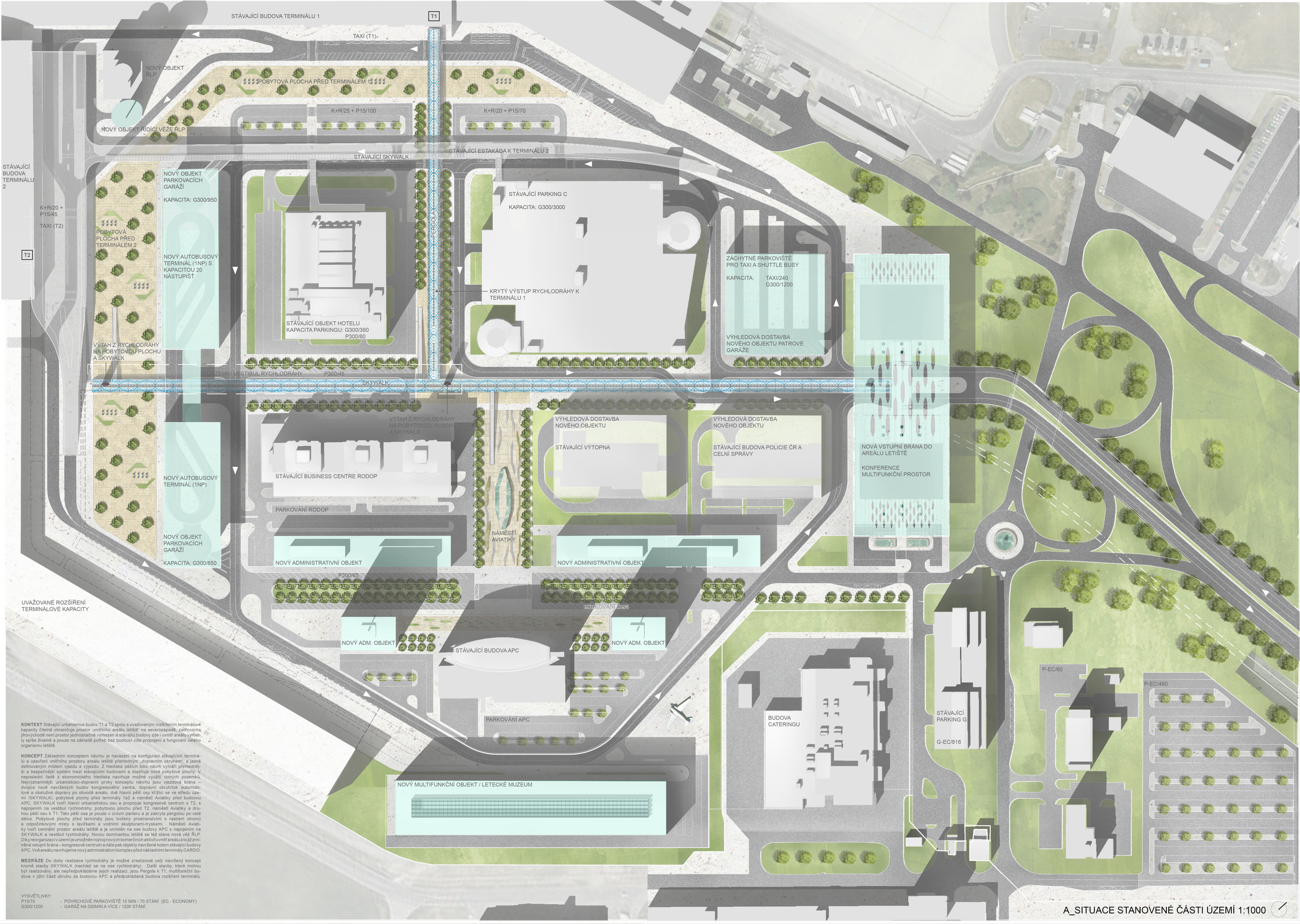


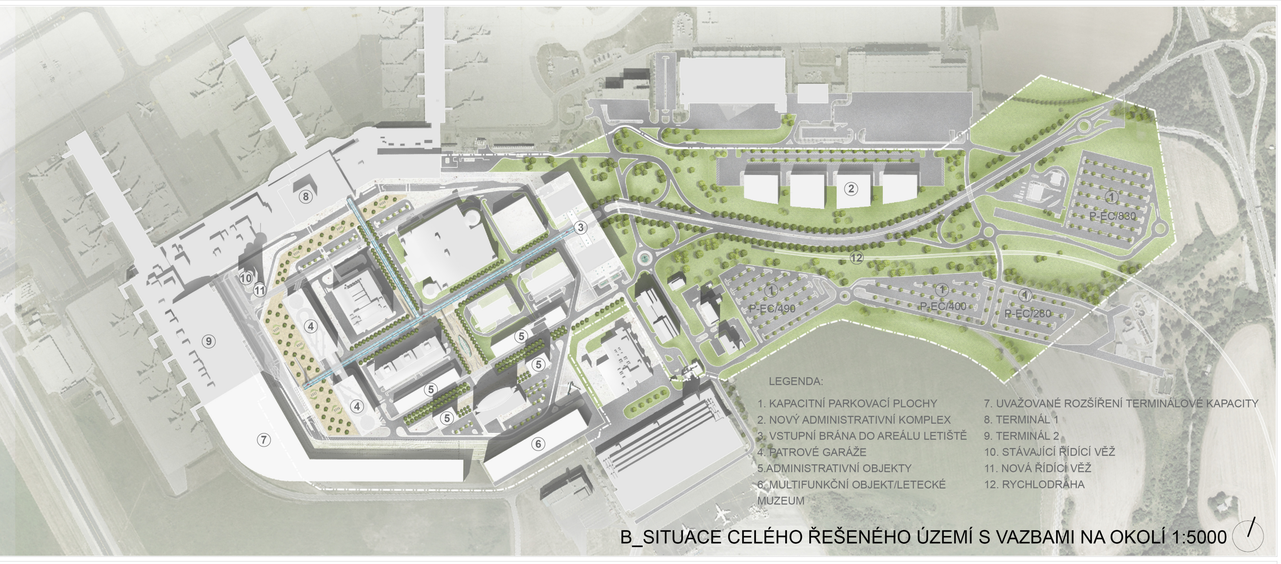
KONTEXT Stávající urbanismus budov T1 a T2 spolu s uvažovaným rozšířením terminálové kapacity čitelně ohraničuje prostor „vnitřního areálu letiště" na severozápadě, zatímco na jihovýchodě není prostor jednoznačně vymezen a stávající budovy zde i uvnitř areálu vyrostly spíše živelně a pouze na základě potřeb bez budoucí vize propojení a fungování celého organismu letiště.

KONCEPT Základním konceptem návrhu je navázání na konfiguraci stávajících terminálů a uzavření vnitřního prostoru areálu letiště přehledným „dopravním okruhem", s jasně definovaným místem vjezdu a výjezdu. Z hlediska pěších toků návrh vytváří přehlednější a bezpečnější systém mezi stávajícími budovami a doplňuje nové pobytové plochy. V neposlední řadě z ekonomického hlediska navrhuje možné využití volných pozemků. Nejvýznamnější urbanisticko-dopravní prvky konceptu návrhu jsou vjezdová brána – dvojice nově navržených budov kongresového centra, dopravní okruh/tok automobilové a obslužné dopravy po obvodě areálu, dvě hlavní pěší osy křížící se ve středu území /SKYWALK/, pobytové plochy před terminály 1a2 a náměstí Aviatiky před budovou APC. SKYWALK tvoří hlavní urbanistickou osu a propojuje kongresové centrum s T2, s napojením na vestibul rychlodráhy, pobytovou plochu před T2, náměstí Aviatiky a druhou pěší osu k T1. Tato pěší osa je pouze v úrovni parteru a je zakryta pergolou po celé délce. Pobytové plochy před terminály jsou tvořeny prostranstvími s rastrem stromů a odpočinkovými místy s lavičkami a vodními skulpturami-tryskami. Náměstí Aviatiky tvoří centrální prostor areálu letiště a je umístěn na ose budovy APC s napojením na SKYWALK a vestibul rychlodráhy. Novou dominantou letiště se též stane nová věž ŘLP. Díky reorganizaci území je umožněn rozvoj nových komerčních aktivit uvnitř areálu a to již zmíněná vstupní brána – kongresové centrum a dále pak objekty navržené kolem stávající budovy APC. Vně areálu navrhujeme nový administrativní komplex před nákladními terminály CARGO.

