěm. Střešní krytina je v zaoblené části zastřešení, kterou nekryje výpravní budova, doplněna o podsvícený nápis „Łódź Widzew“. Prvkem probíhajícím napříč nádražím se stalo osvětlení. Osvětlovací tělesa jsou umístěna na nosných sloupech a rozmístěna tak, aby připomínala větve, které podepírají korunu stromu.

Realizace probíhala ve třech etapách. V prvních dvou došlo k realizaci zastřešení tří peronů. Během poslední etapy bylo postaveno zastřešení vstupů do podchodu přes rampy a schodiště. Kovová konstrukce zastřešení je opláštěná sklem a tahokovem. Jako krytina je použit trápézový plech. Konstrukce zůstává pod střešní krytinou odhalená, a proto pro nás bylo důležité vyřešit její vizuální podobu tak, aby byla i přes své čistě technické a funkční vlastnosti také výtvarně vhodně zpracovaná. Jedním z nových řešení, které jsme na nádraží v Lodži navrhli, je zabudování prostoru pro parkování kol, který jsme umístili ve střední části zastřešení vstupu do podchodu. Prostor, který by jinak nebyl nijak využit, jsme otevřeli cyklistům.

design cité+

projektový manager:
Tomáš Trchalík

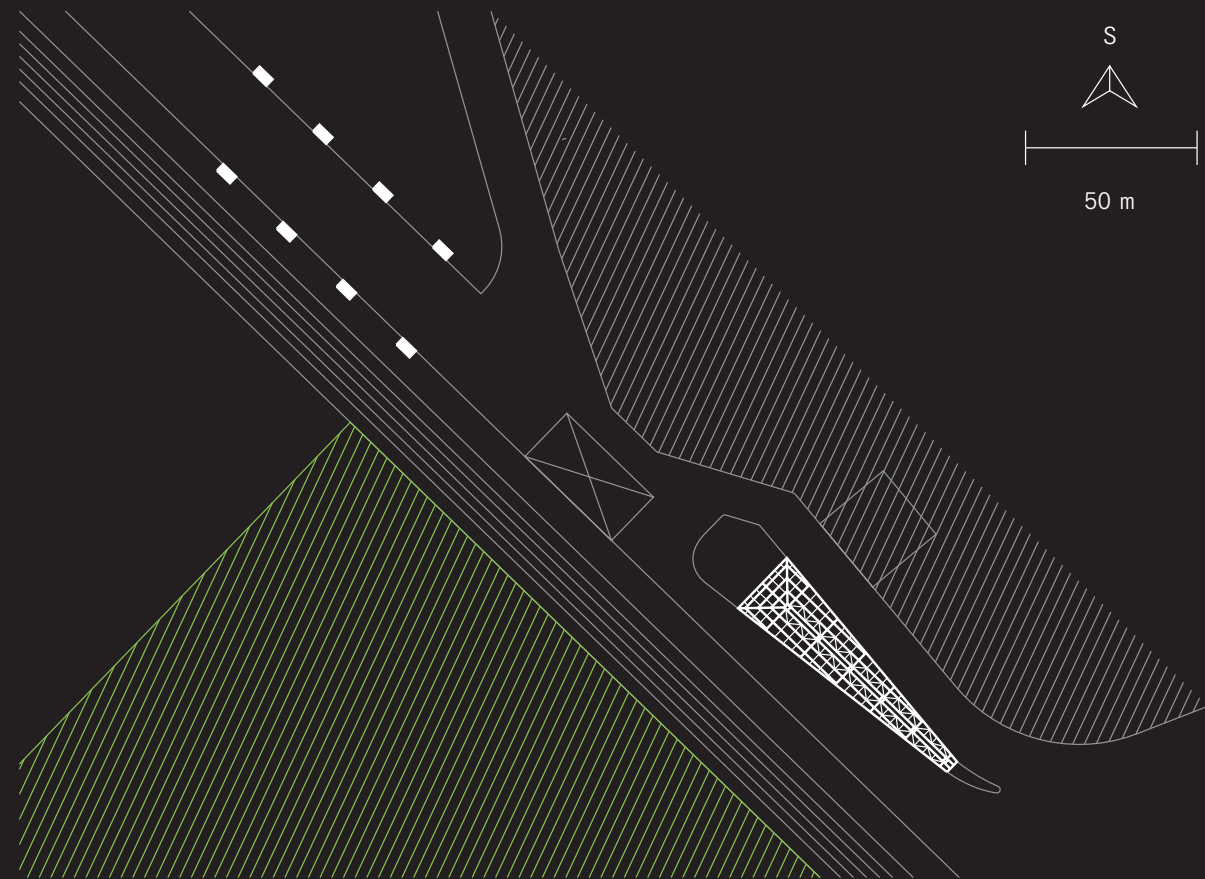
realizace:
2013–2015

Vlašim

Město Vlašim je bránou regionu Podblanicka a krajem legendárních blanických rytířů, nachází se v jihovýchodní části Středočeského kraje. Na základě dlouhodobě budované spolupráce s místními spolky, neziskovými organizacemi, a díky dotacím z Evropské unie, se daří postupně město, ale i celý region rozvíjet. Projekt autobusového nádraží zde vznikl souběžně s rekonstrukcí výpravní budovy železniční stanice Vlašim. Autorem dopravního a dispozičního řešení prostoru je Ivan Hořejší z architektonického ateliéru 2H. Dle našeho návrhu jsme zrealizovali centrální zastřešení a přiléhající stanoviště. Díky této součinnosti vznikl kolem nádraží do detailu propracovaný veřejný prostor.

Stav Nádražní ulice, která představuje hlavní dopravní uzel ve městě, a navazujících ploch byl po mnoha letech bez údržby zoufalý a neodpovídal současným standardům. Celá ulice fungovala jako průjezdná a autobusy neměly možnost se zde otáčet, a proto musely nádraží často objíždět. Klíčovým předpokladem pro realizaci celého projektu byla výrazná redukce nevyužívaných drážních budov, čímž vznikl prostor pro smyčku s krytým ostrovním nástupištěm v těsné blízkosti výpravní budovy, která nyní slouží jako společné zázemí celého uzlu. Během rekonstrukce starého nádraží vznikl nástupní autobusový ostrůvek ve tvaru kapky fungující jako přirozený střed autobusové točny. Další podélná stanoviště se pak nachází na druhé straně výpravní budovy a lemují Nádražní ulici. Díky zefektivnění fungování autobusové dopravy zde mohla zůstat zachována obousměrná průjezdnost při celkovém zklidnění ulice. V prostoru před výpravní budovou byl umístěn nový mobiliář (přístřešky, označníky, lavičky, koše atd.) a položena nová dlažba, která lépe odolává zátěži autobusů.





Situování centrálního prostoru se šestnácti stanovišti v Nádražní ulici zůstalo zachováno pro jeho vazbu na nádraží ČD a blízký dopravní závod ČSAD Benešov, kde je velká plocha se zázemím pro odstavování a údržbu autobusů i zázemí řidičů a centrální dispečink. Před nádražím zůstala pouze odjezdová a příjezdová stanoviště a prostory pro cestující.



design cité+

projektový manager:
Petr Motáš

realizace:
2008



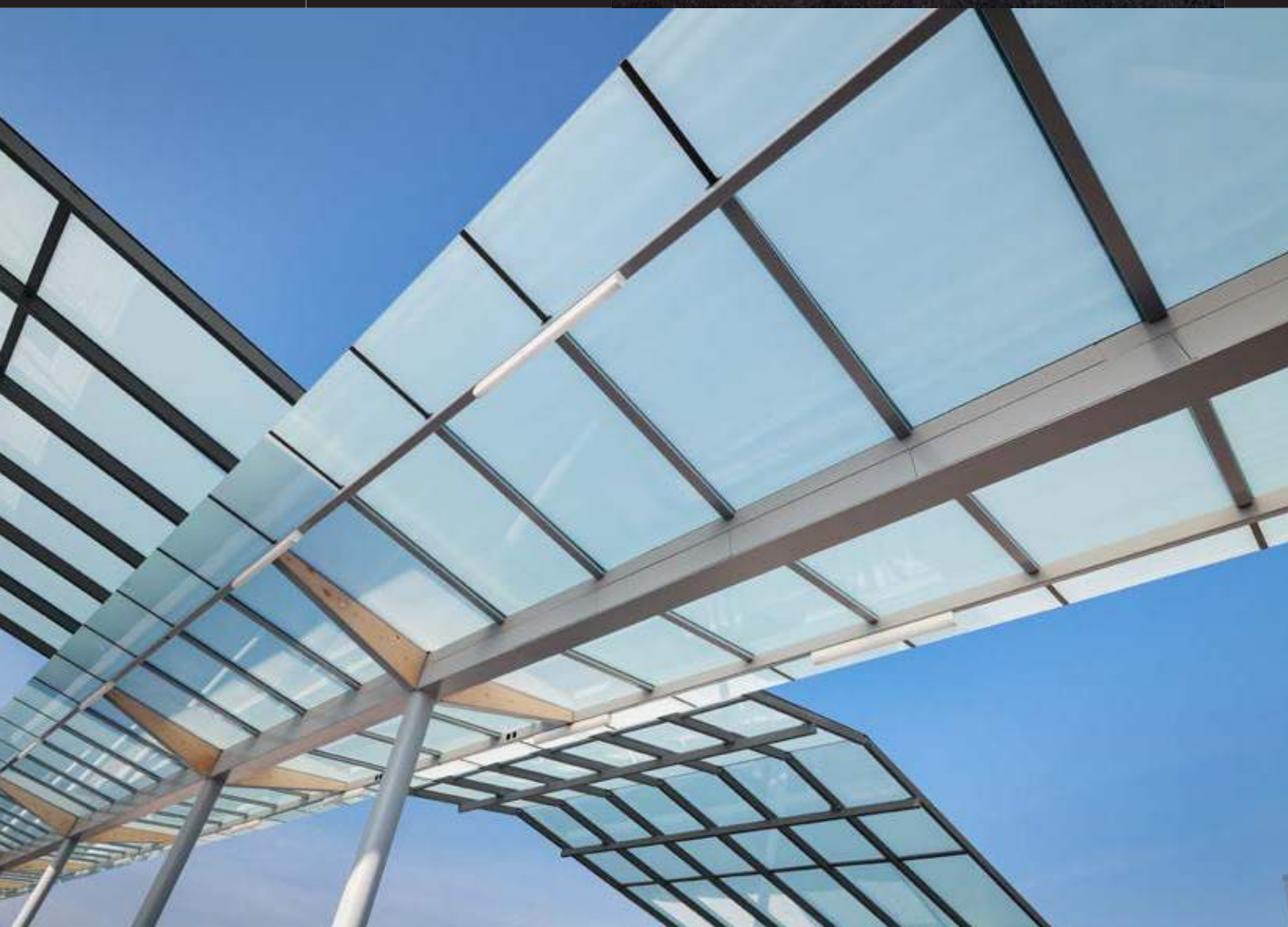
Břeclav

V roce 2013 byl schválen projekt na výstavbu nového autobusového terminálu v Břeclavi. Město fungující jako železniční uzel mezinárodního významu bylo jedním z posledních míst v Jihomoravském kraji, které nemělo vlakové a autobusové stání blízko sebe.

