



MĚSTSKÉ LETIŠTĚ

Jan Karásek

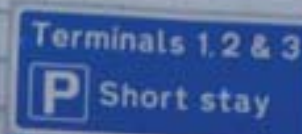
MS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD
AX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW
RA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AI
HA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK L
DG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI
RG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HNC
TL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN
IDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS P
SH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX A
HX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA
HR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA
KG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG
IDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS P
SH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX A
HX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA
HR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA
KG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG
IDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS P
SH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX A
HX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA

D HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST
DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA
AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD
LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW
FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD
D SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK
CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI
RG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND
TL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN
MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS
A OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX
PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FR
RG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND
TL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN
MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS
A OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX
PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FR
RG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND
TL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN
MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS



KOMENTÁŘ K LETIŠTÍM **(z předdiplomního semináře)**

Dnes si přítomnost letiště
uvědomujeme jen velmi vágně -
přijdeme s ním do kontaktu
jen když odlétáme, nebo
projíždíme-li okolo. A i tehdy
je to pouze diagramatická
přítomnost na silničním značení.



Warninglid 21/4

London 38
Crawley 8

EXIT 195

County

EXIT 194

WEST TOLLWAY





Letiště se však profilují - stávají se jedinečná, stávají se obrazem svého města. Spíše než v prostoru se tak ale děje opět formou diagramu. Grafický styl, barevnost, chytlavá gesta: To je dnešní letiště, město cestovatele 21. století.



Typické letiště je za městem,
v polích. Najdete jej?

©2009 Google



©2009 Google

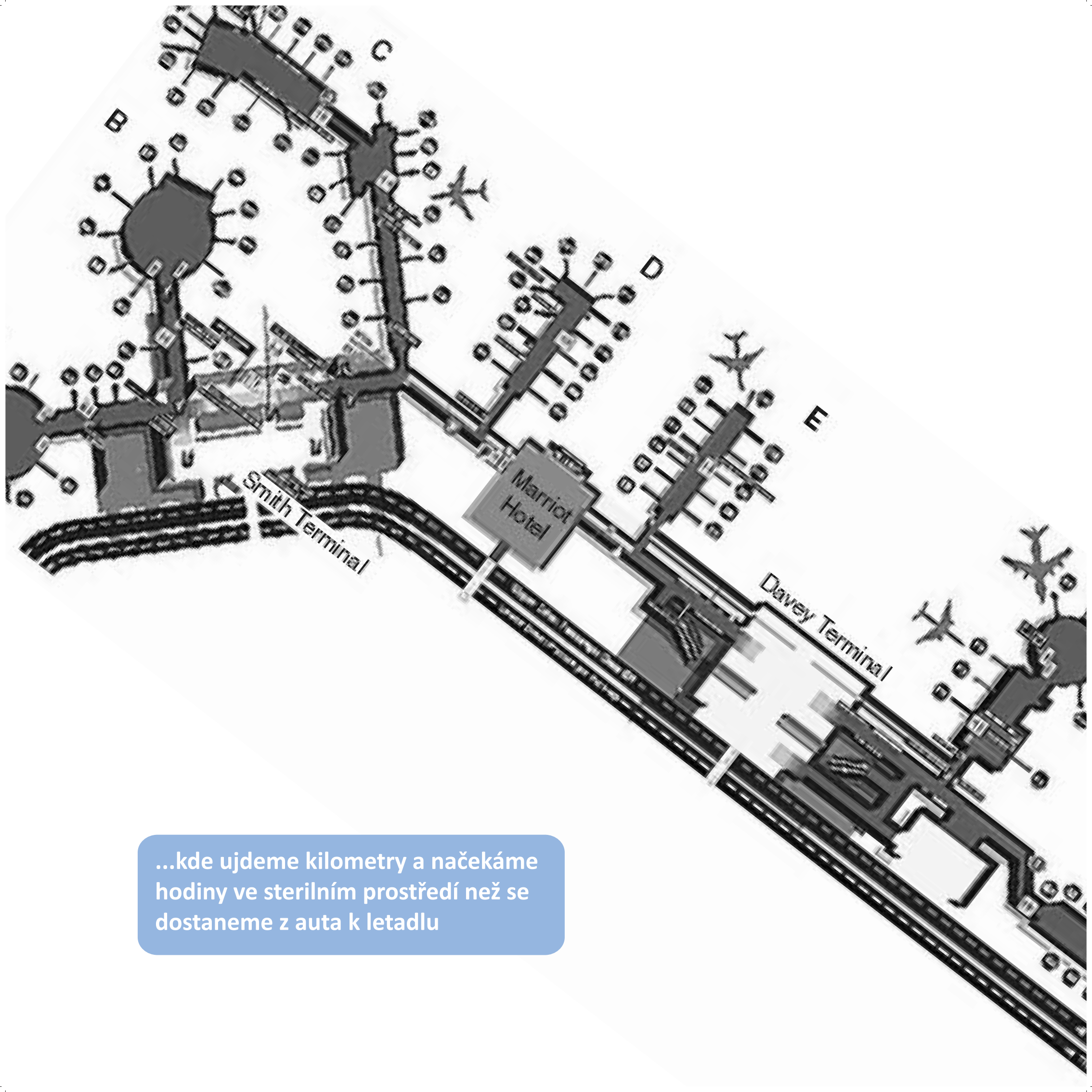
Ale jsou i výjimky! Letiště ve městech existují, ta se však stávají ohroženým druhem.

Přestože důvody jsou nasnadě!



Z původně jednoduché stavby a vcelku přímého kontaktu mezi ulicí a letadlem se stal komplikovaný a nepřehledný prostor...





