

TEXTOVÁ ČÁST

Seznam příloh soutěžního návrhu, I. kolo:

- | | | |
|---|-----------------------|----------------------------|
| 1 | Grafická část / panel | A0 |
| 2 | Textová část (2x) | 3 A4 |
| 3 | Obálka „Autor“ | samostatný seznam v obálce |

TEXTOVÁ ČÁST

1. Urbanisticko architektonické a dopravní řešení

Vize

Letiště Václava Havla má, ve srovnání s většinou evropských letišť, podstatnou odlišnost - blízkost k městskému centru a dobrou dostupnost individuální i městskou hromadnou dopravou. Se vstupem železnice bude situace ještě stabilizovanější a to s rezervou při navýšení provozní kapacity letiště.

Letištěm projdou miliony lidí a pracují zde tisíce zaměstnanců. Je to atraktivní živé prostředí - místo, které nás spojuje se světem, a avionika je symbolem špičkových technologií... .

To je dostatečný důvod vize letiště jako živého městského organismu – atraktivního rozvojového území pro obory s létáním a cestováním svázanými, ale i zcela nezávislými.

Koncept návrhu spočívá na pěti pilířích:

Okružní třída

Okružní jednosměrný tok dopravy s novým napojením na silniční přivaděč od R7 a s novým mimoúrovňovým křížením. Je to hlavní páteř automobilové dopravy s přímým napojením parkingů a obslužením všech objektů. Návrh přináší zlepšení přehlednosti a plynulosti obslužných a parkovacích ploch podél Terminálů. Ulice je lemována alejemi stromů a širokými chodníky. Pro zlepšení navigace k Terminálům 1 a2 předkládáme uvážit celoplošný nátěr komunikace na červenou a modrou dle příkladu viz foto na panelu.

Společný terminál železnice a autobusů MHD a regionálních a dálkových spojů

Všechny typy veřejné dopravy se potkají v jednom moderním prostoru, spojeném s letištními Terminály 1 a 2 bezkolizně podzemními koridory – k Terminálu 1 s pohyblivými chodníky. Autobusy přijíždějí do podzemí tunelem umístěným na tunelu železnice s vjezdem od mimoúrovňového propojení ještě před letištěm. To výrazně odlehčí dopravě podél Terminálů. Metoda hloubení tunelu železnice v otevřeném výkopu umožní s výhodou - namísto zásypu - umístění zmiňovaného horního autobusového tubusu.

Superstruktura – korzo – nová osa letiště

Multifunkční otevřená rámová stavba na tělese tunelu. Stavba je částečně zastřešená, v parteru s otvory otevírajícími pohled na nástupiště autobusů a železnice. Ve dvou nadzemních úrovních jsou obchody, služby, kavárny, hřiště doplněné zelení velkých prorůstajících stromů a popínavých rostlin. V úrovni 2NP vede krytá lávka k Terminálu 2, kterou jsou okolní objekty spojeny s horní úrovní odletů. Parter Korza je pojízdný pro zásobování a hasiče.

Kompaktní srozumitelný urbanismus

Doplněním nové části Terminálu 2 se uzavře podkovovité ohraničení veřejnosti přístupného prostoru letiště, sestávající z různých staveb, tak jak šel jeho vývoj od 60. let.

Podél nové části Terminálu 2 navrhujeme prodloužení desky horní úrovně pro odlety a sjezdovou rampu posunujeme jižně. Nový objekt gate-ů vidíme jako lehkou prosklenou stavbu na střiženém trávníku předpolí.

Pro vnitřní zástavbu uvnitř podkovy jsme našli jednoduchý řád ve formě kompaktní šachovnicové zástavby vzniklé doplněním stávajících staveb. Osou této struktury je přirozeně nová železniční stanice, jejíž význam posilujeme integrací s autobusy. Osu podtrhuje velkorysá rámová superstruktura – korzo – kolonáda – promenáda. Na Korzo navazuje „galerie“, jedna ze staveb doplňující stávající urbánní strukturu. Je to uzavřená stavba nad spojovacím podzemním koridorem k Terminálu 1 s velkorysým komunikačním prostorem s provozy obchodů, služeb, restaurací

a kanceláři cestovních agentur. V horních úrovních navrhujeme veřejné relaxační a rehabilitační centrum s bazénem na střeše.

