

## TEXTOVÁ ČÁST

Seznam příloh soutěžního návrhu, II. kolo:

- |   |                                    |  |
|---|------------------------------------|--|
| 1 | Grafická část / panel 1            | formát A0  |
| 2 | Grafická část / panel 2            | A0   |
| 3 | Grafická část / panel 3            | A0   |
| 4 | Grafická část / panel 4            | A0   |
| 5 | Grafická část / panel 5            | A0   |
| 6 | Textová část (2x)                  | 5 A4   |
| 7 | Obálka „Digitální část – II. kolo“ | obálka, datový nosič obsahující grafickou část a textovou část (pdf) |

## TEXTOVÁ ČÁST

### 1. urbanismus, architektura, doprava

#### 1.1 celková vize a celková koncepce území

##### 1.1.1 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. Ta bude s realizací železničního spojení ještě stabilizovanější a to i při očekávaném navýšení provozní kapacity letiště.

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

Současný stav území však neodpovídá svému potenciálu. Území je využíváno příliš extenzivně a nekonceptně, úroveň urbanismu i architektury je nízká, takže výraz je provinční, nereflakující kulturní a společenský význam Prahy.

Cestu změny vidíme v silném a atraktivním urbanistickém konceptu, který vytvoří rámec pro intenzivní rozvoj území. Přitáhne obory s létáním a cestováním spjaté, ale i obory zcela odlišné. Posílí služby, obchod, ubytování, bydlení a vzniknou rozmanité pracovní příležitosti. Vznikne kus nového města, které bude - kromě tranzitní funkce - čím dále i cílem. V případě kvalitní architektury bude reprezentativní branou města i republiky.

##### 1.1.2 koncepce - kompaktní srozumitelné město

Doplněním nové části Terminálu 2 se uzavře podkovovité uspořádání letiště, sestávající z různorodých staveb, tak jak šel jeho vývoj od 60. let. Podél terminálů je neodmyslitelný pás parkovišť a nástupišť, obsluhovaný okružní třídou. Uvnitř, v srdci intravilánu letiště, je prostor pro nové kompaktní město s novou městskou osou.

Urbanismus má jednoduchý řád ve formě šachovnicové zástavby vzniklé doplněním stávajících staveb. Novou osu vytyčila železnice a náš návrh ji podtrhuje umístěním polyfunkční prostorové stavby s obchody, kavárnami, službami a zelení. Osa spojuje krajinu předpolí letiště s dominantou pylonu na straně jedné a budovu Terminálu 2 na straně druhé. Nové rozvojové plochy jsou na Osu napojeny a využívají možnosti spojení suchou nohou s Terminály 1 a 2 i dopravním terminálem železnice a autobusů. Dopravní obsluha je zajištěna z okružní třídy po obvodu zástavby. Jednotlivé rozvojové plochy jsou vymezeny obvodem urbánního bloku a výškou stanovenou v relaci k hotelu, tj. 6 – 7 podlaží. Není specifikována struktura zástavby, ale preferuje se členění bloku na více objektů. Pro koncepci živého města doporučujeme podporovat kombinaci funkcí – kanceláře, konference, hotely, obchod, služby, ale i bydlení. Návrh předpokládá časové rozložení do desítek let. Stávající budovy policie a výtopny zůstávají plně funkční, ve výhledu je navrhujeme integrovat do nové výstavby, anebo zbořit a přesunout do jiné polohy.

#### 1.2 dopravní řešení

Provoz letiště je samozřejmě tím nejpodstatnějším a klíčovou roli hraje dopravní obsluha. Stávající stav není špatný, ale chybí přehlednost a rezervy uspokojující plynulost provozu a potřebné kapacity při předpokládaném rozvoji. Návrh přináší takové úpravy, které na tyto potřeby odpovídají.

