

# **Textová část**

**VEŘEJNÝ PROSTOR PŘED TERMINÁLY 1 A 2  
LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA**

**02**

## **Seznam příloh**

**01/** Panel

**02/** Textová část

**03/** Obálka „Autor“

## **a) popis a zdůvodnění zvoleného komplexního urbanisticko-dopravního řešení**

### **Urbanistické řešení**

Cílem urbanistického řešení je vytvoření kultivovaného, přehledného prostoru, kde se cestující snadno orientují. Toto kvalitní a jednoduše fungující prostředí nabízí maximální komfort pro cestující. Základem je dobrá dostupnost a srozumitelná vizuální orientace jak v dopravě, tak při pěším pohybu. Přítomnost železniční stanice zvýrazňuje hlavní komunikační a kompoziční osy a podporuje čitelnou hierarchii dopravy. Bezproblémový provoz letiště je podpořen logickým spojením všech stávajících bodů a to jak automobilovou dopravou, tak i pro pěší a cyklisty.

### **Dopravní řešení**

#### **A) Popis řešení hlavních problémů území**

Příjezd do areálu letiště v severní části ulice Aviatická je zjednodušen včasným postupným a cíleným rozplétáním cest dle jednotlivých cílů a druhů dopravy. Je tak vytvořen dostatečný čas pro zorientování řidičů individuální dopravy v systému letiště. Odpojování (rozplétání dopravy) probíhá nejdříve volbou mezi Terminálem 1 a Ostatní. Řidič volí vždy pouze ze 2 možností. Následně vybírá mezi Terminál 2 a Ostatní. Teprve po odpojení k terminálům nastává rozdělení mezi přílet a odlet. Následně je doprava vedena podle svého typu k příslušnému místu pro zastavení. V případě neodbočení k terminálům je řidič veden k středně a dlouhodobému parkování, stejně jezdí nesmluvní autobusy. Za nimi je řidič plynule vyveden, spolu s odjezdy, ven z areálu letiště s možností opětovného napojení před odbočkou k Terminálu 1 a 2.

U Parkingu C navrhujeme kvůli dopravnímu zjednodušení příjezdu k letišti zaměnit vzájemně výjezd a vjezd. Objekt Parkingu C je pro příjezdějšího z dále patrný a příjezd k upravenému vjezdu stejně intuitivní, jako v současnosti.

Křížení komunikací je u dopravy obsluhující Terminály 1 a 2 navrženo bez nutnosti přednosti v jízdě s důsledným oddělením provozu automobilové dopravy k Terminálu 1 od dopravy k Terminálu 2. Příjezd k odletům a příletům Terminálu 2 je veden po estakádě až před Terminál 2, kde se odpojuje pruh k příletové hale sjezdem do parteru. Je tak zajištěn plynulejší odjezd z Terminálu 1 i přehlednost dělení dopravy pro řidiče. Řešení též umožňuje opravy komunikací a případné přesměrování provozu bez ztráty funkčnosti dopravního napojení letiště.

#### **B) Zpřehlednění a reorganizace dopravních toků**

##### **Pěší pohyb**

Na pěší pohyb pasažérů, tedy klientů letiště a návštěvníků Prahy, je dán prioritní důraz. Situováním železniční stanice do centra pěšího pohybu cestujících je jejich pohyb minimalizován na pohodlnou docházkovou vzdálenost. Po příletu má cestující v obou halách možnost sestoupit na nástupiště a využít blízkosti vlakové dopravy či zvolit mezi ostatními druhy dopravy v parteru. Cestující, čekající na odlet, mohou ocenit rozšíření pobytových ploch před vstupními halami o nově navazující prostory.

##### **Městská hromadná doprava - v mezifázi před napojením na železniční trať**

Poloha zastávek autobusů se nemění. Náš návrh řešení dopravy je umožněn realizovat již v mezifázi

bez realizovaného železničního napojení.

### Městská hromadná doprava - po napojení na železniční trať

V obou hlavních terminálech je svými vstupními halami vizuálně přítomna navazující železniční stanice. Přes její vstupní haly s kapacitními travelátory, eskalátory i výtahy může cestující „suchou nohou“ dojít na nástupiště. Tento ideální stav je jednoznačně správnou volbou pro umístění železniční stanice do centrálního prostoru mezi Terminály 1 a 2 a estakádu. Volbou, která vytváří fungující letiště nejméně pro několik budoucích desetiletí. Původní umístění stanice v ulici Aviatická, uprostřed letištních budov, sice znamenalo stejnou průměrnou docházkovou vzdálenost pro všechny přepravované, tedy jak pro zaměstnance letiště, tak ale i pro zákazníky, cestující se svými mnohými zavazadly. Umístěním stanice do polohy před Terminály 1 a 2 tak odpadá zdoluhavá cesta k terminálům, zjednodušuje se orientace a pohodlí klientů letiště. Zaměstnanci letiště cestující HMD mohou využít letištních autobusů spojujících budovy letiště.

Stanice železniční trati je umístěna při stávající estakádě pod terénem v dostatečné hloubce, aby mohl být severní výstup spojen podzemní pasáží s halou Terminálu 1. Prostor stanice na jižním konci přechází v prosvětlenou vstupní halu k Terminálu 2. Ta spojuje nástupiště přímo s parterem a tvoří podnož nové řídicí věže.

Prostor původní autobusové MHD je redukován na jedno stání před Terminálem 1 a 2 pro autobusy, zajišťující spojení mezi Terminály a ostatními letištními budovami, včetně parkovacích domů a vzdálenějších ploch pro dlouhodobé parkování. Po omezení dopravy autobusy MHD je možno přistoupit k dalšímu navýšení počtu míst krátkodobého parkování před Terminálem 1.