Nový autobusový terminál postavený v blízkosti železniční stanice usnadnil přestup mezi autobusy a vlaky. Postaveno bylo celkem 13 autobusových stanovišť, z toho 7 regionálních, 3 pro MHD, 2 pro dálkovou dopravu a 1 pro výstup. Společnost mmcité+ realizovala tento terminál, který je zdařilým příkladem realizace velkého projektu s využitím modulového zastřešení z kategorie systémové řady.



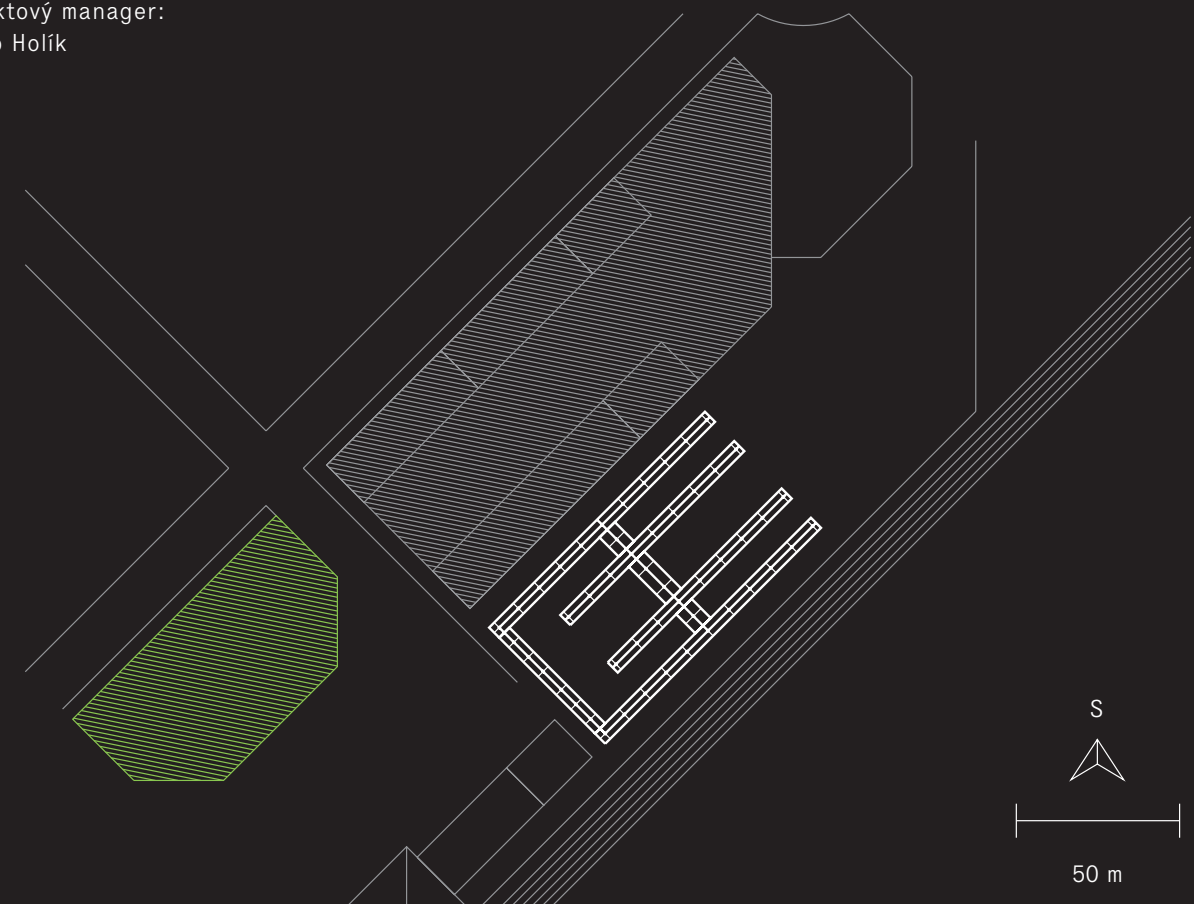
Základní tvarové řešení vychází z řady *regio*, která kombinuje ocelovou konstrukci s dřevěnými nosníky. Toto materiálové spojení rozptyluje pohled na dlouhé nástupiště a zároveň vytváří vlastní pohledovou strukturu. Typizované konstrukce byly doplněny o konstrukce zastřešující přemostění mezi jednotlivými bloky a zohledňující průjezdny profil autobusů. Výrazným výtvarným prvkem se zde stala podvěšená lomená konstrukce překrývající zastřešení nástupiště a kryjící přechody mezi jednotlivými zastávkami. Dvě výšky konstrukcí vytvořily dva plány, kdy nižší je určený výhradně pro cestující a druhý pro autobusy.



design cité+

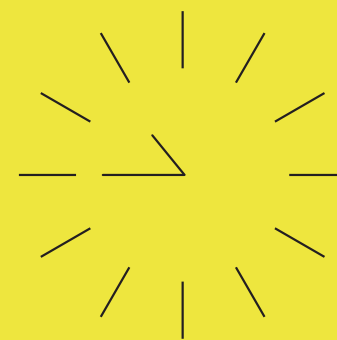
realizace:
2014

projektový manager:
Jakub Holík



produkty protihlukové stěny

2. den



10:45

Predmier

Železnice a dálnice patří ke specifickým veřejným prostorům, kde každý den trávíme až několik hodin. Na rušných cestách jsou protihlukové stěny (PHS) naším nejčastějším „vizuálním společníkem“. Liniové, jednoduché stavby jsou vždy jistým omezením ať už pro cestující nebo pro obyvatele žijící za stěnou, a jejich vzhled má mnoho podob různé kvality. I proto se staly PHS tématem, kterým jsme se v mmcité+ začali zabývat a navrhli několik nových variant vhodných pro volnou krajinu, příměstský prostor a městskou zástavbu.

Během druhého dne potkáváme několik protihlukových stěn, které se v současné době staví na trase Považská Teplá – Žilina na Slovensku. Jedná se o nový produkt, jenž jsme v mmcité+ navrhli, vyvinuli, a ve spolupráci s architektonickou kanceláří ellement vyřešili výsledný design. Zdánlivě nekonečně dlouhá stavba může dle našeho návrhu aktivně reagovat na okolní prostředí. Předefinováním neprošla jen vizuální složka, ale i způsob nahlížení na technické řešení, které je na rozdíl od běžných protihlukových systémů, typických svou masivností, lehké, snadno manipulovatelné a navíc znovu recyklovatelné.



Protihlukové stěny jsou považovány za ryze účelovou stavbu, která musí splňovat akustické parametry. Často tvoří několika kilometrové úseky, které se stávají dominantním prvkem oddělujícím oblasti zatížené hlukem od pozemní dopravy ve velkých městech, v okolí dálnic a hlavních komunikací. V obou těchto případech považujeme význam funkčního a estetického řešení za důležitý. V mmcité+ se dlouhodobě věnujeme kultivaci veřejného prostoru v dopravní infrastruktuře v České republice i v zahraničí. Při vědomí společenského významu těchto staveb věnujeme velkou pozornost nejen samotné konstrukčně-stavební části, ale zejména fázi designu a interdisciplinárnímu dialogu, díky němuž může vzniknout kvalitní projekt. K této oblasti však patří nejen výroba a následná realizace, ale hlavně postupný vývoj, kterému připisujeme stejnou důležitost.



Tomáš Vydra a Stanislav Sokolt jsou technologové vyvíjející řadu protihlukových stěn *noba*. Jejich příprava trvala téměř dva roky, v laboratořích prováděli zkoušky materiálu tak, aby vyhovoval všem potřebným normám. Během vývoje nových protihlukových stěn jsme se rozhodli najít novou alternativu řešení zvukového útluu při dodržení požadavků na protihlukové vlastnosti, a s možností rozšíření na možné zvýšené požadavky. Základními kritérii se stala nízká hmotnost celkové stavby, minimální nároky na údržbu, snadnější montáž a práce s recyklovanými materiály. Materiály běžně používané pro výrobu protihlukových stěn mají očekávanou životnost až 30 let.

Díky zkušenostem našich konstruktérů a designérů s novými materiály se pro PHS ukázala vhodným materiálem recyklovaná pryž, která díky speciálnímu tvarování splňuje požadované parametry na protihlukové stěny. Výchozím materiálem se staly použité pneumatiky z nákladních aut a zemědělské techniky, nový materiál lze znovu recyklovat, pokud by nastala situace, že by stěna byla demontována. Kromě své základní funkce a estetického řešení návrh splňuje požadavky na snadnou údržbu, rychlou a jednoduchou montáž a ekonomiku výsledné stavby. Na rozdíl od velkých betonových panelů není při výstavbě zapotřebí těžkých mechanismů či jeřábů. Základní instalace probíhá za použití vakuové přísavky, která slouží k rychlému a jednoduchému upevnění na panel. S tímto záměrem byly navrženy modely protihlukových pohltivých stěn *noba kolo*, *noba rizo*, *noba mlok* a odrazivý panel *noba okno*.

