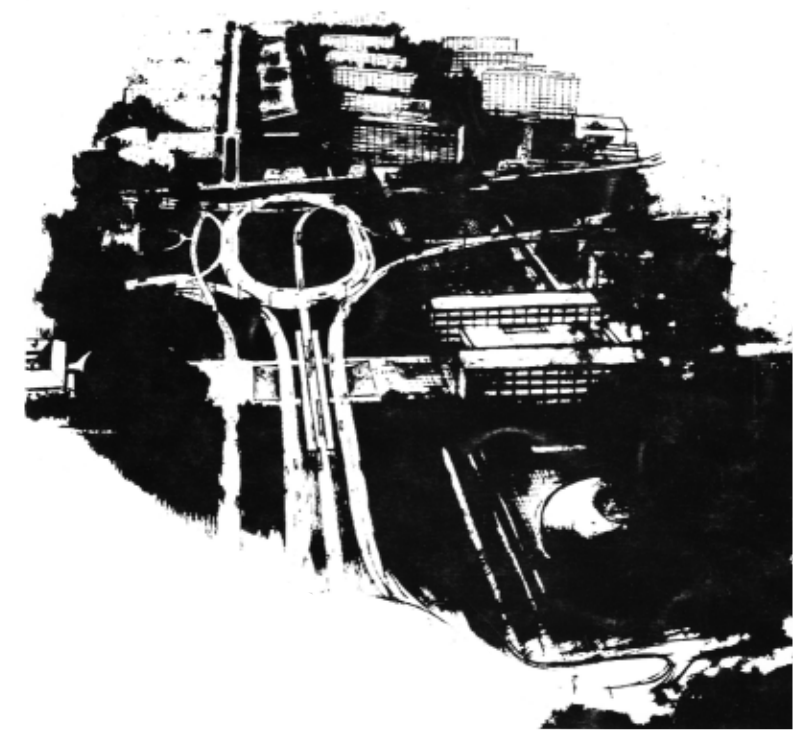




URBANISTICKÁ VIZE PRO BÝVALÝ TOVÁRNÍ AREÁL FIRMY BAŤA_MUZEUM VETERÁNŮ
DIPLOMOVÁ PRÁCE_TOMÁŠ NĚMEC



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

Autor, Diplomant

Tomáš Němec
AR 2010/2011, LS

Název diplomové Práce

(ČJ) Urbanistická vize pro bývalý tovární areál firmy Baťa ve Zlíně
(AJ) Urban vision for the former Bata factory zone in Zlin

Jazyk práce

český

Vedoucí práce

Ing. Arch. Jan Aulík

Oponent práce

Ing. Arch. Petr Lešek

Ústav

15127 Ústav navrhování I

Klíčová slova

(česká) Urbanistická vize, Tovární areál, Muzeum veteránů

Anotace

(česká) Jako téma mého diplomového projektu jsem si vybral zpracovat urbanistickou vizi pro bývalý tovární areál firmy Baťa ve Zlíně, následné detailnější zpracování náměstí a parku v jeho západní části a také objekt muzea veteránů.

Anotace

(anglická) As the topic of my diploma project I chose to handle an urban vision for the former Bata factory zone in Zlin, subsequent elaboration of the Square and the Park in the western part and than museum of veterans.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s "Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných"

V Praze dne 20. května 2011

podpis autora-diplomanta



"Budujeme velký Zlín, bouráme minulé století."

Tomáš Baťa

"Zlín je jedním z horoucích míst nového světa, žije se tam, až si říkám jestli jsme se v Paříži nenechali uspat"

Le Corbusier

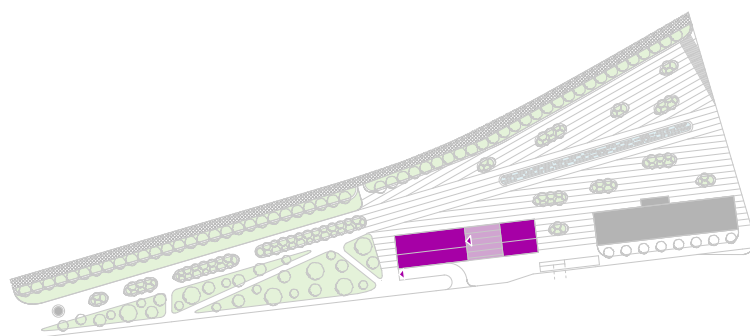
obsah

zadání	06-30
analýza	31-37
koncept	38-43
projekt	44-74

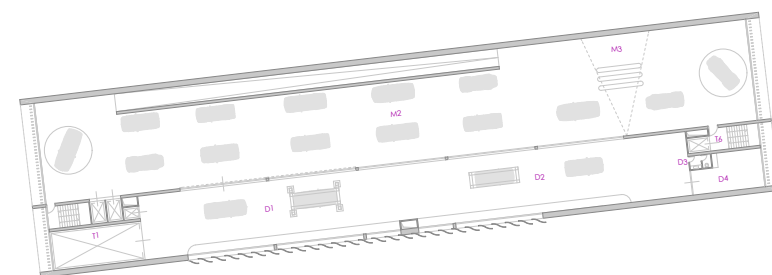
zadání



urbanismus



veřejný prostor



muzeum

POPIS TÉMATU

Jako téma svého diplomového projektu jsem si vybral zpracovat urbanistickou vizi pro bývalý tovární areál firmy Baťa ve Zlíně, následně detailnější zpracování náměstí a parku v jeho západní části a také objekt muzea veteránů. Jedná se o obrovské území o rozloze 90 hektarů prakticky přímo v centru města Zlín, rozkládajícího se na obou stranách řeky Dřevnice. Tématem této diplomové práce je řešení jižní-větší a hlavní části areálu s výjimkou stávající teplárny na jejím okraji. Je to také území komplikované, sevřené mezi hlavní dopravní tepnou (Třídou Tomáše Bati) a řekou, které je ve prostřed protnuto železniční trať.

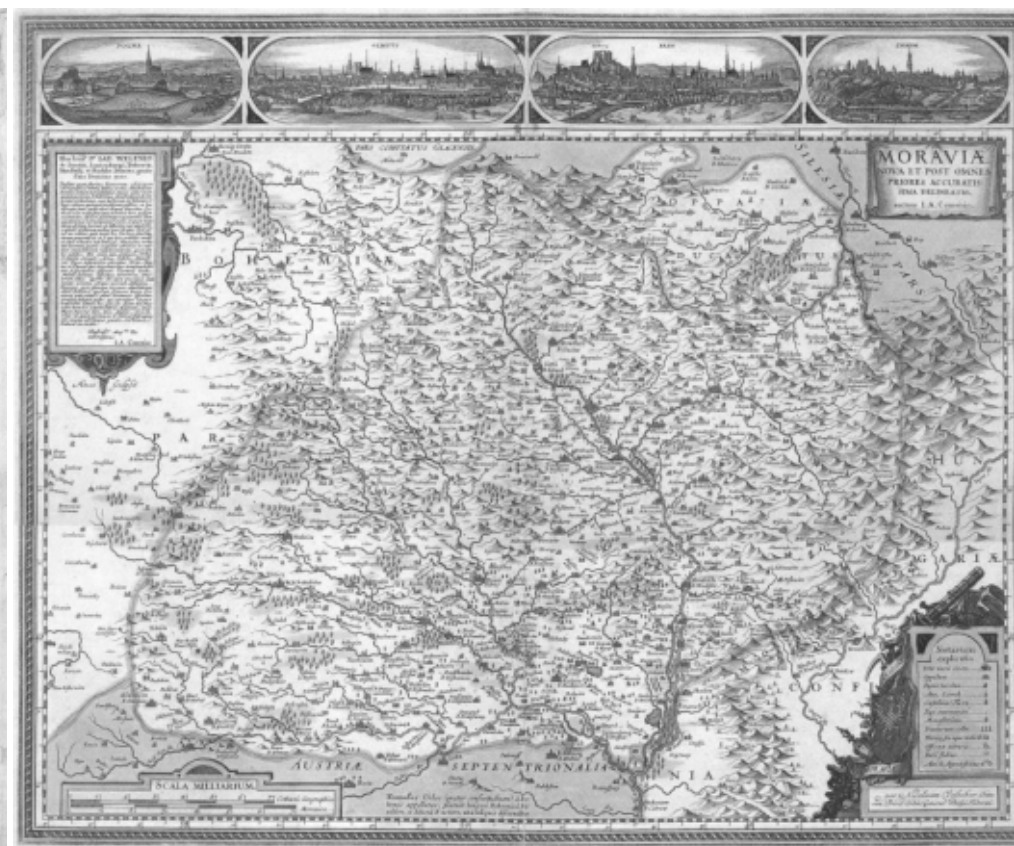


ZLÍNSKÝ KRAJ

krajské město	Zlín
rozloha	3 964 km ²
počet obyvatel	597 813
hustota zalidnění	149 obyvatel/km ²
historické země	Morava
počet okresů	4
počet správních obvodů obcí s rozšířenou působností	13
počet správních obvodů obcí s pověřeným úřadem	25



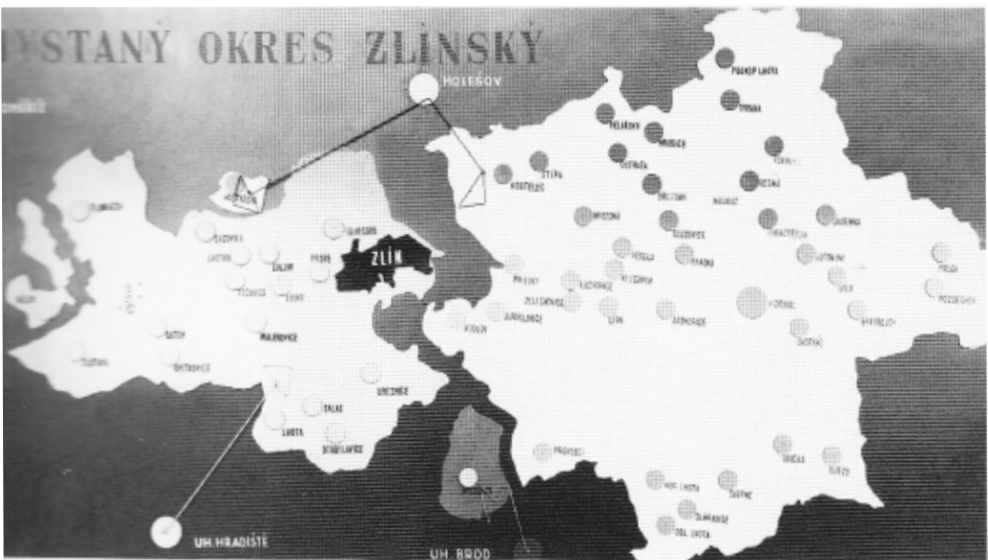
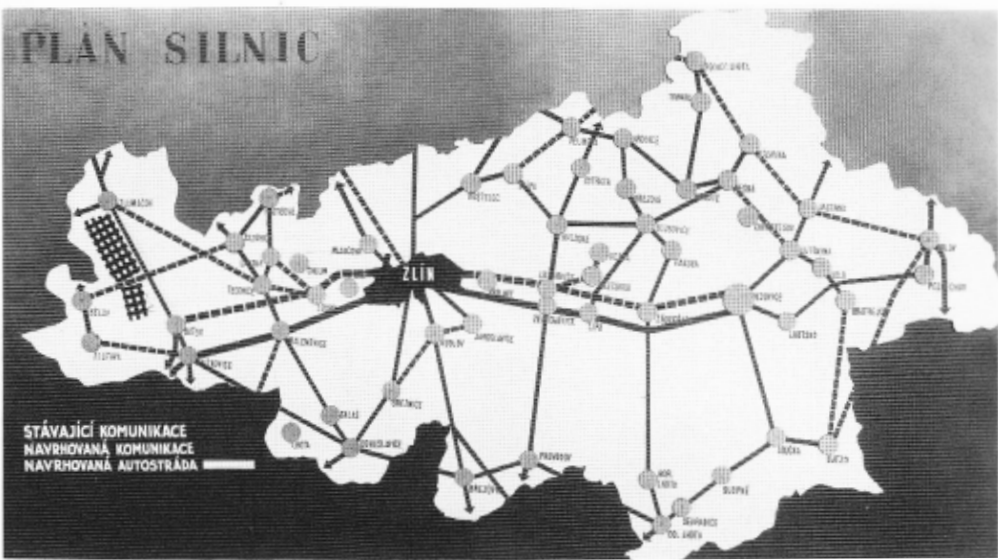
15. stol.



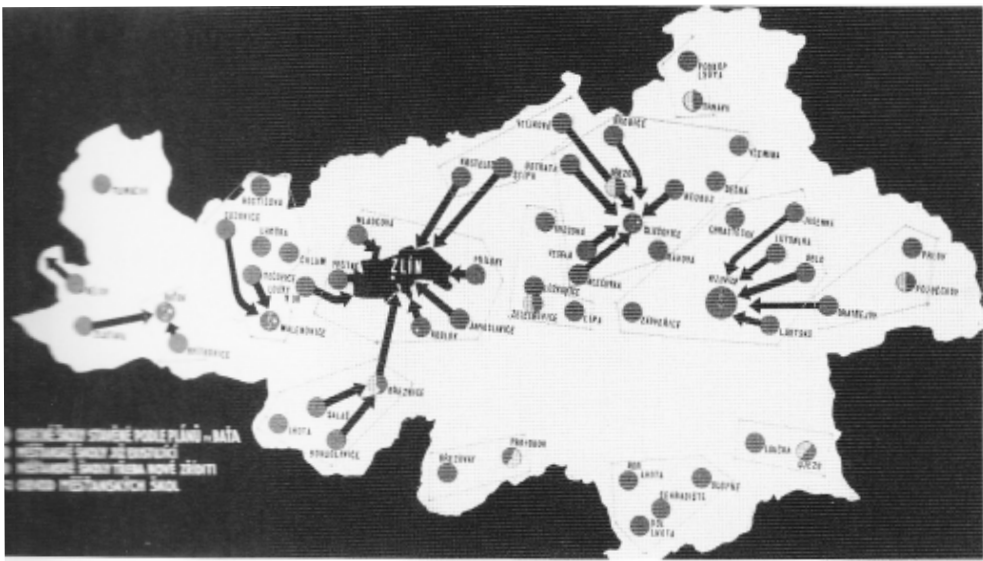
16. stol.



