

VEŘEJNÝ PROSTOR PŘED TERMINÁLY I A II LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Filozofie návrhu spočívá ve vytvoření takového konceptu dopravní obsluhy letiště, kdy prostor před terminály 1 a 2 nebude zatěžován nadměrnou automobilovou dopravou a dojde k omezení živelného parkování v okolí letiště, a současně ve vybudování nové vstupní haly letiště, která vytvoří velkorysý, jasně definovaný a srozumitelný bod pro cestující, do kterého budou ústít všechny systémy povrchové hromadné dopravy a plocha K+R.

Bude vytvořen nový jednosměrný okružní systém dopravy s vazbou na nové kapacitní parkoviště v koncové poloze u Aviatické ulice, který zjednoduší orientaci návštěvníkům letiště a zároveň uvolní vnitřní plochy pro další rozvoj letiště.

ORGANIZACE INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Cestující přijíždějící na letiště osobním vozem budou navedeni do nově budovaného centrálního parkovacího domu za čerpací stanicí pohonných hmot Shell na Aviatické ulici a do stávajícího parkovacího domu „C“. Navádění vozidel bude doplněno o telematický systém informující o volných místech.

Z parkovacího domu bude vedena okružní trať pro autonomní kolejový systém typu „monorail“, který propojí ve vyšší úrovni nový parkovací dům s parkovacím domem „C“, novou vstupní halou k terminálům a odtud se vrátí zpět okolo budovy Air Bussines Centra k novému parkovacímu domu.

Stanice v novém parkovacím domě budou zaintegrované do budovy tak, že bude umožněn bezbariérový přestup „suchou nohou“ z automobilu do kolejového vozidla. Prostor v okolí stanic bude doplněn kavárnami, meeting pointem pro cestující a informačním systémem o odletech a příletech.

Nový parkovací dům bude určen jak pro krátkodobé parkování – do 60 minut, které bude určeno pro doprovod cestujících – tak pro celodenní parkování návštěvníků i zaměstnanců a autopůjčovny. Parkovací dům „C“ bude určen pro dlouhodobé parkování a vyhrazená stání dle potřeb řízení areálu. Krytý prostor před novou vstupní halou terminálů bude sloužit pro odbavení IAD v režimu K+R, které bude zpoplatněné.

Parkovací politika bude navržena tak, aby bylo v maximální míře zvýhodněno parkování v novém parkovacím domě a využití autonomního kolejového systému. Ten bude pro cestující zdarma stejně jako parkování do 60 minut. Parkování na dobu delší než 60 minut bude zpoplatněné.

Nový parkovací dům bude vícepodlažní s kapacitou 8 tisíc vozidel, koncept budovy bude pojat tak, aby bylo v budoucnu možné ještě jeho kapacitu ještě zvýšit. Příjezd do nového parkovacího domu z Aviatické ulice bude navržen s dostatečnou kapacitou pro hodinovou dopravní špičku s využitím efektivních technologií (zařazovače a rezervační systém).

PŘÍSTUP CESTUJÍCÍCH VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Navrhované řešení v maximální míře ztraktivňuje propojení systému veřejné dopravy s letištními terminály a jejich novou vstupní halou. V prostoru pod její terasou jsou navržena autobusová stání pro VHD, dálkové autobusové linky (předpokládáme napojení přímými linkami minimálně z Plzeňského, Karlovarského a Ústeckého kraje) a krátkodobé zastavení charterových autobusů. Autobusová stání budou bezbariérově propojena s dolní úrovní nové vstupní haly

Hlavní přístup od vlakové dopravy bude veden jednostranně dostatečně kapacitními travelátory a výtahy z podzemní stanice do dolní úrovně nové vstupní haly. Na druhou stranu bude veden pouze omezený výstup především pro zaměstnance areálu letiště. Nový okružní systém dopravy umožňuje horní prosvětlení a provětrání železniční stanice.

Vozidla taxi a shuttle busy budou parkovat přímo před terminálem 1 a na terase horní úrovně nové vstupní haly. Pro vozy taxi a charterové autobusy je navrženo nové odstavné parkoviště se zázemím v prostoru za čerpací stanicí Shell.

NOVÁ VSTUPNÍ HALA

Nová vstupní hala je koncipována jako velkorysá vstupní brána do letiště při odletu, která bude zároveň tím prvním, co bude vnímat cestující přilétající do ČR. Svým velkým měřítkem a rozpony zastřešení by měla odpovídat předpokládaným kapacitám cestujících v roce 2030.

Velkými světlíky ve skořepinách jejího zastřešení a třemi vnitřními atrií budou prosvětleny obě její úrovně propojené kapacitními travelátory. Čelní stěna haly bude kompletně prosklena, aby byl otevřen průhled přes krytou terasu do prostoru před terminály. Ten by měl být nyní osázen stromy a krajinářsky zpracován tak, aby lákal cestující k pobytu venku během teplejší části roku.

Do nové haly budou ústit všechny dopravní systémy veřejné dopravy, budou zde integrovány informace o jejich příjezdech a odjezdech, prodej i rezervace lístků a společné infocentrum. Tyto služby budou doplněny informacemi o odletech a příletech, kavárnami, restauracemi, pobočkami cestovních kanceláří, dopravců a ostatních služeb.

Nová vstupní hala bude propojovat terminál 2 s jeho nově dostavovanou částí a přes stávající budovy i s terminálem 1 (vždy s maximálním využitím kapacitních travelátorů). Navrhujeme zvážit nové umístění budovy řízení leteckého provozu i kontrolní věže v méně exponované poloze, jinak by musely být zakomponovány do objektu vstupní haly.

Omezení automobilové dopravy a parkování v centrálním prostoru před terminály umožní jeho ozelenění a parkovou úpravu – celý prostor by se tak měl dále ztraktivnit a lákat k venkovnímu pobytu i propojení s ostatními objekty v letních měsících.

MEZIFÁZE BEZ ŽELEZNIČNÍ STANICE

Předpokládáme, že v první etapě by měl být vybudován nový okružní dopravní systém, který by následně umožnil výstavbu nového kapacitního parkovacího domu na Aviatické ulici. Ten by byl do výstavby autonomního vlakového systému propojen s jednotlivými terminály systémem shuttle busů na dopravním okruhu. Po výstavbě parkovacího domu by mohl být uvolněn prostor před terminály pro výstavbu železniční stanice, dostavbu terminálu II a výstavbu nové vstupní haly. Budoucí trasa železnice by měla být koordinována s předpokládaným umístěním nového parkovacího domu a jeho možným rozšířením a rezervou pro další komerční plochy v centrálním prostoru letiště.

V prostoru za čerpací stanicí pohonných hmot Shell bude dále umístěno odstavné parkoviště vozidel taxi a charterových autobusů se zázemím a po vybudování autonomního vlakového systému by zde v krajní poloze měl být umístěn servisní a kontrolní objekt systému „monorail“.

SEZNAM DOKUMENTACE:

- 01 GRAFICKÁ ČÁST
- 02 TEXTOVÁ ČÁST
- 03 OBÁLKA „AUTOR“