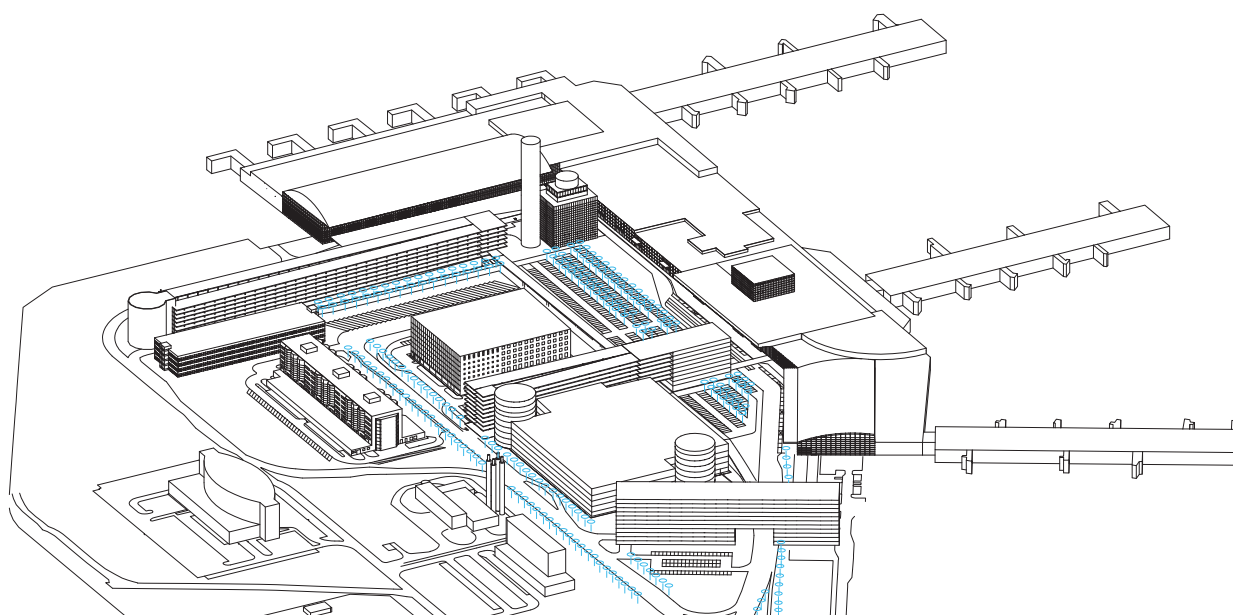


LETIŠTĚ VZROSTLÝCH STROMŮ



VEŘEJNÝ PROSTOR PŘED TERMINÁLY 1 A 2 LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA

2

Prostorem před letištními terminály se prochází, často spěchá, nikdo jej neobývá a nikdo se v něm nezdržuje. Veřejný prostor letiště začíná v interiéru za jeho prvními dveřmi.

Letiště je opakem městského centra. V centru města je vše otevřené, venkovní, mezi budovami veřejným prostorem obývaným a užívaným jeho obyvateli a návštěvníky. Na letišti je to přesně naopak – vše co je mezi budovami je prostorem projížděným auty, taxíky, vlaky, autobusy a lidé se v něm zdržují maximálně natolik, aby z auta, vlaku, autobusu nebo taxíku co nejrychleji došli do interiéru letiště.

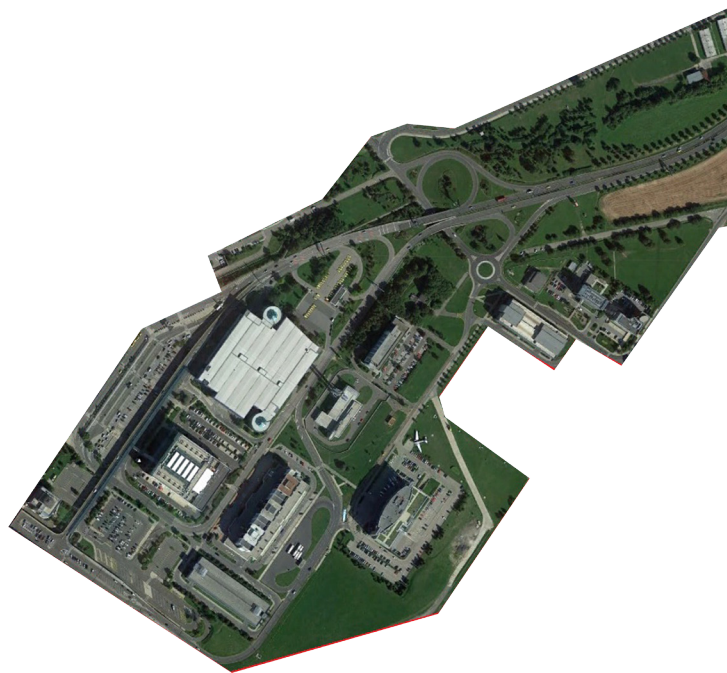
Ideální letiště je takové, u kterého by každý cestující zaparkoval u hlavního vstupu a hned vstoupil do jeho interiéru. Ovšem s ohledem na množství cestujících samozřejmě není možné tento požadavek uspokojit a je tedy nutné vrstvit jednotlivé uživatele letiště v návaznosti na způsob jejich dopravy.