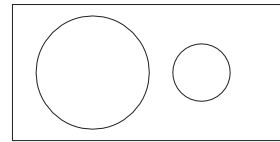


protihlukové stěny

→ Pohltivé panely *noba* jsou tvořeny nosným sendvičovým panelem z pozinkovaného lakovaného plechu a jádrem z PUR pěny. Pohltivou plochu tvoří souvislý absorbér z recyklované pryže na povrchu sendvičového panelu. Lisování recyklované pryže do forem umožňuje různé vzhledové varianty protihlukové stěny a její kultivované začlenění do krajiny.

noba



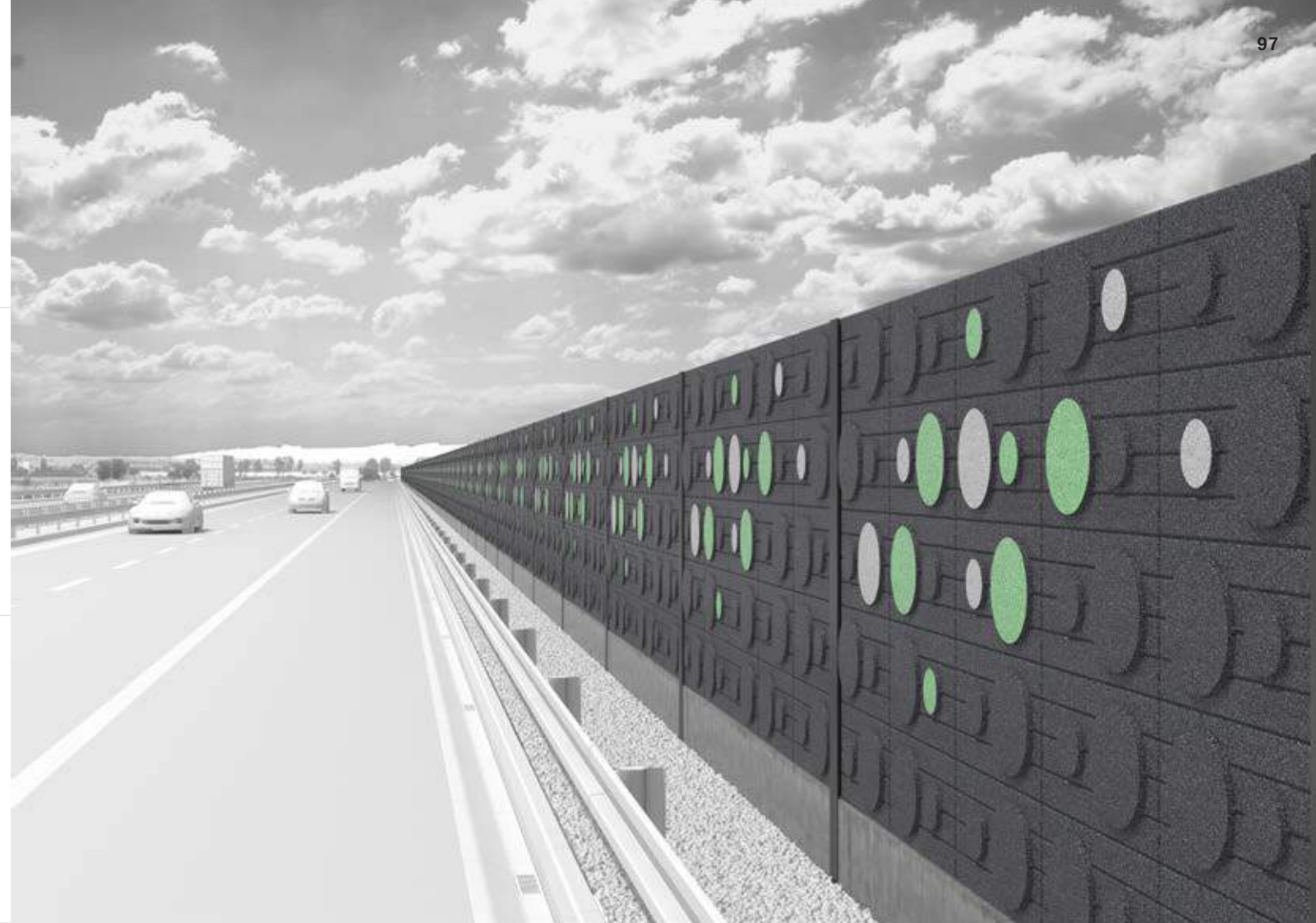


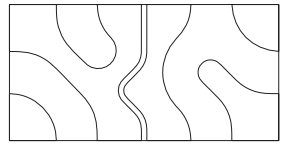
noba kolo

→ Základem protihlukových stěn je recyklovaná pryž, na níž je aplikováno několik dekorů, jež lze stejně jako podklad barevně kombinovat. Varianta *noba kolo* je určena primárně do příměstského prostředí. Díky navrženému vzoru a akcentování jednotlivých – větších či menších – kruhů ve výlisku, vzniká široká škála možných kompozic, ze kterých lze vybrat dekor, který se pro konkrétní trať stává signifikantní a unikátní. Barevná variabilita umožňuje pracovat s barevným akcentem, kontrastem nebo optickým klamem.



design cité+
element





noba mlok

→ Dekor *noba mlok* má naopak organický základ, je inspirován přírodními vzory a mimikrami, použitím vhodné barevnosti může připomínat stěnu porostlou popínavou zelení a opticky se spojit s volnou krajinou v pozadí. Obě řešení umožňují nespočet různých variací. Varianta, která spojuje přednosti obou předchozích řešení, je *noba rizo*. Tento vzor, jehož základem jsou horizontální linky, je spíše univerzální, nerušivý a zároveň umožňuje vytvořit různé struktury díky barevným akcentům.



design cité+
element



noba okno

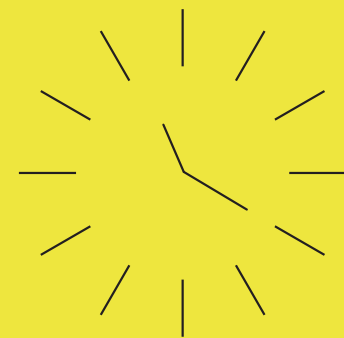
→ Další nerušivou variantou je odrazivý panel *noba okno*, který je transparentní, vhodný do míst, kde nelze pracovat s pohltivou variantou. Kompoziční členění panelů zachovává dekory z předchozích variant (*noba kolo*, *noba mlok*), tento potisk zároveň funguje jako vzor pro plašení ptactva.

Panel byl laboratorně testován podle evropských norem a schválen pro použití na silničních a železničních dopravních stavbách v České republice a na Slovensku.



design cité+
element

2. den



11:20

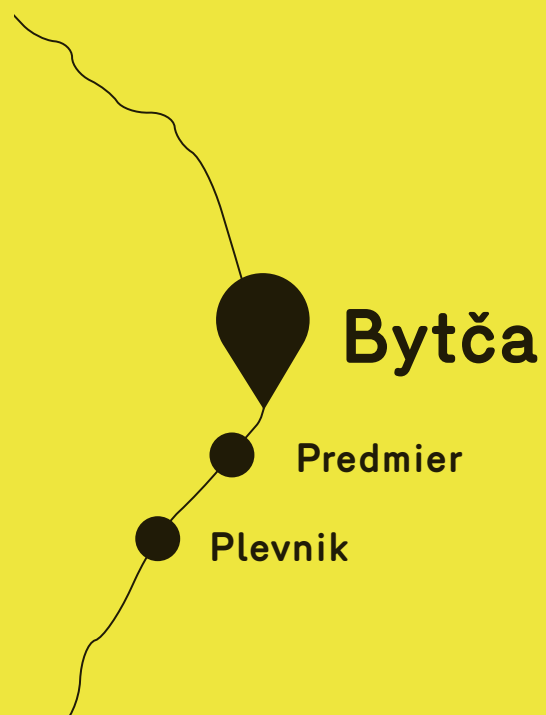
Plevník

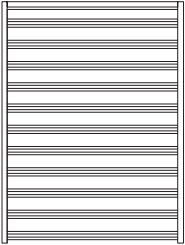
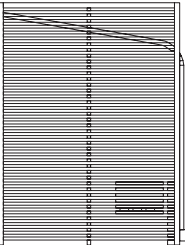
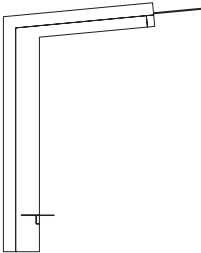
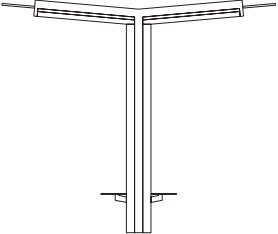
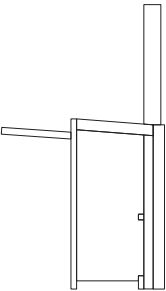
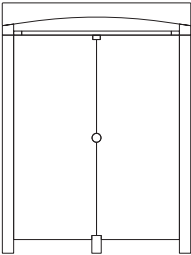
V okrese Bytča se zastavujeme také v městě Predmier, kde právě realizujeme nový typ drážních přístřešků *noba cobo*. Vznikl společně s vývojem protihlukových stěn (PHS), na něž má zastávka navazovat a doplňovat novou řadu PHS o další systémový objekt. Stejně tak však může fungovat samostatně. Cestou jsme se s ní poprvé seznámili v Plevniku, kde se staví dohromady s přibližně pěti kilometry protihlukových stěn *noba kolo*. Prosklená zadní stěna umožňuje průhled do okolní krajiny a atypický mobiliář zasazený přímo do zadní stěny konstrukce kombinuje tvarované plechové díly s dřevěným sedákem. Jako jeden z mála drážních přístřešků lze *noba cobo* doplnit o technickou, uzavíratelnou místnost sloužící provozovatelům stanice. Jak upozorňuje jeden z našich designérů Bohumil Novotný, podobné místnosti jsou v zahraničí často používané a fungují jako technický blok, v němž může být integrována elektroinstalace části tratě, počítač, ale i automat na jízdenky. Příkladem mohou být zastávky v Murcii, Zaragoze nebo také v Aviles, kde jsme právě dokončili nový přístřešek *qadra*.

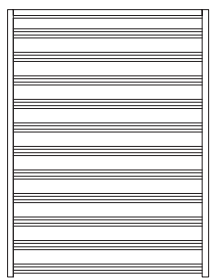


Kategorii systémových řad tvoří menší a dražší přístřešky určené pro autobusová a železniční nádraží. Jsou navrhovány jednoduše, účelně a jejich design odpovídá aktuálním trendům v architektuře. Drobné přístřešky jsou často umísťovány na volná městská prostranství nebo naopak do rušných center měst, proto se snažíme, aby ani tyto stavby nebyly vůči svému okolí příliš dominantní. Návrh splňuje naše designová kritéria, pro uživatele je zároveň připraven tak, aby byla údržba co nejsnazší.

