



VEŘEJNÝ PROSTOR PŘED TERMINALY 1 A 2 LETIŠTĚ VACLAVA HAVLA PRAHA

Obsah

- 1 grafická část
- 2 textová část
- 3 obálka autor

Letiště je brána. Do města, země, světadílu. První věc, prostor, pocit, který člověka přivítá. Místo plné emocí, kde se smutně loučíme, nedočkavě čekáme a nadšeně vítáme. Zároveň je to však místo, které má umožnit plynulý vstup do města. Místo, kde se intenzivně potkávají všechny typy dopravy.

V současnosti letiště Václava Havla nevyužívá plně svůj potenciál, je spíše pouhým přestupním uzlem. Hlavní problém vidíme v chaotickém řešení předprostoru, kde se mísí několik druhů dopravy se špatným orientačním značením. Chybí zde parter, místo, kde si člověk může v klidu sednout. Předpokládané navýšení kapacity provozu letiště tyto neduhy ještě posílí.

Usměrnujeme dopravní toky, dáváme jim jasnou polohu, cestu. Eliminujeme jejich křížení. Vytváříme parter. Všechny druhy dopravy zde mají své místo. Nikoho nepotlačujeme, třídíme, definujeme, navigujeme.

Dnešní úroveň terénu necháváme lidem, MHD a smluvním partnerům, VIP. Individuální automobilovou dopravu (IAD) svádíme na jiné výškové úrovně a navyšujeme jejich kapacitu. Využíváme k tomu jak stávající vyvýšenou platformu terminálu 2 (T2), kterou rozšiřujeme, tak nově navržené zahloubení předprostoru před terminálem 1 (T1). Nevytváříme podzemí, snižujeme úroveň terénu. Vytváříme koryto s břehy tvořenými schody. Přístupné po celém obvodu. Přes něj vedou pochozí platformy, pruhy země s chodníky a trávou. Prostorné lávky pro pěší orientované nejfrekventovanějšími směry pohybu.

Všechny zastávky autobusů pak svádíme do přehledné linky. Jasně orientační schéma, kde autobusy necháváme zastavovat a stát podél své dráhy pod vyvýšenou platformou, která zároveň tvoří přístřešek čekajícím cestujícím. Informace cestujícím MHD stejně jako prodej jízdenek je zajišťován dvojicí autobusových terminálů v blízkosti letištních hal. Severozápadní část stávající platformy před T2 vymezujeme pouze pro pěší a propojujeme velkorysími schody orientovanými k T1, ke kterému poté vede přímo lávka.

Vlakové nádraží plánované výstavby rychlodráhy je propojeno s terminálem 2 podle stávajícího projektu, výstup směrem k terminálu 1 prodlužujeme pod zemí s výstupem eskalátory až za autobusovými stánkami. Cestující se tak „vynoří“ před krytou pěší lávkou, která je navede přímo k terminálu. Během doby „mezifáze“, než se rychlodráha vybuduje, funguje areál letiště stejně.

Před plánovanou dostavbou T2 ponecháváme územní rezervu.

V celém území vidíme potenciál vnitroareálového pohybu zaměstnanců na kolech, zavádíme proto páteřní cyklosíť napojenou na stávající cyklostezky a navrhované parkoviště zaměstnanců. Pohodlnou možnost pohybu pěších vidíme jako samozřejmost.

S ohledem na budoucí navýšení kapacity letiště prověřujeme možnosti areálu. V území v blízkosti terminálů doplňujeme zástavbu podél stávajících komunikací Schengenská a Jana Kašpara (obrátiště autobusu přemísťujeme na konec ulice Laglerové u Carga, kam zároveň zavádíme MHD). Umísťujeme zde administrativu a hotely. Toto využití je navrženo rovněž nad nově rozšířenou platformou u T2.

V severovýchodní části území za hotelem Holiday Inn pak umísťujeme parkoviště pro zaměstnance a k benzínové stanici parkování se zázemím pro taxi a shuttle busy. Na uvolněné parcele po stanovišti taxi, která je vzhledem ke své čelní (uvítací) poloze při vjezdu před terminály tomuto účelu neadekvátní navrhujeme důstojnější objekt komerčního charakteru. Potenciál zástavby rovněž vidíme naproti Cargu přes ulici Laglerovou. Pro takto umístěné stavby není nutno budovat novou infrastrukturu. Vzhledem k budoucí navýšené potřebě parkovacích stání je možné tyto objekty využít i pro tento účel, přesné potřeby a kapacity budou případně řešeny v další části projektu. Zbytek území ponecháváme jako v budoucnu využitelné rezervy.