

3.1. ÚDAJE O STAVBĚ



Fotografie původní zástavby a její architektonické formy

VÝVOJ PROJEKTU

Byl složitý a zajímavý. Vzhledem k prudkému rozvoji výroby a nových technologií se okolo roku 2010 začalo ukazovat, že srdce vzniku vozů, (tzv. objekt „Design“), nebude stačit kapacitně pokrývat požadavky přicházející od zákazníků. Bylo proto rozhodnuto o rozšíření provozu objektu „Designu“ o patrovou nástavbu a zároveň o jeho propojení a rozšíření do prostoru stávajícího objektu kotelny, která se nachází v severozápadním sousedství „Designu“ a v té době byla pouze částečně využívána. Kompozičně šlo o složité propojení s clusterem původního objektu „Designu“ a tzv. „Vily“ (původně obytný objekt z přelomu 19. a 20. Století, současně využívaný jako sídlo vedení provozu designu). Ta byla v té době již s „Designem“ propojena přístavbou Bořka Šípka a architektonicky sladěna se sousedním etážovým objektem hlavní výroby (obj. 510) z téže doby a s jeho nedávnou nástavbou (atelier Ateliér Tsunami s.r.o. z Náchoda). Architektonické řešení nástavby „Designu“ bylo proto pojato jako jednoduchý čistý hranol nad stávající objekt, přecházející plynule do zjednodušené nástavby a



pojetí fasády bývalé kotelny.

Vizualizace: spoth s.r.o.

Během zpracovávání projekční dokumentace na nástavbu „Designu“ (Hlaváček – architekti, s.r.o.) vycházející ze studie šéfdesignéra Škodovky Jozefa Kabaně a jeho spolupracovníků Michala Sporiny a Štefana Onofreje ale dospěla Škodovka k podobnému závěru jako u „Designu“ i u stávajícího objektu tzv. „Kondičního prostoru“. Původní objekt z devadesátých let byl postaven podle projektu projekčního podniku Projekta – Praha. I ten již totiž začínal nespĺňovat kapacitní požadavky výroby. Studii na rozšíření tohoto objektu a tím i na rozšíření kapacity designerských a zkušebních funkcí zpracoval opět projekční tým ateliéru Tsunami z Náchoda. Vzhledem k předchozí divoké výstavbě v tomto prostoru a roztržitosti architektonických výrazů, nebyla zřetelná prostorově architektonická vazba všech souvisejících objektů. Přístavba k objektu původního „Kondičního prostoru“ byla proto řešena jako jedna z dalších architektonicky nezávislých staveb.



Kondiční prostor

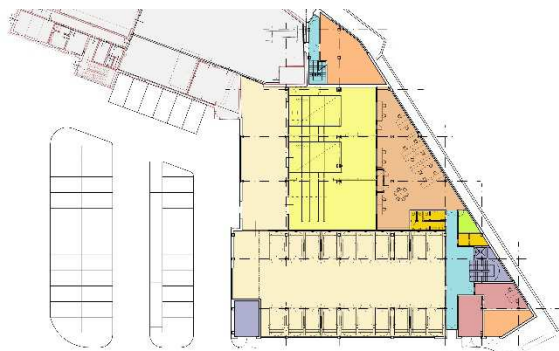
Kondiční prostor

Výchozí studie Atelier Tsunami



Výchozí studie Atelier Tsunami

Projekt na dalších fázích „Kondičního prostoru“ byl svěřen firmě Hlaváček – architekti, s.r.o. Projekt byl postupně dopracován až do úrovně prováděcího projektu, který předpokládal, že v rámci přípravných stavebních prací bude nutné odstranit stávající několikapodlažní, v podstatě administrativní objekt blízko vrátnice.



Kondiční prostor

DPS - Hlaváček-architekti



Kondiční prostor

DPS - Hlaváček-architekti



Kondiční prostor
DPS - Hlaváček-architekti



Kondiční prostor
DPS - Hlaváček-architekti

Současně se ale ukázalo, že během zpracovávání projektu na rozšíření původního „Kondičního prostoru“ opět nečekaně vzrostly prostorové nároky i na tento rozšiřovaný objekt. Byla proto vypracována nová studie s výrazně novou koncepcí přinášející nový pohled na celkové uspořádání (Hlaváček – architekti). Nový objekt byl totiž pro zásadní nedostatek místa v areálu výrazně vykonzolován nad prostor řeky Jizery.



