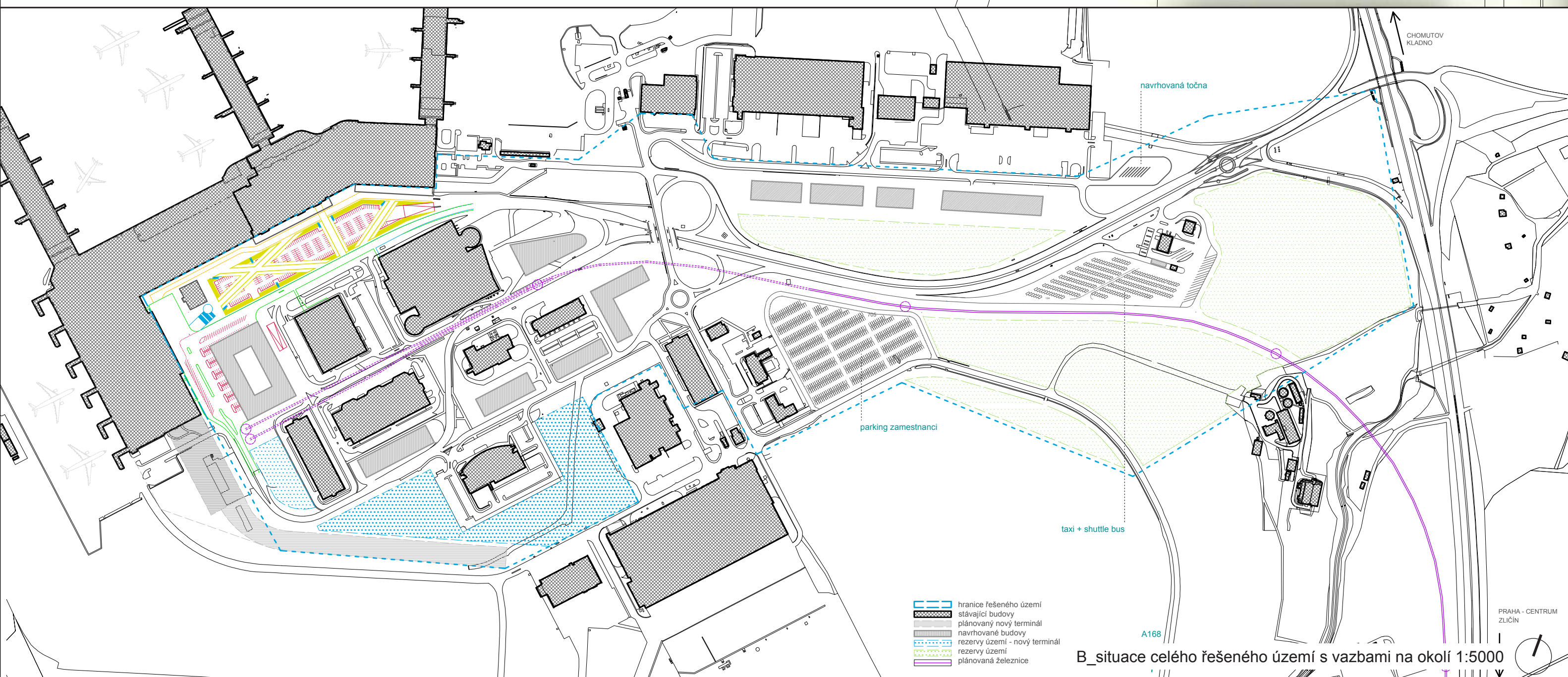


A_situace stanovené části území 1:1000