Po prohlídce v Plevniku již nasedáme do autobusu směr Bílovice. Obracíme se na cestu zpět. Plní dojmy během jízdy vzpomínáme na filmy tématicky spjaté s prostředím železnice. Tenkrát na Západě, Velká vlaková loupež, Vražda v Orient expresu, Ostře sledované vlaky, Frigo na mašině. Na nejbližší benzínce zastavujeme a jdeme nějaký film do autobusu koupit. Nacházíme jen muzikál Dáma na kolejích z roku 1966.



							noba cobo	104
							listo	108
							traxo	110
							qadra	114
							via	116



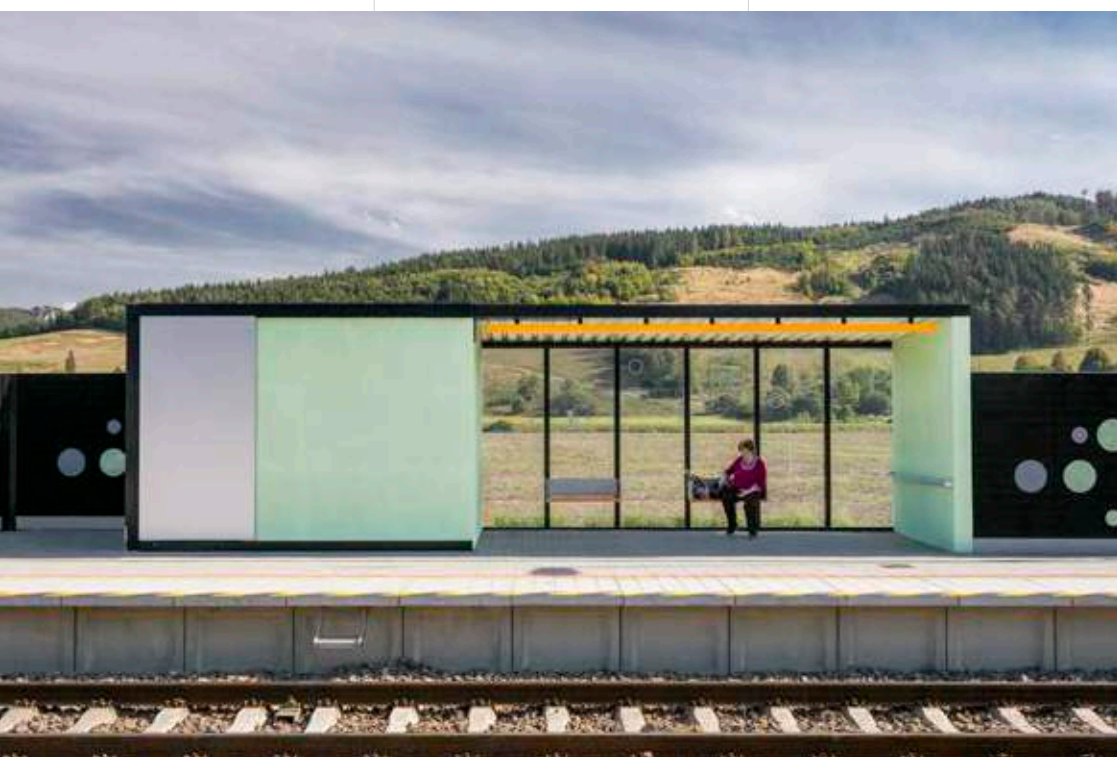
104

systémové řady

noba cobo

↓ Řada *noba cobo* vznikla jako nový přístřešek nabízený samostatně i dohromady s protihlukovými stěnami. Prosklená zadní stěna umožňuje průhled do okolní krajiny čekajícím i projíždějícím cestujícím.

↙ Přístřešek *noba cobo* lze doplnit o technickou uzavíratelnou místnost sloužící provozovatelům železnice.

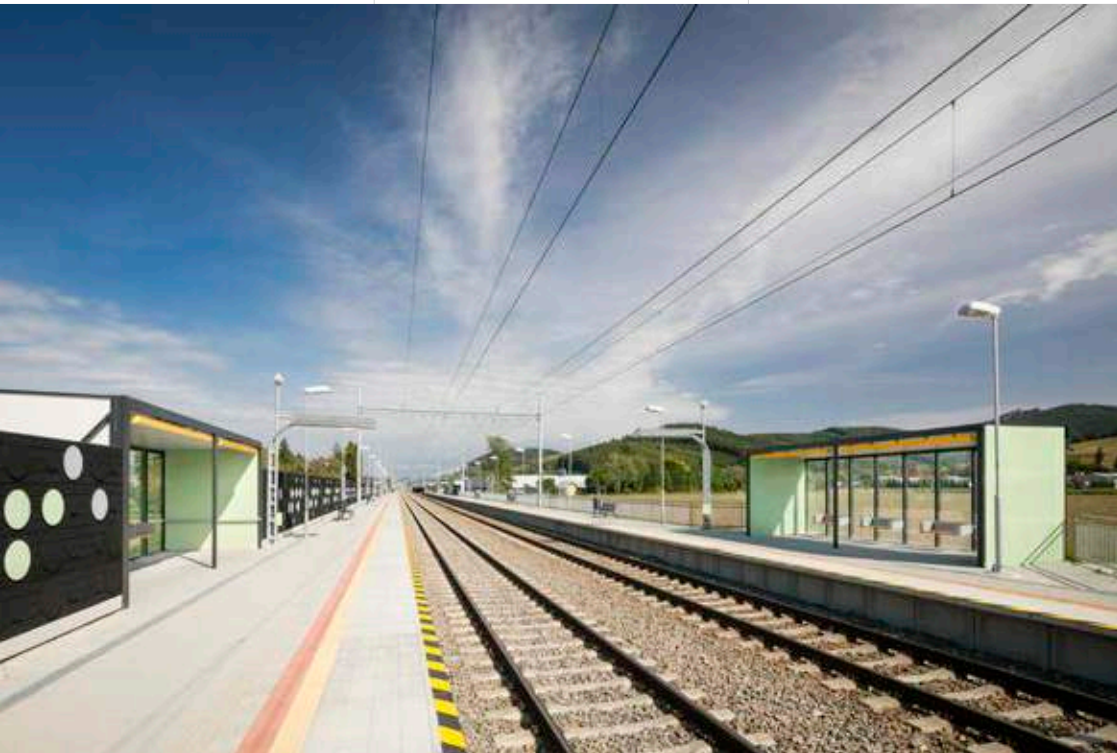


105

➤ Výrazné lineární svítidlo je instalováno v přední části, poskytuje dostatek osvětlení uvnitř přístřešku a svou barevností doplňuje okolní dekor protihlukových stěn.

↑ Bočnice lze vyrobit ze sandwichového panelu, který se materiálově napojuje na protihlukovou stěnu, nebo z trapézového plechu, který je zároveň použit i na střeše.





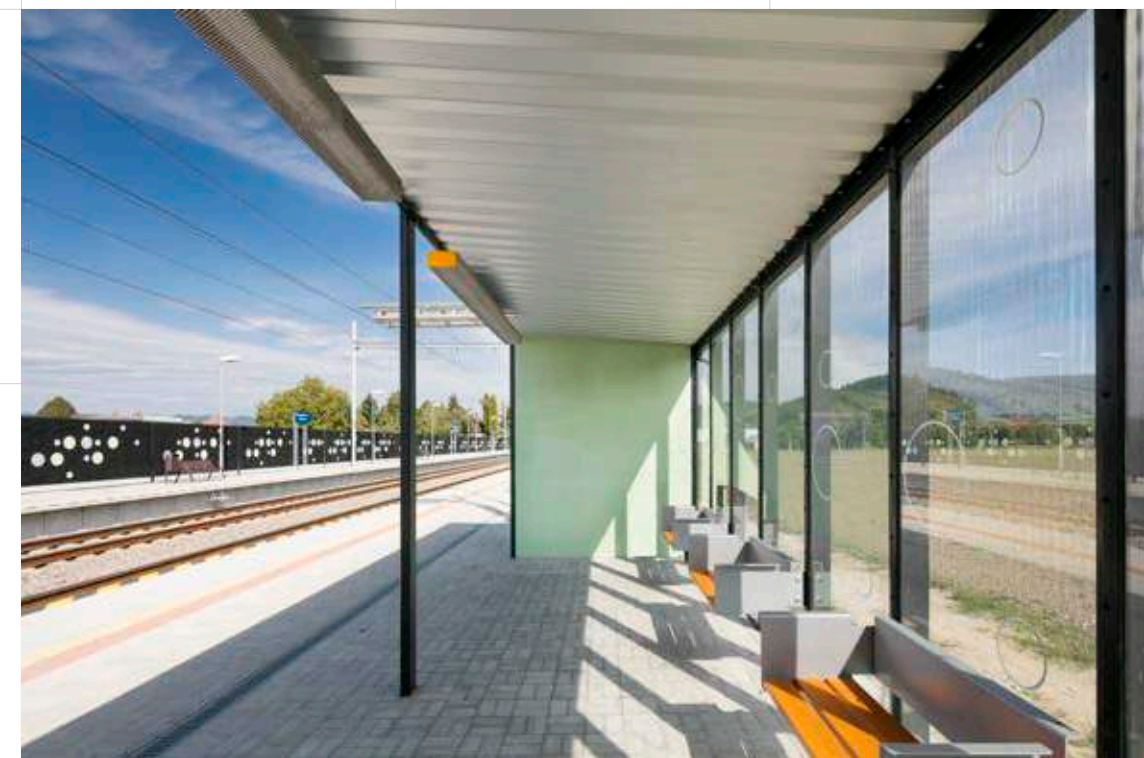
↓ Odvodňovací žlab
instalovaný na střeše,
voda je svedena do kana-
lizace pod povrchem.