18. stol.



plány rozvoje zlínského okresu





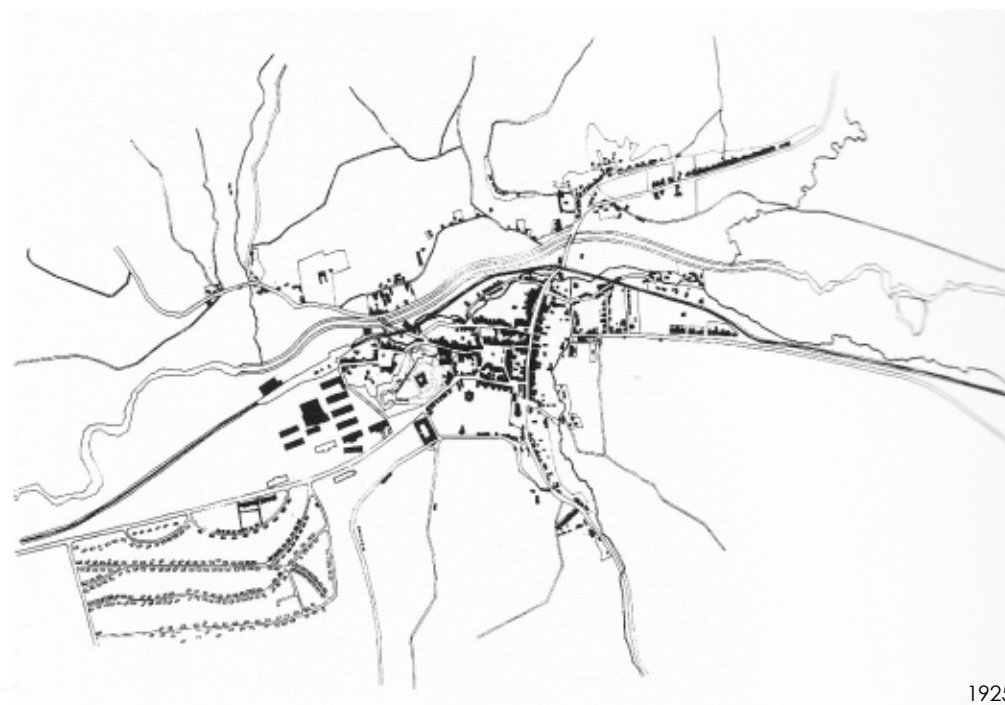
MĚSTO ZLÍN

Pro město Zlín byl nejdůležitější rok 1894, kdy zde založil svou obuvnickou firmu podnikatel Tomáš Baťa. Během několika let vybudoval prosperující a rychle rostoucí podnik. Díky této skutečnosti se do města přistěhovalo hodně obyvatel, především z chudého Valašska ale i ze Slovácka, Hané a vzdálenějších oblastí Československa. V letech 1910–1938 se počet obyvatel zvýšil na desetinásobek z 3600 na 38 000. Po roce 1926 se Zlín stal moderním městským centrem. Již v roce 1945 byly Baťovy závody znárodněny. Od 1. ledna 1949 bylo město přejmenováno na Gottwaldov. Dnes je Zlín sídlem Zlínského kraje, ale zejména významným průmyslovým, obchodním a kulturním centrem východní Moravy. Ve městě je soustředěno velké množství středních škol a univerzita.

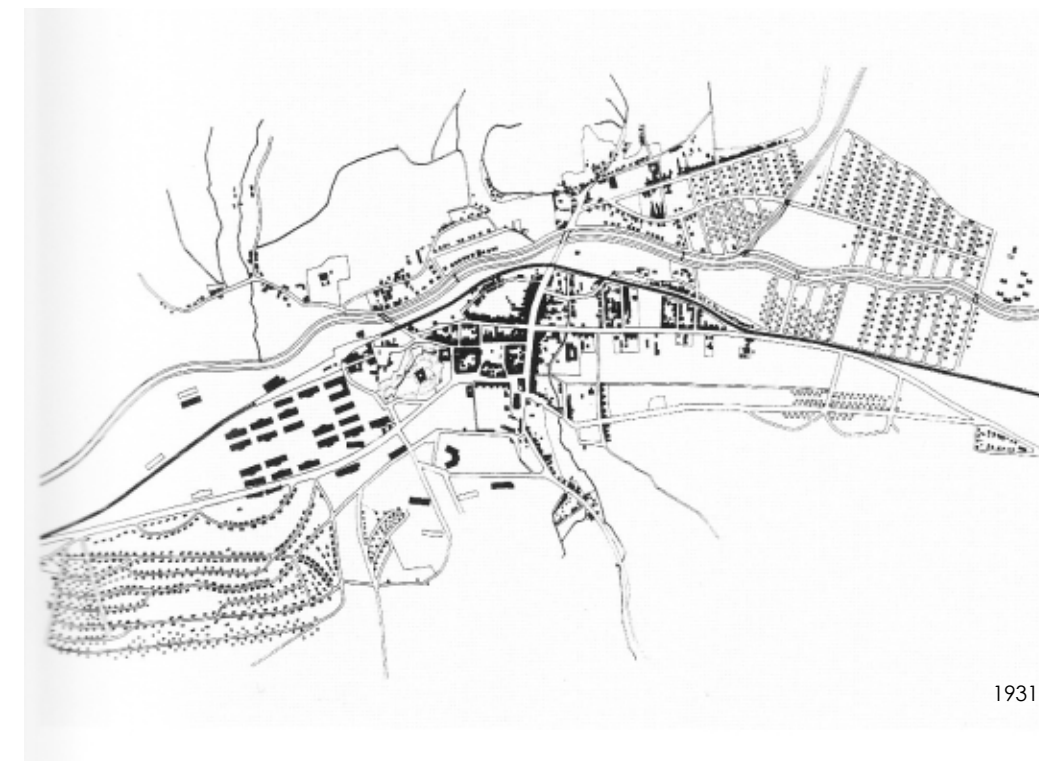
katastrální výměra	102,83 km²
počet obyvatel	77 103
nadmořská výška	230 m
místní části	16



