

TEXTOVÁ ČÁST

Stručné objasnění základních principů navrhovaného řešení

Motto:

"Co se týče ikonografie/performance, letiště je koncentrátem hyperlokálního i hyperglobálního zároveň: hyperglobální je proto, že zde dostanete zboží, které není k máni ve městě, hyperlokální proto, že zde jsou k máni 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)

Popis a zdůvodnění zvoleného komplexního urbanisticko-dopravního řešení.

Letištní město. Dnes existující pouze v náznacích na konci rychlostní komunikace (hotely, bezcelní obchody, administrativní centra, parkovací domy, vlastní výtopy, trafostanice i vodárna) se po dokončení paralelní ranveje stane jasně ohraničeným zálivem generického osídlení.

Stejně jako má letiště výsadní postavení na hlukové mapě Prahy, představuje AIRPORT CITY intenzivně pulzující místo, které spíše než by město jako takové koolhaasovsky nahrazovalo, dává prostor pro aktivity, které v jeho nitru nejsou příliš vítány (nákupní centra, zábavní parky, apod.).

Dopravní síť letištního města je volně plynoucí (v duchu uklidňující letištní hudby Briana Ena), obtékající efemérní zastavovací obálky budoucích staveb. Struktura sítě vychází ze stávajících komunikací optimalizovaných pomocí woolly path - systému minimálního trasování odvozeného z výzkumů Frei Otta. Hlavní uzly nové sítě 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 ke zpomalení a následně plynulosti toků, přesunující těžké silniční dopravy od obou terminálů do středu AIRPORT CITY. Tento okruh je jedním z nových ringů či větví, které vymezují okrsky letištního města. Každý z nich má mírně odlišnou podobu se specifickým městským prostorem (pěší/cyklo estakáda, 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).

Tok veřejných prostranství se propisuje do vzoru jejich povrchu prostřednictvím ekvipotenciálních linií, které spojují body stejného potenciálu, v tomto případě na základě pohybu. Kde je rychlejší (silniční doprava), více proudí, kde je klidnější, vytváří náplavky a zátočiny (pobytové plochy). Tekutý povrch potom graduje gejírem nové řídicí věže.

Popis a zdůvodnění návrhu a umístění staveb, ploch a jiných objektů v Území.

Veřejný prostor stávajícího letiště jasně převládá nad zastavitelnými plochami, jež navíc tvoří převážně veřejně přístupné stavby. Jeho podoba je potom diktována potřebou rychlého příjezdu a zaparkování nebo modernisticky moralistického ozelenění zbytkových ploch.

Návrh rozšiřuje zastavitelné plochy s ohledem na intenzivnější využití území a plynulost nové dopravní sítě. Hlavní prostorovou regulaci představují zastavovací obálky, jejichž předobrazem jsou americké zónovací obálky (spíše než o vertikálně orientovanou Manhattanskou jde o solární obálky aplikované např. v Los Angeles). Tyto genericky navržené obalové plochy jsou odvozené z letového profilu a parametrů stínění okolních staveb a optimalizované vzhledem k výhledům z nové řídicí věže. Obálka neřeší oslunění vlastních

staveb (které bude předmětem architektonických návrhů), ale stanovuje maximální možný objem k zastavění. Přitom není chápána jako definitivní řešení, je možné ji postupně aktualizovat v průběhu zastavování území. Náplň obálky je uvažována jako smíšená, vzhledem ke zvýšené hlukové zátěži spíše bez trvalého bydlení. Škála využití (kanceláře, retail, multiplexy, hotely...) se může přirozeně přizpůsobovat intenzitě oslunění a orientaci ke světovým stranám jednotlivých pozemků a jejich částí.

Transformace dopravních toků vedoucí k specifikaci veřejných prostranství letiště se stavebně propisuje také do reinterpretace estakády. Její totální figura, nově kryjící centrální autobusové nádraží a stanoviště K+R, bude zjemněna soustavou vertikálních komunikací a lávek propojujících pobytový prostor před Terminálem 1 s Terminálem 2 (vč. vyhlídkové terasy), parkingy A a C (možné zpřístupnění vyhlídkových plošin v nejvyšším patře) a hotelem Marriott.

Většina parkovacích stání je 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 je řešeno liniemi podélných stání.

Seznam příloh:

- 1 panel grafické části
- 2 textová část
- 3 digitální část (CD)
- 4 obálka "Autor"