Kondiční prostor
Nová verze – varianta 1, Hlaváček-architekti



Kondiční prostor
Nová verze – varianta 1, Hlaváček-architekti

V té chvíli se zdálo, že investor bude tuto alternativu akceptovat. Postupovalo se proto podle původního časového plánu, který počítal s odstraněním (výše uvedeného) několikapodlažního administrativního panelového objektu za vstupní branou do areálu. Cílem bylo uvolnit potřebnou plochu pro výstavbu nového objektu rozšiřující stávající „Kondiční prostor“ o související a nové funkce.



Pohled na parter před zahájením stavby



Pohled na parter během začátku stavby



Pohled na parter během stavby



Pohled na parter po ukončení stavby

Objekt byl tedy během probíhajícího projekčního procesu skutečně odstraněn a tím došlo k zásadnímu zvratu v celém názoru na koncepci. Ukázalo se totiž, že tím vznikl unikátní volný prostor ve vstupu do areálu, který může fungovat jako spojovací prvek mezi oběma nově přestavěnými objekty a i objekty již stávajícími - historickými. Tato myšlenka vedená šéfdesignérem Škodovky Jozefem Kabaněm postupně dozrála do tendence vytvořit důstojný vstupní prostor do celého areálu. Ten by byl lemován architektonicky sladěnými, přestavěnými a zvětšenými objekty „Designu“ a „Kondičního prostoru“ ve vazbě na stávající a rekonstruované objekty „Vily“ a výše zmíněného objektu č.510. Tím nastal v celém projektu překvapivý obrat, protože centrem koncepce se stal volný vstupní prostor do areálu, který byl s velkou nadsázkou a humorným podtextem projektanty i investory přejmenován na „Versailles“.

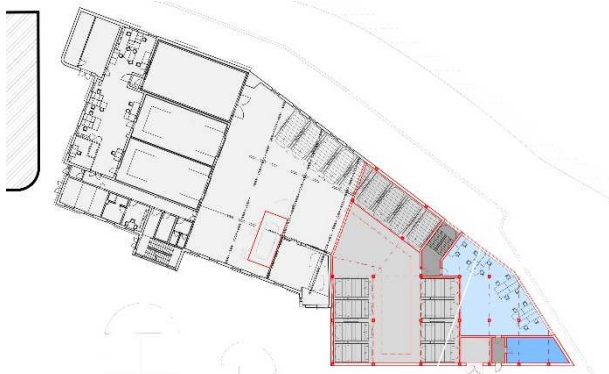


Pohled na parter před zahájením stavby



Pohled na parter vizualizace – spoth s.r.o.

Tento prostor byl ale komplikovaný složitými potřebami pohybu zásobovacích vozů a případných zásahových a servisních technik. Vznikl tak v zásadě komunikační prostor, kterému se ale v jeho centru podařilo vytvořit ozeleněné odpočinkové místo pro zaměstnance se vklíněným centrálním symbolickým bodem určeným pro vycházející modely Škodovky. V rámci tohoto konceptu byl proto i připraven areál před vstupem do závodu sloužící jako parkovací prostor pro návštěvníky. Této myšlence byla podřízena celá koncepce vývojového a zkušebního areálu „Česany“ což způsobilo, že část funkcí původně zamýšlených jako součást rozšířeného „Kondičního prostoru“, bylo přemístěno do jiné části závodu.