Dnes jako architekti a urbanisté kritizujeme vertikální segregaci chodců, aut a jiných druhů dopravy jako pozůstatek modernistického navrhování měst. Ovšem v tomto případě je opravdu jediným způsobem, jak vyřešit pohyb 9 000 cestujících a 3 000 aut za hodinu, právě segregace jednotlivých druhů pohybu tak, abychom minimalizovali jejich křížení. Křížení chodců, řidičů aut, kteří dováží cestující, vozů taxi služby, autobusů turistických a zájezdových agentur, autobusů MHD, železničního propojení s městem, dlouhodobě parkujících – to vše násobeno dvěma terminály – není možné řešit jinak než vertikální segregací.

Přesto v našem návrhu odmítáme vést chodce nad úroveň terénu a zavírat je do skleněných nebo plastových tubusů, abychom je zaštilili od povětrnostních podmínek. Naopak, chodce navádíme do obchodních pasáží, které jsou umístěné na úrovni prvního suterénu pod novým domem nad stanicí rychlodráhy. Na obchodní pasáž jsou napojeny jak všechny nové, tak i všechny stávající budovy.

Existující úroveň nad zemí s estakádou sloužící v tuto chvíli jen pro příjezd k Terminálu 2 není dostatečně využita. Napojujeme na ni tedy oba nové parkovací objekty „V“ a „H“. Estakáda tak na sebe přebere většinu individuální automobilové dopravy a K+R (Kiss and Ride), včetně krátkodobého a dlouhodobého parkování pro Terminál 2. Úroveň terénu zůstane dominantně využívaná pro automobily a autobusy. Pro lepší orientaci navrhujeme jednotlivé okruhy dopravy. Nejmenší okruh je tvořen parkováním v domě C, poté následují okruh charterových autobusů, okruh dlouhodobého a krátkodobého

Veřejný prostor letiště Václava Havla dnes



GO parking u letiště



parkování, dále okruh K+R, který je před Terminálem 1 na terénu a před Terminálem 2 na estakádě, a posledními dvěma okruhy jsou okruh taxi služby a smluvních přepravců a okruh veřejné hromadné dopravy.

Hlavním klíčem pro rychlé odbavení automobilů je minimální křížení s chodci. S ohledem na to, že je budoucí nástupiště rychlodráhy propojeno s Terminálem 2 na úrovni -1, navrhujeme zde vytvoření okruhu pro chodce, který bude pod úrovní terénu a bude navržen jako obchodní pasáž s kavárnami a obchody, která umožní propojení obou terminálů s rychlodráhou a navíc na ni budou napojeny pomocí výtahu veškeré nové i stávající parkovací domy. Tímto se letiště Praha zbaví prosklených tubusů a stříšek a umožní všem uživatelům letiště, aby se nejkratší možnou chráněnou cestou dostali z rychlodráhy, stejně jako z parkingu nebo z hotelu do Terminálu 1 i Terminálu 2.

Prostor před letištěm se po vybudování rychlodráhy stane parkovištěm pro auta (krátkodobá stání a K+R), která ovšem budou dle našeho návrhu umístěna pod stromořadím. Stromořadí se stane novým obrazem pražského letiště. Místo šedi asfaltu a betonu bude Letiště Václava Havla letištěm vzrostlých stromů.