##### 1.2.1 silniční doprava

Pro zefektivnění individuální automobilové dopravy a autobusové hromadné dopravy navrhujeme oproti současnému stavu následující změny:

- rozšíření počtu pruhů na vjezd k Terminálu 1
- zpřehlednění dopravy pomocí jednosměrné „okružní třídy“ obsluhující nové jádro letiště a odstranění stávajících konfliktních bodů

- nahrazení kruhového objezdu na výjezdu k přivaděči mimoúrovňovým křížením
- odlehčení dopravě odkloněním autobusů MHD, regionálních a dálkových spojů do tunelu k novému autobusovému terminálu nad železniční stanicí
- minimalizování počtu chodců na přechodech zřízením podzemních koridorů s pojízdnými chodníky pro oba terminály
- rozšíření počtu krátkodobých parkovacích stání a K+R podél terminálů, navýšení bran pro plynulejší odbavení

### **1.2.2 veřejná doprava - společný terminál železnice a autobusů MHD a regionálních a dálkových spojů**

Všechny typy veřejné dopravy navrhujeme sdružit v jednom moderním dopravním terminálu spojeném s letištními Terminály 1 a 2 bezkolizně a bezpečně podzemními koridory.

Tunel železnice je navržený jako hloubený a zpětně zasypaný, což nabízí možnost nadloží tunelu využít pro další tunel - autobusový. Vjezd do tunelu je z prostoru před letištěm, což zároveň odlehčí pozemní silniční dopravě.

Navržený terminál má dvě podzemní úrovně – dole železnici a nad ní autobusy. Autobusy MHD mají zastávky nad stanicí železnice, zatímco autobusy regionálních a dálkových spojů pod nově navrženým parkovacím domem. Nad terminálem je hlavní dominanta celého návrhu – nová osa letiště. Všechny úrovně jsou vizuálně propojeny otvory a dopravní ruch terminálu sem přináší potřebný život.

### **1.2.3 cyklisté**

Podporujeme cyklistickou dopravu a v návaznosti na stávající a plánované cyklistické trasy navrhujeme trasování v řešeném území.

## **1.3 veřejný prostor**

### **1.3.1 nová osa letiště**

Nová stanice železnice představuje nové těžiště rozvojového území. Toto umístění respektujeme a posilujeme novou osou letiště.

Urbanistický návrh je založen na doplnění struktury určené stávajícími domy - hotelu a parkingu C na jedné a budovy Rodop na straně druhé. Vymezený prostor je však příliš široký a nezajímavý, aby sám o sobě ustál roli hlavní třídy. Proto ji navrhujeme posílit vložím nové Osy – superstruktury, korza, nebo kolonády - polotevřenou prostorovou konstrukcí, ve které jsou ve dvou nadzemních úrovních vestavěny obchody, služby, kavárny, hřiště doplněné zelení velkých prorůstajících stromů a popínavých rostlin. V horní úrovni vede krytá lávka k Terminálu 2, kterou jsou okolní objekty spojeny s horní úrovní odletů. Nejživější bude Osa v oblasti podzemního terminálu autobusů a železnice, se kterým je spojena otvory otevírajícími pohled na nástupiště.

### **1.3.2 předprostor letištních terminálů**

Prostor před letištními terminály má funkci především dopravně komunikační, tj. slouží pro rychlý bezbariérový přístup od automobilů, obsluhy K+R, autobusů smluvních přepravců a taxi do odbavovacích hal a naopak. Proto je navržené uspořádání maximálně intenzivní a přehledné. Zásadní změna spočívá v přesunu autobusů MHD, autobusů regionálních a dálkových spojů do nového dopravního terminálu s železnicí a návrh podzemního spojení pro pěší. To uvolní předprostor terminálů pro ostatní druhy dopravy.