MEZIFÁZE Do doby realizace rychlodráhy je možné zrealizovat celý navržený koncept kromě stavby SKYWALK (nachází se na ose rychlodráhy). Další stavby, které mohou být realizovány, ale nepředpokládáme jejich realizaci, jsou Pergola k T1, multifunkční budova v jižní části okruhu za budovou APC a předpokládaná budova rozšíření terminálů.

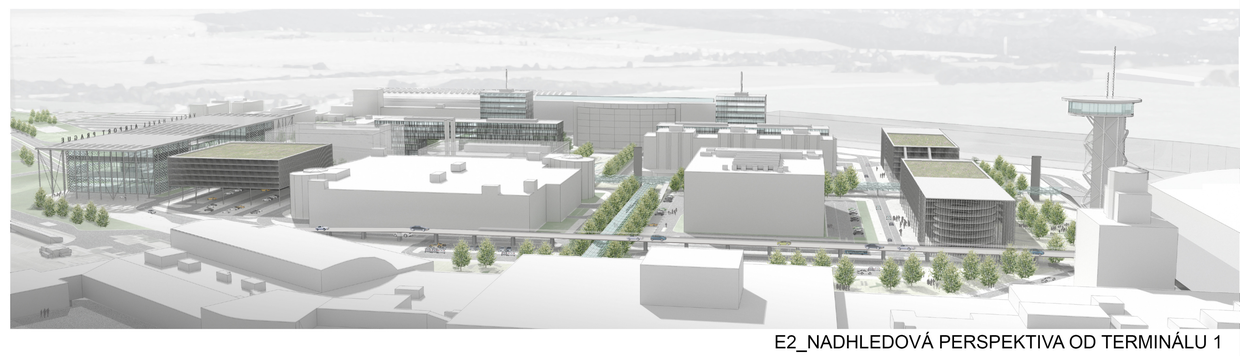
VYSVĚTLIVKY:
P15/70 - POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ 15 MIN / 70 STÁNÍ (EC - ECONOMY)
G300/1200 - GARÁŽ NA 300MIN A VÍCE / 1200 STÁNÍ