Omezení dopravy před Terminálem 1 po dobu budování stanice se projeví pouze v odklonění trasy autobusů MHD a v dočasném odsunutí většiny krátkodobého individuálního parkování, které by částečně využilo navýšené kapacity před Terminálem 2 a prostoru mezi Parkingem C a Hotelem.

### Regionální a dálková linková autobusová doprava spolu s charterovou autobusovou dopravou

Zůstávají podél komunikace obsluhující parking, jsou chráněny estakádou, kde je i samostatný vstup do severního vestibulu železniční stanice.

### Smluvní taxislužba a smluvní shuttle busy

Dvacet stání taxislužby jsou situovány nejbližší obou terminálů, doplněné vždy o dvě stání pro shuttle busy. Jsou tedy ponechány v současné poloze. Záchytné parkoviště vozů taxislužby je přemístěno před Cargo Terminál 1, poblíž hlavní příjezdové komunikace s využitím původního stanoviště jako rozvojové plochy.

### Individuální automobilová doprava

Ta je řešena již při příjezdu do areálu. Výhledovou kapacitu krátkodobého stání umistujeme bezprostředně za 30 metrovou bezpečnostní vzdálenost od hal.

### Cyklotrasy

Cyklostezky propojují všechny budovy letiště a navazují na trasy v regionu.

### Zásobování

Vjezd na severním konci Terminálu 1 je ponechán, vjezd s vrátnicí mezi Terminálem 2 a budovou TB ŘLP je posunut do vhodnější pozice na sever od budovy TB ŘLP.

Systém dopravy je navržen s dostatečnou kapacitou pro výhledový stav s důrazem na dosažení maximální plynulosti dopravy, na jasném a přehledném vymezení ploch určených pro parkování i ke

krátkodobému zastavení (za účelem výstupu/nástupu osob a manipulace se zavazadly) , stejně jako na plynulosti dopravních toků v Území.

## **b) popis a zdůvodnění návrhu a umístění staveb, ploch a jiných objektů v Území**

### Vytvoření reprezentativních pobytových prostranství

Předprostor Terminálu 1 jako prestižní veřejný prostor Prahy, je zdůrazněn novou řídicí věží .

Její podnož, jako součást výstupní haly v tomto prostoru, reprezentuje Terminál 2. Jižní vstupní hala stanice propojuje Terminál 2 s předprostorem Terminálu 1 a jako podnož nové řídicí věže tento předprostor dotváří. Návrh severního vestibulu, osu umístěného kolmo na železniční stanici, sleduje stávající areálovou pěší osu mezi Terminálem 1 a budovám Rodop a APC.

### Nově navržené stavby

**Železniční stanice** je umístěna pod terén před Terminál 1 v ose směřující do Terminálu 2. Na této ose mezi budovou TB ŘLP a estakádou je na úrovni terénu umístěn jižní vestibul stanice, tvořící podnož plánované řídicí věže. Severní vestibul stanice, umístěný kolmo nad osu železnice, tvoří přijatelně dlouhou podzemní pasáž ústící do haly Terminálu 1.

**Rampa u estakády** před Terminálem 2 umožňuje mimoúrovňové křížení příjezdu k přiletům Terminálu 2 a odjezdy od Terminálu 1.

**Rozšíření plata před Terminálem 2**, vyvolané potřebou navýšení počtu parkovacích míst krátkodobého stání, je realizováno prodloužením směrem na jihovýchod. Uzavírá tak hmotově předprostor Terminálu 2 a zároveň respektuje budoucí rozšiřování odbavovacích prostor na východ.

**Parkovací dům pro zaměstnance** pracující v areálu letiště, je umístěn na jih od Terminálů Carga při ulici Laglerové. Je tak odlehčena doprava vytíženého dopravního uzlu před terminály.

**Pohotovostní parkování taxislužby** je umístěno vedle parkovacího domu pro zaměstnance, též při ulici Laglerové, před Cargo Terminál 1. Zrušení původního místa před Parkingem C podporuje zjednodušení provozu před terminály a vytváří významnou rozvojovou plochu. V souvislosti s uvedenými změnami je navrženo rozšíření ulice Laglerové.

### Kultivace vegetačních úprav a reklamních ploch

Vzrostlá zeleň sleduje linii Terminálu 1 a linii estakády, jejíž hmotu zakrývá. I parkovací plochu mezi těmito liniemi dotváří koruny stromů. Samostatně stojící reklamní prvky jsou umístěny na rozlehlých plochách krátkodobých parkovišť. Nikde jinde se reklamní plochy vyskytovat nemají, pouze několik velkých billboardů. Důležité je, aby reklama nezasahovala do informačního systému letiště. Velkoplošné řešení reklamy na jednom místě nekonkuruje navigaci po areálu - to je záměr.

### Plochy s rozvojovým potenciálem

Ty jsou vymezeny především podél ulice Jana Kašpara. Je tak umožněna budoucí úprava parteru před plochou vymezenou pro případné rozšíření odbavovacích ploch na jih od Terminálu 2.

Vymístěním pohotovostního stání parkovací služby ke Cargo Terminálu je uvolněna významná plocha na sever od Parkingu C, buď pro jeho rozšíření nebo pro další výstavbu.

Návrh zvýrazňuje stávající klady v území, za současného vhodného a jednoznačného vyřešení problémových míst. Cílem je dosáhnout ideálního komplexně fungujícího prostoru letiště zbaveného zbytečných krátkozrakých kompromisů.