

Parking

POD AMSTERDAMSKIMI KANAŁAMI



TKH Group the solution provider 



Innowacyjny parking w Amsterdamie oferuje wiele miejsc postojowych w niewykorzystanej przestrzeni - pod wodą.



W latach 70. problemy z parkowaniem w starszych dzielnicach Amsterdamu były tak poważne, że samochody pozostawiano na chodnikach. Ludzie, aby dostać się do sklepu lub przystanku tramwajowego musieli pokonywać przepiętne samochodami chodniki, dzieci miały mało możliwości zabawy na ulicach, a mieszkańcy nie mieli ochoty siedzieć na zewnątrz w letnie dni, by napić się kawy i porozmawiać z sąsiadami. Jedną z takich dzielnic była dzielnica De Pijp, wybudowana w 1880 roku ograniczona brzegiem rzeki Amstel na Wschodzie oraz szerokim szlakiem wodnym Boerenwetering na Zachodzie. Ulice w tej dzielnicy były w większości w ziemi, ponieważ pod nimi były kamienie starożytnych rowów, które osuszały bagnisty kraj.

De Pijp nie był przyjemnym miejscem do życia w latach 70. XX wieku, a ludzie uważali jego wady za nieuniknione wady miejskiego życia. Wiele osób przeniosło się z tego tytułu na peryferia, takie jak Purmerend, Lelystad, Almere i Diemen.

PHOTOGRAPH: JEROEN MUSCH

Czterdzieci lat później Amsterdam rozwinął się zarówno jako bardzo popularna miejscowość turystyczna, jak i miasto, w którym można mieszkać i pracować. De Pijp ma swój własny stylowy stacja metra na nowej linii Północ-Południe, która łączy północną część miasta z centrum i Zuidas, spektakularną, nową dzielnicą biznesową znajdującą się zaledwie 20 minut od międzynarodowego lotniska Schiphol.

De Pijp jest obecnie jedną z najpopularniejszych dzielnic Amsterdamu. Wiele budynków mieszkalnych w De Pijp zostało wyremontowanych lub zastąpionych nowymi. Kilometrowy targ Albert Cuyp Market i Amsterdam Heineken Experience sprawiają, że jest to idealne miejsce dla turystów, studentów, rodzin. Pomimo tylu zalet nadal miejsca parkingowe stanowiły tutaj niezwykle duży problem. Władze miasta poprawiły warunki życia w efekcie zmniejszając liczbę miejsc parkingowych. Ale gdzie mieszkańcy mieli w takiej sytuacji parkować samochody?

AMFORA (Alternative Multifunctional Underground Space Amsterdam) bada ideę wykorzystania kanałów i dróg wodnych w mieście jako dachów podziemnych przestrzeni. Wszystkie nieznane do funkcjonowania obiekty znajdują się pod wodą, nie niszczą charakteru miasta na poziomie ulicy.

AMFORA: Wizjonerska idea

Niewiele osób zrozumie zalety struktur międzywodnych w Amsterdamie. Miasto powstało na torfowisku, gdzie trzy rzeki zbiegły się, by przez zatokę Zuiderzee wpłynąć do Morza Północnego. W latach trzydziestych zbudowano ogromną tamę odcinając płytką Zuiderzee, która została częściowo odzyskana. Wszystkie rozbudowy miasta od średniowiecza wymagały systemu drenażu, aby ziemia mogła się nadawać do zamieszkania, więc wykopano kanały i rowy. Odkopując metr ziemi w dowolnym miejscu w mieście dopiemy się do błotnistej wody. Przez wieki najwłaściwszym szlakiem drenażowym wody z miasta był kanał Boerenwetering (obecnie zachodnią granicą De Pijp). Aby wykopać słynny pierścień kanałów, który nadaje miastu unikalny kształt, trzeba było opracować duży i wyrafinowany system zarządzania wodą.

Obszary rozwinięte w XIX i XX wieku również wymagały odwadniania lub zasypywania bagnistych obszarów. Amsterdam w ten sposób stał się miastem poprzecinanym kanałami i drogami wodnymi. Amsterdam przez tak dużą ilość kanałów i 1680 mostów sprawia wrażenie gęsto zaludnionego miasta pomimo, że ludność liczy mniej niż milion mieszkańców. Architekci ZJA wraz z wykonawcą Strukton opracowali w 2010 roku wizjonerski plan rozwoju i modernizacji miasta. Ponieważ pozostało niewiele wolnego miejsca na rozwój, postanowili bardziej intensywnie wykorzystać to, co już jest. Dzięki temu miasto jest chronione jako zabytek historyczny. AMFORA (Alternative Multifunctional Underground Space Amsterdam) bada ideę wykorzystania kanałów i dróg wodnych w mieście jako dachów podziemnych przestrzeni. Wszystkie rodzaje obiektów znajdują się pod wodą, nie niszczą charakteru miasta na poziomie ulicy. Budowanie parkingów, dróg i chodników pod rzekami i kanałami uwolniłoby dzielnice takie jak De Pijp od problemów z parkowaniem, jednocześnie zapewniając przestrzeń dla dzieci do zabawy oraz więcej terenów zielonych dla pieszych i rowerzystów.