A_SITUACE STANOVENÉ ČÁSTI ÚZEMÍ 1:1000

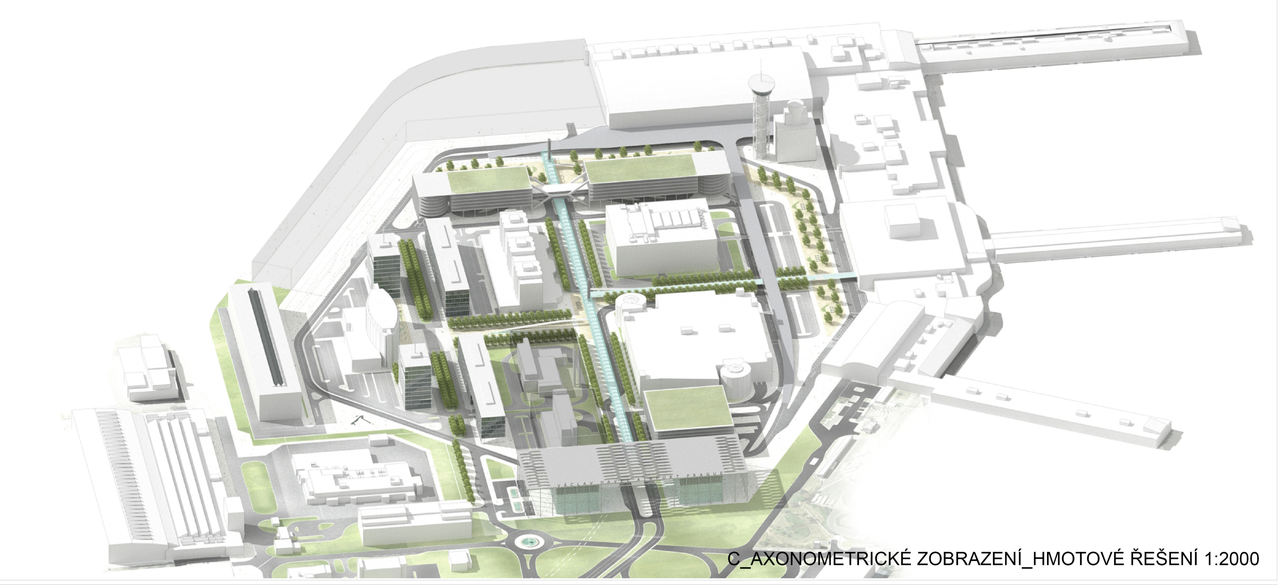


B_SITUACE CELÉHO ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ S VAZBAMI NA OKOLÍ 1:5000

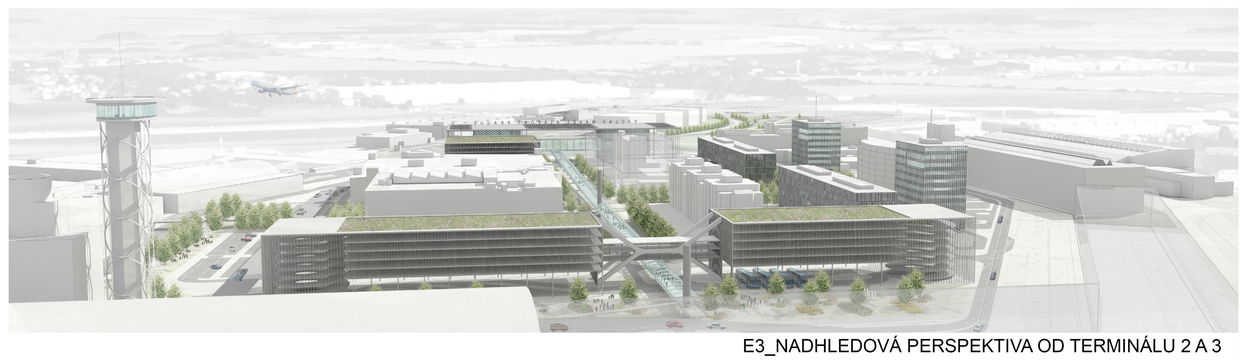
E1_PERSPEKTIVNÍ POHLED NOVÉ VSTUPNÍ BRÁNY LETIŠTĚ



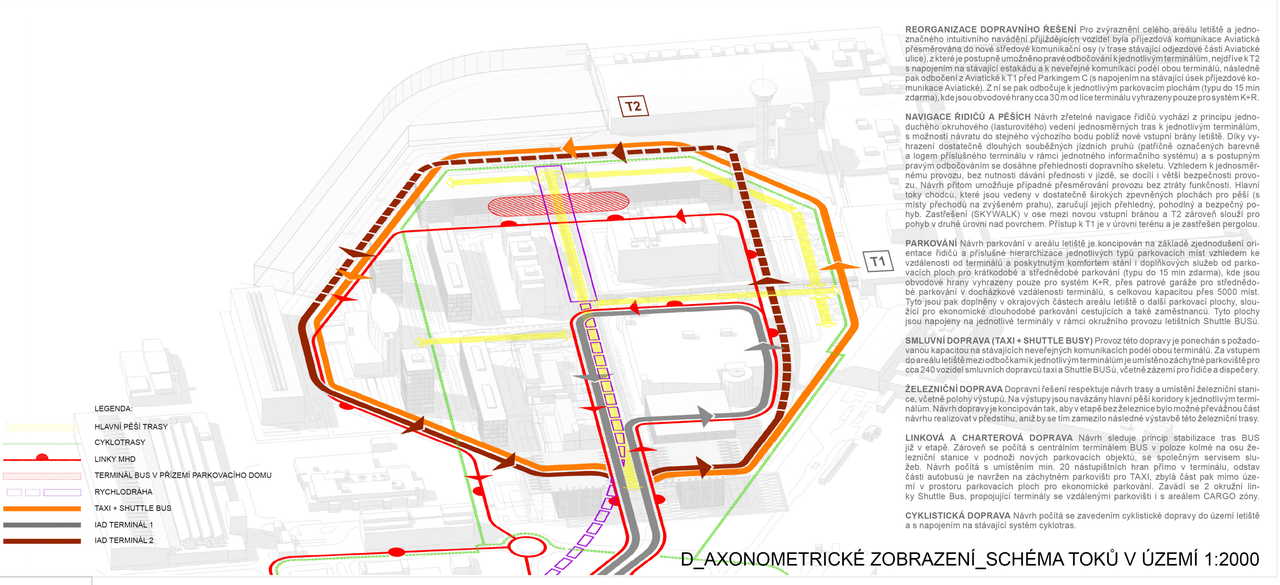
E2_NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA OD TERMINÁLU 1