B_situace celého řešeného území s vazbami na okolí 1:5000

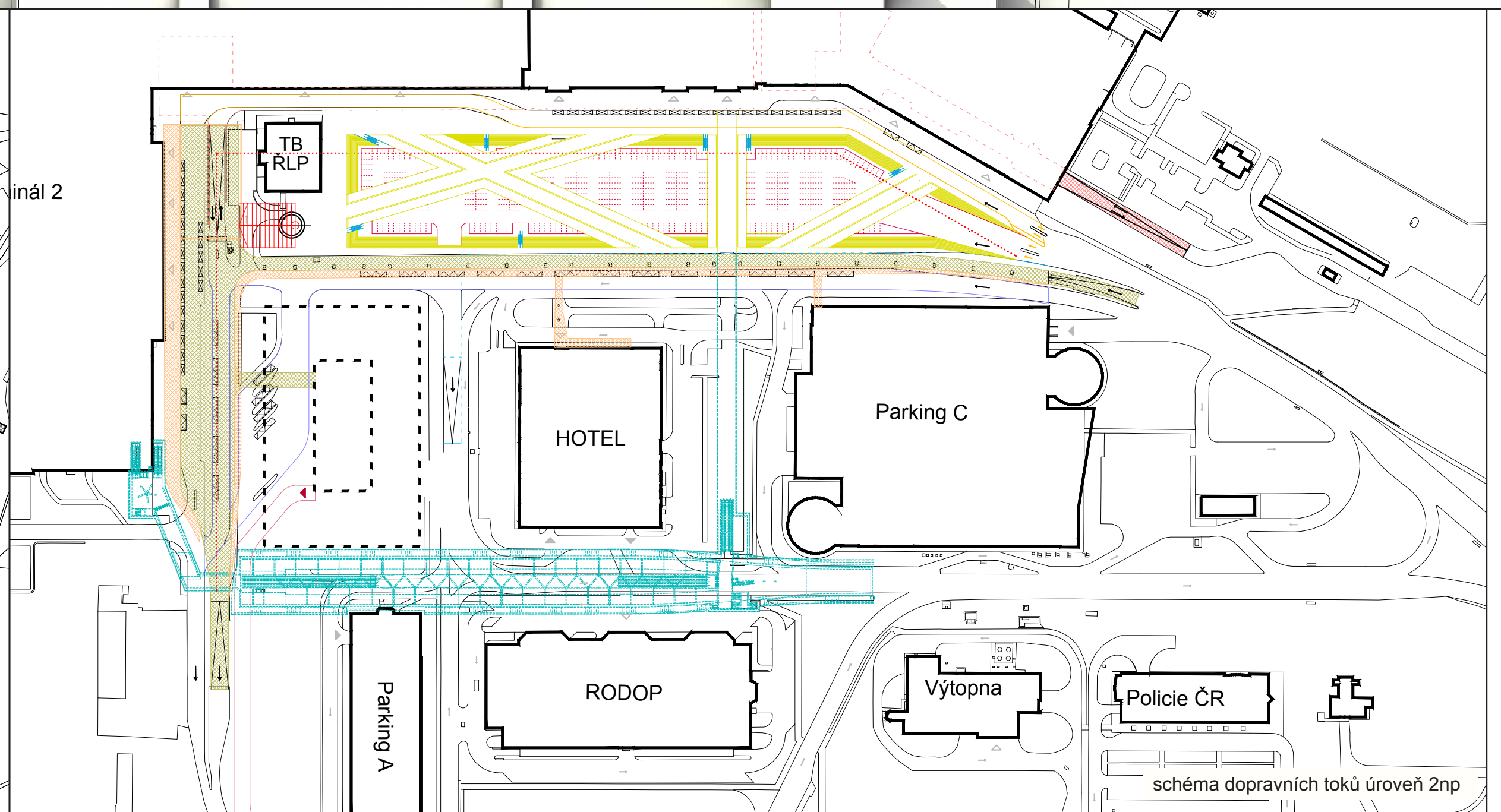
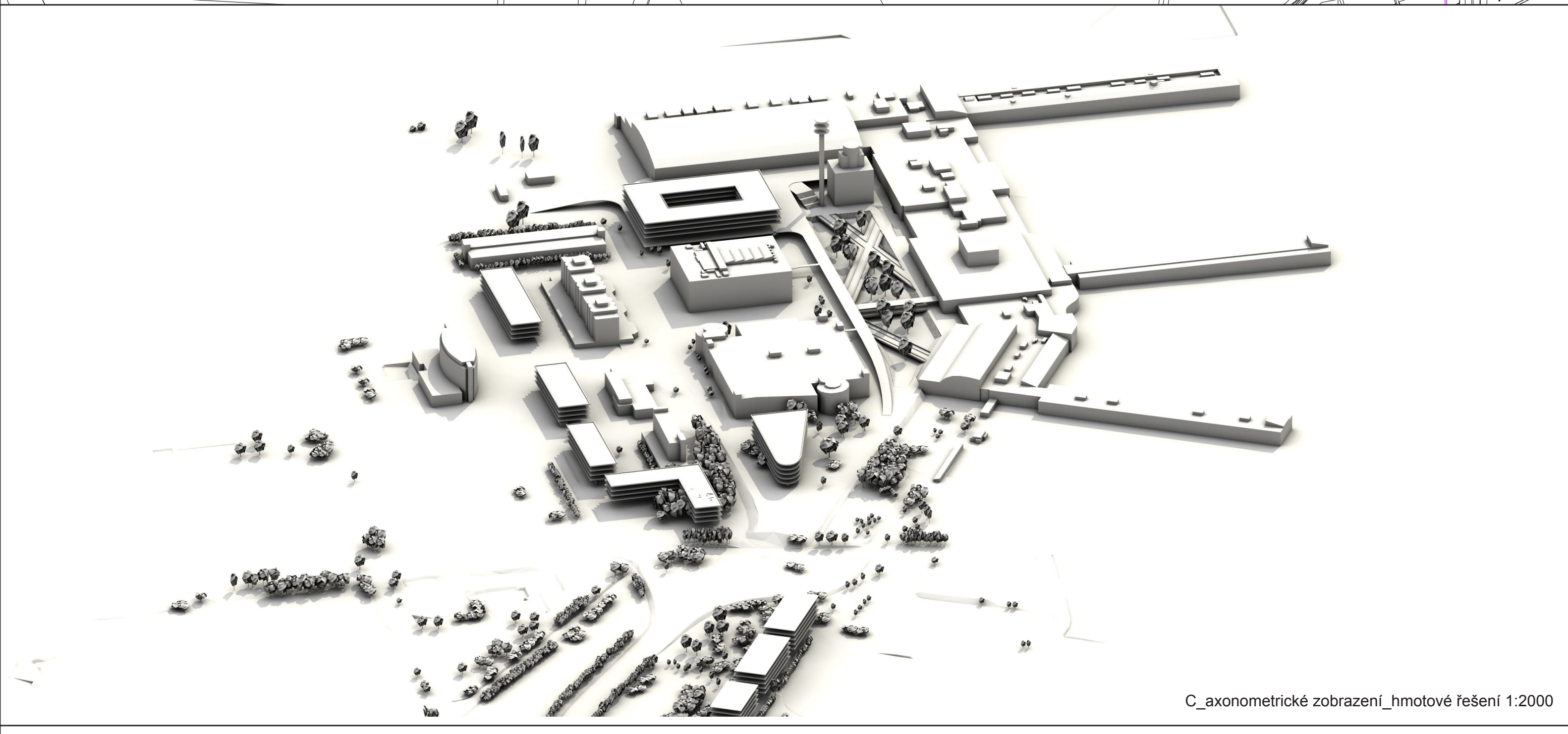


schéma dopravních toků úroveň 2np

- LEGENDA**
- zřesborování + vjezd VIP
 - IAD (T1)
 - autobusová doprava (T1 + T2)
 - VIP + smíšená doprava (T1 + T2)
 - IAD (T2)
 - pěší - návrh ke zvažení
 - navrhovaná komunikace
 - ochranné pásmo 30m
 - železniční terminál
 - stávající vstup
 - stávající vjezd/výjezd
 - navrhovaný vjezd/výjezd



C_axonometrické zobrazení_hmotové řešení 1:2000

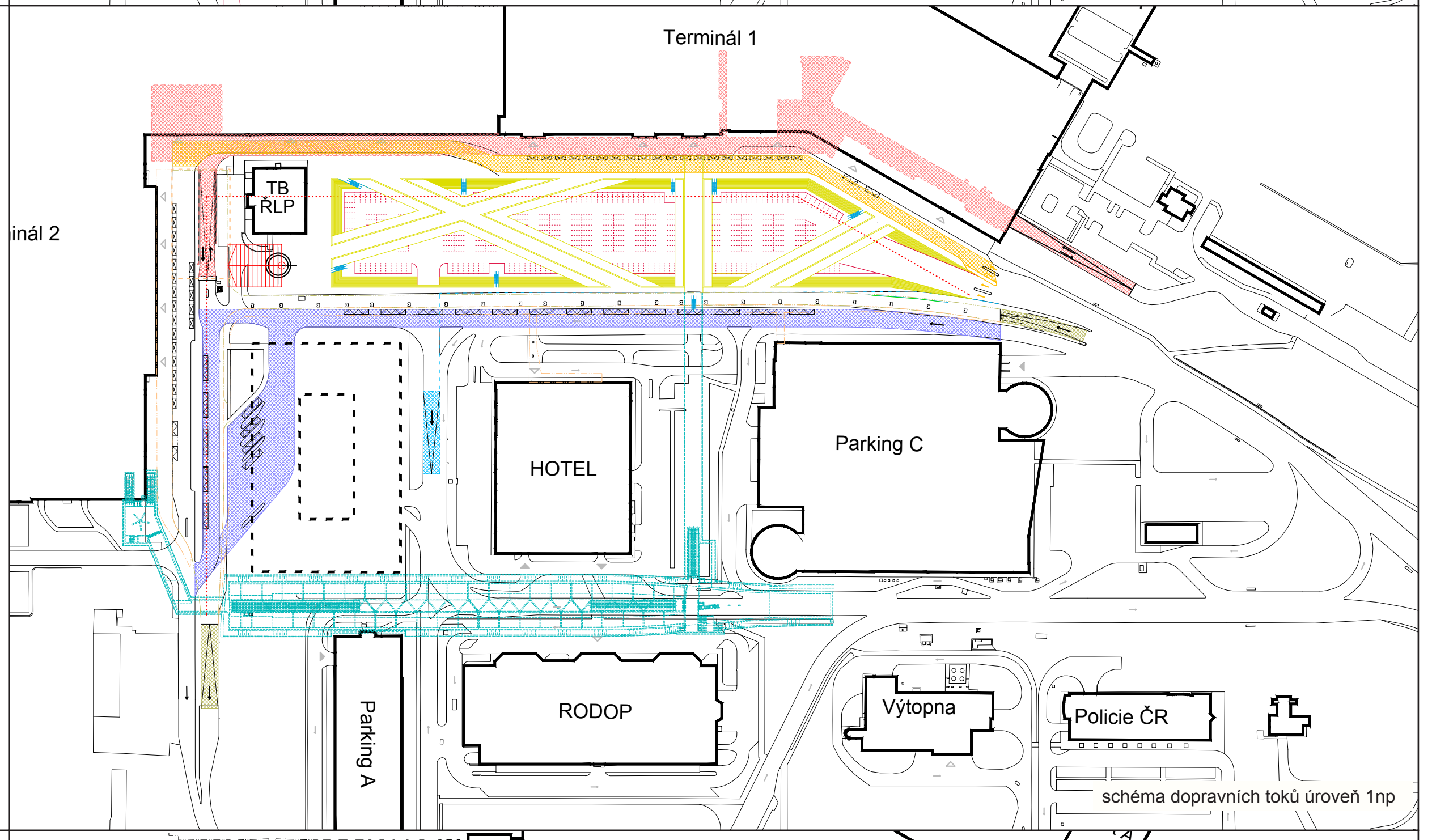


schéma dopravních toků úroveň 1np

Textová zpráva

Letiště je brána. Do města, země, světadlu. První věk, prostor, pocit, který člověka přitahuje. Místo plné emoci, kde se smutně loučíme, nedokážeme odnést a nadšeně vítáme. Zároveň je to však místo, které má umožnit plynulý vstup do města. Místo, kde se intenzivně potkávají všechny typy dopravy.