Umístěním „nové brány“ při vstupu do areálu letiště zlepšujeme identifikaci prostoru, vítáme každého jeho návštěvníka a cestujícího. Tato nová kancelářská budova postavena kolmo na hlavní přístupovou cestu bude sloužit jako uvítací brána, ale současně může plnit funkci hlavního navigačního panelu pro přístup k celému letišti. Další navržená budova je propojena výtahem a schodišti s parkovacím domem C. Její část při Terminálu 1 je tvořena kancelářskými prostory, do přízemí a suterénu umísťujeme obchodní pasáž spojující vlakové nástupiště s Terminálem 1. Díky této budově tak bude možné skrze obchodní plochy na úrovni -1 projít do terminálu suchou nohou jak ze stávajícího parkovacího domu C, tak z jeho nově navržených parkovacích kapacit. Posledním novým objektem je primárně parkovací dům před Terminálem 2, který na sebe pro tento terminál přebere krátkodobé a dlouhodobé parkování automobilů. V suterénu této nové budovy je navržena pasáž propojující vlakové nástupiště a Terminál 2, do které bude ústít současně stávající parkovací dům A. Na úrovni -1 nad platformami rychlodráhy vznikne okruh – pěší promenáda – umožňující spojit Terminál 1 a 2 se všemi parkovacími domy. Parkovací segmenty jednotlivých domů jsou navrženy jako otevřené platformy, čímž minimalizujeme náklady na fasády a větrání vnitřních prostor. V případě, že bude nutné již



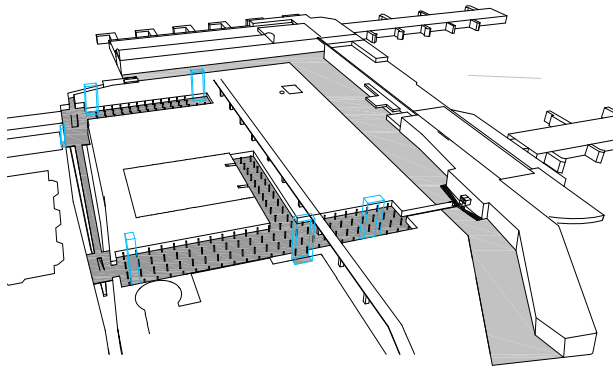
v horizontu 30 let navyšovat počet parkovacím míst, je možné úpravami parkovacího domu A parkovací kapacitu navýšit.

Kapacita parkování

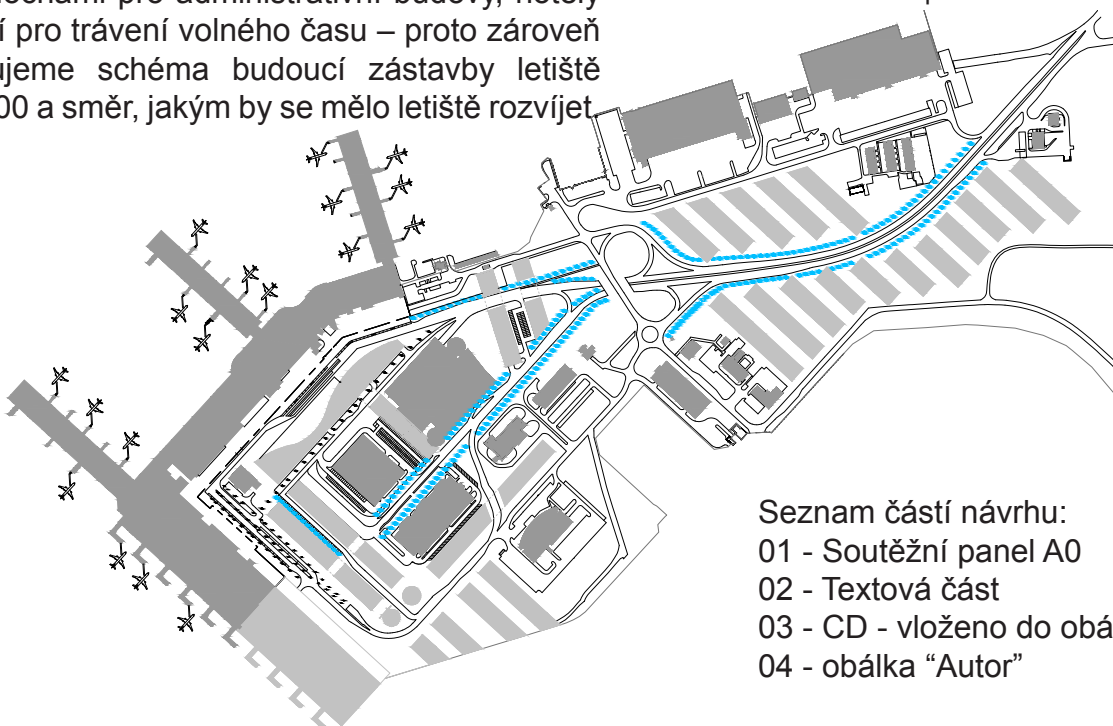
Pro stanovení celkového počtu parkovacích míst jsme provedli analýzu konkurenčního varšavského letiště s ohledem na jeho kulturně geografickou blízkost. Další úroveň analýz jsme provedli na letištích, která již dnes mají více než 21 mil cestujících za rok, což jsou Stockholm, Vídeň a Curych. Ke srovnání jsme použili rovněž významná evropská letiště Mnichov a Schiphol. Výběr těchto letišť byl stanoven tak, abychom stanovili optimální počet parkovacích míst na jednoho cestujícího. Mnichovské letiště na jedno zaparkovaný automobil přepraví 1,17 mil cestujících, letiště Schiphol na jedno zaparkované auto přepraví 2,26 mil cestujících. V tomto duchu neočekáváme, že růst počtu cestujících bude lineární s nárůstem počtu cestujících. Propojením centra Prahy rychlodráhou dojde ke snižování počtu jízd autem na letiště. S celkovým počtem 11,5 tisíc parkovacích míst přímo na letišti, s kterým v návrhu počítáme, a s celkovým počtem 21 mil cestujících v roce 2030 připadne na jedno zaparkované auto pražské letištní přepravy 1,8 mil cestujících.