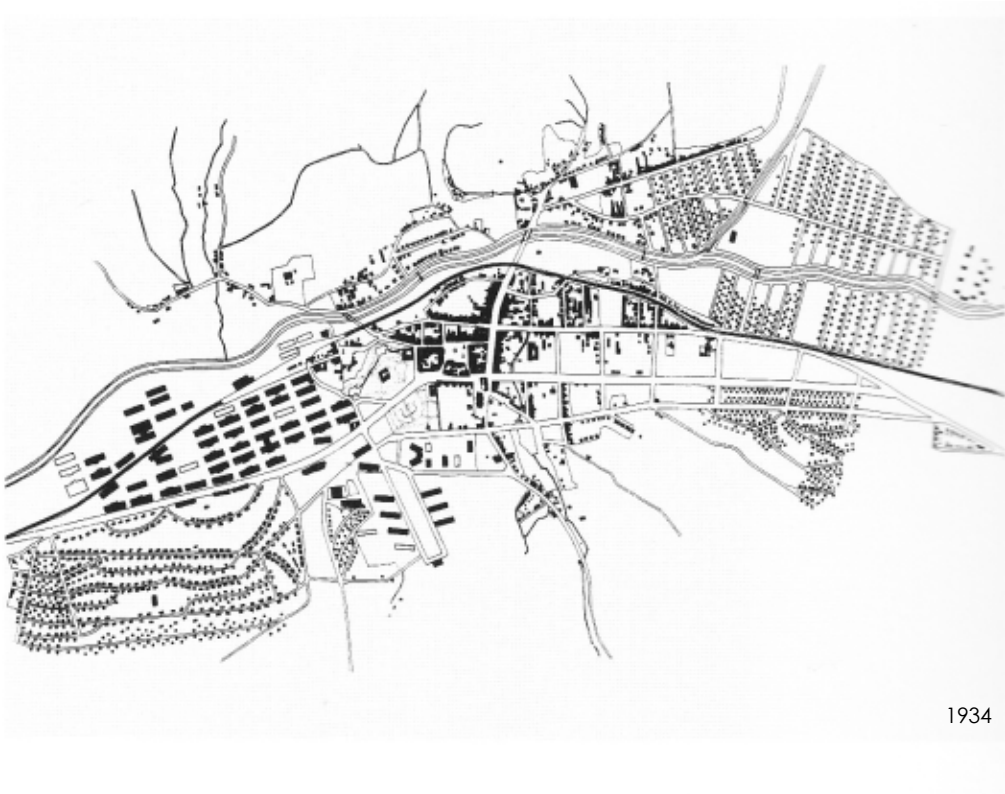
1918



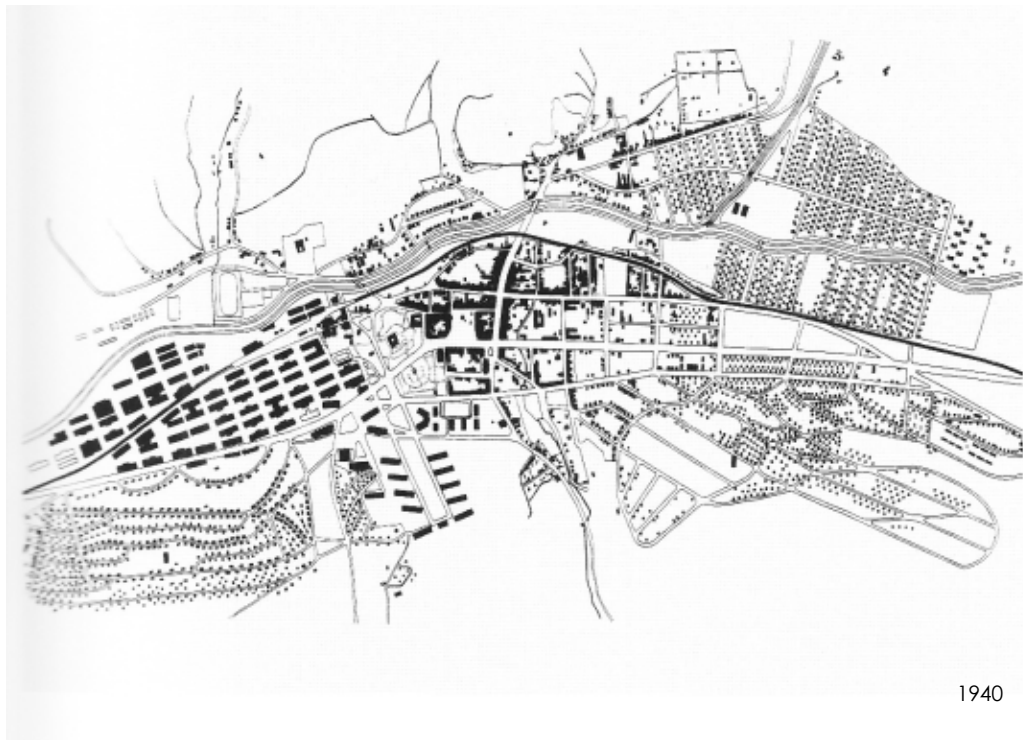
1925



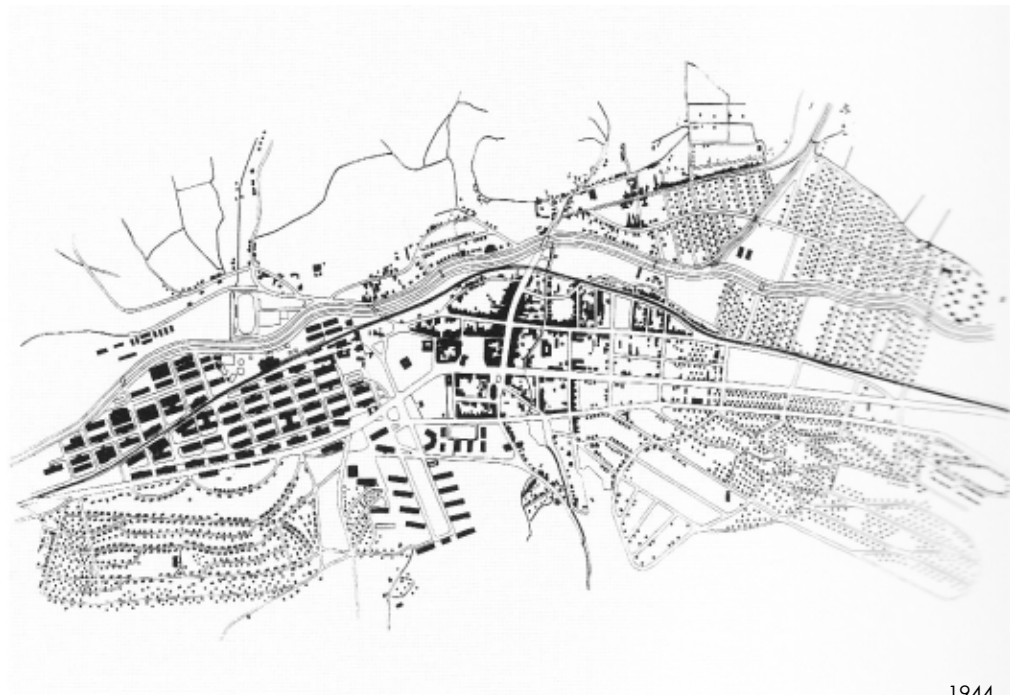
1931



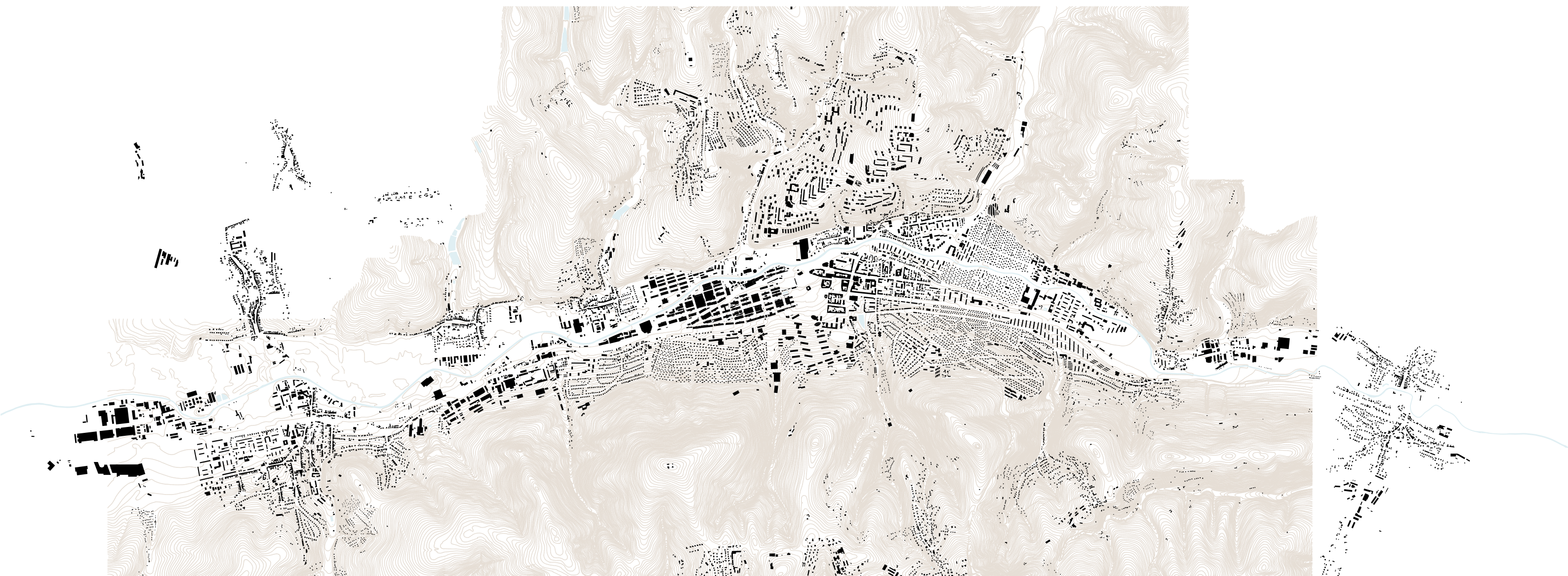
1934



1940



1944

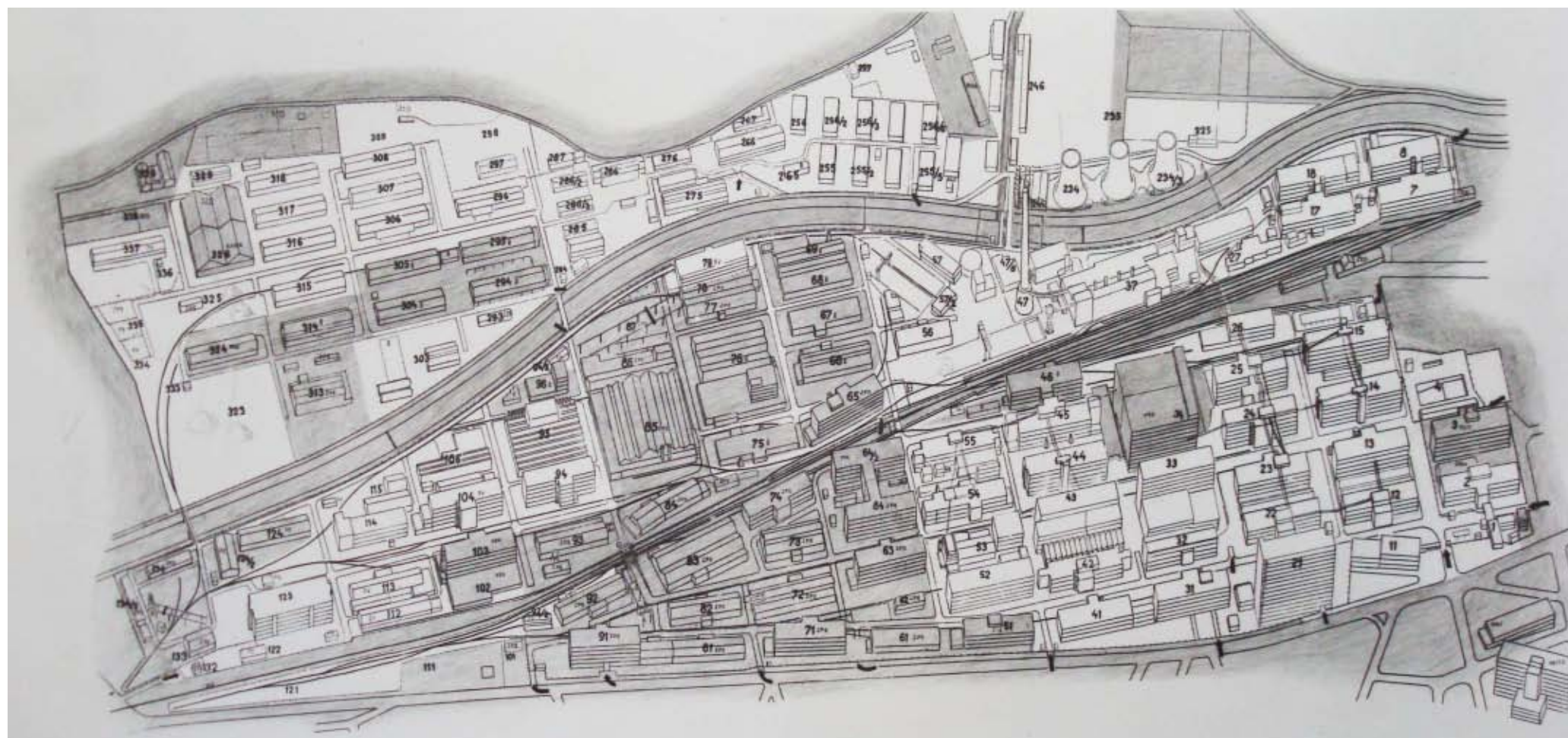




FIRMA BAŤA

V roce 1894 zahájili tři sourozenci Baťové – Anna, Antonín a Tomáš - obuvnické podnikání ve firmě jménem A. Baťa. V roce 1900 firma zaměstnávala 120 lidí, v roce 1908 se stal jediným majitelem firmy T. Baťa. Na počátku první světové války se Tomáši Baťovi podařilo získat zakázku od rakousko-uherské armády. V roce 1924 byla započata výstavba tehdy moderních továrních budov s železobetonovým skeletem. Pásová výroba byla po vzoru Henryho Forda zavedena v roce 1927 a již zanedlouho umožnila zvýšit výrobu.

Rozvoj Zlína pokračoval i po smrti Tomáše Baťi, za Jana je postavena správní budova, dostavěn obchodní dům a hotel, vznikají Studijní ústavy. Koncern zaměstnával více než 67 000 zaměstnanců, z toho více než 25 000 v zahraničí



ZLÍNSKÁ ARCHITEKTURA_TOVÁRNÍ AREÁL FIRMY BAŤA

V roce 1906 vzniká první předzvěst standardní výrobní budovy, rozměry 60 x 20 m, třípodlažní, dřevěné sloupy a stropy, neomítané zdivo, zaklenuté okna pod vlivem Baťových zkušeností z Ameriky.

Rok 1918 - další typ: 80 x 20 m, pětipodlažní, ocelové sloupy, pracovalo v ní 1300 lidí.

V roce 1924 začala přestavba stávající továrny, staré budovy se asanovaly a nahradily se novými.

Zlomový rok pro stavební činnost firmy Baťa byl rok 1927, kdy byl vyvinut jednotný systém železobetonového skeletu nejprve s čtvercovými, od roku 1930 s kruhovými sloupy a s modulovým rozpětím 6,15 m x 6,15 m, realizovaný pomocí posuvného bednění. Počet podlaží půdorysných rozměrů 3 x 13 polí se pohyboval od dvou do pěti. Obvodové cihelné neomítané zdivo s velkými členěnými okny a s přiznaným nosným konstrukčním systémem se stalo průvodním znakem jednotné zlínské architektury. Koncepce užívaného standardu uvolnila obvodové stěny a umožnila tak dokonalé prosvětlení celé pracovní plochy. Výstavba pětipodlažního objektu o rozměrech 80 x 20 m trvala od výkopu po kolaudaci 5 měsíců.

Tomáš Baťa pozval do Zlína mnoho renomovaných architektů (například Le Corbusiera, Vladimíra Karfíka, Jana Kotěru), a tak se město změnilo aglomerací plnou funkcionalistické architektury. Rostly kolonie typických „baťovských“ staveb – rodinných domků, ale také výškových domů. Nejproslulejší stavbou z té doby je 77,5 m vysoký mrakodrap „Jednadvacítká“ – tehdejší sídlo ředitelství firmy Baťa, známé například „pojízdnou“ kancelář ředitele firmy. Tato budova byla vystavěna v letech 1937 a 1938 podle návrhu Vladimíra Karfíka.

Celý Zlín byl budován podle jednotného funkcionalistického plánu architekta Františka Lydie Gahury s názvem Zahradní město.







tovární areál a jeho pozice vůči městu

MÍSTO

Areál už dávno neslouží svému původnímu účelu, ale nese v sobě velký potenciál. Továrna se ztrátou své funkce, která přinášela do města život a byla jakýmsi "srdcem" města, se stal zčásti mrtvou zónou v samotném centru. Tento areál byl vytvořen a fungoval díky jasné a komplexní urbanistické vizi. Měl svůj řád a utvářel charakter tehdy rychle se rozvíjejícího a prosperujícího města. Nyní areálu chybí tato komplexní vize, která by podpořila jeho kvality a odstranila jeho nedostatky, při zachování hodnot a současně reagovala na jeho budoucí využívání. Problémem současného stavu je nekomplexnost postupu rekonstrukcí s pohledem jen na jednu konkrétní budovu. Tento proces logicky postupuje od západní části areálu, která je nejbliž k centru města. Areál by se měl řešit jako celek, oživit ho a začlenit do města.



zóna detailněji řešeného veřejného prostoru_náměstí a park



umístění řešeného muzea veteránů





- budovy v areálu
- okolní budovy
- zóna pro přesunutí těžké výroby, rezerva v území
- teplárna
- území železnice



250

100

50

situace_původní stav



tovární areál

FOTODOKUMENTACE

V současné době jsou některé budovy opuštěné, jiné jsou využívány, ale ne ve všech svých podlažích, některé jsou pronajímány, či slouží jako sklady, pár budov bylo zrekonstruováno a některé jsou již ve velmi špatném stavu a nedají se užívat. Stejně tak jako chátrají budovy, chátrá i veřejný prostor v areálu. Je zde spousta "hluchých" míst zarostlých náletovou zelení, nebo se některá místa mezi budovami staly skládkou.







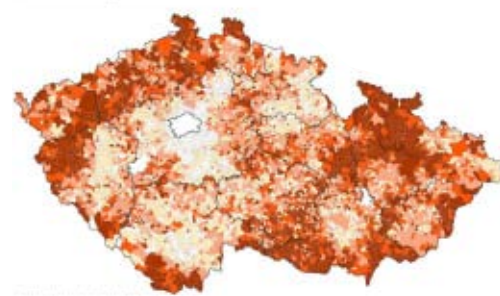


zóna detailněji řešeného veřejného prostoru_náměstí a park

analýza



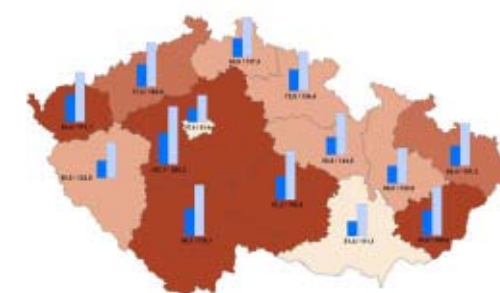
ekonomická aktivita obyvatel



míra nezaměstnanosti



změna počtu obyvatel stěhováním



nárůst počtu studentů vysokých škol



vzdělanostní struktura

STATISTIKY

Zlín má v posledních 10 letech jeden z největších nárůstů vysokoškolských studentů z celé ČR. Logicky, tak začínjí být kapacity škol nedostačující. Rozšíření kapacit do areálu je jednou z možností jak vyřešit tento problém.

Naopak problémem Zlína je neschopnost udržet si absolventy vysokých škol po jejich vystudování. Jednou z příčin je nedostatek reprezentativních prostor pro sídla společností a celková neatraktivnost městského centra. V důsledku toho společnosti odcházejí a snimi i pracovní příležitosti, potažmo mladí studenti. Vytvořením atraktivního prostředí v areálu a reprezentativních míst pro sídla firem se může tento efekt zastavit.



nákupní centrum

magistrát

muzeum veteránů

vstup

střední průmyslová škola

poliklinika

universita Tomáše Bati

sportovní hala

zimní stadion

úřad práce

nemocnice

krajský úřad

náměstí práce

velké kino

obchodní dům

dům umění

lázně

kongresové centrum

knihovna

kostel

divadlo

radnice

pošta

zámek

autobusové nádraží

kulturní centrum

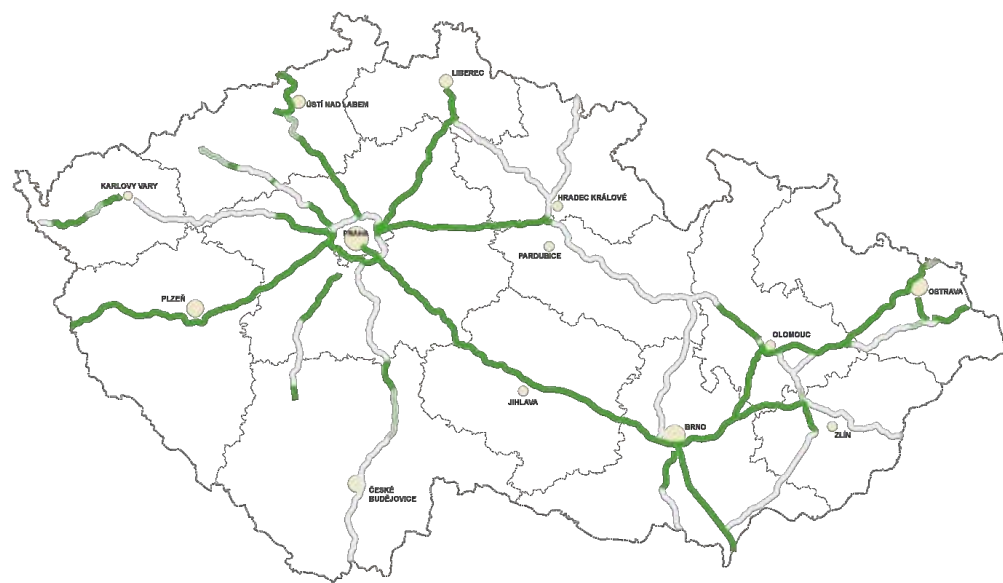
vlakové nádraží

obchodní centrum

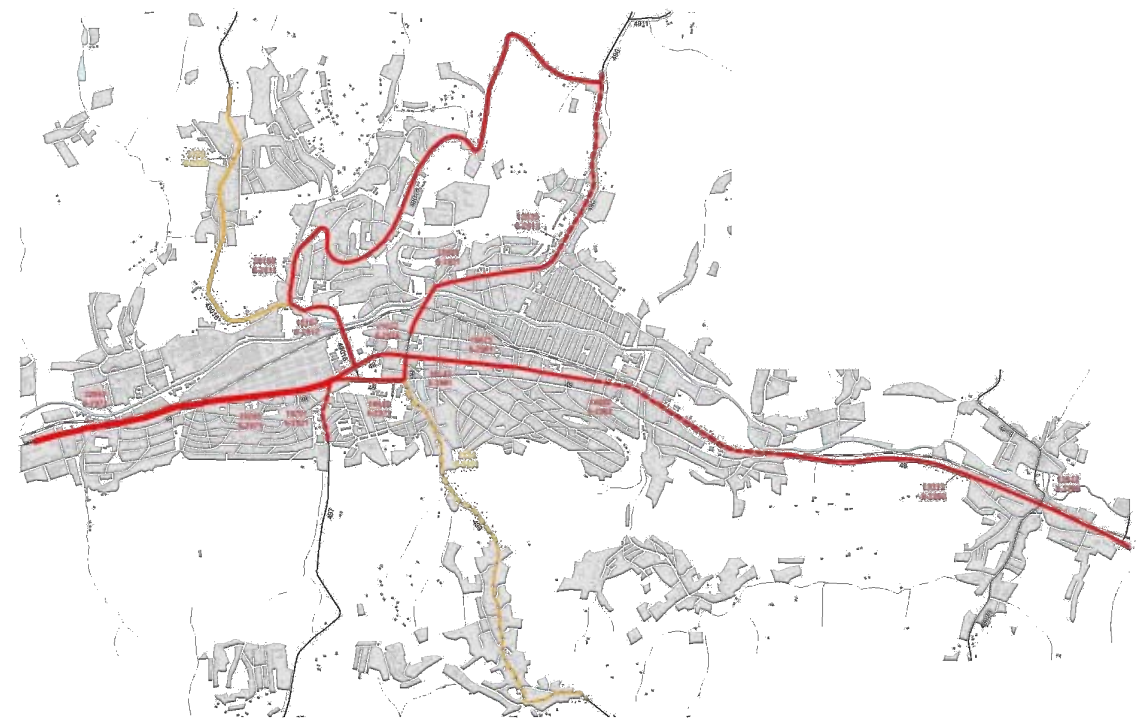
universita Tomáše Bati

VYBAVENOST

Díky pozici areálu v centru města může vzniknout vazba na všechny významné instituce nacházející se v okolí. Došlo by tak k rozšíření kapacit těchto institucí do areálu, čímž by bylo dosaženo začlenění do města a spojení s ním.



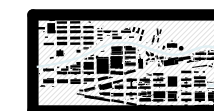
prodloužení dálnice D1 do Zlína



hustota dopravy ve Zlíně

DOPRAVA

Velkým přínosem z hlediska dopravy bylo pro Zlín prodloužení dálnice D1. Došlo tak k napojení Zlína na dálniční síť a zlepšení jeho dostupnosti v rámci ČR. Zprůjezdněním areálu a jeho napojením na stávající uliční síť by došlo k odlehčení exponované Třídy Tomáše Bati



Převážnou většinu mhd ve Zlíně zastupují trolejbusy. Jejich páteří osou je Třída Tomáše Bati, vedoucí zlínským údolím, ze kterého se linky větví do okolních svahů. V místech hůře přístupných jsou zavedeny hybridní trolejbusy.