...kde ujdeme kilometry a načekáme hodiny ve sterilním prostředí než se dostaneme z auta k letadlu



KONCEPT NOVÉHO LETIŠTĚ V PRAZE



vítejte v



2030 n.l.



Letištní město

Je možné i dnes město založit tak jako v minulosti? Existují strategická místa? Tak jako dříve brod pro svůj přechod přes nepřekročitelnou bariéru řeky je letiště analogií mostu. Vodu nahradila země, tisíce líc země které překonáváme v mžiku – dříve jím byly minuty, dnes hodiny – ale co jsou hodiny cestování v porovnání s tím jak roste náš dosah? Vstoupíme do dveří v jednom městě a vystoupíme ze dveří v jiném. Někdy ztratíme 6 hodin a zpět nabydeme 7. Cestování, ta fascinující zkušenost z minulosti se stává fascinující pro svoje konsekvence, ne pro akt samotný – ten jakoby zmizel, je úmyslně vymístěn z naší paměti, nahrazen dobře známými dojmy z pití Coca-Coly, nebo falešnými vzpomínkami na Iron Mana. Posílen je šok – intenzita rozdílu: Tam kde není šedá je intenzivní hranice mezi černou na začátku a bílou na konci. Je Evropa a Asie.

A může letiště skutečně iniciovat vznik Města na místě, kde Město v současnosti není, tak jako tomu bylo v minulosti? A co je to městské prostředí, co je Město? Město je vyústěním sta ba i tisíce let historie, je to klimax který stále pokračuje, ve kterém se nacházíme ale který je nám vždy jakoby vzdálen kdesi v budoucnu. Nebo v minulosti. Protože tak jak města vznikala, tak také zanikají, je to přirozený chod věcí. Město se nedá nasimulovat ani vytvořit, přesto snad můžeme určit počátek a doufat že úroda, kterou zasejeme, se stane úspěšnou sklídní.

Nebylo by skvělé vytvořit město na hraně? Tam kde bude končit, může začínat město jiné, vzdálené tisíce kilometrů. Samotný přechod se ztrácí v mžiku okamžiku, ale cesta k němu je to, co nás nejvíce trápí: Skrze město, předměstí a periferii, kde nakonci nás čeká navádění v diagramatickém

protoru, kde neexistuje samotný kontakt s cestou.

Jaké město dneška může vzniknout na takovémto místě, když nelze protáhnout kontinuálně Město samo? Snad může existovat ostrůvek urbanity díky své skvělé dostupnosti – dále v měřítku města, ale blízko v měřítku světa. Co z toho je rozhodující? Kousek Evropy v srdci Prahy. Stane se koncentrací destinací, ne již pouhým přestupním bodem: Destinací ze Světa, i destinací z Města. Nahradí přirozenost staletého vývoje pragmatismem současnosti – nutnost být blíže světu je rozhodující.

Vznikne město, které parazituje na paradoxu letecké dopravy – město, které přebere image Města samého. Hradčany budou nahrazeny pohodlím, dostupností služeb uživateli i blízkostí uživatelů samých – vizuální bude nahrazeno ukojením měšťanských potřeb. Falešné čínské pavilony nebo pražská panoramata tak již nebudou znečišťovat odletové haly. Ty vlastně přestanou existovat. Nyní odletíte přímo z města. Od zastávky autobusu. Fungování tohoto města se stane Městem samým – PVG: dohodnete obchod na golfu; NRT: výzkum technických inovací; JFK: Wall Street před branami; AMS: museum holandských mistrů; PEK: tržiště s exotickými produkty; CAY rovnou na orbitu. VIE; JNB; IAD; BUD; DEL; FNJ; vrátí zapomenutá města na mapu světa – a přidá mnoho dalších.

Tak jak se bude rozvíjet virtuální komunikace bude upadat nůstnost komunikace osobní – ta se smrští na mítingy jednou dvakrát do roka – Čech a Číňan se potkají v místnosti, která je na jeden den jen jejich, na místě, které je dostupné, na křižovatce cest. Administrativa = sekretářka zavřená v místnosti odpovídající na telefonáty desítek firem. Bannery nahradí billboardy. Tak jak se bude reprezentace přesovat na web, stane se

reprezentace ve skutečném světě dostupnější – budova již nebude reprezentovat jedinnou firmu, ani desítky, ale stovky. Blízkost infrastruktury bude rozhodovat. DHL za humny.

Ale jaké by bylo město bez svých obyvatel? Lidé podléhají trendům – bezpečí, peníze; americký sen se stává českým; lofty a avantgardní bydlení je znakem dnešní mladé generace; co bude chtít za deset dvacet let? Možná bydlet skutečně v přírodě: Lesy kolem dokola, nebo svah pod okny. S internetem po ruce a autem před domem jsou všechny služby na dosah ruky. Nebo snad služby nejsou vše – bude chtít/muset cestovat. Nejotravnější část cesty – čekání ve frontě, na perónu, v zácpě na Evropské – lze vypustit. Vždyť proč nemít na trávníku auto, zatímco přes ulici parkuje 737? Místo života na ulici mohu sledovat jak je Praha zapojena v pohybu světa. ČSA do Paříže; KLM do Amsterdamu; BA do Londýna; AFL do Moskvy. Nebo mohou mít golfové hřiště za barákem, skvělá forma relaxace a obchodu – není nad hru s přítelkyní z Emirátů. Klid vlastního bytu je nahrazen chaosem světa za prahem.