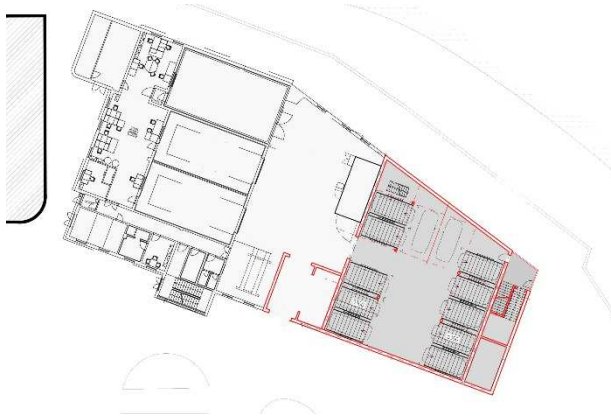
Kondiční prostor

Nová verze – varianta 2, Hlaváček-architekti



Kondiční prostor

Nová verze – varianta 2, Hlaváček-architekti



Kondiční prostor

Nová verze – varianta 3, Hlaváček-architekti



Kondiční prostor

Nová verze – varianta 3, Hlaváček-architekti

V souladu se všemi těmito souvislostmi bylo rozhodnuto, že celý prostor bude pojat jako ucelený architektonický prostor, takže všechny související objekty byly podřízeny tomuto konceptu., který spojuje původní dekorativní výraz objektů z počátku století s novými čistými tvary současné architektury. V rámci toho, a v rámci nových vnitřních funkčních potřeb, byl proto architektonicky přepracován i objekt původního „Kondičního prostoru“. Vznikl tak ucelený architektonicko-urbanistický areál důstojně reprezentující vývojový tým firmy Škoda - Auto a.s., jehož přerod byl nastartován okolo roku 2010 a prozatím ukončen v létě 2017.

Celý vývoj projektu jednoznačně potvrzuje neuvěřitelnou schopnost Škodovky i všech zúčastněných projekčních týmů rychle se přizpůsobovat neustále se měnícím podmínkám.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Základním cílem akce byla revitalizace vstupního parteru areálu Technologického a vývojového centra Škoda – auto, a.s. v Česaně (Mladá Boleslav). Ta byla rozdělena do celkem čtyř postupných na sebe navazujících etap.

První etapou byla demolice nevhodných a zastaralých objektů přímo za vrátnicí uprostřed budoucího parteru.

Druhou etapou byla částečná demolice Zkušebny exhalací (objekt 519) spojená s návrhem rozšíření „Kondičního prostoru“ s tvarovým přizpůsobením budoucímu celkovému výrazu vstupního parteru a zároveň rozšířením výrobních kapacit zkušebny.

Třetí etapou pak byla rekonstrukce a nástavba klíčových objektů 502 a 503 (budovy Designu“), ve kterých se projektují a modelují první vize a prototypy nových vozů.

Poslední čtvrtou etapou revitalizace vstupního areálu technického a vývojového centra je komunikační a parková úprava vlastního vstupního parteru, který je nyní situován mezi výše uvedené objekty.

Technické a vývojové centrum Škoda – auto, a.s. v Česaně vzniklo z areálu bývalé textilní továrny na česanou přízi. Odtud název lokality „Česana“. Pozemek je trojúhelníkového tvaru, který je sevřen ze západu železniční tratí na vyvýšeném náspu pod zalesněným svahem a z východu pak řekou Jizerou. Obě hranice se protínají na severu v podobě mostu. Vstupní areál je situován na jižní stranu hned za vrátnicí a původní administrativní budovu tzv. „Vilu“.

Vstupní myšlenky

- Zkvalitnění dálkových pohledů na areál Technického a vývojového centra Škoda – auto, a.s.

- Vytvoření reprezentativního oddechového prostoru a místa pro setkávání návštěvníků a zaměstnanců.

- Sjednocení architektonického výrazu všech objektů, které vymezují plochu vstupního parteru.

- Zlepšení organizace automobilové a pěší dopravy s hlukovým a vizuálním odstíněním klidové plochy od komunikací.

- Zvýšení počtu možného parkování vozidel zaměstnanců

- Rozšíření stěžejních výrobních kapacit Technického a vývojového centra, kterými je design nových modelů a zkoušky motorů a vozů.

FUNKČNÍ ŘEŠENÍ

1. Propojení a nástavba objektů 502 a 503

Původně měl objekt 502 jedno podlaží s historizující původní fasádou. Objekt 503 byl od objektu 502 oddělen prolukou a měl dvě nadzemní podlaží. Původní vzhled se u tohoto objektu nezachoval. Za severní fasádou zůstal zachován původní cihlový komín, který nyní slouží jako odtah spalin z plynové kotelny v přízemí objektu 503. Bylo rozhodnuto oba objekty spojit a nástavbou přidat každému jedno patro.