Ostatní rozvojové plochy letiště ponecháváme méně specifikované jak v náplni, tak ve struktuře. Návrh zobrazuje ohraničení budoucí zástavby, rozložené do desítek let. Nespecifikuje způsob jejich členění, ale předpokládá více budov v rámci každé plochy. Výšku zástavby navrhujeme v relaci k hotelu, 6 – 7 podlaží. Stávající budovy policie a výtopny zůstávají plně funkční, ve výhledu se integrují do nové výstavby, anebo se zboří a přesunou do jiné polohy.

Nová tvář letiště a generel zeleně

Zásadní je nový pohled – nová tvář letiště při příjezdu. Zde vidíme potřebu dominantní výjimečné architektury. Funkčně předpokládáme hotel a administrativu. V nové frontě zaujme průhled na novou osu s Korzem. V prodloužení osy ven z letiště je nový obelisk s logem a názvem letiště. Předpolí letiště je upravené zapuštěním komunikace pod úroveň terénu. Dominuje střížený trávník se stromy.

Nový jednotný koncept zeleně má hlavní témata přehlednost, jednoduchost a vysokou užitkovost. Hlavními prvky jsou aleje podél komunikací, stříhané trávníky se stromy a tematické zahrady v návaznosti na superstrukturu Korza.

2. Koncepce dopravy

Koncepce dopravy ve finálním stavu

Základním principem navržené koncepce dopravy ve stavu po vybudování železničního spojení na letiště je jednoduchost pro všechny uživatele.

Pro individuální dopravu je ponechán režim jednosměrného objezdu prostoru Terminálů založený již v současné době ulicemi Aviatická a Schengenská. Navržené řešení uvažuje ve směru příjezdu na letiště od silnice R7 s vedením dopravy stávající ulicí Aviatickou, ve směru od letiště však ulicí Jana Kašpara. Stávající okružní křižovatka této ulice s ul. K Letišti se ruší a je nahrazena mimoúrovňovým nadjezdem s následným napojením na přivaděč k R7. Pro řidiče, kteří se potřebují na letišti otočit a vrátit zpět k Terminálům, je zřízena vratná rampa na ulici K Letišti a následně z této ulice zpět do Aviatické. Nově upravený jednosměrný objezd prostoru Terminálů je pracovně nazván „Okružní třída“ a je z něj realizován příjezd k Terminálu 1 i 2 i ke stávajícím objektům a rozvojovým plochám, přičemž je maximalizován počet komfortních bezkolizních napojení, jež jsou díky využití jednosměrné ulice možná po obou stranách komunikace. Pro příjezd k hale Terminálu 1 je navýšena kapacita kritického vjezdového profilu přidáním nového řadícího pruhu pro TAXI a smluvní dopravce a řadící pruhy jsou prodlouženy. Pro příjezd k odletové hale Terminálu č. 2 je ponechána stávající rampa do druhého nadzemního podlaží i bezkolizní připojení zpět k okružní třídě. Navržené řešení komunikační sítě umožňuje zcela uvolnit prostor dnešní větve ul. Aviatická ve směru do centra, což je výhodné z důvodu plánované výstavby tratě a stanice železnice v tomto prostoru.

Hromadná doprava je řešena v návaznosti na stanici železnice, jež je v území zadáním zafixována ve druhém podzemním podlaží pod terénem stávající větve ul. Aviatická ve směru do centra. Namísto původního vestibulu je navrženo využít prostor mezi železniční stanicí a terénem pro zřízení autobusového stanoviště linek MHD a regionálních spojů s krátkou obrátkovostí na zastávkách. Jižně od železniční stanice je v prostoru prvního podzemního podlaží parkovacího domu navrženo obratiště pro autobusy MHD a regionálních linek, jehož součástí jsou také zastávky linek dálkových, u kterých lze předpokládat delší odbavování cestujících. Terminál autobusové dopravy je napojen na komunikační síť samostatným tunelem vyhrazeným pro autobusy, vedeným po stropě tunelu železniční trati a zaústěným do ulice K Letišti v prostoru mezi jejími mimoúrovňovými křiženími s Okružní třídou. Dálkové a regionální linky přijíždějící k letišti ze silnice R7 tedy na tomto napojení využívají pouze pravé oblouky.