C_AXONOMETRICKÉ ZOBRAZENÍ_HMOTOVÉ ŘEŠENÍ 1:2000



E3_NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA OD TERMINÁLU 2 A 3



REORGANIZACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ Pro zvýraznění celého areálu letiště a jednoznačného intuitivního navádění přijíždějících vozidel byla příjezdová komunikace Aviatická přesměrována do nové středové komunikační osy (v trase stávající odjezdové části Aviatické ulice), z které je postupně umožněno pravé odbočování k jednotlivým terminálům, nejdříve k T2 s napojením na stávající estakádu a k neveřejné komunikaci podél obou terminálů, následně pak odbočení z Aviatické k T1 před Parkingem C (s napojením na stávající úsek příjezdové komunikace Aviatické). Z ní se pak odbočuje k jednotlivým parkovacím plochám (typu do 15 min zdarma), kde jsou obvodové hrany cca 30 m od líce terminálu vyhrazeny pouze pro systém K+R.

NAVIGACE ŘIDIČŮ A PĚŠÍCH Návrh zřetelné navigace řidičů vychází z principu jednoduchého okruhového (lasturovitého) vedení jednosměrných tras k jednotlivým terminálům, s možností návratu do stejného výchozího bodu poblíž nové vstupní brány letiště. Díky vyhrazení dostatečně dlouhých souběžných jízdních pruhů (patřičně označených barevně a logem příslušného terminálu v rámci jednotného informačního systému) a s postupným pravým odbočováním se dosáhne přehlednosti dopravního skeletu. Vzhledem k jednosměrnému provozu, bez nutnosti dávání přednosti v jízdě, se docílí i větší bezpečnosti provozu. Návrh přitom umožňuje případné přesměrování provozu bez ztráty funkčnosti. Hlavní toky chodců, které jsou vedeny v dostatečně širokých zpevněných plochách pro pěší (s místy přechodů na zvýšeném prahu), zaručují jejich přehledný, pohodlný a bezpečný pohyb. Zastřešení (SKYWALK) v ose mezi novou vstupní bránou a T2 zároveň slouží pro pohyb v druhé úrovni nad povrchem. Přístup k T1 je v úrovni terénu a je zastřešen pergolou.

PARKOVÁNÍ Návrh parkování v areálu letiště je koncipován na základě zjednodušení orientace řidičů a příslušné hierarchizace jednotlivých typů parkovacích míst vzhledem ke vzdálenosti od terminálů a poskytnutým komfortem stání i doplňkových služeb od parkovacích ploch pro krátkodobé a střednědobé parkování (typu do 15 min zdarma), kde jsou obvodové hrany vyhrazeny pouze pro systém K+R, přes patrové garáže pro střednědobé parkování v docházkové vzdálenosti terminálů, s celkovou kapacitou přes 5000 míst. Tyto jsou pak doplněny o okrajových částech areálu letiště o další parkovací plochy, sloužící pro ekonomické dlouhodobé parkování cestujících a také zaměstnanců. Tyto plochy jsou napojeny na jednotlivé terminály v rámci okružního provozu letištních Shuttle BUSů.