Město u letiště: Město pomíjivé, dynamické. S programem jehož jedinným programem je změna v čase. Lidé stárnou a stěhují se na vesnici – přijdou jiní: Z Města, nebo z Evropy, ze Světa. Jednou mají za rohem veletrh automobilů, jednou zasedání MMF. Město dneška JE město (v) pohybu.

Tam kde je přechod existovaly ideální podmínky pro vznik města. Dnes je přechod sám jiným světem, leží daleko za městem, distancuje se, protože přeci: Překonávat vzdálenosti není pro nás, dnešní lidi, žádný problém!





V současnosti se v Praze odbaví na 156 000 letadel ročně



x 100 000

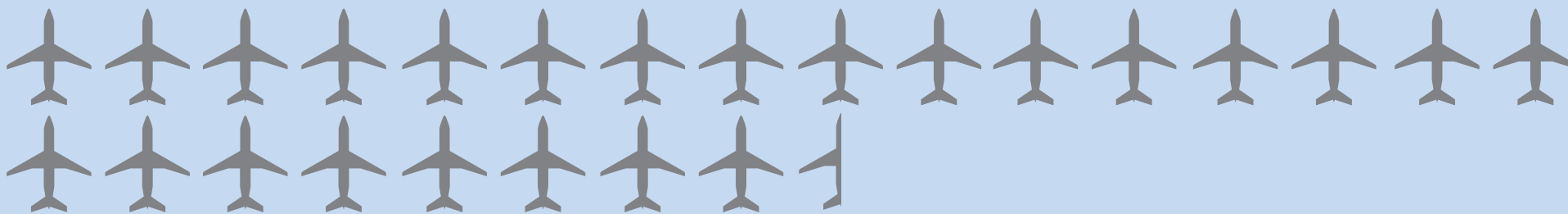
2010*

na zemi čekalo na odbavení 11 556 858 cestujících



x 100 000

Lze očekávat až 234 000 dalších obrátů letadel ročně



2030**

letišťe Praha Ruzyně bude
schopno odbavit na 16,5M



což znamená, že okolo roku 2030 bude
dalších nejméně 7,5M cestujících
marně čekat na odbavení!***



nárůst **3,5%**_{ppa}

**) HN dle agentury Eurocontrol 8. 7. 2010

***) to v případě, že se neuskuteční záměry v Praze - Ruzyni a pokud ano, bude stále na 2M cestujících, pro něž nebude dostupná kapacita