V současnosti letiště Václava Havla nevyužívá plně svůj potenciál, je spíše pouhým přestupním uzlem. Hlavní problém vidíme v chaotickém řešení předprostrou, kde se mísí různé druhy dopravy se špatným orientačním značením. Chybí zde parter, místo, kde si člověk může v klidu sednout. Předpokládáme navýšení kapacity provozu letiště tyto nedostatky ještě posílí.

Usměrňujeme dopravní toky, dáváme jim jasnou polohu, cestu. Eliminujeme jejich křížení. Vytváříme parter. Všechny druhy dopravy zde mají své místo. Nikoho nepotlačujeme, třídíme, definujeme, navigujeme.

Dnešní úroveň terénu necháváme lidem, MHD a smíšenou dopravu, VIP, individuální automobilovou dopravu (IAD) svádíme na jiné výškové úrovně a navýšujeme jejich kapacitu. Využíváme k tomu jak stávající vyvýšenou platformu terminálu 2 (T2), kterou rozšiřujeme, tak nově navržené zahlubení předprostrou před terminálem 1 (T1). Navýšujeme pozice, souhlasíme úroveň terénu. Vytváříme koryto s břehy tvořenými schody. Přístupné po celém obvodu. Přes něj vedou pochody platformy, země s chodníky a travou. Prostranné lavky pro pěší orientované neefektivnějším směrem pohybu.

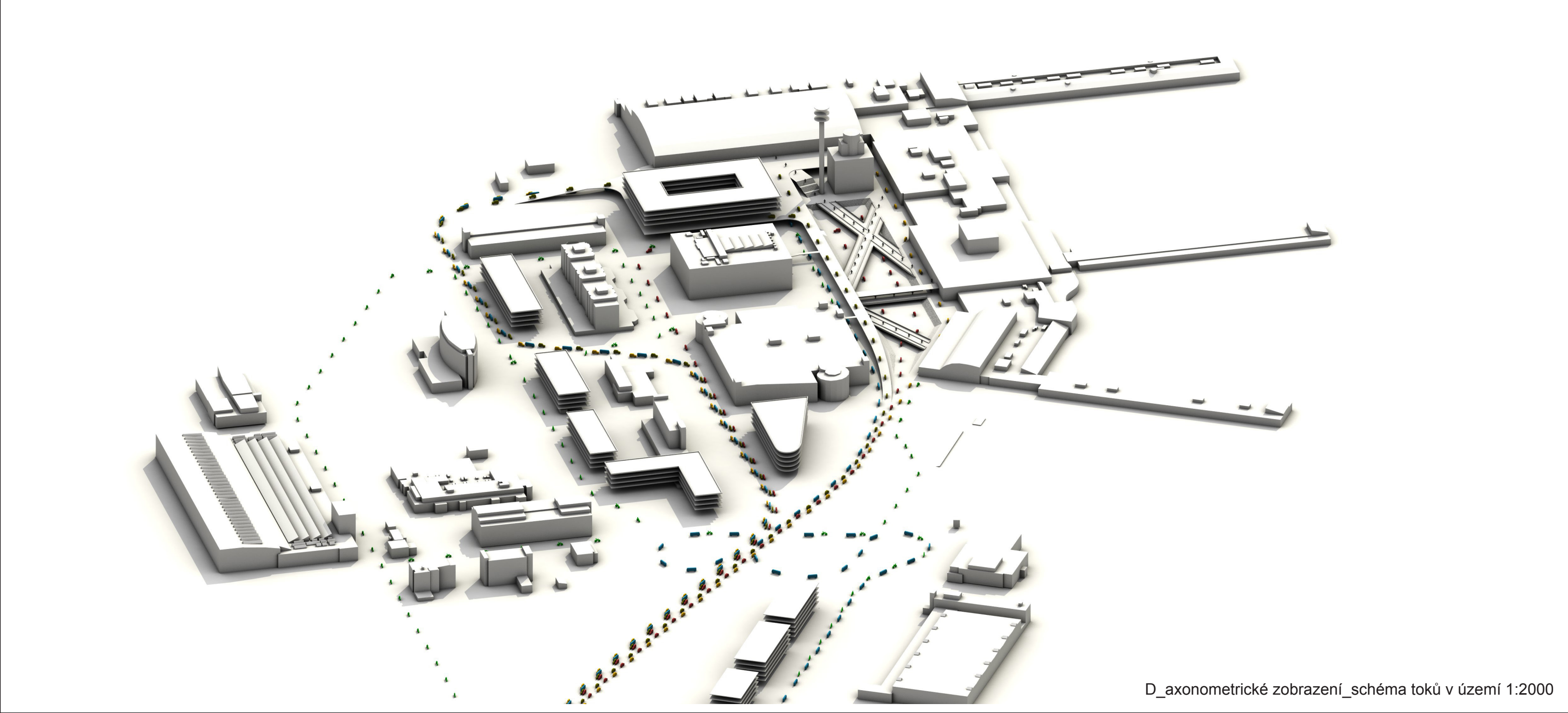
Všechny zátěhy autobusů pak svádíme do přímé linie, jasně orientovanou, kde autobusy necháváme zastavovat a stát podél své dráhy pod vyvýšenou platformou, která zároveň tvoří nástupiště čekajícím cestujícím. Informace cestujícím MHD stejně jako prodej jízdenek je zajištěn dvojitými autobusovými terminály v blízkosti letištního parkoviště. Severozápadně částečně platformy před T2 vymezujeme pouze pro pěší a propojujeme velkorozměrnými schody orientovanými k T1, ke kterému poté vede přímo lavka.