S ohledem na to, že letiště představuje dynamicky se rozvíjející část města, počítáme s navýšením počtu přepravených cestujících z 21 mil cestujících v roce 2030 k hornímu číslu 40 mil cestujících na konci 21. století, což odpovídá dnešní kapacitě mnichovského letiště. Pro tento stav počítáme s celkovým počtem parkovacích míst ve stejné intenzitě, tedy 1,8 mil cestujících na jedno zaparkované auto, což bude celkem 21 500 parkovacích míst. Ovšem pro letiště takovéto velikosti je nutné počítat s daleko většími plochami pro administrativní budovy, hotely a zařízení pro trávení volného času – proto zároveň představujeme schéma budoucí zástavby letiště v roce 2100 a směr, jakým by se mělo letiště rozvíjet.

Schéma pěší promenády propojení rychlodráhy a terminálů s obchodní pasáží



Letiště Václava Havla – potenciál developmentu 2100



Seznam částí návrhu:

- 01 - Soutěžní panel A0
- 02 - Textová část
- 03 - CD - vloženo do obálky "Autor"
- 04 - obálka "Autor"

Stavba : **Modernizace veřejného prostoru před
Terminály 1 a Terminály 2**

Poř.	Kód	Název položky	MJ	Výměra	CENA	
					jednotková	celkem
1	2	3	4	5	6	7
		Komunikace				
		asfalt	m2	37 658,00	2 500 Kč	94 145 000 Kč
		beton	m2	25 652,00	3 500 Kč	89 782 000 Kč
		dlažba	m2			
		kámen	m2			
		jiné druhy / mlat	m2	56 850,00	750 Kč	42 637 500 Kč
		Chodníky				
		asfalt	m2			
		beton	m2	15 850,00	3 500 Kč	55 475 000 Kč
		dlažba	m2	6 520,00	5 000 Kč	32 600 000 Kč
		kámen	m2	2 856,00	6 500 Kč	18 564 000 Kč
		jiné druhy	m2			
		Zeleň				
		zatravněné plochy	m2			
		půdopokryvné rostliny	m2			
		vzrostlá zeleň	kus	318,00	45 000 Kč	14 310 000 Kč
		zeleň ostatní				
		jiné druhy				
		Věřejné osvětlení	kus	254,00	65 000 Kč	16 510 000 Kč
		Zastřešovací konstrukce				
		Mobiliář				
		lavičky	kus	250,00	25 000 Kč	6 250 000 Kč
		odpadkové koše	kus	150,00	6 500 Kč	975 000 Kč
		zábradlí	kpl	1,00	2 500 000 Kč	2 500 000 Kč
		navigační systém	kpl	1,00	6 500 000 Kč	6 500 000 Kč
		ostatní				
		Dopravní značení	kpl	1,00	3 250 000 Kč	3 250 000 Kč
		Eskalátory / travelátory	kus	11,00	2 500 000 Kč	27 500 000 Kč
		Umělecká díla	kpl	1,00	3 500 000 Kč	3 500 000 Kč
		Stavební objekty				
		budovy	m3	162 458,00	7 500 Kč	1 218 435 000 Kč
		podchody obchodní pasáž	m3	75 254,00	8 500 Kč	639 659 000 Kč
		garáže	m3	264 315,00	5 500 Kč	1 453 732 500 Kč
		Demolice				
			kpl	1,00	2 500 000 Kč	2 500 000 Kč
						3 728 825 000 Kč