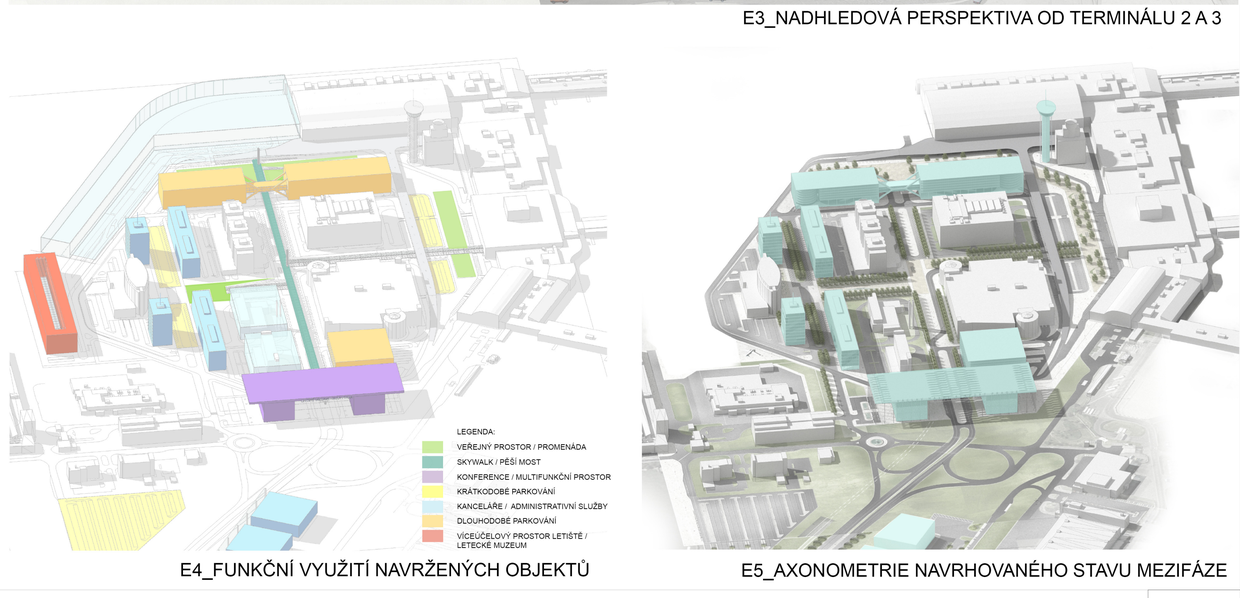
SMLUVNÍ DOPRAVA (TAXI + SHUTTLE BUSY) Provoz této dopravy je ponechán s požadovanou kapacitou na stávajících neveřejných komunikacích podél obou terminálů. Za vstupem do areálu letiště mezi odbočkami k jednotlivým terminálům je umístěno záchytné parkoviště pro cca 240 vozidel smluvních dopravců taxi a Shuttle BUSů, včetně zázemí pro řidiče a dispečery.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA Dopravní řešení respektuje návrh trasy a umístění železniční stanice, včetně polohy výstupů. Na výstupy jsou navázány hlavní pěší koridory k jednotlivým terminálům. Návrh dopravy je koncipován tak, aby v etapě bez železnice bylo možné převzít část návrhu realizovat v předstihu, aniž by se tím zamezilo následné výstavbě této železniční trasy.

LINKOVÁ A CHARTEROVÁ DOPRAVA Návrh sleduje princip stabilizace tras BUS již v etapě. Zároveň se počítá s centrálním terminálem BUS v poloze kolmé na osu železniční stanice v podnoží nových parkovacích objektů, se společným servisem služeb. Návrh počítá s umístěním min. 20 nástupištních hran přímo v terminálu, odstav části autobusů je navržen na záchytném parkovišti pro TAXI, zbylá část pak mimo území v prostoru parkovacích ploch pro ekonomické parkování. Zavádí se 2 okružní linky Shuttle Bus, propojující terminály se vzdálenými parkovišti i s areálem CARGO zóny.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA Návrh počítá se zavedením cyklistické dopravy do území letiště a s napojením na stávající systém cyklotras.

D_AXONOMETRICKÉ ZOBRAZENÍ_SCHÉMA TOKŮ V ÚZEMÍ 1:2000



E4_FUNKČNÍ VYUŽITÍ NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ

E5_AXONOMETRIE NAVRHOVANÉHO STAVU MEZIFÁZE

VEŘEJNÝ PROSTOR PŘED TERMINÁLY 1 A 2 LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA