

VEŘEJNÁ ANONYMNÍ DVOUKOLOVÁ URBANISTICKO - DOPRAVNÍ SOUTĚŽ NA
IDEOVÉ ŘEŠENÍ
VEŘEJNÉHO PROSTORU PŘED TERMINÁLY 1 A 2 LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA
PRAHA
(dále jen: Soutěž)

VYHLAŠOVATEL :

ČESKÝ AEROHOLDING, a.s., Jana Kašpara 1069/1, 160 08 Praha 6

Zplnomocněný zástupce vyhlášovatele: Ing. David Olša

IDEA :

Letiště Václava Havla Praha musí být vizitkou České Republiky

*technologicko - logistickým dopravním strojem
architektonickou perlou,
i zeleným ostrovem*

ANALÝZA

Pražské letiště nemá hodnotnou urbanistickou koncepci, která je běžná u fungujících zahraničních vzorů.

Chaotické a nepřehledné urbanistické a dopravní řešení předprostoru letiště vzniklo pravděpodobně bez účasti koncepčního architekta.

Různá architektonická úroveň stávajících staveb působí nesourodě, postrádá jakýkoliv sjednocující architektonický výraz.

Reprezentační soudobé prostory, které snesou provozní a architektonické srovnání s západoevropskou konkurencí, nabízí pouze dva nové terminály a silniční estakáda.

Potřebný reprezentační veřejný prostor je degradován na pouhá hlidaná parkoviště a nedokonalé přechody .

Proto nové budovy musí vhodným způsobem postupně doplňovat a nově sjednocovat architektonický výraz hlavních provozních budov letiště.

NÁVRH

Hlavní budovy

Úkol je těžký v tom, že vyhlášovatel očekává kvalitní urbanistický a dopravní návrh, ovšem při zachování parkovišť mezi vedlejšími budovami a bohužel uvažuje o demolici pouze jediné budovy - parkingu A.

Usuzujeme proto, že Návrh musí být především ekonomicky odůvodnitelný, ale přitom vtipný a současný.

Protože budovy terminálů T1 a T2 nejsou předmětem řešení, zaměřili jsme pozornost na protější budovy a prostor mezi nimi a Terminálem 2.

Silniční estakádu s dopravní plošinou před T2 a budoucím T3 jsme doplnili třemi budovami, které budou postupně s etapovou výstavbou utvářet urbanistický koncept a sjednocovat architektonický výraz budov. Zároveň uvažujeme o zásadní rekonstrukci fasády parkovacího domu C, neboť polykarbonátové desky na vstupní parkovací dům letiště 21. století již nepatří.

Estakáda se stává dopravní i kompoziční Osou

Vlevo od Osy a plošiny se budou v rytmu střídát parkovací dům C - hotel Marriott - parkovací dům B - nádražní hala - parkovací dům A, který rytmus ukončuje.

Ve stejném rytmu se bude střídát materiálová řešení: zelená fasáda C - celoskleněný plášť hotelu - zelená fasáda B - celoskleněný plášť nádraží - zelená fasáda A .

Zelené fasády parkovacích domů v kombinaci s vhodně umístěnými fotovoltaickými deskami skla a určenými plochami pro umístění bigboardů se stanou základem ekonomické prosperity těchto budov.

Dynamickým doplněním kompozice a staronovou atrakcí pro návštěvníky letiště se stane **vyhlídková plošina** ve tvaru a půdorysné velikosti křídla dopravního letadla na střeše parkovacího domu B. Z outdoorové konzoly ve výšce 25 m bude možné pozorovat starty a přistávání letadel z obou letištních drah.

Nové parkovací domy budou mít ve vhodných místech reprezentační obchodní jednotky, kolem kterých povedou hlavní pěší tahy a hlavní návštěvnická promenáda. Uvažujeme o značkových českých prodejnách, typických českých restauracích, o významných službách, cestovních agenturách, bankách ap. Rozsah a umístění jednotek bude řešen ve 2. kole soutěže.