Konečné architektonické řešení respektuje charakter okolních budov. Přízemní historizující část objektu 502 je ponechána a barevně sjednocena se sousední budovou vedení Česany ("Vilou"). Nástavba objektu 502 koresponduje s nástavbami areálu, kde je použit lehký obvodový plášť Alucobond v bílém provedení. Objekt 503 je pomocí oken členěn podobně jako protější objekt 510. Zde je použit kontaktní zateplovací fasádní systém s probarvenou omítkou ve hmotě v bílé barvě. Proluka, nejvyšší hmota propojeného komplexu, je nově postavena a oplášťena lehkým zavěšeným odvětraným fasádním systémem (bílý lesklý Alucobond z boků a z jihu).

Z hlediska funkčního a dispozičního je v jižní části objektu 502 hlavní vstup pro vedení a VIP návštěvy. Zde vznikla nová vstupní hala s výtahem a proskleným schodištěm na jedné straně a na druhé straně pak zasedací místnost. Z haly je přístup do modelovací dílny exteriérů vozů.. V čele haly je v místě stávající příčné stěny hygienické zázemí pro hosty i zaměstnance. Po schodišti je přístup do 2.NP objektu 502, kde je opět hygienické zázemí s úklidovou místností. Z podesty se pak vchází do modelovací haly interiérů. Zastavení proluky umožnilo protažení výrobní linky modelovací haly.

Nový strop nad 1.NP je proveden z prolamovaných ocelových nosníků. Celé 2. NP je tvořeno ocelovými rámy, trapézovým plechem a s lehkým obvodovým pláštěm. Plochá střecha je fóliová s centrálním světlíkem v ose haly.

Původní vstup do objektu 503 z jihu je zastavěn, proto vznikl nový vstup z východu, který bude sloužit i pro budovu 502. V této části jsou také probourány otvory do výtahu pro navázení modelů opatřené rolovacími vraty. Tento vstupní prostor navazuje na schodiště v původním místě objektu 503, vedle kterého je vybudován osobonákladní výtah. Pod schodištěm je prostor hygienického zázemí. V severovýchodním rohu objektu 503 je druhý zaměstnanecký vstup pouze pro pracovníky dílen TZV ve 2.NP. Na vstup navazuje schodiště pod kterým jsou vstupy do kolektorů a místo pro kompresor.

Druhé nadzemní podlaží objektu 503 doznalo větších změn. Celý prostor 2.NP nad kotelnou a frézovací dílnou je rozdělen na prostory sloužící jako dílny TD a TZV a jim přilehlé šatny, umývárny a hygienické zázemí. Pracovníci TZV vstupují pouze schodištěm v rohu objektu 503 a pracovníci TD používají hlavní schodiště propojující oba objekty 502 a 503, ty jsou vzájemně posunuty zhruba o polovinu podlaží. V mezipatrech a na podestách schodišťového traktu jsou situovány denní místnosti a jedna technická místnost slaboproudu.

Na střeše objektu 503 jsou situovány veškeré technické místnosti TZB a strojovny vzduchotechniky. Pohledově je toto zařízení kryto zděnou vysokou atikou.

Objekt 503 má zděný obvodový plášť opatřený KZS. Nové stropy jsou opět provedeny z ocelových prolamovaných nosníků a trapézových plechů.

2. Rozšíření zkušebny exhalací

Stávající objekt „Kondičního prostoru a zkušebny exhalací“ (č. 519) v areálu vývojového centra Česana již plošně nestačil požadovanému provozu. V původní části budovy se testují automobily ve dvou zkušebních komorách, kde je vozidlu simulován provoz za různých klimatických a jiných podmínek. U vozidla jsou sledovány výpary plyných látek, jejich množství charakteristika a jejich vývoj při změně prostředí. S tímto provozem souvisí přímo navázané funkce - měření a vyhodnocení výsledků testů, ale také uskladnění vozidel v kondičním prostoru, kde probíhá také jejich příprava na zkoušky. Cílem přístavby původní budovy bylo především rozšíření kondičního prostoru, tedy skladu a přípravny vozů o 36 stání. Kromě tohoto rozšíření stávajícího provozu zkušebny exhalací bylo přistavěno administrativní podlaží s kapacitou přibližně padesát pracovních míst určené pro zaměstnance technického vývoje Škoda auto s odpovídajícím zázemím.