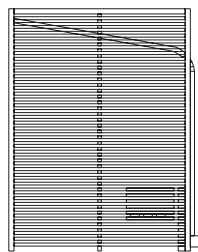


design cité+



↑ Atypický mobiliář vychází ze zadní stěny konstrukce.
Jednoduchá lavička kombinuje tvarované plechové díly
s dřevěným sedákem, slouží pro jednoho nebo dva cestující.





listo



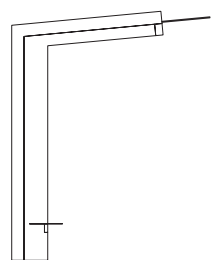
↑ Nové přístřešky *listo* jsou navrženy do míst, která není snadné udržovat, a zároveň jsou hodně užívaná. Hlavním úkolem pro nás bylo vytvořit prostor, v němž se každý bude cítit bezpečně a příjemně. Skrz nerozbitné plechové lamely je vidět do přístřešku i z něj.

↑ Zastřešení *listo* tvoří skružený plech přecházející do zadní stěny. Plechové lamely fungují jako rošt, proto není potřeba zvláštní žlab. Dešťová voda stéká po zadní stěně až do odvodňovacího žlabu v úrovni dlažby.

design cité+



↑ Atypický mobiliář vychází ze zadní stěny konstrukce. Jednoduchá lavička kombinuje tvarované plechové díly s dřevěným sedákem, slouží pro jednoho nebo dva cestující.



110

systémové řady

traxo

↓ Řada *traxo* patří k neekonomičtějším drážním přístřeškům. Využívá statických principů, které nevychází jen z vlastností ocelové konstrukce, ale i z přirozené nosnosti kaleného skla, jež tvoří střešku přístřešku.

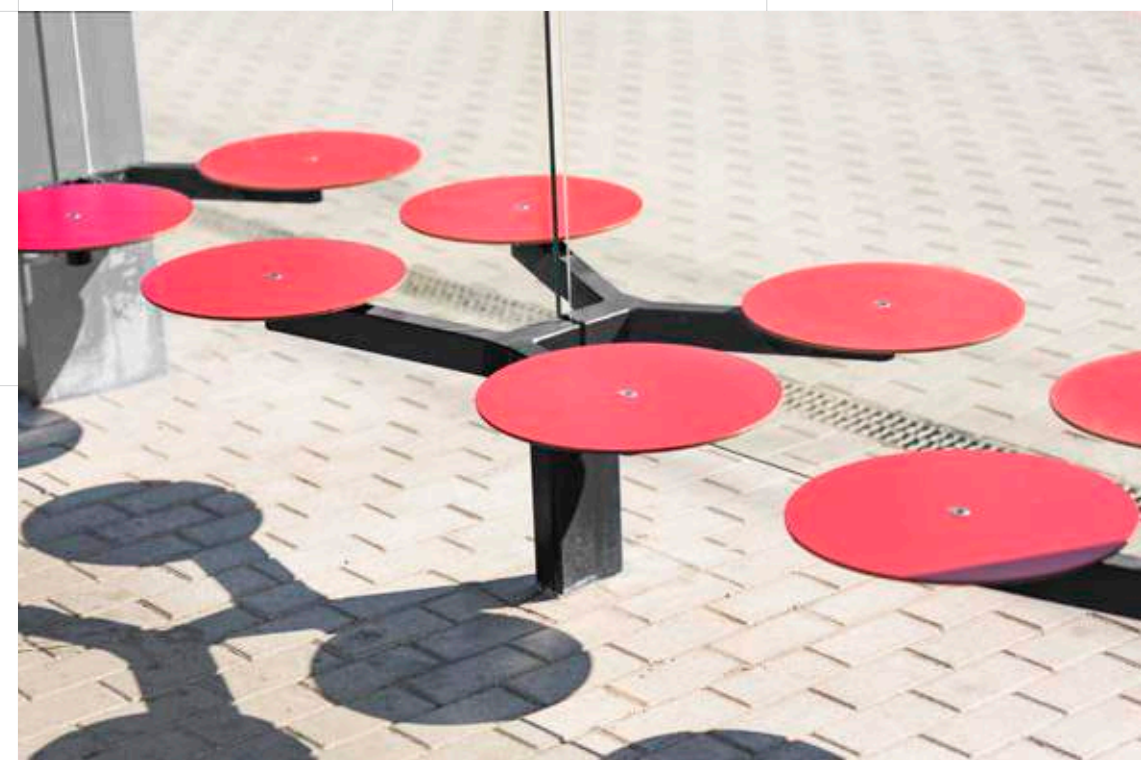


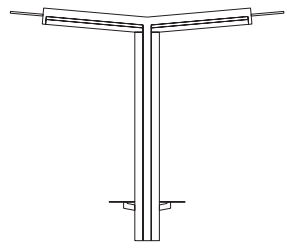
111



↑ Přístřešek je primárně určen pro železniční zastávky.

→ Lehké kruhové sedáky z řady *bistrot* doplňují vybavení přístřešku.





↓ Jednoduchá modulární řada přístřešků *traxo* je příkladem lehké a transparentní konstrukce umožňující vytvářet sestavy i bez bočních stěn. Výtvarným prvkem se stává kontrastní barevná linka ohraničující krajní nosníky přístřešku.

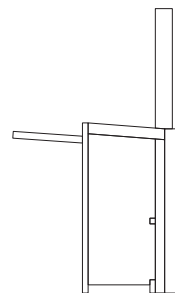


↑ Přístřešek *traxo* maximálně využívá možnosti materiálu jako je ocelová konstrukce nebo sklo, které zůstalo z části před-sazené. Tím dochází k optickému odlehčení celého objektu.



design cité+





114

systémové řady

qadra

↓ Přístřešek *qadra* je ukázkou nového konceptu zastávky spojujícího orientační panel s označníkem a technické zázemí s elektroinstalací pro tramvajovou linku.



← Střeška je tvořena ze sandwichového panelu, díky němuž působí zastřešení klidným a čistým dojmem. Veškerá konstrukce je minimalizována do vynášecího rámu, akcentována dominantním sloupem, který protíná zastřešení. Vzniká tak dojem vzdušné levitující střešky.

← Prosklený prostor uvnitř přístřešku působí vzdušným dojmem. Díky prosklení je cestujícím umožněn pohled ven. Místo zůstává přehledné, i přes své tvarově výrazné řešení nekonkuruje svému okolí.



115

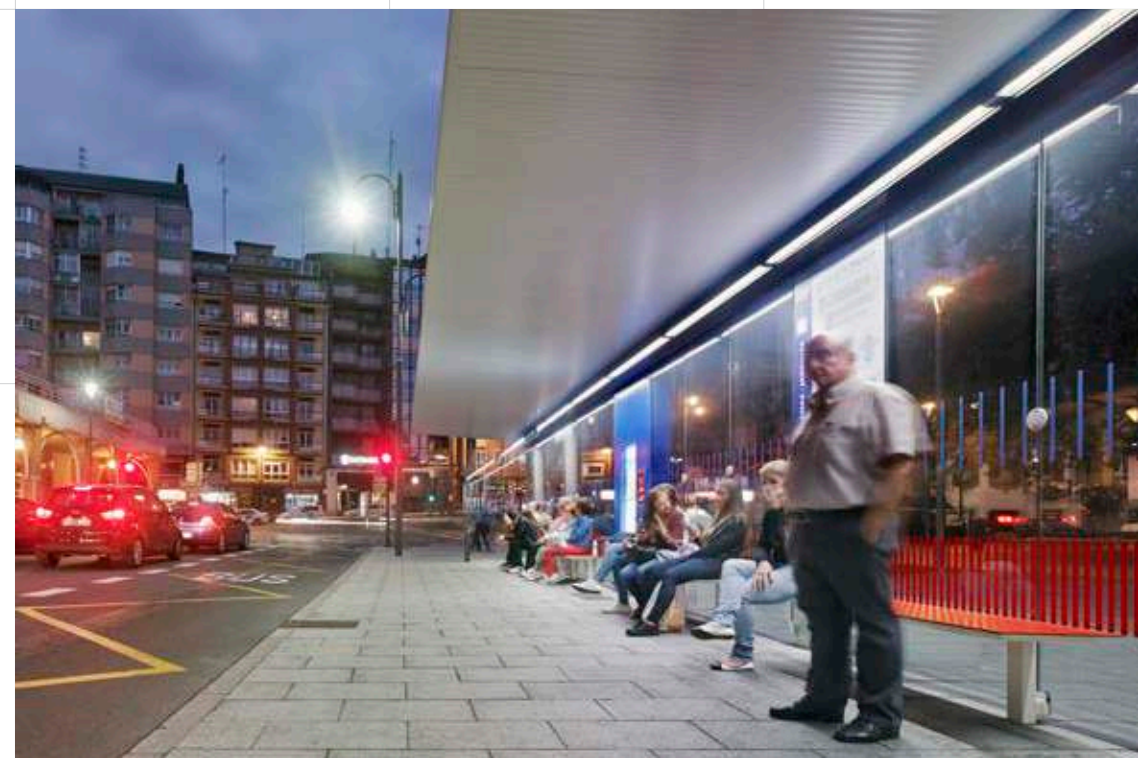
↑ K odvodnění je využitý žlab vycházející z hlavního sloupu. Instalován je po celé délce střešky. Svody jsou skryté ve sloupech ocelové konstrukce.

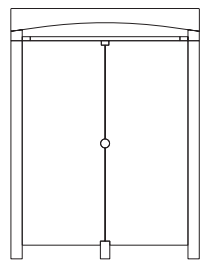
↓ Linka svítidel LED prochází po celé délce přístřešku.

↑ Součástí výtvarného návrhu je i barevná grafika použitá na skleněných bočnicích. Dvě barevné linky mají vizuální i funkční smysl. Silnější řada linií upozorňuje, že se jedná o prosklený prostor, naopak tenké linie dokresluje opěrky, které přirozeně vytvořilo prosklení uprostřed přístřešku.

→ V roce 2015 byl tento přístřešek realizován v přístavním městě Aviles ve Španělsku.

design cité+





116

systémové řady

via

↓ Skružené zastřešení trapézovým plechem patří k charakteristickým tvarům, které užíváme. Přístřešky *via* patří k prověřeným řadám. Pro ostrovní nástupiště lze využít i oboustranný vstup.



↑ Dešťovou vodu odvádějí dva podélné žlaby napojené na nosné sloupky konstrukce.



117

↑ Zadní i boční stěna z kaleného skla umožňuje nepřerušovaný pohled cestujících.