MUzea VETERÁNŮ_REFERENCE

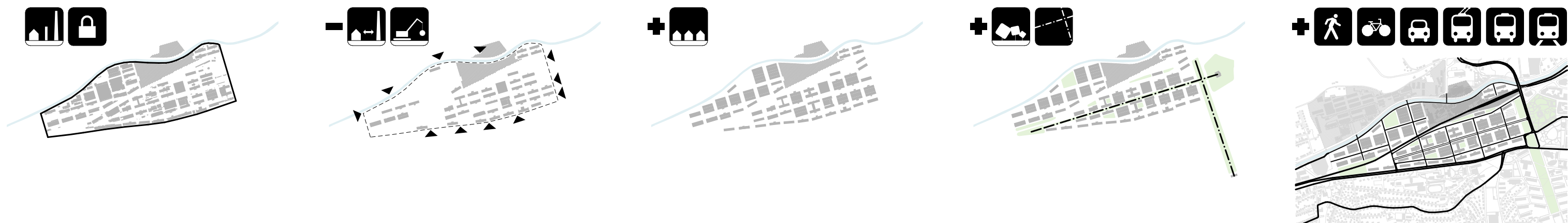
Výstavní plochy navrhovaného muzea veteránů budou 5900m² a bude v něm vystaveno 78 exponátů.



VETERÁNI

Ve Zlíně se nachází největší soukromá sbírka veteránů v České Republice a druhá největší vůbec (po Národním technickém muzeu v Praze). Tuto sbírku již po několik generací stále rozšiřuje rodina Samohýlů a čítá přes 300 kusů (z toho asi 160 osobních automobilů, 100 motocyklů a 40 vojenských vozů). Sbírkou obsahuje celou řadu unikátů s provedením jediného vozu ve výrobním programu celé značky. Současné prostory pro sbírku jsou pouze provizorní a již dávno velmi nedostačující.

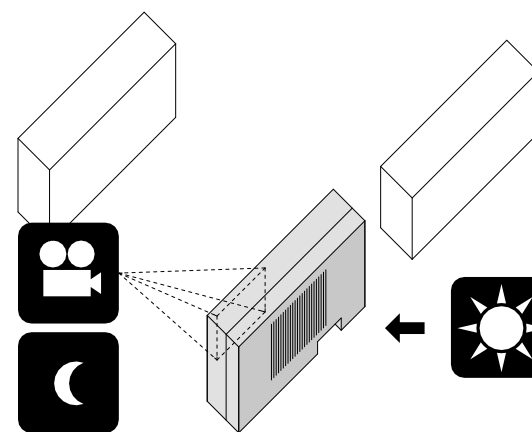
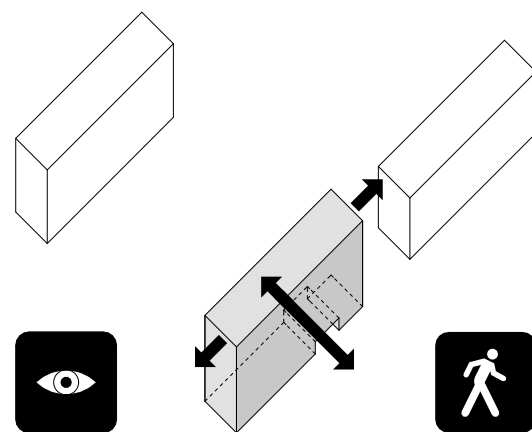
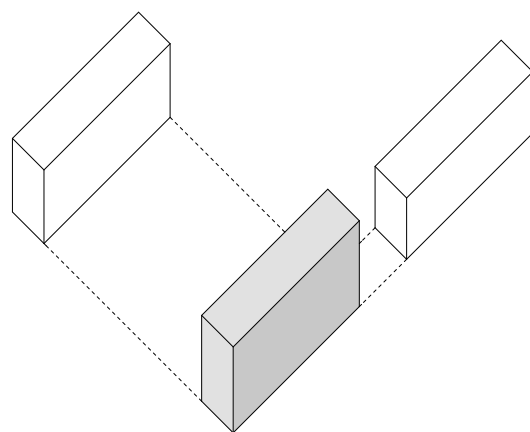
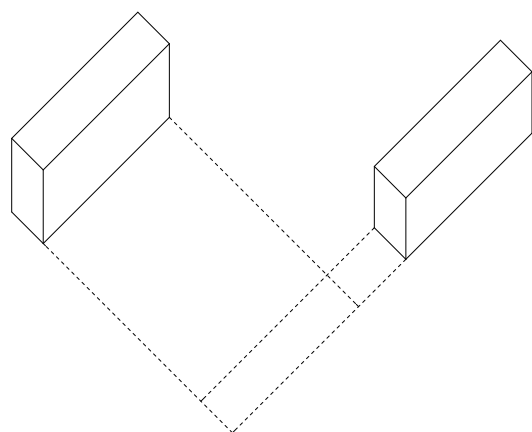
koncept



KONCEPT URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ

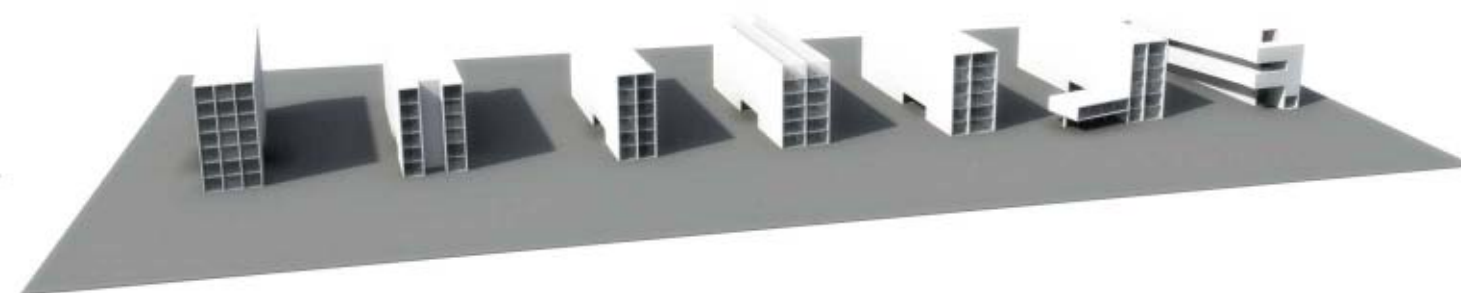
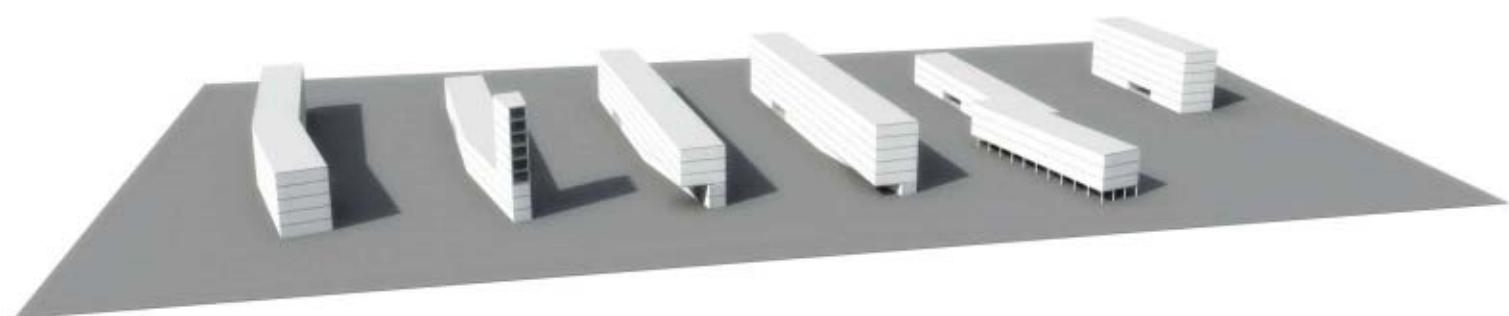
Konceptem urbanistické vize je:

- _otevření areálu městu
- _napojení na stávající uliční síť a zbourání nehodnotných budov
- _dostavění nových budov v areálu
- _dotvoření urbanistických os města a vysazení zeleně
- _zavedení dopravy do areálu



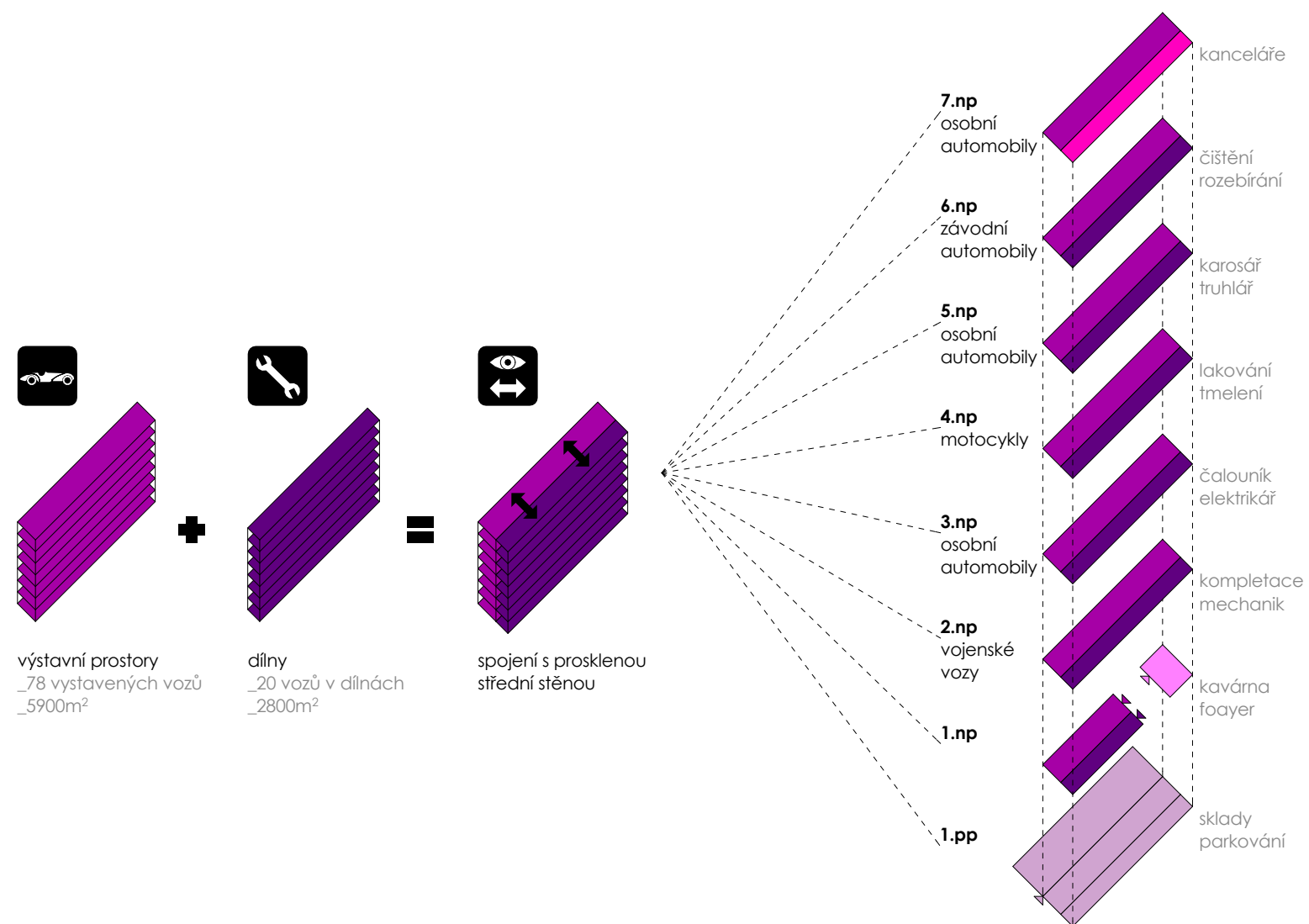
KONCEPT UMÍSTĚNÍ MUZEA

Umístění objektu Muzea Veteránů vychází z již jasně definovaného urbanistického rastru v areálu. Objekt dodržuje uliční čáru Třídy Tomáše Bati a vyplňuje prázdné místo vedle 91. budovy. V parteru je Muzeum průchozí a zároveň se v tomto "proděravění" nacházejí všechny vstupy do objektu. Muzeum je o 2 podlaží vyšší než okolní budovy, čímž je umožněn výhled do areálu. Styl oken na jižní fasádě zabraňuje vstupu přímých slunečních paprsků přes poledne a v odpoledních hodinách, ale zároveň umožňuje provětrání a výhled na město. V nočních hodinách se budou z parku na severní fasádu probíhat projekce.



VÝVOJ ŘEŠENÍ

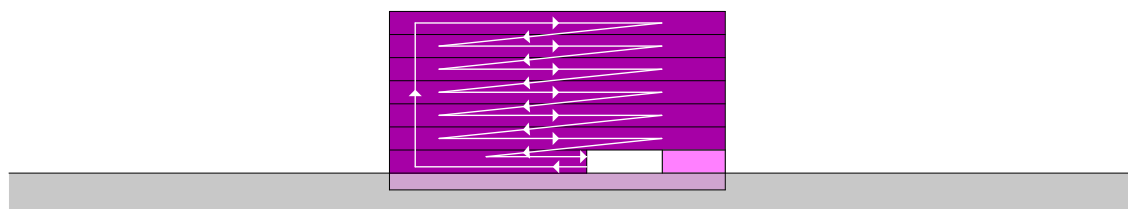
Z ověřovaných variant vyplynulo že jasně nejlepší a také nejvhodnější je zvolit hmotu muzea na půdorysné stopě 20x80m (jako je tomu u většiny budov v areálu). Takový objem nejlépe doplňuje kompozici stávajících budov v areálu a zapadá do urbanistického rastru.