Nové dopravní řešení

Dopravní řešení jsme zásadně zjednodušili a koncepčně upravili tak, aby již při vjezdu do areálu byla přehledně a včas rozřazena **a)** individuální automobilová doprava (2 pruhy vlevo od estakády), **b)** smluvní taxislužba a smluvní shuttle busy (estakáda) , **c)** autobusový pruh (stávající 2. pruh) a konečně stávající 1. pruh pro **d)** smluvní taxislužbu, smluvní shuttle busy a VIP karty (obsluha areálu).

Vjezdové a výjezdové toky dopravy se nekříží a jeho trasy umožňují dle požadavku vyhledavatele případné přesměrování provozu bez ztráty funkčnosti dopravního napojení letiště.

Doprava v klidu je nově řešena přehledně a s uživatelským komfortem.

Hlavní pěší tahy budou zastřešeny elegantními skleněnými strukturálně lepenými střechami navazujícími na zastřešení stávajícího pěšího koridoru na estakádě.

Průjezdná zóna K+R pro nástup a výstup cestujících (P 15 min. 250 míst) je situována před T1 do bezpečné vzdálenosti cca 48m od fasády terminálu.

Od 1. a 2. obslužného pruhu ji odděluje reprezentační pobytový park s vodními plochami, promenádou a výtvarnými díly. V parku budou vyústěny eskalátory 2. východu z budoucí železniční stanice pro pohodlný a bezpečný přístup k 1. terminálu.

Průjezdná zóna pro T2 a budoucí T3 (P 15 min. 2 x 300 míst) je situována do otevřeného přízemí budoucích parkovacích domů B a A, opět do bezpečné vzdálenosti cca 46 m od líce fasády. Od 1. obslužného pruhu ji odděluje průjezdné autobusové nádraží kryté dopravní plošinou estakády (celkem máme 8 zastávek BUS před T1 a 16 zastávek BUS na autobusovém nádraží). Odstavné

parkoviště autobusů jsme z lukrativní plochy uvnitř areálu vymístili do rozvojové lokality ve východní části řešeného území.

Dva nové parkovací domy doplňují kapacitu stávajícího parkovacího domu C (3.000 míst). V typickém patře každého parkovacího domu A a B navrhujeme 200 míst, maximální kapacita domů ve dvou podzemních a 8-mi nadzemních podlažích je bez parkingu průjezdné zóny $2 \times 1750 = 3.500$ míst.

Tato navržená kapacita až 6.500 parkovacích míst je dle našeho názoru s rezervou dostatečná pro potřeby střednědobého a dlouhodobého parkování a parkingů půjčoven automobilů.

Dle požadavku vyhlašovatele navrhujeme navíc vybudovat před areálem Cargo Terminál kapacitní ekonomický low-cost parking se zázemím o kapacitě až 1500 míst na terénu a zastávkou MHD pro zaměstnance Carga.

Pro parkování zaměstnanců vyhrajujeme stávající parkovací dům D o současné kapacitě 850 míst, který je možné doplnit na požadovanou parkovací kapacitu 3.000 zaměstnaneckých míst úspornou bezrampovou novostavbou parkovacího domu E (2.150 míst).

Se zavedením železniční dopravy se počítá pro výhledový stav roku 2030. Navrhujeme prostornou koncovou nádražní stanici s vysokou prosklenou halou a příslušným zázemím v suterénu parkovacích domů B a A se dvěma východy - do terminálu T2 přímý východ dle předaných podkladů a nepřímý východ do parku před terminálem T1.

Trasy pro pěší - hlavní pěší koridor je situován na a pod estakádu a je krytý po celé své délce. Trasy na terénu před T1 a T2 jsou upřednostněny před dopravou taxi a autobusů, které křížují zastřešenými zvýšenými přechody. Nově je navržena krytá visutá lávka z parkingu C do odletové haly T1.

Zeleň a parkové řešení

Koncepční řešení zeleně je nosnou myšlenkou celého návrhu.

Jak je již uvedeno výše, vedle popsané parkové úpravy chceme areál letištních budov výrazově sjednotit zelenými fasádami fungujících parkovacích domů A, B, C - jakýmiisi **zelenými prosperujícími ostrovy**. Z ostrovů vybíhají subtilní designově promyšlené lávky pěších tahů - **jako lodní můstky k zakotveným korábům**

Stačí se jen nalodit na palubu a odlétnout...