↑ Princip dvojité barevnosti funguje i zde. Výrazný obrys konstrukce *via* vyvažuje nenápadné řešení vnitřních sloupů.

→ Jednoduché lavičky mohou být vyrobeny z opracované oceli nebo z kompaktní desky HPL. Jako přirozená opěrka slouží zadní stěna přístřešku.

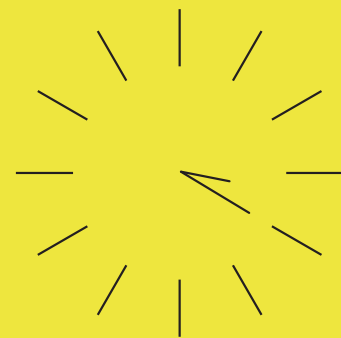
design:
Radek Hegmon
David Karásek



2. den

15:20

Púchov



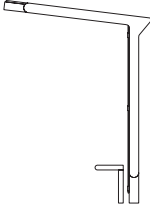
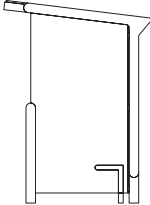
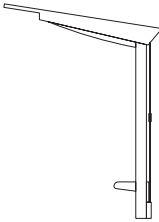
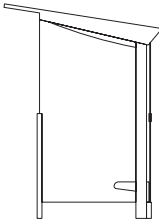
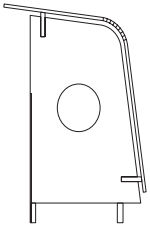
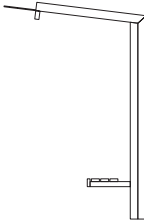
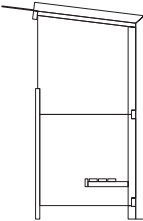
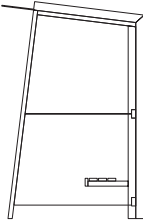
Drobné přístřešky potkáváme během našeho výletu několikrát. Jedná se o typ staveb, s nimiž jsme v roce 1992 společně s městským mobiliářem začínali. Roman Křupala patří k našim nejdéle zaměstnaným obchodníkům. Pamatuje si léta devadesátá, kdy Radek Hegmon s Davidem Karáskem vyhráli první soutěž na návrh městského mobiliáře ve Zlíně. Pracoval v první kanceláři, byl u navrhování laviček, zastávek, mobiliáře a jejich vývoje. Za tu dobu se firma rozrostla a vyspěla. V současné době máme několik poboček u nás i v zahraničí. S výsledky naší práce je možné se setkat na mnoha místech v celé Evropě. Roman Křupala popisuje, jak si cestou na rodinnou dovolenou do Maďarska cíleně všímal, „jak často jsou vidět výsledky práce mmcitě“. Naši instalaci zahlédl zhruba každou půl hodinu jízdy autem. Velká zastřešení nádraží, lavičky, koše, zastávky.



Základem navrhování produktových řad, tedy menších přístřešků určených primárně pro menší zastávky, je pochopení jejich principu, užitné hodnoty, ergonomie a interakce mezi uživatelem a výrobkem. Tyto principy jsou hlavními východisky při našem navrhování. Zajímá nás pohled architektů, kteří naše produkty umísťují do měst, v souladu nebo kontrastu s okolní zástavbou. Do hloubky studujeme, jak uživatelé k výrobku přistupují, jak ho využívají, co pro ně znamená. Na základě těchto poznatků určujeme cestu nového designu, který požadavky uživatele nebo projektanta zohlední. Jen tak může vzniknout produkt, který bude uživatelsky vstřícný, atraktivní a budeme na něj hrdí.

Na další cestu dostáváme od slovenských kolegů domácí štrúdl, autobusem voní vanilkový cukr a skořice a řidič pouští druhou půlku filmu Dáma na kolejích.



				aureo	120
				regio	124
				cortex	128
				geomere	130
				geomere plus	132

aureo

↓ Přístřešky *aureo* patří k našim nejvariabilnějším řadám umožňující specifické řešení daného místa. Nosný systém v zadní stěně umožňuje volbu varianty bez bočních stěn, jež je vhodná pro úzká místa. Pro ostrovní nástupiště lze vytvořit také oboustrannou verzi.



↑ Lavička se sedákem z masivního dřeva je opatřena venkovní povrchovou úpravou.

↑ Aby se cestující při čekání cítili co nejlépe a zároveň byli chráněni před nepřízní počasí, je možné nainstalovat k přístřešku skleněné bočnice. Sloup držící prosklení je osazen tak, aby nerušil volný pohled do okolí.

→ Výrazně tvarovaný žlab plní funkci odvodu vody a zároveň je nosníkem celé konstrukce. Stává se tak charakteristickým výtvarným prvkem pro řadu *aureo*.





← Jednoduchý přístřešek oživují barevné bočnice kontrastující se zbytkem objektu.



design:
Radek Hegmon
David Karásek



regio

→ Přístřešek *regio* kombinuje dřevěné nosníky s ocelovými prvky a vytváří neobvyklé spojení předurčující objekt všude tam, kde by čistě technické řešení mohlo prostor narušit.

→ Nosnou součástí přístřešku se stala lavice, působí na celkovou statiku objektu a vynáší prosklení zadní stěny. Dřevěné mohou být i sedáky uvnitř přístřešku zpříjemňující čekání cestujících.

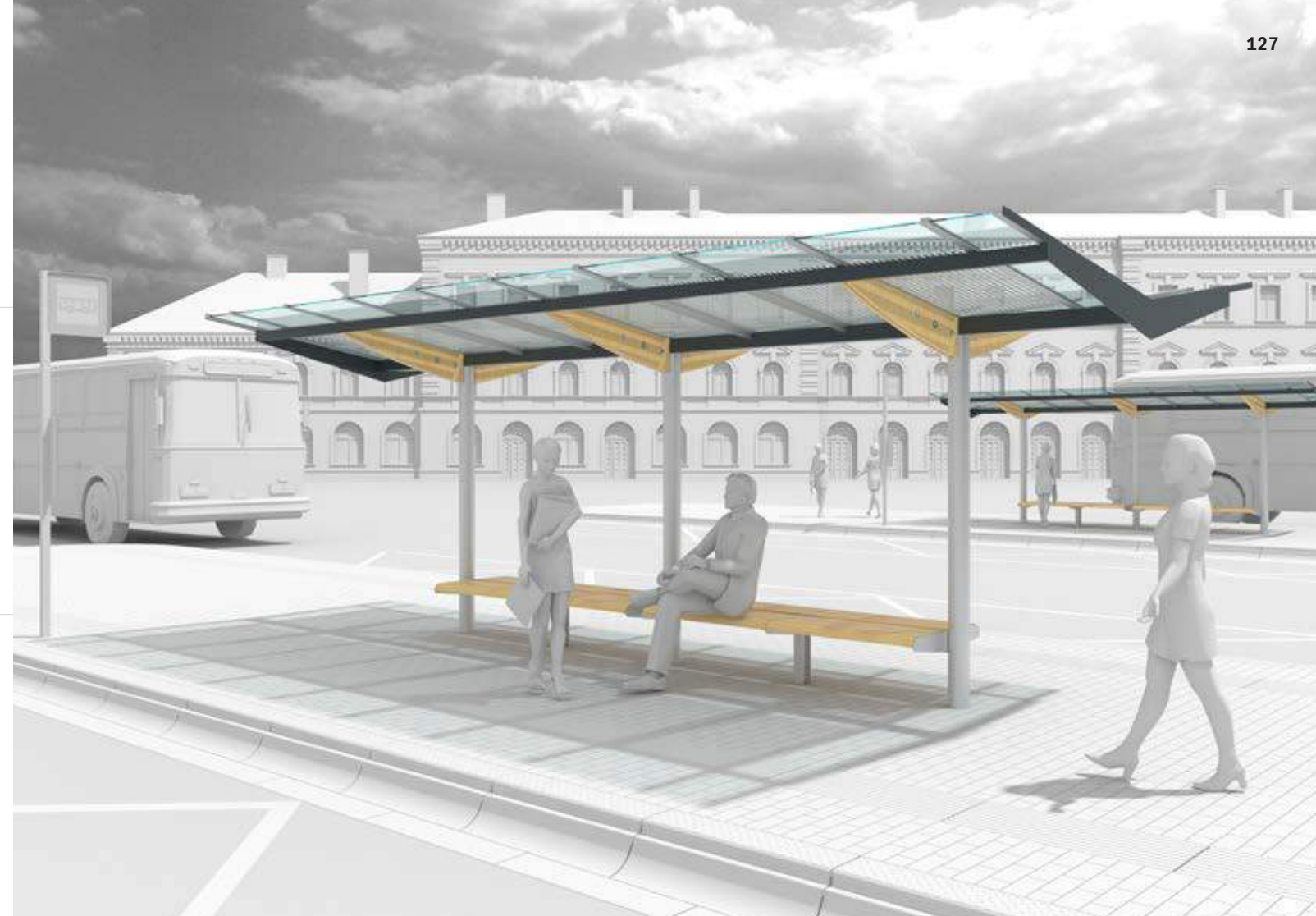


→ Jako zastřešení může být použito mléčné sklo nebo sklo s potiskem, jež vytváří polostín. Transparentnost přispívá k pocitu bezpečí uživatelů a zároveň umožňuje volný pohled do okolní krajiny.