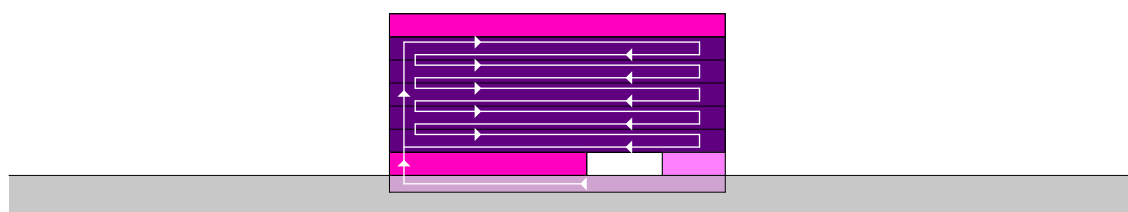
- muzeum veteránů
- restaurátorská dílna veteránů a výroba replik vozů Bugatti
- kanceláře firmy
- restaurace_kavárna
- parkování

KONCEPT OBJEKTU MUZEA

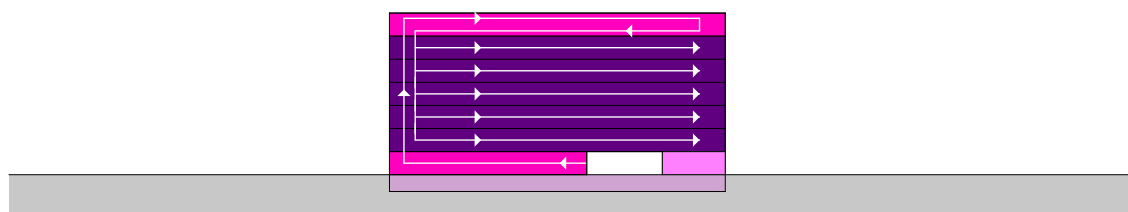
V projektu Muzea Veteránů je hlavní myšlenkou spojení procesu restaurování vozu v dílnách se samotným muzeem do jednoho objektu. Výslednou hmotu muzea tvoří větší část s expozicí a menší s restaurátorskými dílnami. Návštěvník muzea tak prochází expozicí a vidí celý proces restaurování historického vozu za prosklenou střední stěnou. V restaurátorských dílnách budou také vyráběny repliky vozů Bugatti. Čelní stěny muzea jsou prosklené tak, aby exponáty byly viditelné zvenku a vytvářeli jakési lákadlo pro kolemjdoucí.



pohyb návštěvníků muzeem
osobní automobily > závodní automobily > osobní automobily > motocykly > osobní automobily > vojenské vozy



pohyb vozů dílnami
rozebírání > čištění > truhlář > karosář > tmelení > lakování > elektrikář > čalouník > mechanik > kompletace



pohyb zaměstnanců objektem

- muzeum veteránů
- restaurátorská dílna veteránů a výroba replik vozů Bugatti
- kanceláře firmy
- restaurace_kavárna
- parkování

POHYB LIDÍ A VOZŮ V MUZEU

Trasa expozice pro návštěvníky začíná v posledním patře muzea, kam vyjedou výtahem a postupně procházejí jednotlivá patra a klesají po rampách. Pohyb vozů jednotlivými dílnami je zajištěn nákladními výtahy, po zrestaurování vozidla dojde k jeho následnému zařazení do expozice.

návrh



- ponechané hodnotné budovy
- bourané nehodnotné budovy
- okolní budovy
- zóna pro přesunutí těžké výroby, rezerva v území
- teplárna
- území železnice

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ_VYČIŠTĚNÍ

Navrhují nynější uzavřený areál, který je ještě stále z velké části obehnaný zdí, či oplocen, otevřít městu zrušením této bariéry. Dalším krokem by bylo napojení ulic areálu na městskou uliční síť, což umožní přístup ze všech stran a jeho "prokrvení". Následným krokem by bylo vyčištění areálu od nehodnotných přístaveb, skladů, a ostatních objektů, které se zde v průběhu let nahromadily a celou zónu prakticky ucpaly. Nebylo by to však jenom odstranění těchto drobných staveb, ale i některých továrních budov ve špatném stavu, či některých nevýznamných jednopodlažných skladů a ponechat tak pouze objekty hodnotné.



250 100 50

- nově dostavěné budovy
- řešený objekt muzea
- spojení budov v parteru
- ponechané budovy v areálu
- okolní budovy
- zóna pro přesunutí těžké výroby, rezerva v území
- teplárna
- území železnice
- zeleň

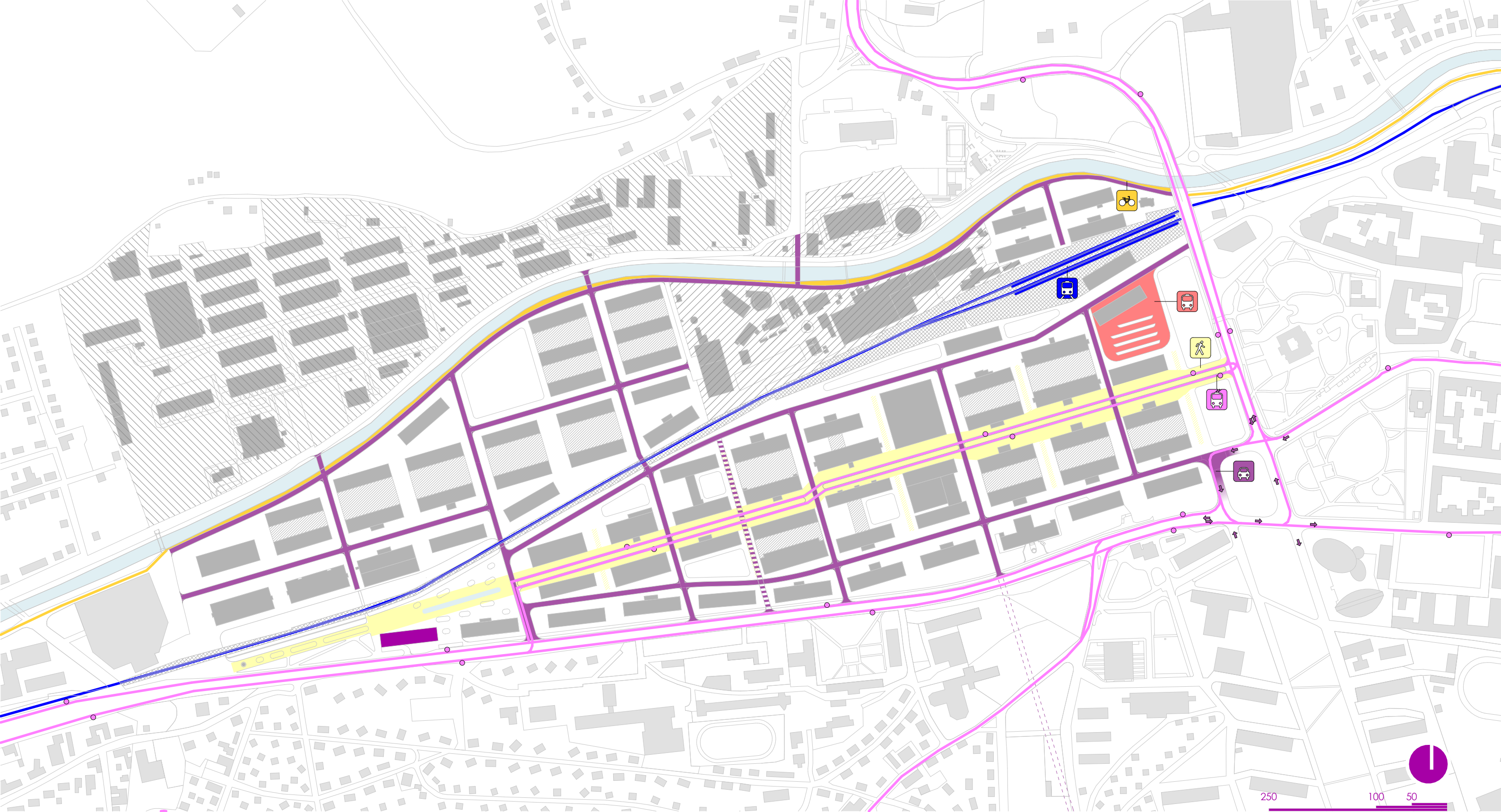
URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ_DOPLNĚNÍ

Následovalo by doplnění areálu novými objekty, které by respektovaly původní urbanistický koncept. Dále by došlo ke spojení sousedních objektů do bloků, ale pouze v parteru a ve vyšších patrech by z parteru vyrůstaly hmoty původních továrních objektů. Díky tomuto kroku by bylo dosaženo vyššího využití areálu a byla by v něm vytvořena jasná uliční síť.



URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ_OSY

Postupovalo by se protažením zelené kompoziční osy sever-jih (Gahurova prospektu) od Domu Umění až k autobusovému a vlakovému nádraží. U autobusového nádraží by došlo k redukci o jednu třetinu plochy, protože jeho kapacity jsou velmi předimenzované. Také by došlo ke zbudování nového vlakového nádraží, které by bylo důstojné pro krajské město. Druhou kompoziční-zelenou osou východ-západ by se stala prostřední ulice v areálu (Vavrečkova), směřující od hlavní příjezdové cesty do Zlína z Otrokovic k zlínskému zámku. Tato ulice je nejširší a stala by se reprezentativním městským bulvárem určenému pouze pro pěší a pro trolejbusy.



URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ_DOPRAVA

Z dopravního hlediska by byl každý blok v areálu obslužen ze dvou stran auty a ze dvou stran pouze pro pěší. Toto vyplývá z nastoleného dopravního řešení : každá druhá ulice je pro pěší a každá druhá pro auta. Poté by se do areálu zavedla MHD v podobě trolejbusů, které by projížděly již zmíněným hlavním bulvárem. Došlo by také ke zatraktivnění nábreží řeky Dřevnice pěší promenádou s cyklostezkou, která by se napojila na stávající síť stezek, jež musely doposud areál složitě objíždět.

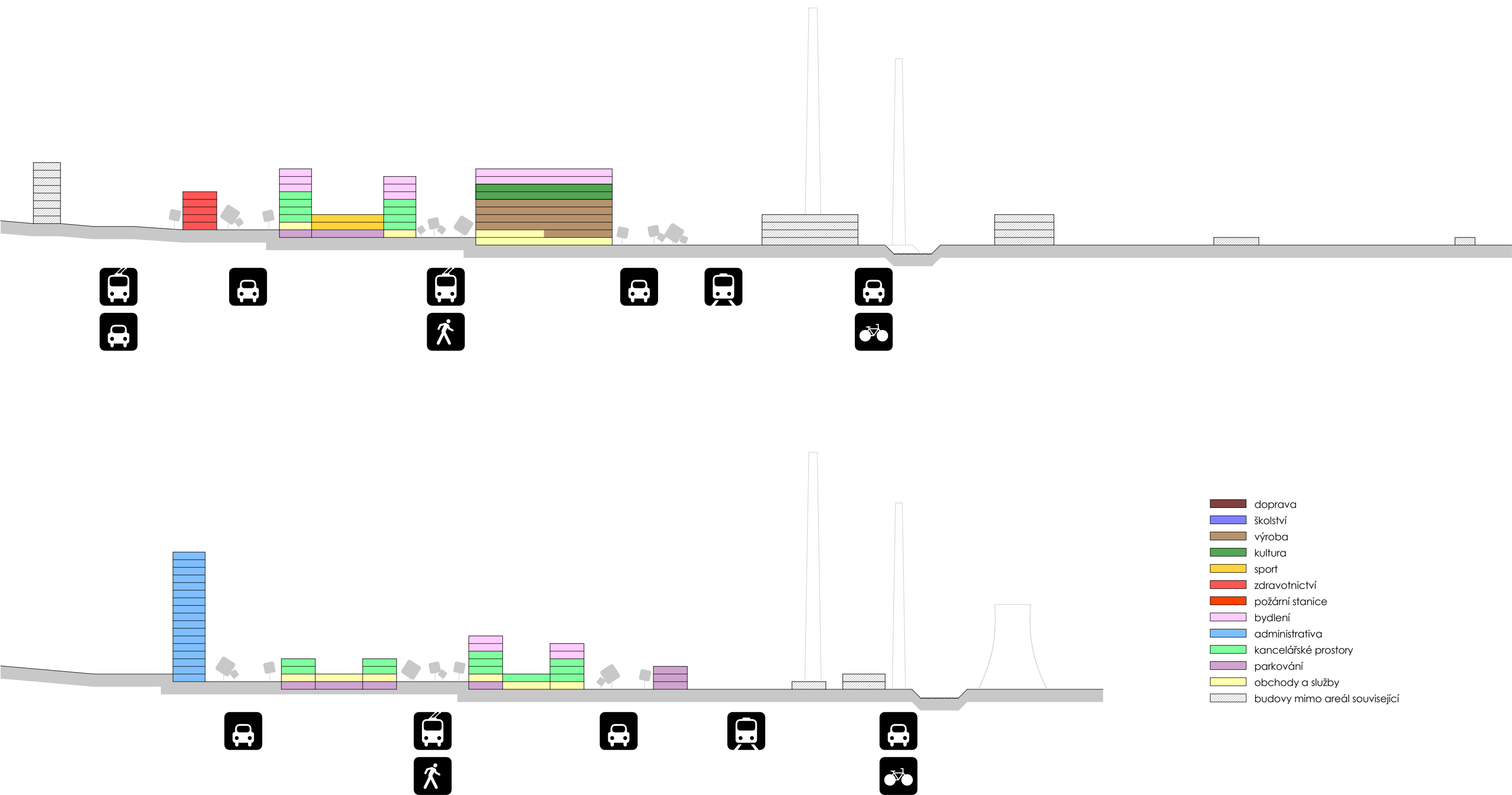
- trolejbusová zastávka
- ▨ variantní dopravní řešení pro automobilovou dopravu-namísto dvou okolních ulic, určit pro automobily pouze jednu