Síťoví dopravci

Lufthansa Regional, KLM CityHopper, ČSA, BA

Low-cost dopravci

WizzAir, RyanAir

Chartery

ContactAir, EuroWings, SmartWings

2010

7,59M

2,53M

1,38M

66,1%

22,1%

11,8%

2030

15,84M

5,28M

2,88M

Praha/
Ruzyně

11,5M

02,0M

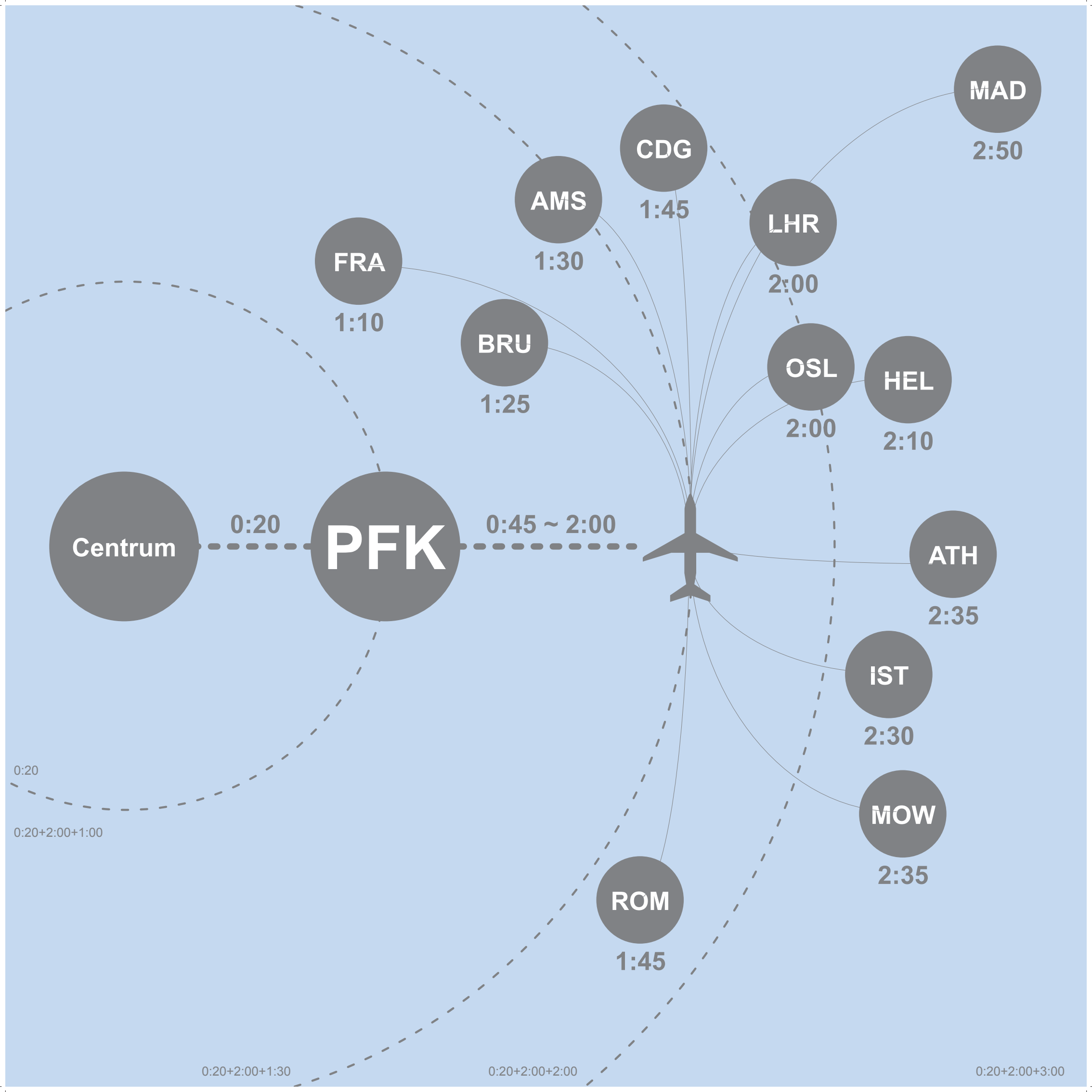
03,0M

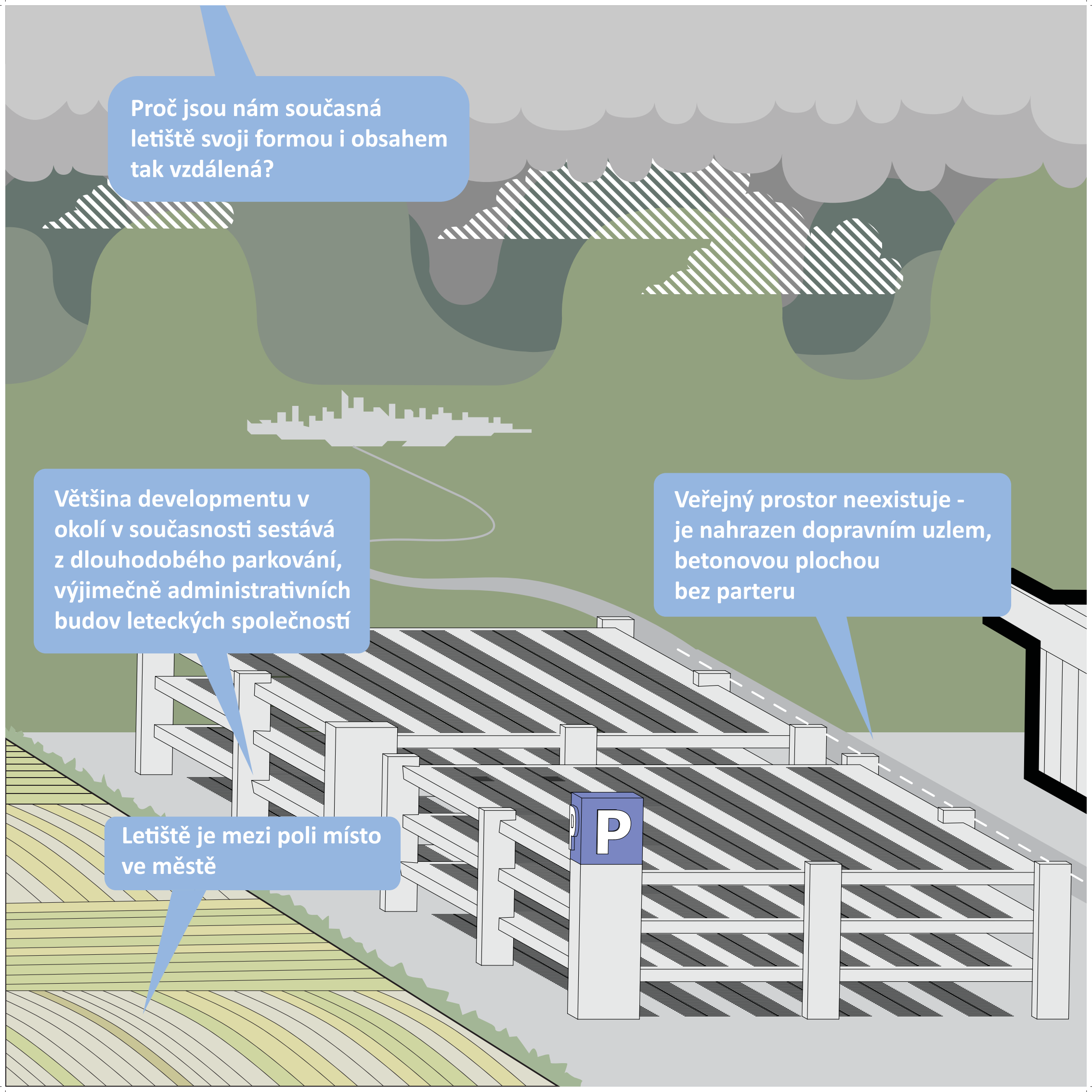
Praha/
Vodochody

03,5M

Praha/
Kbely

04,0M





Proč jsou nám současná
letišťe svoji formou i obsahem
tak vzdálená?

Většina developmentu v
okolí v současnosti sestává
z dlouhodobého parkování,
výjimečně administrativních
budov leteckých společností

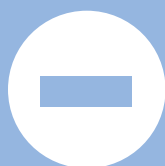
Veřejný prostor neexistuje -
je nahrazen dopravním uzlem,
betonovou plochou
bez parteru

Letiště je mezi poli místo
ve městě



Letištní prostor je prostorem diagramatickým,
vyjádřený plány a systémem piktogramů,
které jako jediné umožňují efektivní pohyb po budově

Neexistuje vizuální kontakt
mezi lidmi na zemi a samotnou
infrastrukturou a letadly



Příletové prostory NEVYTVÁŘÍ
městskou bránu, dostatečný
vstup do města

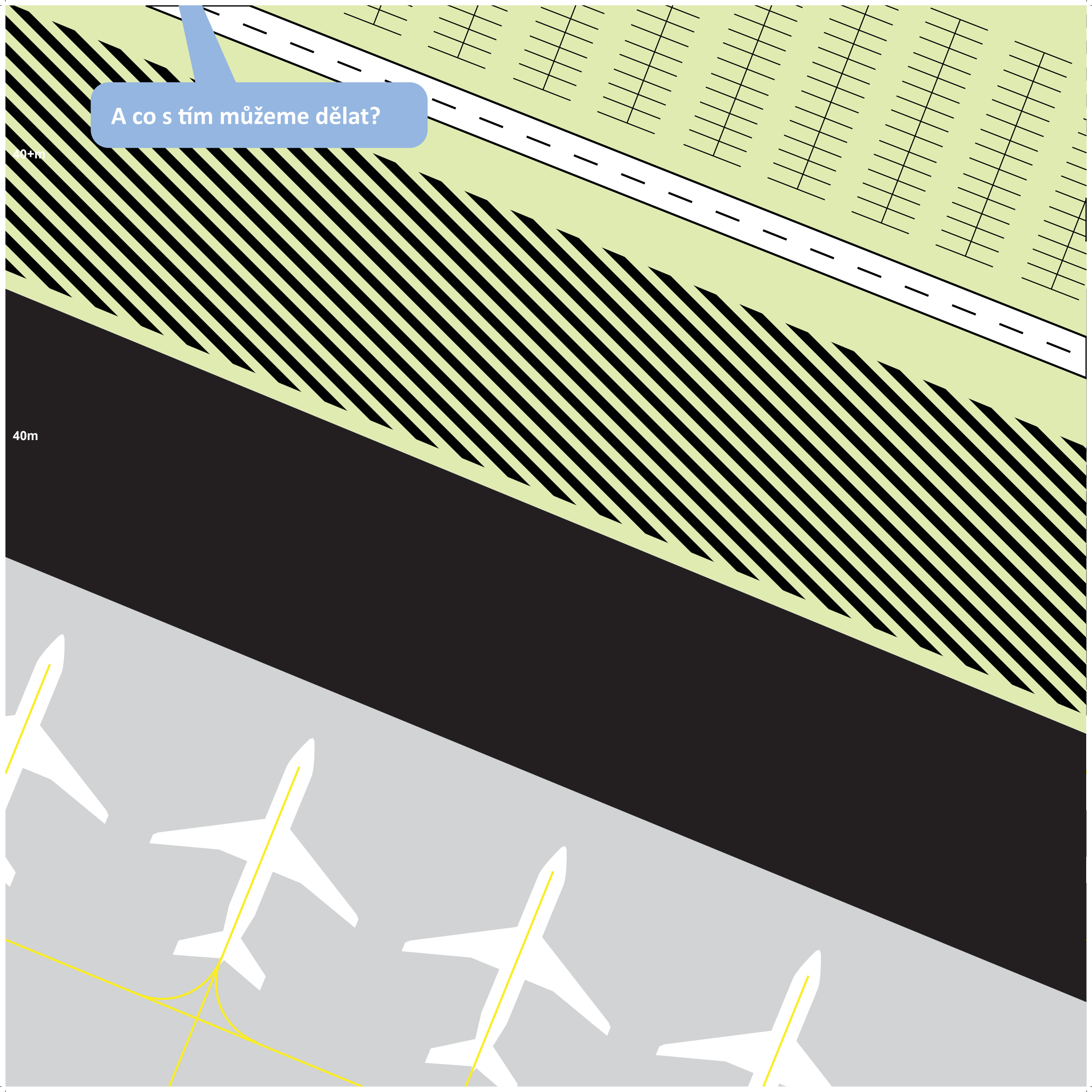
Nápis na opačné straně!

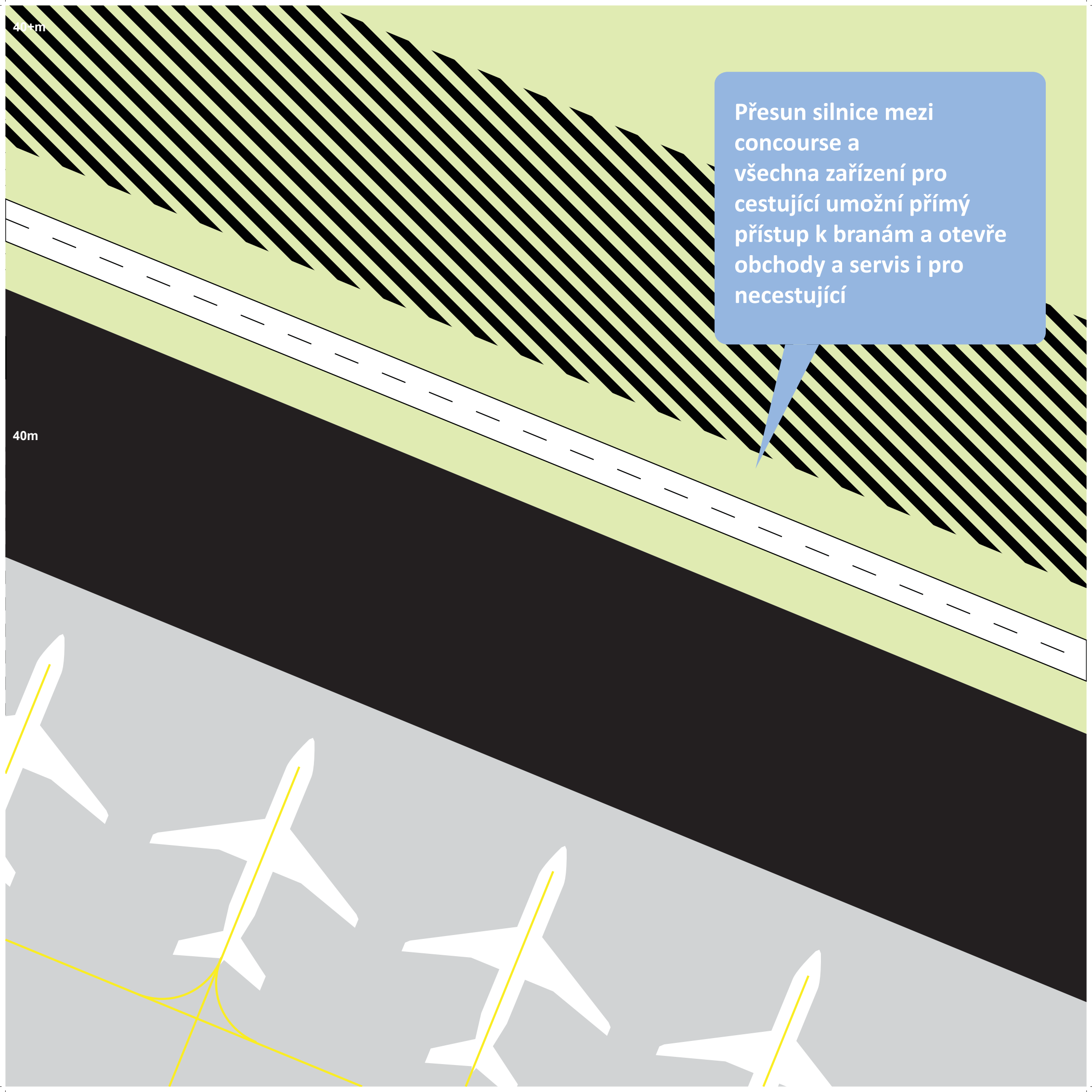


A co s tím můžeme dělat?

40+m

40m





Přesun silnice mezi
concourse a
všechna zařízení pro
cestující umožní přímý
přístup k branám a otevře
obchody a servis i pro
necestující

40m

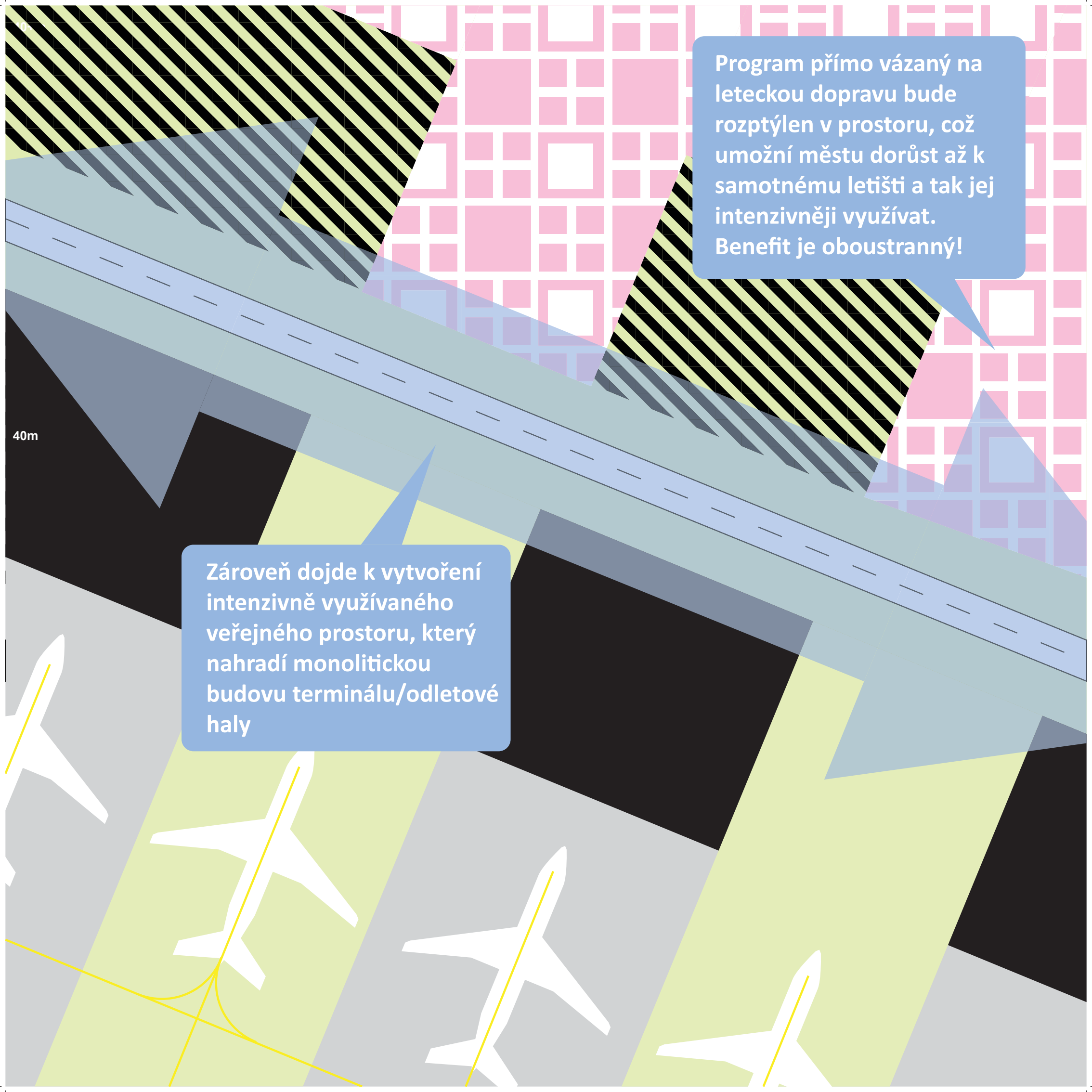
40m

Rozdělením budovy
terminálu na jednotlivé
brány - což je možné
díky menšímu objemu
dopravy a zjednodušení
procesu odbavení -
umožníme vizuální
(a tolik postrádaný) kontakt
s letadly