Celková hmotová koncepce budovy je podřízena jeho funkčnímu využití a tvaru pozemku. Stavba je vizuálně i hmotově pojednána tak, aby vytvořila nový výrazný prvek při vjezdu do areálu, ale zároveň nepřebíjela okolní stávající objekty, které mají často historizující ráz. Budova se svojí formou jasně odlišuje od stávajících budov s tradičním vzhledem průmyslové architektury a naopak reaguje na nově vzniklé budovy a jejich přístavby, na které materiálově navazuje.

Nová stavba má minimalistický charakter, je kompletně obložená fasádními plechy alucobond velkých formátů v bílé barvě. Tím by se budova měla pohledově sjednotit s nástavbou objektu 502 a 503, která se realizovala v souběhu. Jedinými výraznými prvky jsou dvě pásová okna na západní a dvě na východní fasádě, na úrovni 1.np do „Kondičního prostoru“ a na úrovni 3.np směrem do kanceláří. Průčelí orientované směrem ke vjezdu do areálu je zdůrazněno celoplošným zasklením, které zároveň reaguje na stávající prosklené schodiště „Kondičního prostoru. Tato fasáda zůstává zachována, stávající zasklení je pouze nahrazeno novým.

Konstrukčně se jedná o železobetonový montovaný prefabrikovaný skelet s panelovými stropy a zděným obvodovým pláštěm, který je obložen odvětraným fasádním systémem Alucobond.

Nový objekt i s úpravou stávajícího poměrně členitého a architektonicky výrazného objektu přináší areálu jednoduchou formu se současným materiálovým řešením.

3. Parková úprava vstupního parteru

Původně byla tato plocha jedním velkoplošným asfaltovým parkovištěm s nesourodými technickými objekty uprostřed areálu i po jeho stranách. Chybělo rovněž oddělení pěší a automobilové dopravy.

Kompozice a návrh řešení vychází z prostorových a funkčních požadavků a nároků na vstupní plochu areálu technického vývoje ŠKODA AUTO a.s. V návrhu dochází ke sloučení hned několika provozů, které bylo nutno zohlednit. Vstupní plocha je současně jak hlavní přístupovou pěší osou, tak hlavním vjezdem pro automobilovou a nákladní dopravu. Zároveň musí poskytnout dostatek odstavných stání a být současně reprezentativním místem pro setkávání a relaxaci pracovníků areálu.

Hlavním prvkem nově navržených úprav parteru je kompoziční pěší komunikace, která je podpořena stromořadím. Tato hlavní kompoziční osa vede těžištěm území a spojuje hlavní

pěší přístupovou komunikaci (lávku) s budovou obj. 510. Tato pěší osa je od komunikací, které jsou po obou stranách parteru oddělena vysokým živým plotem.

Hlavními architektonickými prvky náměstí zůstávají fasády objektů okolních budov. Postupnými rekonstrukcemi a dostavbami se daří rozmanité typy objektů a jejich fasád (jak tvarově, tak měřítkově) spojit v harmonický celek, který v konečném pohledu působí jednotně. Historizující fasády obj. 513 (vila), 502 a 510 jsou vhodně doplněny současnými fasádami nástavby obj. 502, 510 a přístavbou a celkovou úpravou obj. 519. Barevnost původních omítaných fasád v odstínech šedé vhodně doplňují nové obklady přístaveb z velkoplošných hliníkových panelů a šedě lakovaných ocelových povrchů.

Návrh parteru v tomto doplňuje dané kulisy prostoru použitím podobných principů. Celkové působení je dáno použitím barevnosti a struktur zpevněných ploch, rozsahem a modelací mlatových a travnatých ploch spolu s vzrostlou zelení a použitým mobiliářem.