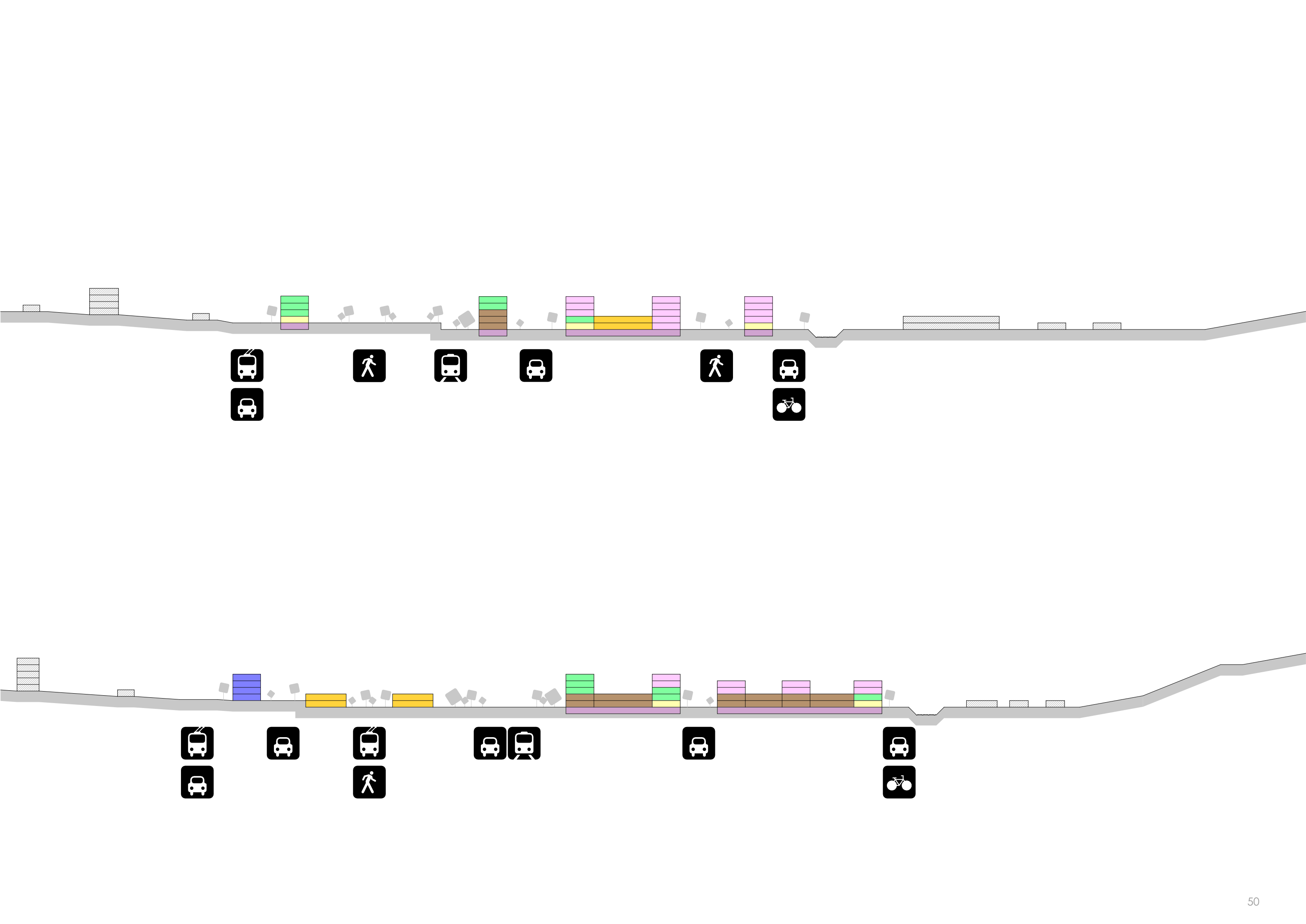


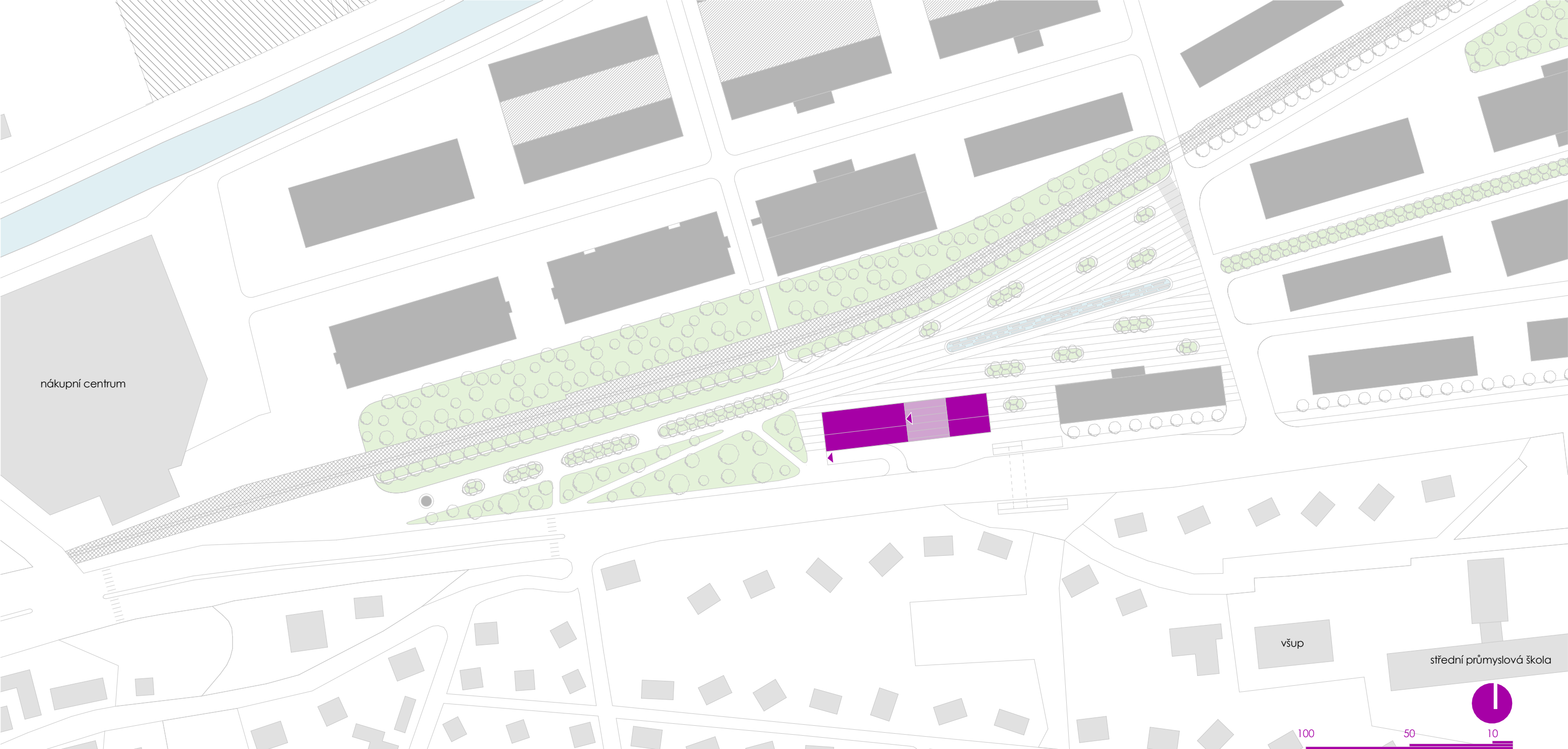
URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ_FUNKČNÍ VYUŽITÍ

Z hlediska funkčního využití bude areál mixem funkcí: v parteru služby a obchody, nad nimi kanceláře a ve vrchních patrech byty. Díky tomu bude areál žít přes celý den. Drobná výroba bude převážně koncentrována v zóně mezi kolejemi a řekou. Zbývající "nečistá" výroba bude přesunuta do severní části areálu za řekou. Okolní instituce (Univerzita Tomáše Bati, Střední průmyslová škola, VŠUP, poliklinika, Česká Správa Sociálního Zabezpečení, Nemocnice Atlas...) v blízkosti areálu by do něj v budoucnu mohly rozšiřovat své kapacity. Tím by bylo dovršeno kompletní začlenění areálu do města, jeho "srůst" s okolím a rozšíření městského centra. Areál by se tak zase stal hnacím motorem města a utvářel by jeho charakter, tak jako tomu bylo v minulosti.

- doprava
- školství
- výroba
- kultura
- sport
- zdravotnictví
- požární stanice
- bydlení
- administrativní
- kancelářské prostory
- parkování
- obchody a služby
- budovy mimo areál související

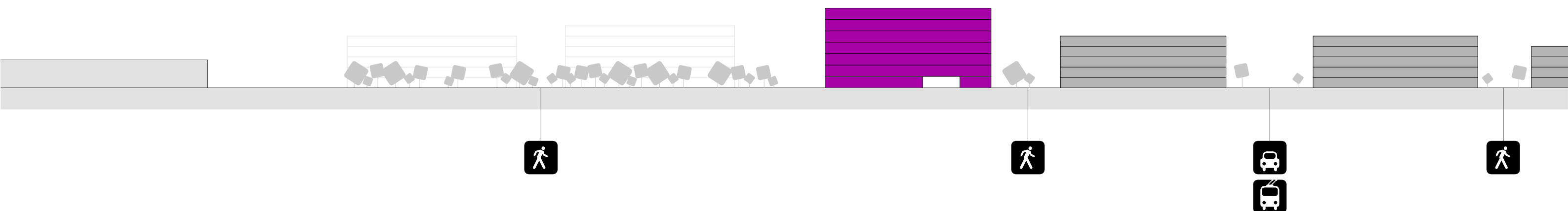






DETAILNĚJŠÍ ŘEŠENÍ NÁMĚSTÍ A PARKU

Jako další fázi urbanismu jsem si dal za úkol detailněji vyřešit západní a často opomíjenou část areálu. Tato trojúhelníková parcela je vytvořena sbíhající se dopravní tepnou a železniční tratí. Má však v areálu velmi významnou pozici, je to prvotní "kontakt" s areálem pro všechny příjezdějící do Zlína jak autem, tak vlakem. V současné době se zde nachází pouze pozemní parkoviště a nevyužívané odstavné kolejiště. V tomto místě také začíná kompoziční osa končící zámkem. Rodí se v parku se sochou urbanisty Františka Lydie Gahury (zlínského rodáka a tvůrce regulačního plánu Zlína), dále pokračuje osa předpolím muzea a náměstím, ve kterém se projevuje jako vodní prvek, zapuštěný do země. Vodní prvek však netvoří bariéru pro náměstí, lze ho v kterémkoliv místě přejít suchou nohou po jednotlivých ostrůvcích.



DETAILNĚJŠÍ ŘEŠENÍ NÁMĚSTÍ A PARKU

Celý park a náměstí je v rovině, bude tak dosaženo převýšení nad železniční tratí, která by následně byla odcloněna zelení. Namísto laviček jsou na náměstí rozmístěny ostrůvky se zelení, které by byly o 40 centimetrů vyzdviženy nad plochu náměstí a jejich okraje by sloužily pro sezení. Vedle náměstí jsou uvažovány budovy pro rozšíření kapacit University Tomáše Bati a Střední průmyslové školy, díky tomu by bylo náměstí hojně využíváno. V další fázi diplomové práce jsem zpracoval projekt Muzea Veteránů umístěného na tomto náměstí.



MUZEUM VETERÁNŮ

V mém projektu Muzea Veteránů je hlavní myšlenkou spojení procesu restaurování vozu v dílnách se samotným muzeem do jednoho objektu. Výslednou hmotu muzea tvoří větší část s expozicí a menší s restaurátorskými dílnami. Návštěvník muzea tak prochází expozicí a vidí celý proces restaurování historického vozu za prosklenou střední stěnou. V restaurátorských dílnách budou také vyráběny repliky vozů Bugatti. Čelní stěny muzea jsou prosklené tak, aby exponáty byly viditelné zvenku a vytvářeli jakési lákadlo pro kolemjdoucí. Kontrastem k čelní prosklené fasádě je plná severní stěna do náměstí, čímž je přes noc umožněna projekce na její plochu. Vstup do muzea je blíže k přilehlé trolejbusové zastávce a je řešen proděravěním domu v parteru "skrz na skrz", aby bylo dosaženo rovnocenného vstupu z obou stran. Toto proděravění v sobě skrývá také symboliku-dříve se v tomto místě nacházela jedna z bran do areálu a navíc bude dům v tomto místě plně průchozí a nebude tvořit tak velkou bariéru v území. Muzeum ožíví tuto východní část areálu a stane se protipólem plánovaného Kulturního centra v západní části. Současně bude prvním reprezentativním objektem při vjezdu do centra města. V nejvyšším patře objektu budou kanceláře pro vedení muzea a firmy a v parteru bude kavárna pro veřejnost, orientovaná směrem do náměstí. Parkování je řešeno z části v podzemním patře pod objektem a zbytek parkovacích míst je v samostatném objektu pro parkování v docházkové vzdálenosti 150 metrů od muzea. Konstruktivní systém je železobetonový skelet s železobetonovými jádry. Fasáda bude z velkoformátových plechových dílů.



panoramatický pohled



panoramatický pohled



náměstí a park



vstup



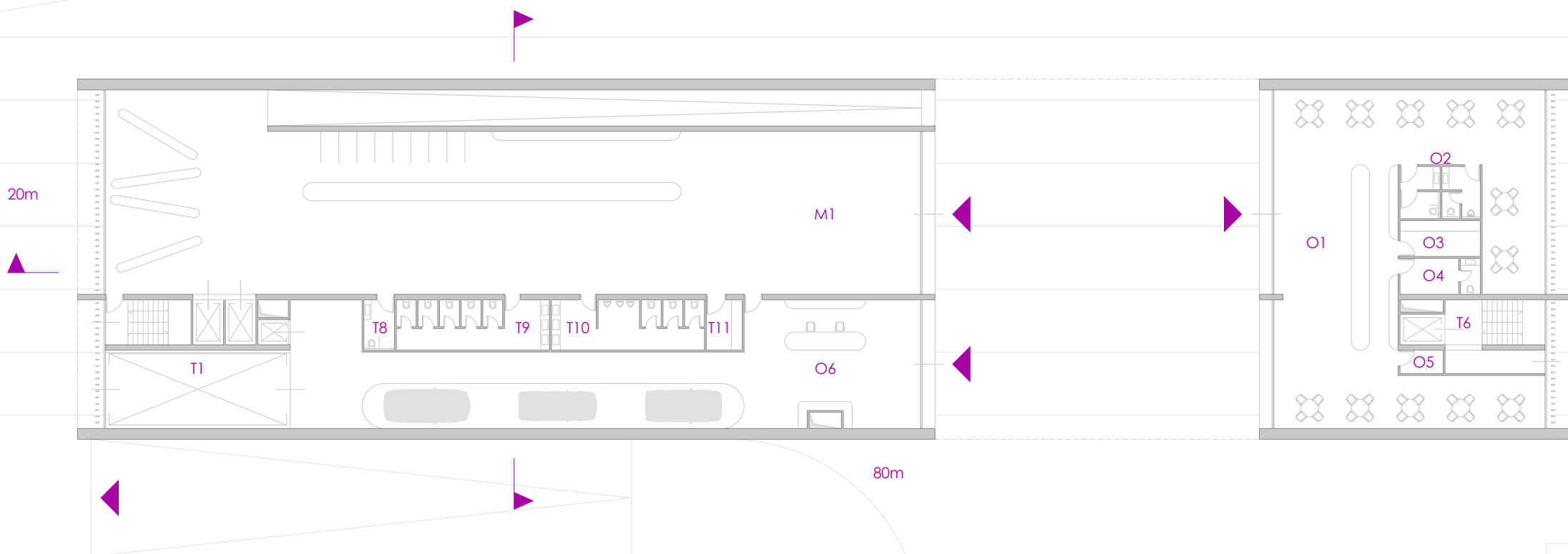
interier_pohled do dlen



interier_pohled na simulační kabinu

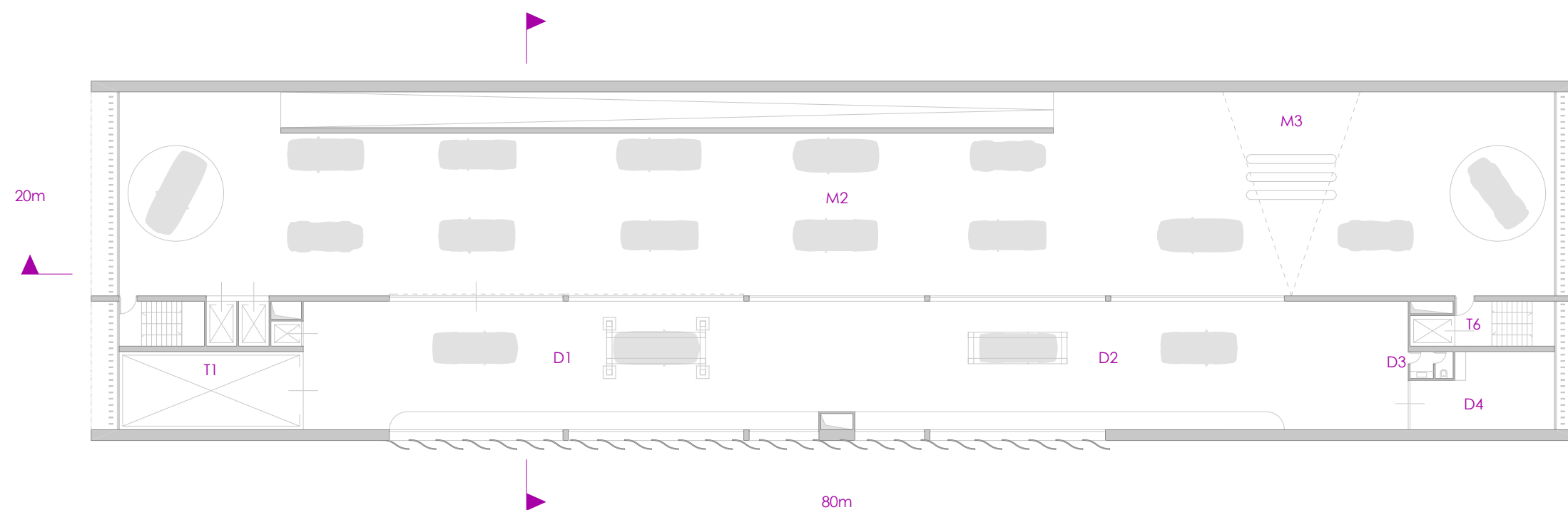


- M plochy muzea
- D plochy dílen
- T plochy technického, servisního
- O zázemí a komunikací
- O ostatní



- M1 foyer muzea s kasou a šatnou
- T1 komunikační jádro
- T6 -požární schodiště
- T8 -nákladní výtah
- T9 -výtahy muzea
- T10 -výtah pro zaměstnance
- T11 únikové jádro
- O1 wc imobilní
- O2 wc ženy
- O3 wc muži
- O4 úklid
- O5 kavárna
- O6 kavárna wc
- O3 kavárna sklad
- O4 zázemí pro zaměstnance
- O5 kavárna technická místnost
- O6 vstup do kanceláří a do dílen