40+m

40m

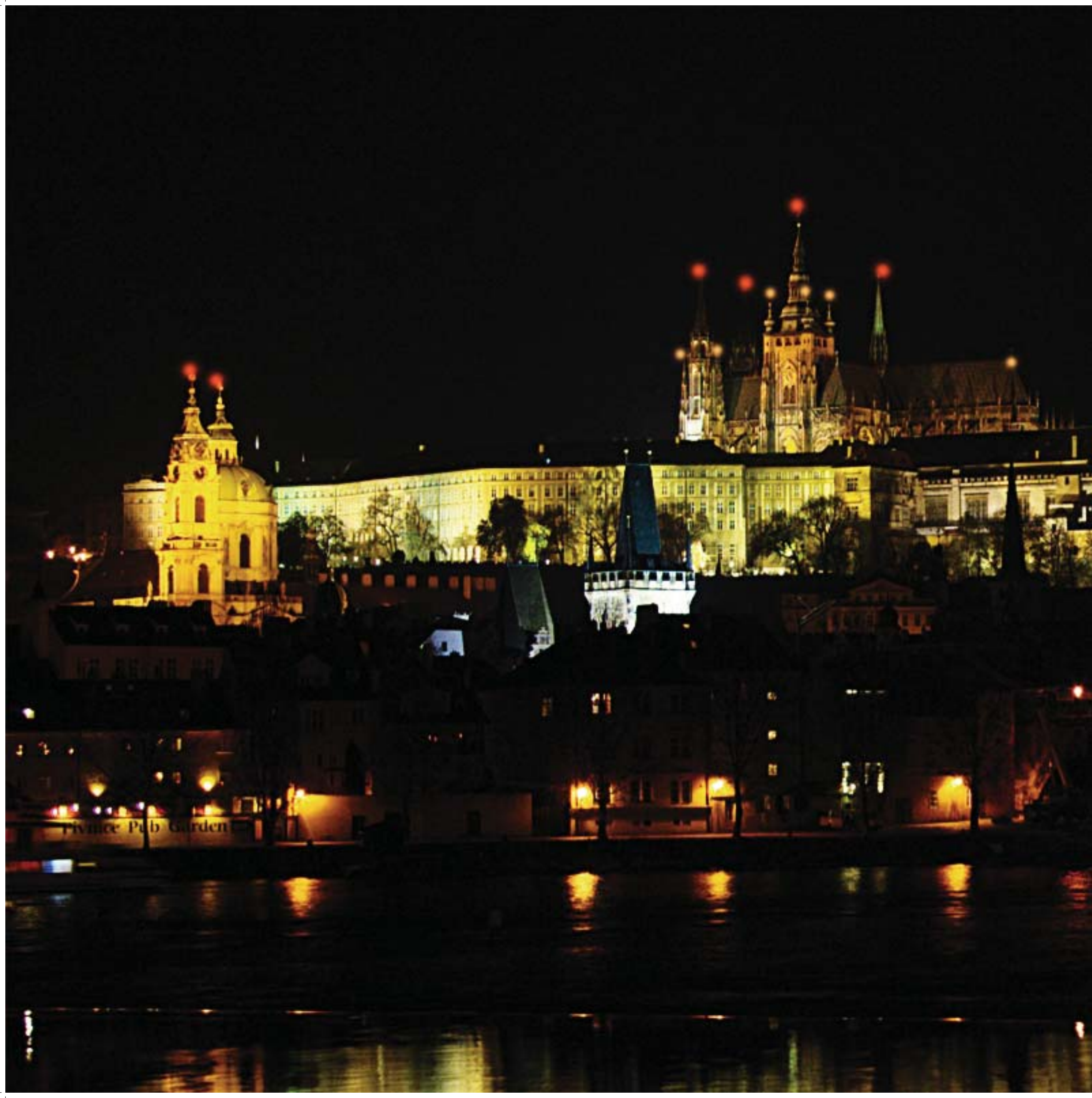




Program přímo vázaný na
leteckou dopravu bude
rozptýlen v prostoru, což
umožní městu dorůst až k
samotnému letišti a tak jej
intenzivněji využívat.
Benefit je oboustranný!