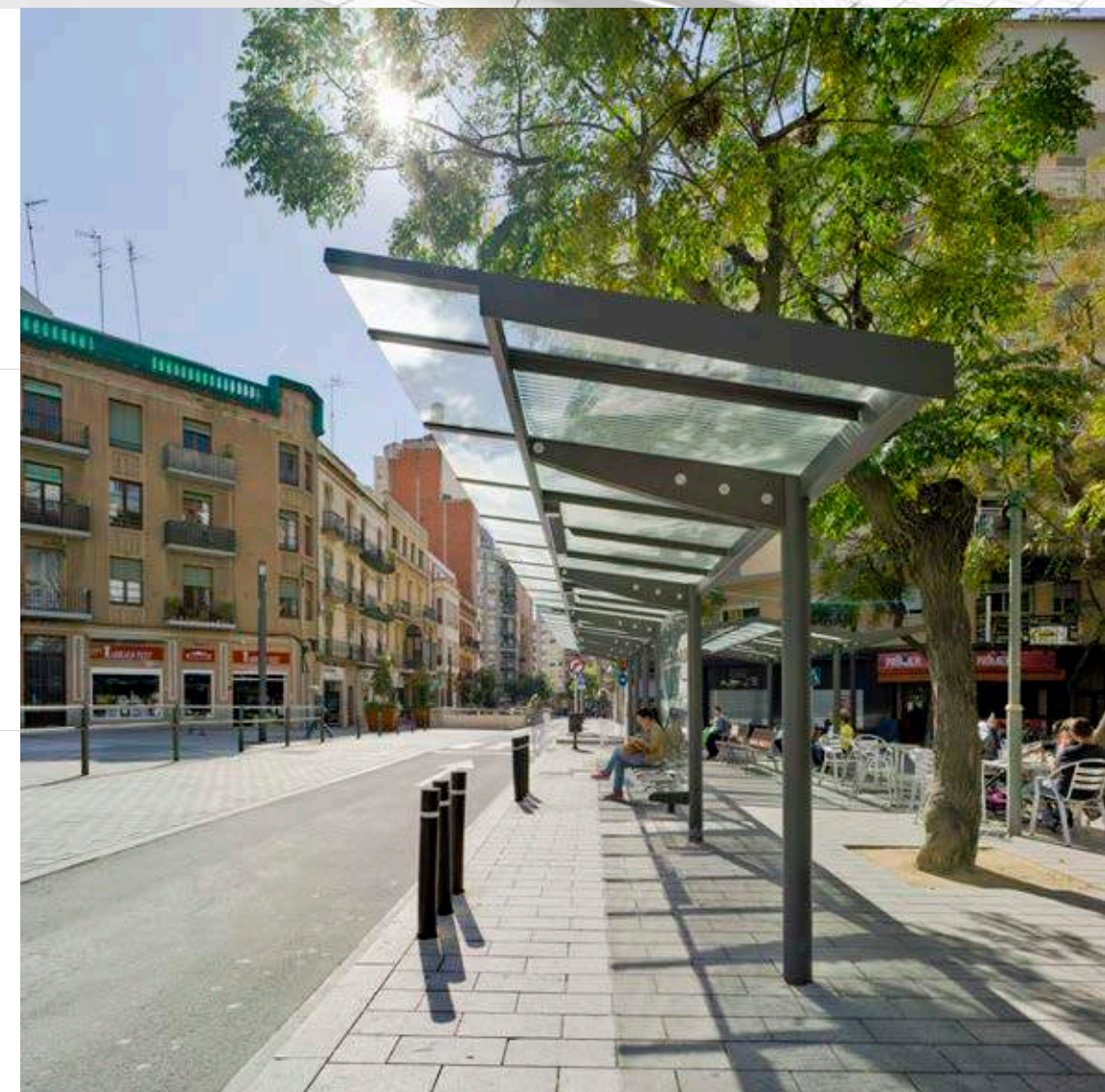


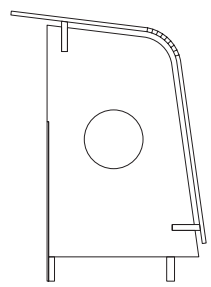


→ Dalším nosným prvkem je žlab odvádějící dešťovou vodu.



design:
Radek Hegmon
David Karásek





cortex

→ Přístřešek *cortex* upoutá pozornost svým netradičním tvarováním, kterému dominuje skružovaný trapézový plech vytvářející samonosnou skořepinu. Ta je hlavním nosným prvkem konstrukce objektu.

→ Plechová střecha plynule přechází do zad přístřešku.

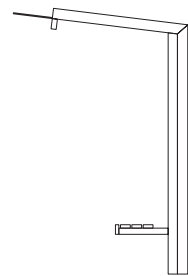
→ Bočnice jsou propojeny pouze dvěma horizontálními prvky podporujícími jednoduché řešení objektu. Stěny mohou být vyrobeny z lepené dřevěné desky nebo skla, materiálů odolávajících povětrnostním podmínkám.



← V dřevěné variantě je do bočnic proražen kruhový otvor ladící s tvarovým řešením zastřešení *cortex*.

design:
Radek Hegmon
David Karásek

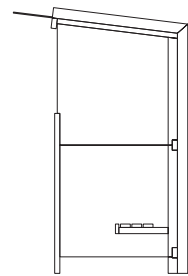




130

přístřešky

geomere



↓ Jednoduchá modulární řada přístřešků *geomere* je příkladem lehké a transparentní konstrukce umožňující vytvářet sestavy i bez bočních stěn. Výtvarným prvkem se stává barevná linka lemující přístřešek.

→ Místo bočnic může být instalován jeden nebo dva citylighty.

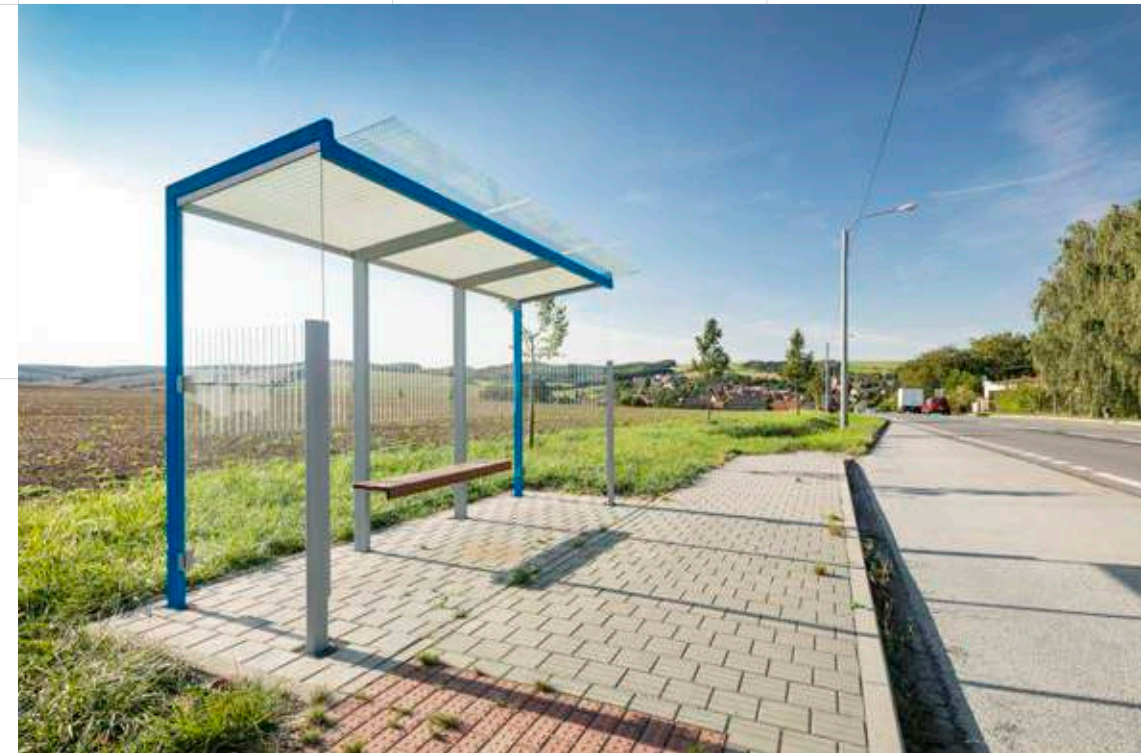


↑ Zasklení střechy je osazeno mezi boční nosníky a podepřeno podsazeným profilem. Tento detail vytváří vizuální charakter celého přístřešku. Zasklení bočnic je bezrámové, podepřené ochranným profilem. Hrana vstupující do prostoru je částečně chráněna profilem, který sklo vynáší.

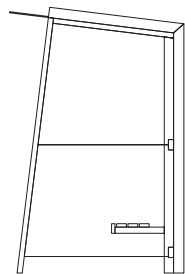
← Součástí navržených přístřešků je i grafické řešení potisku skla, které navazuje na profilaci sloupů a zároveň vytváří polostín pro cestující.

→ Lavička k sezení je vyrobena z dřevěných lamel opatřených ochrannou pro venkovní použití, nebo lze instalovat lehké kruhové sedáky z řady *bistrot*.

design cité+



131



132

přístřešky

geomere plus



133



← Zasklení střechy je osazeno mezi boční nosníky a podepřeno podsazeným profilem. Tento detail vytváří vizuální charakter celého přístřešku. Boční zasklení je provedeno jako letmé, hrana vstupující do prostoru je částečně chráněna profilem, který sklo vynáší.

↑ Na místo bočnic může být instalován jeden nebo dva citylighty.

↓ Lavička k sezení je vyrobena z dřevěných lamel opatřených ochranou pro venkovní použití, nebo lze instalovat lehké kruhové sedáky z řady *bistrot*.