Autobusové linky MHD na letišti budou po zprovoznění železničního napojení jistě omezeny, je však třeba zachovat v dostatečné kapacitě důležité spojení mezi Terminály 1+2 a 3, ideálně linkou vedenou dále přes sídliště Na Dědině k metru Nádraží Veleslavín (upravená trasa dnešní linky 119). Taková linka bude v blízkosti Terminálů 1 a 2 obsluhovat stávající zastávku U Hangáru a nově bude také zajíždět k Terminálu Cargo v ul. Laglerové, následně pojedje zpět a do koncové stanice v terminálu nad stanicí železnice. Rovněž se předpokládá zachování linek MHD ve směru na Zličín (dnes č. 100) a do přílehlého regionu (dnes č. 319). Autobusy MHD nebudou zajíždět přímo před Terminály, cestující z autobusů i vlaků se dostanou přímo do Terminálu 1 i 2 podzemními koridory vybavenými pohyblivými chodníky.

V návrhu parkovacích kapacit byly s rezervou splněny podmínky zadání. Jsou ponechána krátkodobá stání (parking A) doplněná o stání K+R před Terminály mimo bezpečnostní zónu, do které je povolen vjezd pouze vozidlům TAXI a smluvním dopravcům. Pro střednědobé parkování jsou navýšeny kapacity dvěma novými budovami (parking B). Stávající střednědobý parking C je ponechán (s provedením úpravy vjezdu a výjezdu) a stávající dlouhodobý parking D je rovněž ponechán. Nově je zřízen dlouhodobý parking E v prostoru mezi příjezdem od R7 a ulicí Laglerové u zázemí Cargo. Pro dopravu k Terminálům od parkingu E se uvažuje se zřízením dopravy minibusy, případně dodávkovými vozy na zavolání. Současně od parkingu D i E bude možné využít autobusy MHD. Součástí návrhu je nové parkoviště pro vozy TAXI situované u ul. Aviatická před příjezdem k Terminálu 1 tak, aby vozy TAXI z tohoto parkoviště mohly snadno vyjet na jakákoliv stanoviště.

Z hlediska pěší dopravy je žádoucí zajistit kapacitní propojení stanice hromadné dopravy (vlak + autobusy) s Terminály, což zajišťují podzemní koridory. Od střednědobých a krátkodobých parkovacích kapacit, stanovišť TAXI a zastávek smluvní dopravy použijí pěší chodníky a přechody pro chodce. Novým aspektem v lokalitě je nová osa letiště, z dopravního hlediska pěší komunikace vedená nad trasou železnice a umožňující přímý vstup pěších do objektů na nových rozvojových plochách. Pro zaměstnance letiště a souvisejících subjektů budou navrženy chodníky a cyklistické komunikace propojující jednotlivé objekty mimo osy zájmu cestujících veřejnosti, podrobný návrh této sítě přesahuje podrobnost předložené studie.

Etapa před výstavbou železniční trati

V etapě před stavbou železniční trati je již možné realizovat úpravy většiny komunikací dle návrhu, zejména zavést navržený režim pro individuální autobusovou dopravu se základní Okružní třídou. Pouze pro dopravu autobusovou v etapě před výstavbou železniční trati zůstává režim obdobný stávajícímu stavu, pro linky MHD je již zřízena nová zastávka u Terminálu Cargo v ul. Laglerové. Zvolený princip řešení umožňuje s výhodou realizovat větší část úprav komunikací již v etapě před stavbou železniční trati a uvolnit tak výhodně prostor pro její výstavbu.