

TEXTOVÁ ČÁST - II. KOLO

6

VEŘEJNÝ PROSTOR PŘED TERMINÁLY 1 A 2 LETIŠTĚ
VÁCLAVA HAVLA - II. KOLO

TEXTOVÁ ČÁST

Motto:

"... letiště je koncentrátem hyperlokálního i hyperglobálního zároveň: hyperglobální je proto, že zde dostanete zboží, které není k mání ve městě, hyperlokální proto, že zde jsou k mání věci, které nedostanete nikde jinde na světě.

Celková forma letiště vykazuje tendenci k stále větší autonomii... Letiště jsou stále větší a větší, vybavená stále větším množstvím zařízení, která nesouvisejí s cestováním, a jsou tak na nejlepší cestě nahradit město.

[Rem Koolhaas: Generické město]

"Zcela zjevně nesmí interferovat s lidskou komunikací, musí být vyšší nebo nižší než jsou zvuky hlasu, měla by trvat velmi dlouho, protože ji nechcete pořád měnit, mělo by být možné ji bezbolestně přerušit, oznámeními, hlášením apod. Představoval jsem si takovou hudbu, která by byla součástí veřejného prostoru."

[Brian Eno v rozhovoru k albu Music for Airports]

a) celková vize a koncepce řešení

Letištní město. Dnes existuje pouze v náznacích na konci sjezdu z rychlostní komunikace (hotely, bezcelní obchody, administrativní centra, parkovací domy, vlastní výtopna, trafostanice i vodárna), po dokončení paralelní ranveje se stane jasně ohraničeným teritoriem, zálivem generického osídlení. V paralele s výsadním postavením na hlukové mapě metropole navrhujeme intenzivně pulzující místo, které spíše než by město jako takové koolhaasovsky nahrazovalo, dává prostor pro aktivity, které v jeho nitru nejsou vždy vítány (nákupní a administrativní centra, zábavní parky, apod.). Předpokladem definování veřejných prostor je definování hran a rozhraní objektů, které je spoluvytváří. Nadbytek neartikulovaných ploch stávajícího areálu naplňujeme zastavitelnými objemy vytvářejícími urbanistickou partituru města stejně těsného jako je samotná Praha (ta vyhledávaná návštěvníky z celého světa).

Okrsky. Jsou odvozeny v návaznosti na stávající dopravní síť. Vytvářejí rhizomatické, vzájemně nehierarchické autonomní části. Jejich spojení jsou více horizontální a mezidruhová než vertikální a lineární. Žádný z nich nemá větší důležitost, ale spíše jiný specifický význam (terminálový, administrativně-hotelový, zábavní, cargo...). Každý z okrsků je ve středu mezi ostatními distrikty, všechny dohromady tvoří město. Organizační uspořádání okrsků je analogické (kolem vnitřního veřejného prostoru optimalizovaného pomocí wooly path), kromě významu se liší ještě svým kontextem.

Obálky. Představují hlavní prostorovou regulaci na bázi diagramu (abstraktního stroje). Ilustrují budoucí prostorové uspořádání jako vzájemně komponovanou interaktivní partituru, otevřenou v čase různým architektonickým interpretacím (konkrétním stavbám). Jejich předobrazem jsou americké zónovací obálky (více solární obálky aplikované např. v Los Angeles než vertikálně orientovaná Manhattanská). Jsou odvozené z letového profilu a parametrů stínění okolních staveb a optimalizované vzhledem k výhledům z nové řídicí věže. Neřeší oslunění vlastních staveb (je předmětem vlastních architektonických návrhů), ale stanovují maximální možný objem k zastavění (tzn. není nutné jej naplnit). Nepředstavují definitivní řešení, je možné je postupně aktualizovat v průběhu zastavování území. Jejich náplň je multiplicitní, smíšená, vzhledem ke zvýšené hlukové zátěži spíše bez trvalého bydlení. Škála využití (kanceláře, retail, multiplexy, hotely...) se přirozeně přizpůsobuje intenzitě oslunění a orientaci ke světovým stranám jednotlivých pozemků a jejich částí.

b) popis dopravního řešení vč. zásad změny dopravního řešení oproti stávajícímu stavu

Tranzitní dopravní síť. Vychází z existujících komunikačních tras. Transformuje dálniční sjezd s mimoúrovňovým napojením a stromovým uspořádáním silnic na nehierarchickou jednosměrnou transportní infrastrukturu po obvodu okrsků města. Její hlavní uzly jsou v maximální možné míře řešeny provázáním nejvýše tří komunikací za využití napojovacích pruhů, tj. bez křížení a přednosti v jízdě spojené se zastavením provozu. Na stávající dopravní tepnu (Aviatická) a již navržený kruhový objezd (u dálničního sjezdu) navazuje na opačné straně, v místě nynějšího mimoúrovňového křížení, nový okružní sjezd k přirozenému zpomalení a následné plynulosti toků, přesunující těžišť silniční dopravy od obou terminálů do středu letištního města.