Další úpravy jsou:

- z oboru designu - výměna přístřešků u stání autobusů smluvních přepravců, mobiliáře, materiálu zastávek, dlažby...
- návrh zeleně v podobě stromořadí a travních porostů
- umístění venkovních zahrádek kaváren a restaurací v klidnějších místech u spojovacího objektu mezi terminály

## **1.4 krajina**

### **1.4.1 nová tvář letiště**

Urbanismus je koncipován se záměrem vytvořit pro návštěvníky přijíždějící po přivaděči z R7 nový pohled na letiště – novou frontu domů tvořenou kvalitní architekturou. Předprostor je tvořen nově založeným parkem LVH - krajinou stříženého trávníku se stromy. Mimoúrovňové propojení je skryto v zářezu, takže krajina je větší a kompaktní. V určitém bodě se návštěvníku otevře průhled novou Osou letiště a uvědomí si její souvislost s novým obeliskem s logem a názvem letiště.

### **1.4.2 generel zeleně**

Letiště potřebuje nový jednotný generel zeleně. Hlavními tématy by měla být přehlednost, jednoduchost a vysoká užitkovost. Prostor nemá být přeplněn nízkou zelení a dekorativními záhony. Hlavními navrženými prvky by měly být aleje stromů podél komunikací, stříhané trávníky doplněné rozptýlenými skupinami stromů a tematické zahrady v návaznosti na Osu. Dalšími navrženými celky je parková úprava před Terminálem 2 – odlety a parková úprava stávající estakády k Terminálu 2.

### **1.4.3 nová Osa a tematické zahrady**

Součástí nové Osy letiště je stromořadí prorůstající prostorovou strukturou korza. Kolmo na Osu směrem k Terminálu 1 jsou navrženy tři tematické zahrady – „pikniková louka“ s trávníkem a stromy, „Piazzeta“ s restaurační zahrádkou pod stromy vyrůstajícími z dlážděné plochy a „přírodní zahrada“ s pohledovou bujnou vegetací.

## **1.5 objekty**

Návrh je veden snahou vytvořit dobrý urbanistický rámec pro vznik kvalitní architektury. Tři objekty navrhujeme jako konkrétní stavby – novou Osu, přílehlou „galerii“ a nové parkovací domy

### **1.5.1 nová Osa**

Jedná se o dvoupodlažní železobetonovou polotevřenou konstrukci založenou na sdruženém tunelu železnice a autobusu. Tvoří rámec pro provozovny obchodů a zahrnuje krytý můstek pro přístup k Terminálu 2.

### **1.5.2 galerie**

Jedna ze staveb doplňující stávající urbánní strukturu. Je to uzavřená stavba nad spojovacím podzemním koridorem k Terminálu 1 s pasáží a s provozovny obchodů, služeb a restaurací. V horních úrovních navrhujeme veřejné relaxační a rehabilitační centrum s bazénem na střeše.

### **1.5.3 parkovací domy**

Na západě rozvojového území navrhujeme dva parkovací domy se spirálovitým rampovým systémem. Z domů je přímý vstup na krytou lávku k Terminálu 2. V podzemním podlaží jižního parkingu je autobusový terminál. Plášť je rastrový transparentní.

### **1.5.4 úpravy u Terminálu 2**

Dostavbu Terminálu 2 si představujeme jako lehkou prosklenou stavbu na stříženém trávníku předpolí. Plato v úrovni odletů Terminálu 2 navrhujeme prodloužit podél novostavby a sjezdovou rampu posunout jižněji. Tím se zvětší kapacita pro dopravní obsluhu, takže bude možné její část - za budovou Řízení letového provozu - přeměnit v parkovou plochu zpříjemňující čekání, výhled i mikroklima.

### **1.5.5 estakáda k Terminálu 2**

Nová Osa letiště převezme funkci krytého přístupu k Terminálu 2. Proto navrhujeme stávající estakádu upravit tak, že se odstraní střecha nad chodníkem a nepotřebně široký prostor se využije pro intenzivní zeleň s užším chodníkem v zeleni jako alternativní cesta od „galerie“ k Terminálu 2.

## 2. koncepce dopravy

### 2.1 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 ulicí 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 pracovním názvem „Okružní třída“ a je z něj realizován příjezd k Terminálu 1 a 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 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. Po dokončení železniční trati a stanice i navrženého souvisejícího autobusového terminálu zde bude v úrovni terénu vytvořeno korzo pro pěší s možností dopravní obsluhy zásobováním a umožněním vjezdu vozidel integrovaného záchranného systému.