Gara Albert Garp

ZJA zaprojektował podziemny parking na 600 samochodów pod kanałem Boerenwetering, który jest przeznaczony dla odwiedzających okolic oraz osób posiadających zezwolenie na parkowanie na nim. Zniknięcie dużej liczby naziemnych miejsc parkingowych tworzy przestrzeń dla nowych placów zabaw i terenów zielonych. Parking ma również wyznaczone osobne miejsca dla 60 rowerów. Piesi, rowerzyści i dzieci bawiące się w dzielnicy De Pijp zdecydowanie odczują poprawę podczas codziennego funkcjonowania.

W 2016 r. odpowiednia cianka została umieszczona w brzegach kanału Boerenwetering, umożliwiając odpompowanie wody. Rozpoczęto tym samym prace związane z budową podziemnego parkingu. Miejsce miało 300 metrów długości, 30 metrów szerokości i 10 metrów głębokości. Największym wyzwaniem okazał się fakt, że prace budowlane były prowadzone w gęsto zaludnionej części miasta, gdzie nie ma prawie miejsca do przechowywania materiałów, a drogi dojazdowe są bardzo kręte i wąskie.

Niedogodno ci dla mieszkańcó w musiały by ograniczone do minimum. Przede wszystkim nie mogło do do sytuacji, w której budowa naruszyłaby fundamenty siedmiu trzynastowiecznych domów, które stoją na drewnianych palach wprowadzonych 15 metrów głęboko w bagnistą ziemię. Dach garażu stał się nowym betonowym podłożem kanału Boerenwetering o grubości jednego metra. Wiosną 2018 r. odpompowana woda wpłynęła z powrotem do kanału. Łódki ponownie zaczęły przemierzać Boerenwetering, który dziś ma 2,5 m głębokości.

Aby pomieścić wymagane liczby pojazdów, parking został wybudowany na dwóch poziomach na długości 260 metrów. Dostęp do wszystkich miejsc parkingowych w tak długiej i wąskiej przestrzeni musi być łatwy w związku z tym przyścianach zewnętrznych znajdują się główne trasy komunikacyjne

bardzo spójny efekt wizualny dla użytkowników. Kształt kolumn i czy funkcjonalność z eleganckimi sylwetkami, zapewniające płynny jednostronny ruch pojazdów. Projektanci chcąc maksymalnie wykorzystać szerokość garażu zaprojektowali miejsca parkingowe pod kątem 70 stopni. Owalne kolumny, które zostały rozmieszczone wzdłuż linii rodowej znajdują się pod tym samym kątem, przyczyniając się do podniesienia atmosfery lekkości i przejrzystości parkingu. Kolbotowo-niebieskie linie i piktogramy pomagają w zapewnieniu szybkiego i łatwego znajdowania wskazówek. Sufity są gładkie bez dodatkowych załamań, gdy wszystkie kable i przewody zostały poprowadzone w betonie. Przeszkłone wejścia dla pieszych i długie rampy umożliwiają dopływ światła dziennego do parkingu. Wszystko to przyczynia się do przyjemnego i spokojnego poczucia bezpieczeństwa i przejrzystości.



Z ulicy

Ide projektu ZJA jest wpisanie podziemnego parkingu w istniejący miejski krajobraz. Wszystkie instalacje są poza zasięgiem wzroku użytkowników, a rampy są połączone z drogami bez widocznych elewacji. Wyjścia awaryjne i otwory wentylacyjne są minimalistycznymi punktami na ulicy. Wyjścia i windy są przejrzyste i mają niewielkie rozmiary.