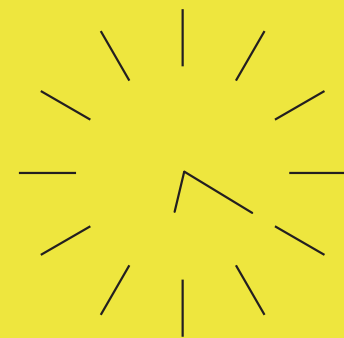
design cité+



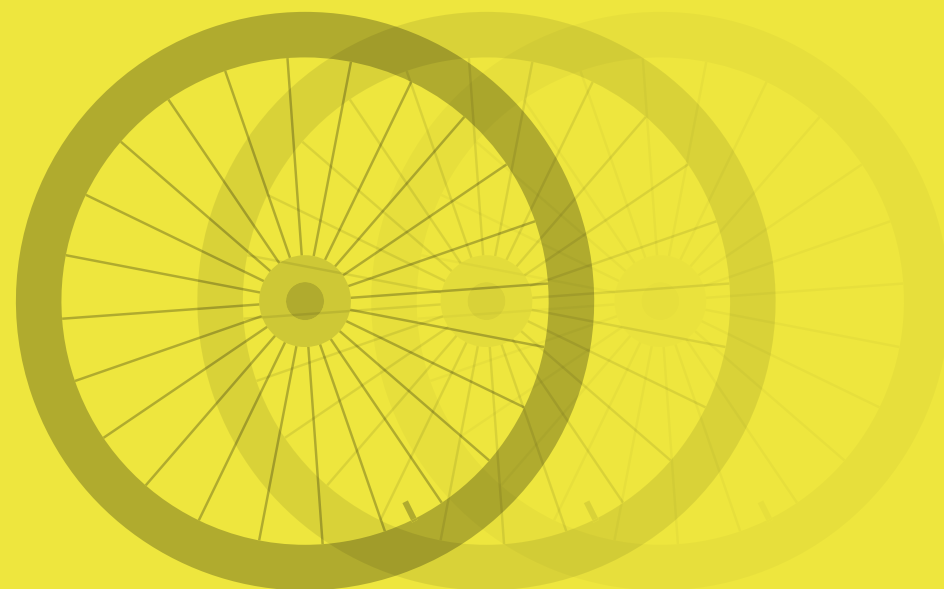
2. den

18:20

Uherské Hradiště



Nadšení cyklistikou je v současnosti všudypřítomné. Také někteří z našich kolegů každodenně, v létě, v zimě, dojíždí do Bílovic na kole, účastní se cyklojízdy, závodů, sestavují, opravují, kupují kola, a navíc navrhují nové cyklo-boxy, které jsme viděli při poslední zastávce našeho výletu v Uherském Hradišti. Designér Jan Talík se inspiroval sklápěcím systémem kontejnerů. Stažení střechy uživateli umožňuje pohodlný vstup ke stojanům uvnitř přístřešku. Tento systém zároveň dovoluje umístit na malé ploše větší počet kol, která jsou zabezpečena po dobu, kterou potřebujete.



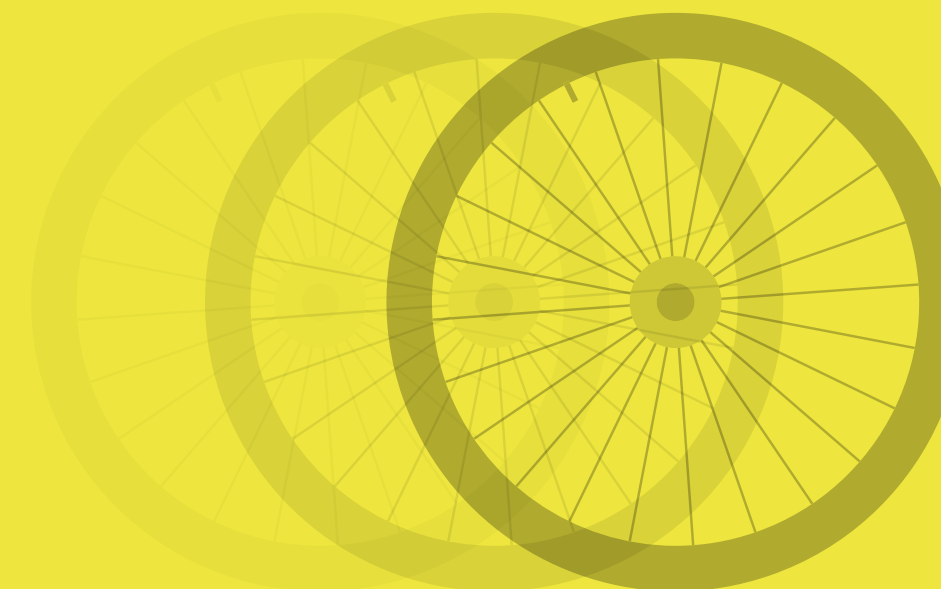


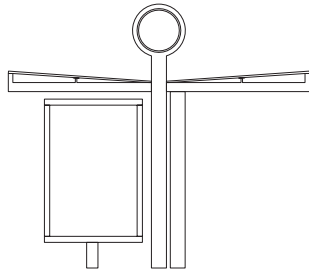
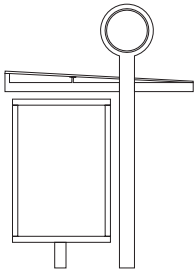
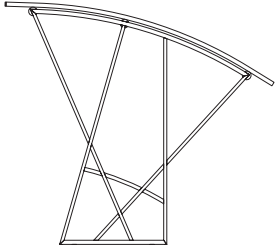
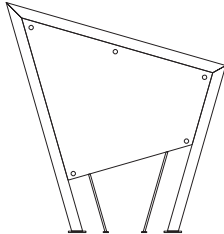
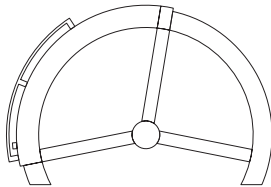
Kola a design k sobě mají blízko. Mohli bychom jmenovat velký počet kreativních projektů věnujících se designu, módě, cyklistice a její popularizaci (nejen) v městském prostředí. Nejedná se však o okrajovou zálibu několika nadšenců. Snahu o zavedení cyklistické dopravy lze sledovat napříč (nejen) evropskými městy. Cyklistická doprava je rychlá a efektivní přeprava „od domu k domu“, snižuje dopravní přetížení, zlepšuje životní prostředí měst. Zářivým příkladem je Kodaň, díky které existuje nový pojem „copenhagenization“ pro proces, během kterého směřuje město k cyklisticky orientované dopravě. Cyklistika se podílí na zlepšení životního prostředí a to jak z pohledu ekonomického, tak sociálního. Aby toto úsilí bylo úspěšné, je potřeba vytvořit ve městě takové podmínky, které by cestu na kole zvýhodnily před automobilovou. Tomu napomáhají kromě funkčních cyklostezek také vhodně instalované stojany a přístřešky na kola.

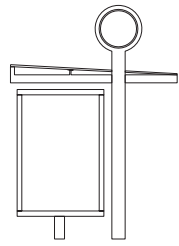
Napajedla
Bílovice

Otrokovice

Uherské Hradiště



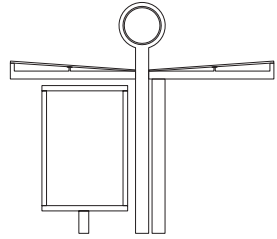
				gare	136
				tyre	138
				edge	140
				tode	142



gare

→ *gare* je jedním z nejvariabilnějších systémů na kola, který jsme navrhli. V současné době ho realizujeme v Budapešti.

↓ Základními prvky se staly sloup s označnickem a stojany pro kola, ty mohou být doplněny o prosklenou střechu a citylight.



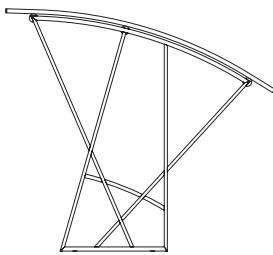
↑ Sloup je oboustranným nosníkem střechy, právě tato variabilita umožňuje navrhout radiální půdorys určený pro větší množství kol nebo mohou být nainstalovány dva přístřešky naproti sobě podle směru komunikace cest.

↓ Pravoúhlé geometrické tvarování přístřešku *gare* je vhodné do měst, k moderním budovám a čtvrtím, kde by viditelný spád střechy mohl působit rušivým dojmem.



design cité+





tyre

→ Výplety patří k nejdekorativnějším částem, které na kole jsou. Existuje několik způsobů vyplétání – na jedno, dvoje, troje nebo dokonce čtvero křížení. Přístřešek *tyre* je inspirovaný právě detailem proplétání.

↓ Oblouková střecha z trapézového plechu opisuje část obvodu imaginárního obřího kola. Ocelová, žárově zinkovaná konstrukce je opatřena krycím vypalovacím lakem v libovolném odstínu.

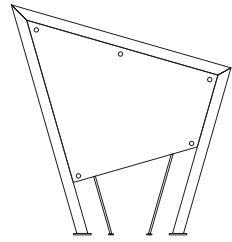
→ Na zastřešení přístřešku je použit ocelový trapézový plech.



↑ Stojan na kola s možností uzamykání v prostoru přístřešku.

design:
Radek Hegmon
David Karásek





edge

↓ Přístřešek *edge* je charakteristický výrazně tvarovanou konstrukcí, která je díky transparentnímu řešení všech bočních stěn ohleduplná vůči svému okolí.

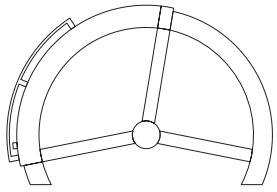
→ Přístřešek je možné vyrobit v modifikaci z plexi, plechu nebo s gumou, aby se zaparkovaná kola neodírala. Krycí lak může být použit v libovolném odstínu.



← Systém *edge* je také možno násobit a zvětšit tak prostor pro kola. Jeden přístřešek je určen pro 10 kol.

design:
Radek Hegmon
David Karásek





tode

→ Bezpečné parkování kol je aktuálním tématem v mnoha městech. Vedle stojanů se tak poblíž autobusových či vlakových nádraží objevují cykloboxy, do nichž lze kola bez obavy zamknout.

↓ Odklápěcí systém *tode* inspirovaný kontejnerovými víky umožňuje uživateli pohodlný přístup dovnitř boxu i ven. K snadné manipulovatelnosti slouží i velké madlo nebo držáky.



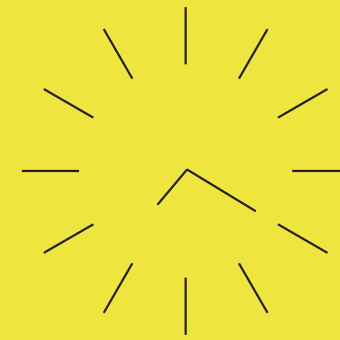
↑ Do boxu je možné umístit 2 kola a zamknout ho otočením klíče.

design cité+

2. den

19:20

Bílovice



Dopravní stavby patří často k těm, kterým věnujeme nejméně pozornosti, rychle jimi projdeme, aniž bychom je více zkoumali. V mmcité+ se těmto stavbám věnujeme přes dvacet let. Naše práce nekončí v momentu, kdy je stavba hotová, zajímáme se o to, jak naše realizace fungují, proto se i k dokončeným stavbám rádi vracíme.





Během dvoudenního cestování jsme si díky zasvěceným komentářům všímali technických detailů, důmyslnosti konstrukcí, seznámili se s příběhem každé stavby a pozorovali její fungování v provozu. Cesta se pro nás stala odměnou i podnětem k rozhovorům, sdílení poznatků a dojmů. Do areálu mmcité v Bílovicích se vracíme až v podvečer.