Vnitřní sdílený prostor. Každý z okrsků má mírně odlišnou podobu se specifickým městským prostorem (terminálové náměstí s pobytovou estakádou = náměstí Václava Havla, promenáda bývalého sjezdu z rychlostní komunikace nebo předprostor sídla aerolinek) - ten je uvažován převážně uvnitř okrsků, vzhledem k minimalizaci hlukové zátěže (stavby po obvodu odcloňují hluk od hlavních silničních komunikací a přistávacích drah). Struktura vnitřní sítě vychází z wooly path - systému minimálního trasování odvozeného z výzkumů Frei Otta - a behaviorálního designu - simulací chování prostřednictvím agentů. Vnitřní prostor je uvažován jako sdílený, tzn. bez vzájemné separace jednotlivých druhů mobility, s napojením na veřejnou dopravu. V terminálovém okrsku jde o centrální autobusové nádraží a stanoviště taxi pod estakádou a v parkingu C. V případě úrovňového veřejného prostoru je potom cíleno na jeho maximální konektivitu (adaptace estakády propojující pobytový prostor před Terminálem 1 s Terminálem 2 (vč. vyhlídkové terasy), parkingu A a C (možné zpřístupnění vyhlídkových plošin v nejvyšším patře) a hotelem Marriott.). Tam, kde cesta není efektivní, je estakáda prořezána (prosvětluje prostor pod ní a zlepšuje přehlednost) nebo je doplněna lávkami s travelátory.

Doprava v klidu. V každém z okrsků je uvažován parkovací dům či podzemní stání pod novými zastavitelnými plochami. U distriktů při letištních terminálech je většina parkovacích stání umístěna ve stávajících parkovacích domech (C - cca 3000 stání, A a D - po 800 stáních) lemujících hlavní okružní komunikace, v návaznosti na rozšíření Terminálu 2 a odjezdový ring je navržen nový

parkovací dům B [předpokládaná kapacita 1500 stání]. Parkování na terénu dopňují pohotovostní stání, převážně uvnitř okrsků.

c) popis řešení veřejného prostoru

Tok veřejných prostranství. Je volně plynoucí, spojitý (v duchu uklidňující letištní hudby Briana Ena), obtékající budovy města. Propisuje se do podoby povrchu prostřednictvím linií, které spojují body stejného potenciálu (ekvipotenciály), generovaných na základě pohybu. Kde je rychlejší, více proudí (tranzitní silniční doprava), kde je klidnější, vytváří náplavky a zátočiny (vnitřní sdílené prostory, pobytové plochy).

Topologie povrchu veřejného prostoru se propisuje také do morfologie městského detailu. Ten je dále podrobněji zpracován pro terminálový okrsek., jehož tok se propisuje do sdíleného prostoru terminálového náměstí s pobytovou estakádou i do tvarosloví nové řídicí věže.

Interpretace vzoru. Prostor vymezený Terminálem 1 a estakádou (Václavovo náměstí) překládá vzor do rastrové textury kombinující různé druhy dlažby se zatravněním, bylinnými záhony a kamenným mlatem. Jeho proudění odpovídá pěším trasám (aplikace multiagentového systému), přičemž terén je tvarován vzhledem k pozici vsakovacích ploch. Navazující estakáda je zase oděna vzorem barevných gradientů litých nebo nátěrových povrchů různých tlouštěk a měkkostí (nátěrové hmoty, epdm pryž...) tvarovaných do pobytových ostrůvků a lavic. Vzor se přizpůsobuje liniovosti stavby sledováním wooly path.

Mobiliář. Doplnuje vzorem tvarovaný povrch ve formě laviček s integrovanými odpadkovými koši (Václavovo náměstí) a lamp veřejného osvětlení. S menšími lampami estakády korespondují větší zdvojené lampy na terénu, společně dotváří konfigurace komunikačních linií, solitérů i komorních pobytových náplavek.

Orientační systém. První úroveň informačního systému letištního města vytváří samotný vzor - cestujícího navádí, aniž by o něm musel přemýšlet. Druhou úroveň navigace představuje základní značení, které uživatel potřebuje, aby se rychle dostal z bodu A do B. Je znázorněno piktogramy, které byť jsou nezávislé na jazyce, nemusí být vždy všem plně srozumitelné. Základní značení je proto doplněno třetí podrobnější úrovní, spočívající v síti informačních panelů, poskytujících návštěvníkům komplexnější data.

d) popis řešení krajiny

Krajinářské úpravy. Vytváří ve spojitém povrchu vzoru gradienty diferencující pobytová místa (zatravnění, záhony, mlat). Na Václavově náměstí jde o mělké prohlubně sloužící k odvodnění a vsaku dešťové vody z navazujících ploch. Stávající stromy s dobrou perspektivou jsou ponechány, novou generací stromového patra je lípa malolistá.

e) popis řešení objektů

Bohatost zastavění. Nepravidelnost optimalizované uliční sítě a obálková metoda regulace stavebních objemů vytvářejí předpoklady specifického zastavování letištního města.

f) celkové kapacity

Plocha území. 534 333 m²

Zastavitelná plocha. 136 250 m²

Zastavitelný objem. 3 084 493 m³

g) seznam příloh

1-5 panely grafické části

6 textová část

7 digitální část