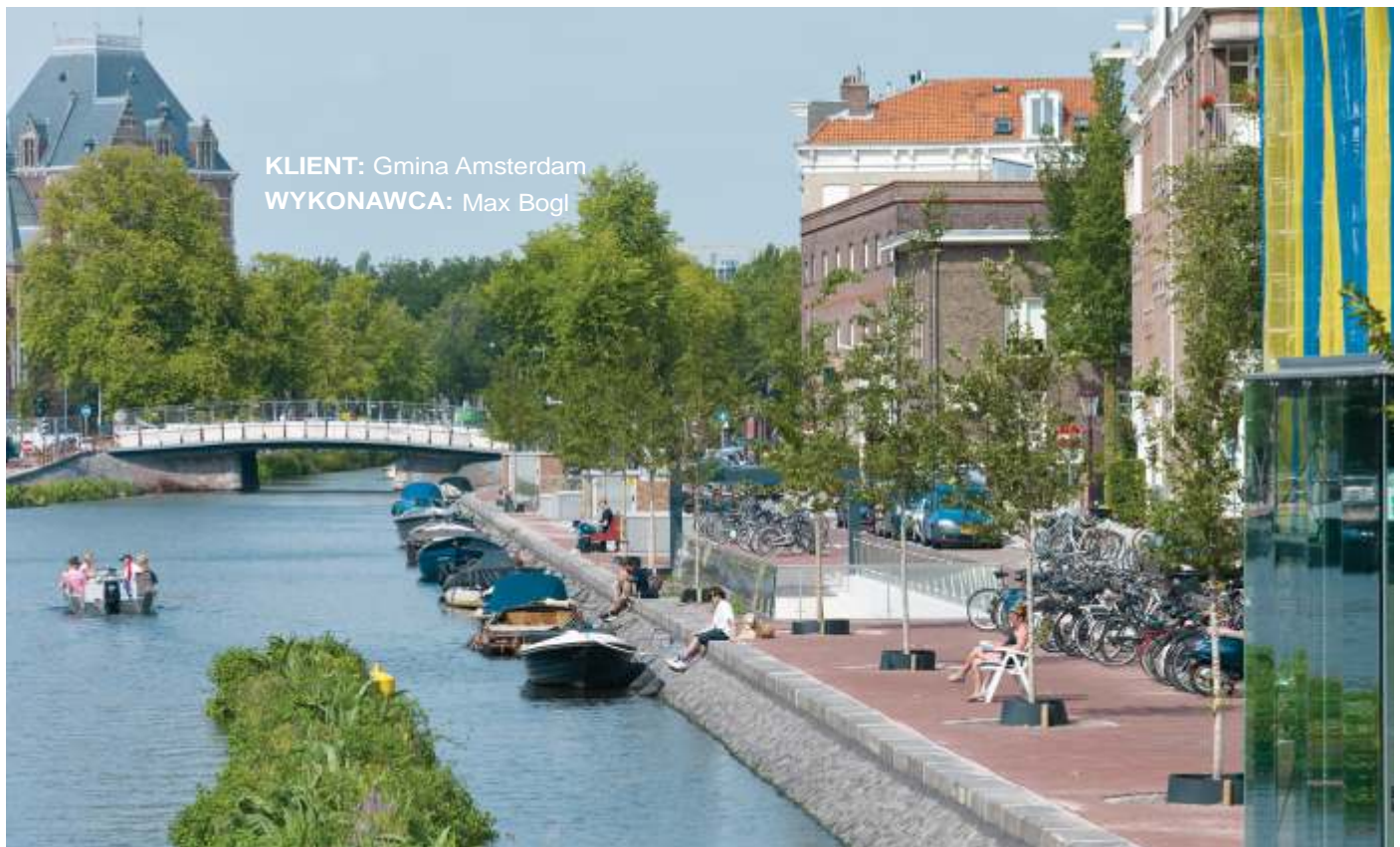
Profesjonalnie dobrane materiały oraz ich wykończenie sprawia, że przekraczając próg parkingu uderza nas dbałość o szczegóły. To samo dotyczy schodów, windy i drzwi. Dołożono wszelkich starań, aby dodanie do infrastruktury miasta podziemnego parkingu miało minimalny wpływ na jego najbliższe otoczenie. Parking kwalifikuje się jako inteligentny ze względu na zastosowany w nim system parkingowy, który rejestruje każdą wjeżdżającą samochód oraz jego lokalizację. Jednak prawdziwa inteligencja polega na tym, że nie wykorzystano ani jednego metra kwadratowego miasta, aby pomieścić 600 samochodów. Mieszkańcy i goście De Pijp mogą dzięki korzystać z bardziej przestronnych, ekologicznych i cichych ulic.

W kanale Boerenwetering na nowo pojawiło się 55 pływających ogrodów, które cieszyły oczy mieszkańców przez ponad 20 lat. Wykonane są z dużych drewnianych skrzyń wypełnionych glebą, w których rosną rodzime rośliny wodne poprawiające jakość wody.

Czy to jest przyszłość?

Zaprojektowany przez ZJA parking Albert Cuyp jest pierwszym parkingiem garażowym zbudowanym pod kanałem w Amsterdamie. Minie sporo czasu, zanim pod rzeką Amstel zostanie zbudowany chodnik, centrum handlowe lub teatr. Parking Albert Cuyp udowadnia, że możliwe jest zbudowanie na trudnym gruncie znacznego podziemnego parkingu w środku gęsto zaludnionego obszaru, umożliwiając korzystanie z najnowszej technologii XIX w.

BAS SYMONS - starszy architekt z ZJA
DIRK VAN WEELDEN - eseista i powieściopisarz



PHOTOGRAPH: JEROEN MUSCH

TKH Group the solution provider <