Vlakové nádraží plánované výstavby rychlodráhy je propojeno s terminálem 2 podle stávajícího projektu, výstup směrem k terminálu 1 prodlužujeme pod zemí s výstupem eskalátory až za autobusovými stánkami. Cestující se tak „vynoří“ před novou pásečnou lavku, která je navazuje přímo k terminálu. Během doby „mezifáze“, než se rychlodráha vybuduje, funguje areál letiště stejně.

Před plánovanou dostavbou T2 ponecháváme územní rezervu.

V celém území vidíme potenciál vnitřního pohybu, zavazadlového pásu, pěšího napojení na stávající cyklostezky a navrhované parkoviště zaměstnanců. Pohodlnou možnost pohybu pěších vidíme jako samozřejmost.

S chledem na budoucí navýšení kapacity letiště prověřujeme možnost areálu. V území v blízkosti terminálu doplnujeme zástavbu podél stávajících komunikací Schengenská a Jana Kalvára (obě autobusy přemísťujeme na konec ulice Lagetové u Cargo, kam zároveň zavádíme MHD). Umísťujeme zde administrativu a hotevy. Toto využití je navrženo rovněž nad nově rozšířenou platformou u T2. V severovýchodní části území, za hotelem Holiday Inn pak umísťujeme parkoviště pro zaměstnance a k benzinové stanici parkování se zázemím pro taxi a shuttle busy. Na svoděné parcele po stanovišti taxi, která je vzhledem ke své čelní (svlakové) poloze při vjezdu před terminály, tomuto účelu neadekvátní navrhujeme sloužitelný objekt komerčního charakteru. Potenciál zástavby rovněž vidíme naproti Cargo přes ulici Lagetovou. Pro využití pro tento účel, především pro zvýšení kapacity budov případně řešených v další části projektu. Zbytek území ponecháváme jako v budoucnu využitelné rezervy.



D_axonometrické zobrazení_schéma toků v území 1:2000