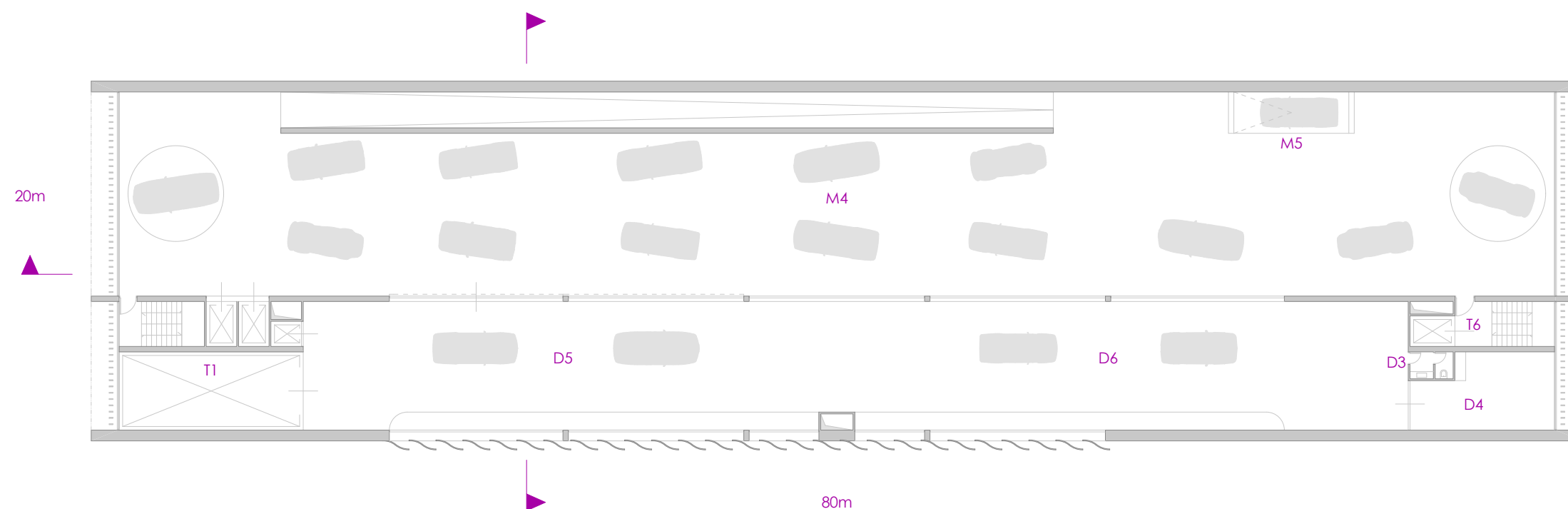
20 10 1



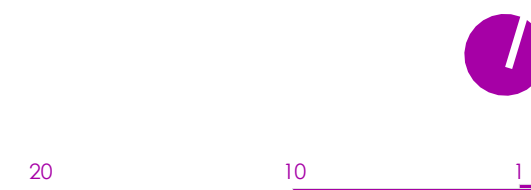
- M plochy muzea
 - D plochy dílen
 - T plochy technického, servisního zázemí a komunikací
 - O ostatní
-
- M2 muzeum veteránů_vojenské vozy
 - M3 tematická projekce
 - D1 kompletace vozů
 - D2 dílna mechanika
 - D3 wc pro zaměstnance
 - D4 denní místnost pro zaměstnance
 - T1 komunikační jádro
 - požární schodiště
 - nákladní výtah
 - výtahy muzea
 - výtah pro zaměstnance
 - T6 únikové jádro

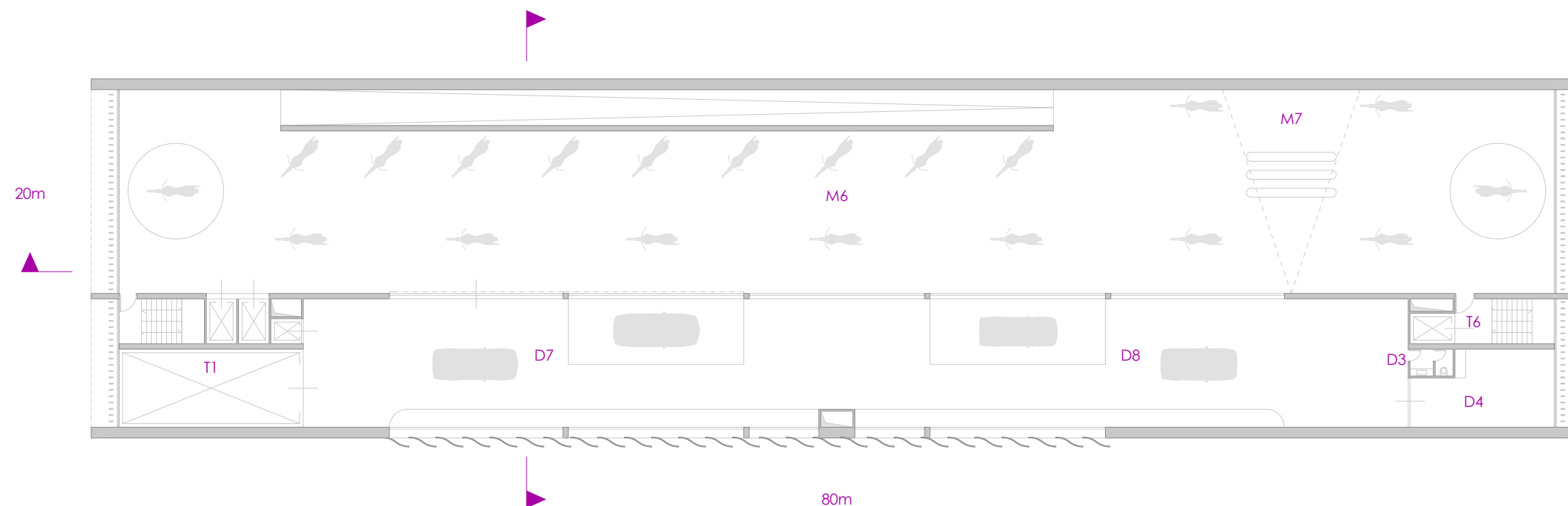


20 10 1



- M plochy muzea
 - D plochy dílen
 - T plochy technického, servisního zázemí a komunikací
 - O ostatní
-
- M4 muzeum veteránů_osobní automobily
 - M5 simulační kabina
 - D5 elektrikářská dílna
 - D6 čalounická dílna
 - D3 wc pro zaměstnance
 - D4 denní místnost pro zaměstnance
 - T1 komunikační jádro
 - požární schodiště
 - nákladní výtah
 - výtahy muzea
 - výtah pro zaměstnance
 - T6 únikové jádro

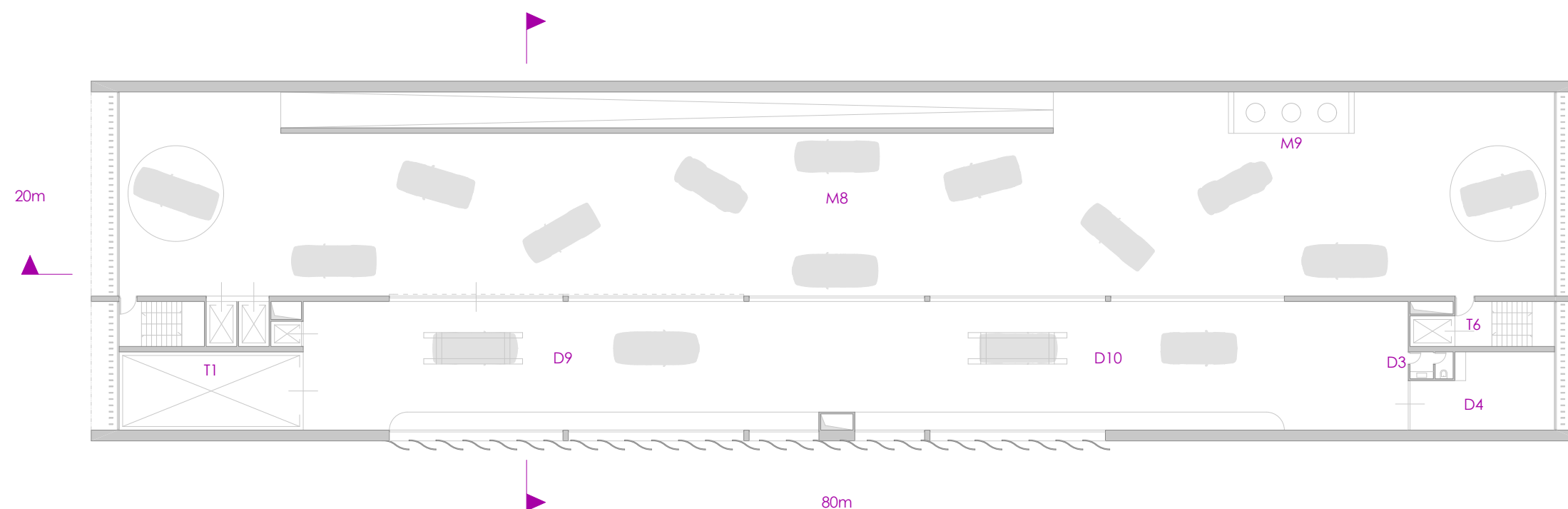




- M plochy muzea
 - D plochy dílen
 - T plochy technického, servisního zázemí a komunikací
 - O ostatní
-
- M6 muzeum veteránů_motocykly
 - M7 tematická projekce
 - D7 komora pro tmelení a broušení
 - D8 lakovací komora
 - D3 wc pro zaměstnance
 - D4 denní místnost pro zaměstnance
 - T1 komunikační jádro
 - požární schodiště
 - nákladní výtah
 - výtahy muzea
 - výtah pro zaměstnance
 - T6 únikové jádro



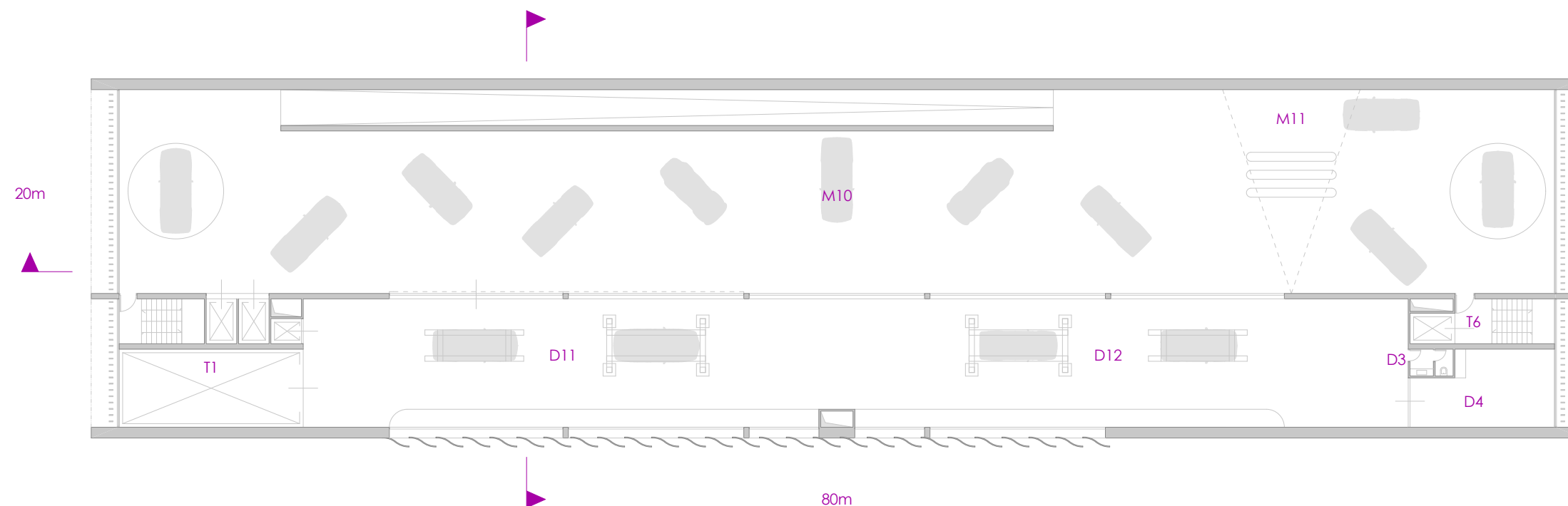
20 10 1



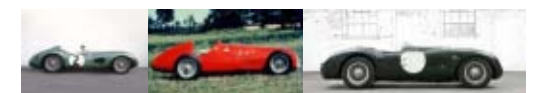
- M plochy muzea
 - D plochy dílen
 - T plochy technického, servisního zázemí a komunikací
 - O ostatní
-
- M8 muzeum veteránů_ osobní automobily
 - M9 kabina s poslechem zvuků motorů
 - D9 truhlářská dílna
 - D10 karosářská dílna
 - D3 wc pro zaměstnance
 - D4 denní místnost pro zaměstnance
 - T1 komunikační jádro
 - požární schodiště
 - nákladní výtah
 - výtahy muzea
 - výtah pro zaměstnance
 - T6 únikové jádro



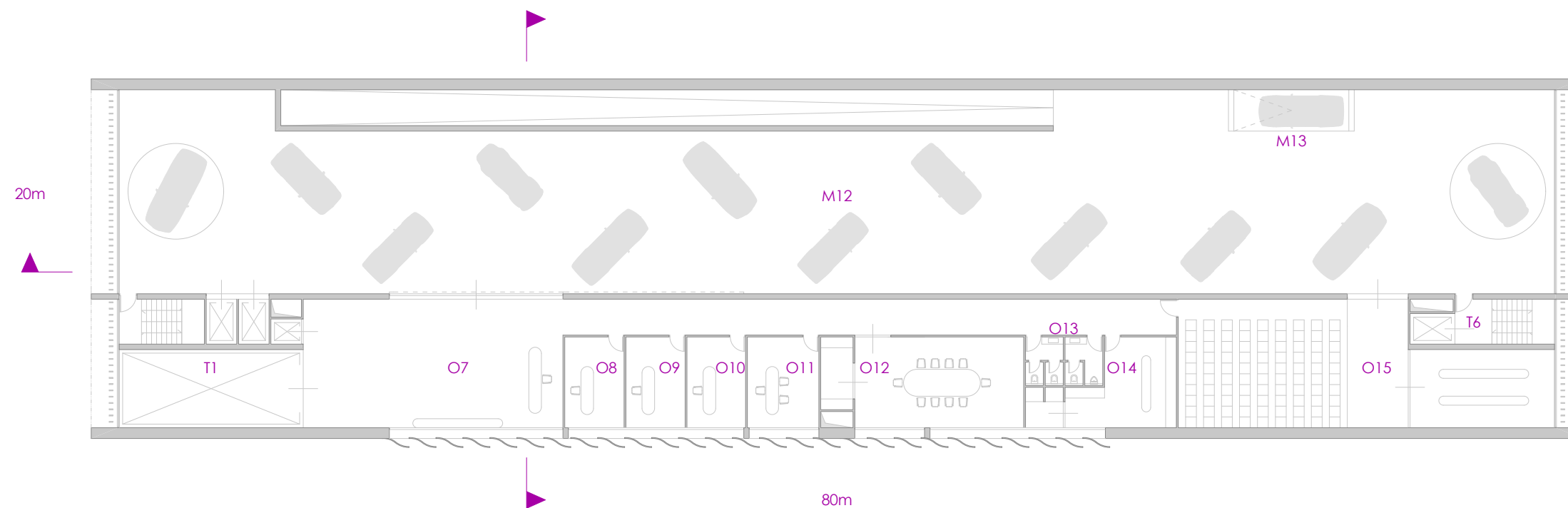
20 10 1



- M plochy muzea
 - D plochy dílen
 - T plochy technického, servisního zázemí a komunikací
 - O ostatní
-
- M10 muzeum veteránů_závodní automobily
 - M11 tematická projekce
 - D11 rozebírání vozů
 - D12 čištění dílů
 - D3 wc pro zaměstnance
 - D4 denní místnost pro zaměstnance
 - T1 komunikační jádro
 - požární schodiště
 - nákladní výtah
 - výtahy muzea
 - výtah pro zaměstnance
 - T6 únikové jádro