Celkově jsou plochy řešeny v barevné škále od bílé po tmavě šedou. Asfaltové plochy komunikací (tm. šedá) jsou omezeny na minimum kvůli celkovému zklidnění dopravy a upřednostnění pohybu pěších. Parkovací stání, která v maximální míře lemují komunikace, jsou z šedé zámkové dlažby a opticky tak potlačují množství poježděných ploch, protože svou barvou a strukturou se blíží spíše povrchům pro pěší. Ty jsou ze světle šedé betonové skládané dlažby. Plochy z mlatu jsou použity pro umocnění dojmu parkového charakteru.

Pro vybavení parteru jsou použity dřevěné lavičky v centrálním parku doplněné o odpadkové koše. Ve vstupním parteru jsou situovány i nové stožáry VO, které podtrhují centrální pěší osu vstupního parteru.

LOKALIZACE

Areál vývojového centra - Česana

Mladá Boleslav - Dalovice

k. ú. Dalovice u Mladé Boleslavi 62 45 78

č. parcel: 929/1, 929/2, 936/1, 936/2, 939, 940, 944,
946, 947/1

3.2 ÚDAJE O TVŮRČÍM TÝMU STAVBY

profese	vypracoval	odpovědný zástupce
Architektonický návrh	Mgr. Jozef Kabaň, Mgr. Art. Michal Sporina SPOTH, s.r.o.	Jozef Kabaň
	Hlaváček – architekti, s.r.o. prof. Ing. arch. Michal Hlaváček Ing. arch. Zdeněk Holek Ing. arch. Tomáš Skřivan	Michal Hlaváček
Zpracovatel projektů	Hlaváček - architekti, s.r.o. Michal Hlaváček, Zdeněk Holek, Tomáš Skřivan,	Michal Hlaváček, (ČKA 01062)
HIP	Hlaváček - architekti, s.r.o.	Zdeněk Holek
Zpracovatel stavební části	Hlaváček - architekti, s.r.o. Ing. arch. Zdeněk Holek, Ing. Ditta Johanovská Ing. arch. Tomáš Skřivan, Jaroslava Stojanová	Michal Hlaváček, (ČKA 01062)
Generální dodavatel	B.P.B.P. s.a, Bielsko Biala Linhartova 172/14 293 06 Kosmonosy	Alexander Swierczek
Statika - beton	P.H.A., a.s. Gabčíkova 1239/15 182 00 Praha 8	Hana Gattermayerová, CSc. (ČKAIT 0003577)
Statika – ocelové konstrukce	P.H.A., a.s. Gabčíkova 1239/15 182 00 Praha 8	Hana Gattermayerová, CSc. (ČKAIT 0003577)
Elektro NN	Tomáš Netrval	Jiří Jecelín (ČKAIT 0003108)
SLP	Jan Šťastný – ERCOM s.r.o.	Jan Šťastný
VZT, chlazení	Václav Voborník	Václav Voborník
Topení	Stanislav Poslušný	Stanislav Poslušný
ZTI	Pavel Vainer	Pavel Vainer
Požárně bezpečnostní řešení	Petr Šturma, Jiří Veselý	Petr Šturma, Jiří Veselý
Inženýring	Blanka Prosová	
Dopravní řešení	Atelier PROMIKA, s.r.o., Petr Macek	Václav Pivoňka (ČKAIT 0001683)

3.3 SEZNAM DOKUMENTACE

1. Přihláška do soutěže
 2. Registrace do soutěže
 3. Textová část dokumentace
 - 3.1 Údaje o stavbě
 - 3.2 Údaje o tvůrčím týmu stavby
 - 3.3 Seznam dokumentace
 4. Výkresová a obrazová dokumentace
 - 4.1 Výkresová dokumentace
 - 1 Situace
 - 2 Půdorys 1NP objektu 519, 520
 - 3 Půdorys 1NP objektu 502, 503
 - 4 Půdorys 2NP objektu 502, 503
 - 5 Půdorys 1NP objektu 519, 520
 - 6 Pohled východní na objekt 502
 - 7 Pohled jižní na objekt 502.503
 - 8 Pohled západní na objekt 519.520
 - 9 Řez areálem
 - 4.2 Obrazová dokumentace
- Fotografie 1 – 10