

## TEXTOVÁ ČÁST

Jsem Letiště Václava Havla Praha a v příštích letech mne čeká mnoho změn - musím se připravit na budoucnost. Potřebuji získat novou tvář, kterou se budu moci prezentovat; potřebuji naplno využít svého potenciálu; potřebuji, aby bylo vše připraveno pro zvyšování počtu i nároků mých uživatelů. Potřebuji mnohé změnit a mnohé vylepšit...

V první řadě se mi dostane přeorganizování a především zjednodušení dopravních toků. Nový systém přehledně provede všechny uživatele jednoduchými okruhy. Prvním usnadněním pro mě bude nová mýtná brána sjednocující všechny dnešní kontrolní subsystemy – projedou jí totiž všichni na jednom místě. Já se tak mohu zbavit zbytečných závor, zábran, oplocení, vjezdů a výjezdů a mohu všem umožnit plynulý pohyb.

Jednodušší to bude také pro samotné cestující – všichni jasně rozeznají vstup do letištního prostoru a potom už se jen nechají vést svým proudem a řídit se sofistikovaným a intuitivním systémem postupných rozhodovacích procesů.

Velmi důležití jsou pro mě jsou pěší – ti by případný diskomfort pocítili vždy nejvýrazněji, proto je na jejich trase nesmí žádný potkat. Můj nový veřejný prostor bude sjednocený opakujícím se principem zastřešujících prvků, které pohodlně provedou chodce územím, nabídnou cestou něco zajímavého a vytvoří i klidové zóny pro trávení čekání na vzduchu.

Jsem Letiště Václava Havla Praha a těším se na svou novou tvář.

## Urbanistický koncept

Letiště se v našem návrhu skládá ze tří základních funkčních celků - terminály, páteřní okruh, „vnitřní město“ – ve vzájemné symbióze.

Díky přetrasování okruhu dochází k rozšíření vnitřního prostoru, čímž vzniká potenciál pro další zhuštění a růst „města“. Plánovaná stanice rychlodráhy je zakomponována do středu komerční zóny a bude katalyzátorem rozvoje urbanistického celku.

## Dopravní řešení

Základem nově vytvořeného dopravního konceptu je centralizace mýtných a kontrolních systémů z celého území do jednoho bodu – při vjezdu vzniká nová „mýtná brána“. Vnitřní prostor se výrazně uvolňuje, pohyb může být plynulejší a pro uživatele vzniká přátelštější prostředí. Předpokladem je využití moderních telematických systémů (bez nutnosti zastavení u vjezdu atd.).

## Jednotlivé okruhy a navigační systém

Po vjezdu do letištního prostoru jsou jednotlivé toky uživatelů vedeny po samostatných okruzích tak, aby jednoduše projeli celým územím a zbytečně se nekřížili. V úseku vstupní brány začne postupné rozřazování vozidel. Z pohledu řidiče jde o několik jednoduchých rozhodovacích fází, čímž je eliminována možnost chybovat:

- Osobní automobil / BUS
- Terminály / Komerční zóna
- Terminál 1 / Terminál 2

Pro oba terminály je zaveden shodný systém dopravní obsluhy:

Drop-off zóna - možnost parkování - výjezd

## Parkování

Krátkodobé a střednědobé parkování:

- rozděleno dle terminálů
- pro potřeby terminálu 1 jsou využita první dvě podlaží stávajícího Parkingu C (princip „otevřeného“ vjezdu, zpoplatnění dle času u výjezdní brány)
- pro terminál 2 bude obdobným způsobem řešeno parkování v novém parkovacím domě A (první dvě podlaží autopůjčovna získávající lukrativnější prostor, vyšší podlaží parking přístup z okruhu na estakádě)

Dlouhodobé parkování:

- komfortní parkovací plochy jsou umístěny ve vyšších patrech parkovacích domů
- ekonomické parkování je situováno v Parkingu D
- low-cost parkování u komunikace K Letišti (jednoduchý přístup, návaznost na MHD a shuttle bus)

Smluvní TAXI a autobusy

- záchytné parkovací plochy jsou situovány v blízkosti CARGO zóny

Parkování pro zaměstnance

- zastřešené parkování v budově hotelu a dvě podlaží v Parkingu C
- parkovací plochy v rámci komerční zóny
- v případě potřeby využití těchto parkovacích kapacit pro veřejnost je možný jejich přesun k low-cost dlouhodobému parkování

### **Letištní taxislužba a shuttle busy**

- pro smluvní dopravu je vyhrazen samostatný okruh s přímou návazností na záchytné parkoviště

### **MHD, linková a charterová autobusová doprava**

- autobusová doprava je centralizována do jedné stanice
- přímá dostupnost i vizuální kontakt s oběma terminály, využití prostoru pod estakádou, návaznost na stávající i nové komerční plochy

### **Trasy a navigace pěších**

Hlavní toky pěších uživatelů jsou předpokládány v trase od terminálů k nové železniční stanici. Chodec vždy jednoduše a přehledně projde jednotlivými zónami:

TAXI – drop-off – autobusová stanice – železniční stanice

Důležitý je z pohledu chodce výraz letištního veřejného prostoru, který by měl být kultivovaný, přehledný a také reprezentativní. Významnou součástí návrhu je princip otevřeného systému multifunkčních a přizpůsobitelných prvků ve veřejném prostoru. Jedná se o otevřenou mikroarchitekturu umožňující:

- navigaci pěších veřejným prostorem
- zastřešení potřebných ploch (nástupní hrany, hlavní trasy, funkce)
- kombinování s prvky zeleně
- integraci infosystému
- integraci solárních systémů, kolektorů a managementu dešťové
- doplňování dalších potřebných funkcí (místa pro posezení, mobiliář, infopoint, wi-fi a jiné technologie)
- postupné rozšiřování dle možností a potřeb letiště

Veřejný prostor se stává sjednoceným a jasně identifikovatelným. Jeho variabilnost do budoucna otevírá mnoho možností pro utváření image moderního letiště.

### **Cyklisté**

- cyklistická doprava je přivedena přímo do komerční zóny
- další pohyb volně po „městě“ s ostatní dopravou (díky přehlednosti systému)

### **Seznam příloh:**

01	Grafická část
02	Textová část
03	Obálka „Autor“