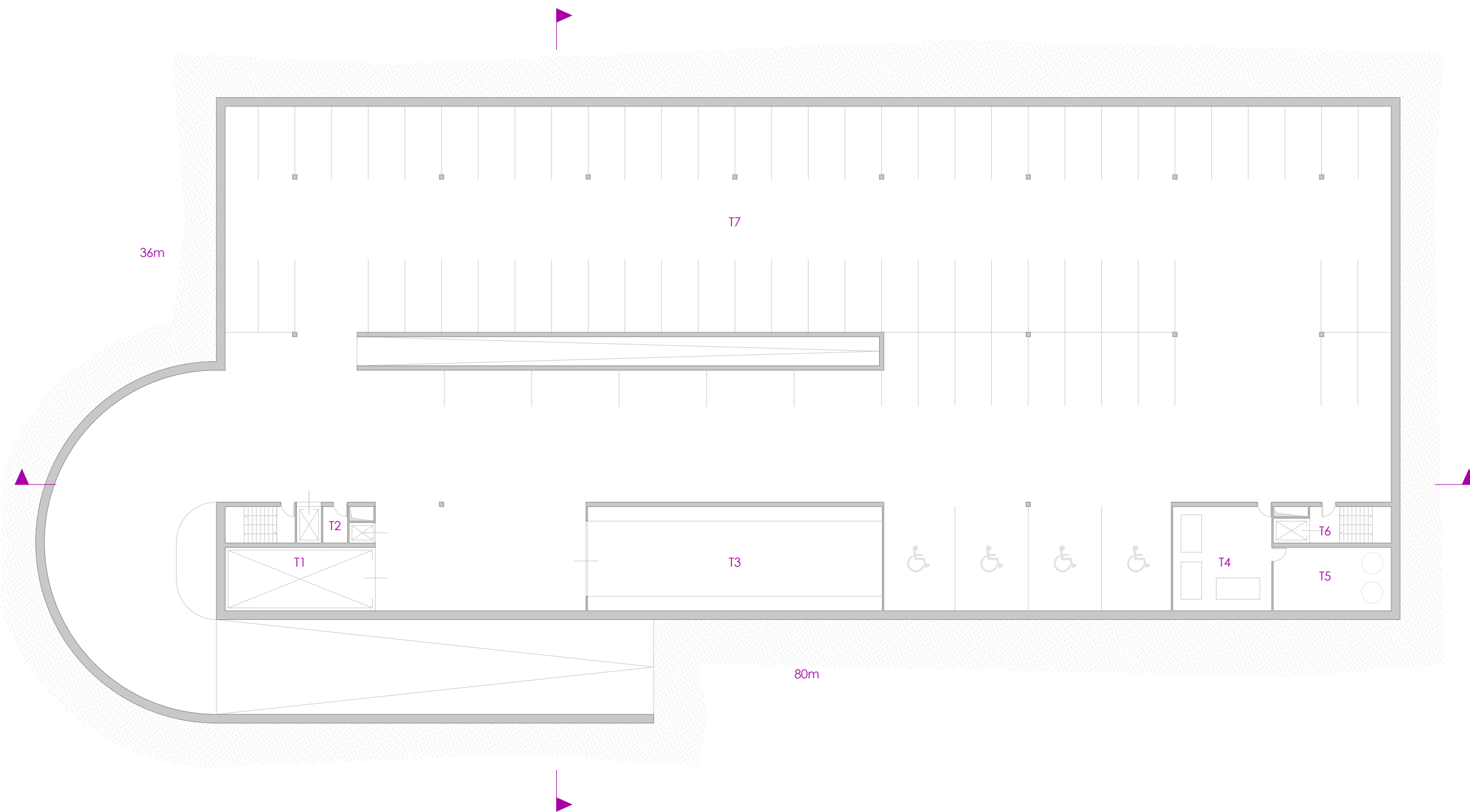
20 10 1



- M12 muzeum veteránů_osobní automobily
- M13 simulační kabina
- T1 komunikační jádro
- požární schodiště
- nákladní výtah
- výtahy muzea
- výtah pro zaměstnance
- T6 únikové jádro
- O7 recepce
- O8-O11 kanceláře pro vedení muzea
- O12 zasedací místnost se zázemím
- O13 wc pro pracovníky
- O14 šatny pro zaměstnance se sprchou
- O15 přednášková místnost se zázemím

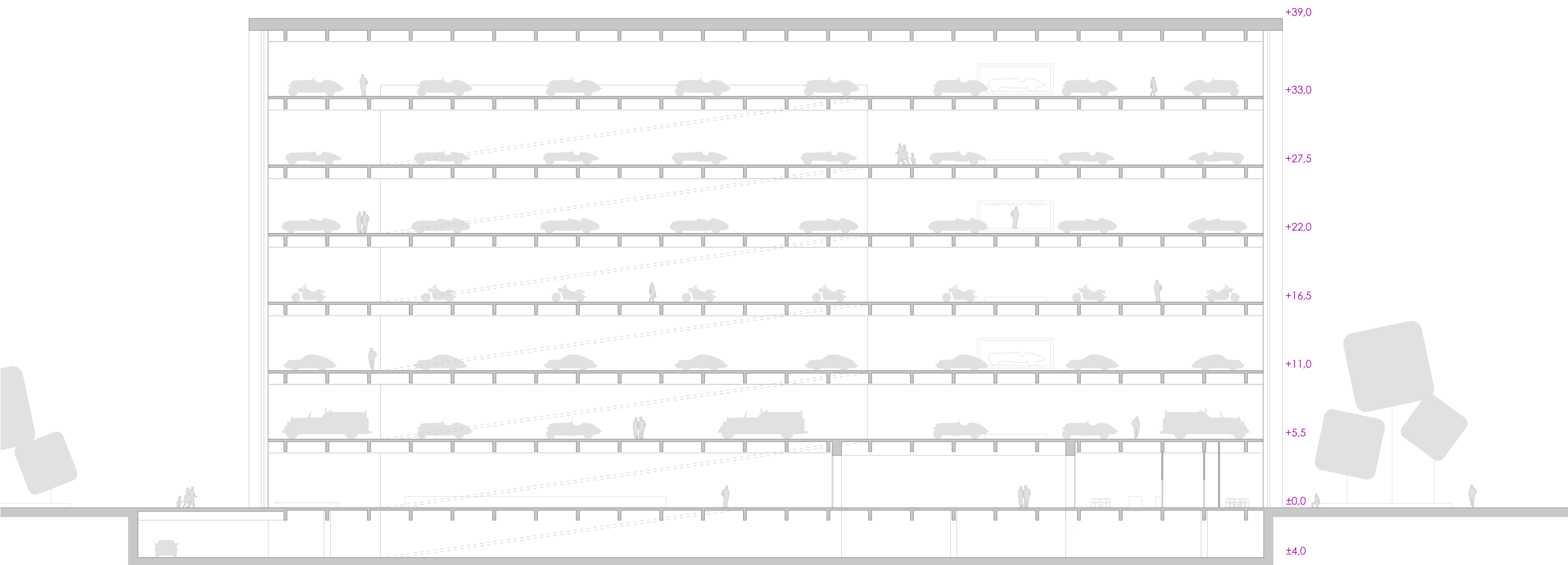


20 10 1



- M plochy muzea
 - D plochy dílen
 - T plochy technického, servisního
zázemí a komunikací
 - O ostatní
-
- T1 komunikační jádro
 - T2 technická místnost
 - T3 sklad dílen a muzea
 - T4 výměník tepla, strojovna vzduchotechniky
 - T5 lapač olejů, turbogenerátor
 - T6 únikové jádro
 - T7 parkoviště

20 10 1

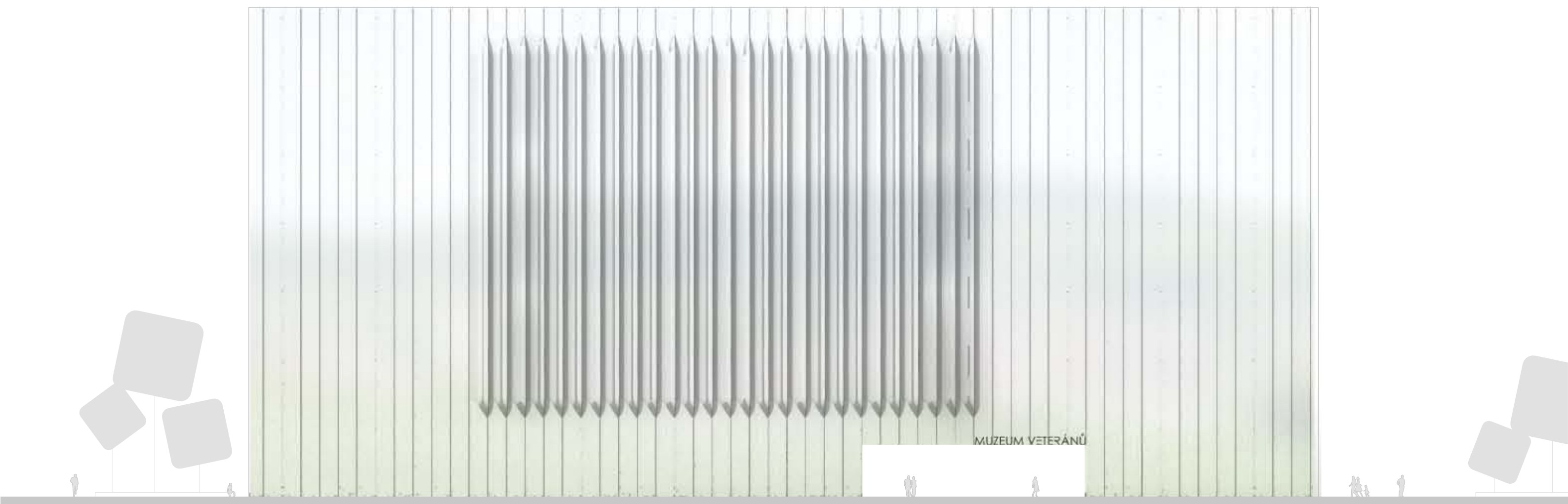


20 10 1

podélný řez



20 10 1



20 10 1

pohled jižní



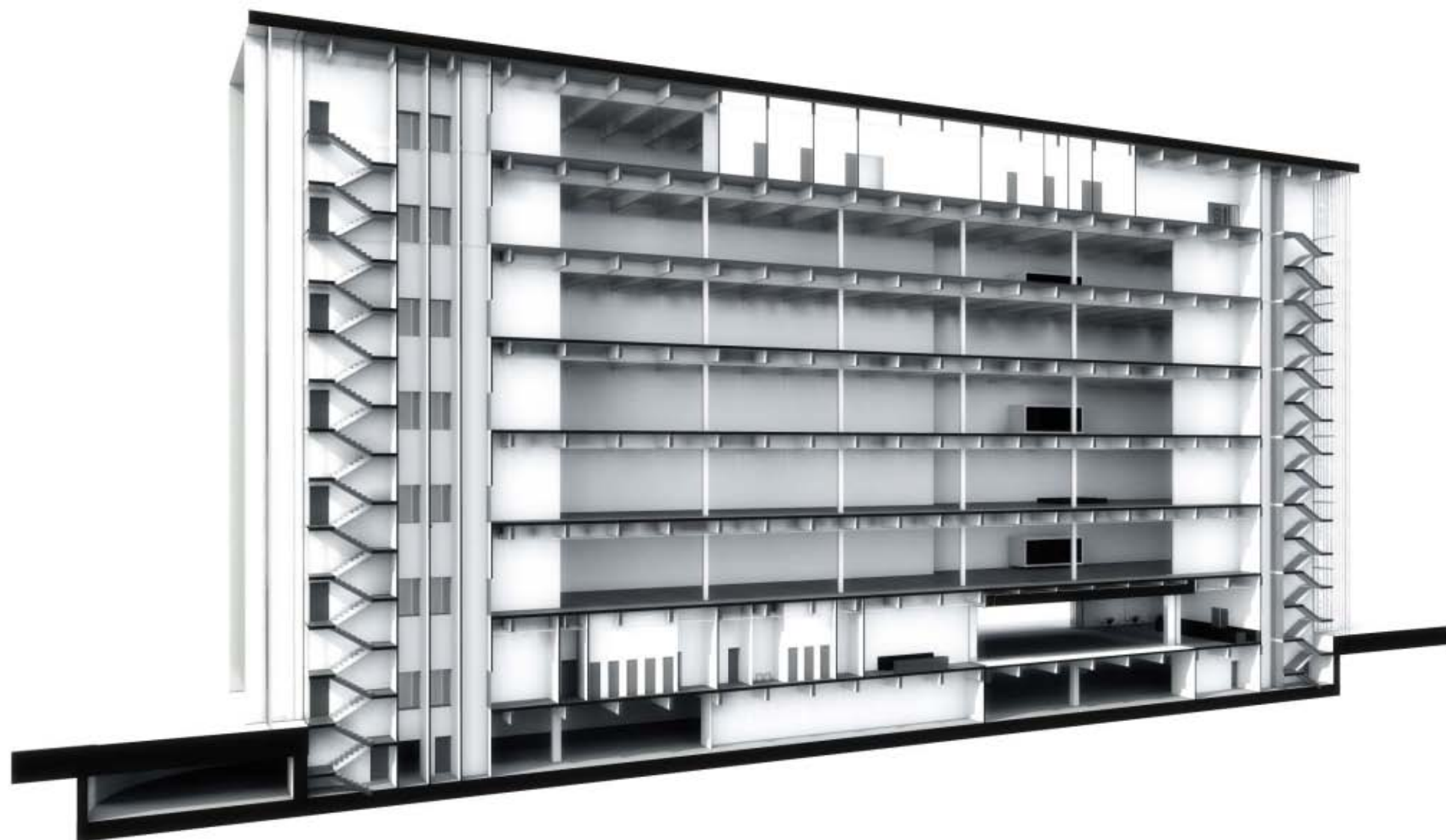
20 10 1

pohled severní



20 10 1

pohled východní



POUŽITÁ LITERATURA, JINÉ ZDROJE A ODBORNÉ KONZULTACE

použitá literatura	Zlínská architektura 1900-1950 Pavel Novák
	Fenomén Baťa Ladislava Horňáková
	Zlín nepostavený Pavel Novák
	Renovace a opravy automobilů Karel Nestrojil
jiné zdroje	http://rsd.cz/ http://dszo.cz/ http://archdaily.com/ http://zlin.estranky.cz/ http://cs.wikipedia.org/ http://zlin.eu/ http://cuzk.cz/ http://maps.google.com/
podklady	mapové podklady poskytnul Český úřad zeměměřický a katastrální
	historické podklady poskytnul Moravský zemský archiv
	dále podklady poskytl Útvar hlavního architekta města Zlína
konzultace	prof. Ing. Milan Holický, DrSc. FA ČVUT - nosné konstrukce
	doc. Ing. František Medek, CSc. FA ČVUT - požární bezpečnost budov
	Ing. Zuzana Vyoralová FA ČVUT - tzb a infrastruktura sídel
	Ing. Petr Preininger specialista na dopravní řešení
	JUDr. Ing. Ladislav Samohýl majitel sbírky veteránů
kontakt	Jiří Valach renovace historických vozidel
	nemec.tomas@hotmail.com