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 kříženími s Okružní třídou. Dálkové a regionální linky přijíždějící k letišti ze silnice R7 tedy na tomto napojení využívají pouze pravé oblouky. Autobusový tunel není veřejnou komunikací a je z bezpečnostních důvodů určen výhradně pro provoz autobusů a pro integrovaný záchranný systém, vjezd bude vybaven závorou nebo elektronickým systémem kontroly vjíždějících vozidel obdobně jako u příjezdů před terminály. V případě požadavku na umožnění zásobování některých objektů podél korza z podzemí může být tunel využit i pro zásobování, avšak pouze za předpokladu vytvoření samostatných stání pro zásobování mimo příjezdovou komunikaci tunelu a mimo autobusové zastávky a obratiště.

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 Velešlavin (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 přilehlého 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 před terminály (parking P1 mimo bezpečnostní zónu u Terminálu 1, parking P2 na nadzemní

estakádě před vstupem do Terminálu 2) doplněná o stání K+R. V bezpečnostní zóně na terénu přímo před Terminály 1 a 2 jsou umístěna pouze stání pro vozidla TAXI a smluvní dopravce s povolením. Pro střednědobé parkování (ve stávajícím stavu budova A a venkovní parkoviště B) jsou navýšeny kapacity dvěma novými budovami (parking A a 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. Pro správné řazení vozidel na příjezdu z Aviatické ulice i následné směřování na letišti byly navrženy informativní směrové návěsti zahrnující barevné a slovní označení terminálu (Terminál 1 – modrá, Terminál 2 – červená) a příslušných parkovacích ploch (dopravní značka IP11a - parkoviště, IP13a – kryté parkoviště nebo IP13e – parkoviště K+R, grafické znázornění typu vozidla a textový popis typu parkoviště). Směrové návěsti upozorňující na vyhrazené pruhy (TAXI, BUS, VIP) byly s ohledem na potřebnou velikost při umístění na portálech nad komunikací navrženy v obdobném provedení jako návěsti pro příjezd k terminálům a parkovištím, tedy nikoli pouze jako dopravní značky IP20a, jež mohou být doplněny na okraj komunikace. Cílem nových návěstí je zejména jednoduchost a snadná pochopitelnost i bez znalosti českého jazyka. Detailní řešení dopravního značení bude předmětem dalších stupňů dokumentace. Součástí návrhu parkovacích ploch je také nové odstavené parkoviště pro 200 vozů TAXI situované u ulice K Letišti vedle stávající budovy Travel Service, vozy TAXI z tohoto parkoviště mohou v případě potřeby dojet během tří minut na stanoviště před Terminálem 1 nebo 2.

V rámci zavedení principu okružní třídy je řešena také cyklistická doprava, která může být při zřízení vhodné infrastruktury atraktivní zejména pro zaměstnance letiště. Podél okružní třídy je navržena samostatná okružní cyklistická stezka, ze které je umožněn příjezd k terminálům a k objektům vně okružní třídy. Pro příjezd k objektům uvnitř mohou cyklisté využít středové korzo. U zastavby budou rozmístěny stojany na jízdní kola. Příjezd cyklistů do řešené lokality se předpokládá zejména ve směru od ulice K Letišti a Terminálu 3 (v trase dnešní cyklotrasy A168) a dále ve výhledu také podél ulice Aviatické (plánovaná cyklotrasa A172 napojená u MUK Aviatické na A17 směr Přední Kopanina / Kněževy), budoucí cyklotrasa A172 bude v návrhu připojena do společného příjezdu s A168, tj. překoná lávkou ul. Aviatické i železniční trať.

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 (korzo), 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 také chodníky a pěší komunikace propojující jednotlivé objekty mimo osy zájmu cestující veřejnosti, podrobný návrh této sítě přesahuje podrobnost předložené studie.

## **2.2 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.