Zároveň dojde k vytvoření
intenzivně využívaného
veřejného prostoru, který
nahradí monolitickou
budovu terminálu/odletové
haly

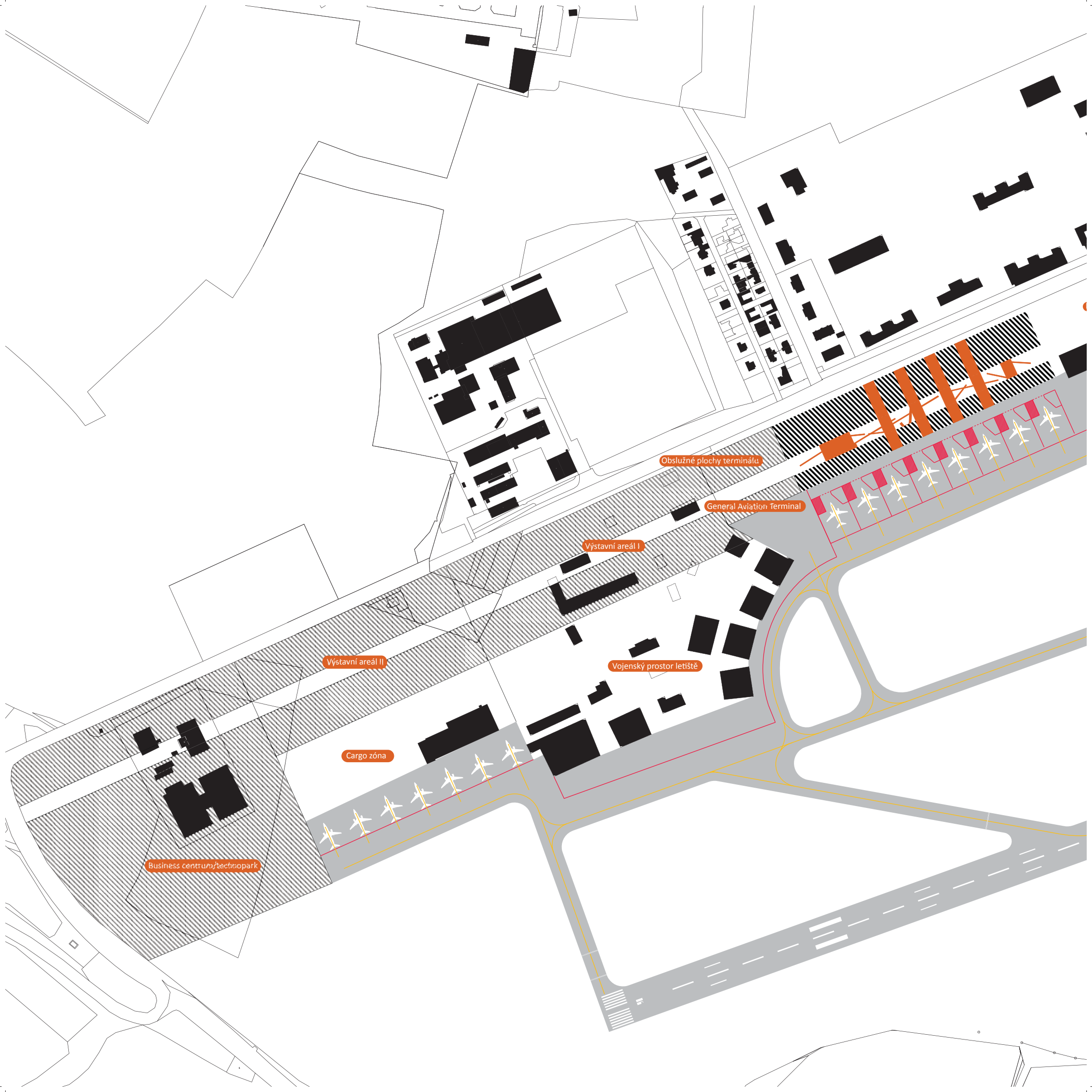
40m







**PRAGUE FRANZ KAFKA
INTERNATIONAL (PFK)**



Business centrum/technopark

Cargo zóna

Výstavní areál II

Výstavní areál I

Vojenský prostor letiště

General Aviation Terminal

Obslužné plochy terminálu



letecké muzeum

Servisní prostor
(rezerva k výstavbě nového terminálu)

metrů

0

50

100

200

500

1000

All about Airport

Forma

Letiště je vždy exhibicí svého města, budova která oslní příchozí a ukonejší odcházející. Jejich haly jsou skulpturou, kterou vnímáme když stojíme před ní – cítíme se tak maličcí ve stínu jejích hal. Skulptura která je nám ještě patrnější v době informačního věku kdy pohled z vesmíru není výsadou jen několika málo vyvolených.

Odletová hala jako ikona letiště pomalu pozbývá svůj smysl se ztrátou významu haly samotné. Odletová hala jako ikona nefunguje – jednosměrný prostor, který udělá dojem až když město opouštíte. Zůstává pouze síť toků a vztahů a programu zcela okleštěného od estetické kvality, který si jako žába na prameni snaží uzmout nejlepší místo, místo křížení, místo vstupů, místo nepřehlédnutelné. Zůstává elementární forma linie orientována historickým vývojem a provozní jednoduchostí, jejíž délka je dána kvantitativními nároky letiště. Vynásobně kvantitativní nároky letadel plošnými nároky cestujících – z linie je obdélník. Přidejme nároky motoristů a nároky na separaci toků – z obdélníku kvádr. Elementární forma bez falešné exhibice.

Konstrukční systém

Letiště jsou ztělesněným paradoxem kde se setkává nejjednodušší konstrukce se stavařskými orgiemi: Železobetonový nebo ocelový les sloupů nechává nejvýsostnější prostor – odletovou halu – pro symbolickou velkorozponovou konstrukci, ocelové systémy rozdílné komplexnosti zde poukazují na materiálovou i intelektuální náročnost letecké dopravy.

Toky

Již není přílet a odlet, hotel u letiště, parkoviště za humny. Je jedno místo, vstup i výstup z města, brána u které nakoupíte, kde se můžete vyspat, kam jedete za prací. Ať už město opouštíte, nebo vstupujete dovnitř; a nebo jste jen náhodný kolemjdoucí. Všechny toky všech lidí se kříží. Vzniká chaos – chaos tolik typický pro města a tolik cizí přeorganizovaným strukturám letiště. Místo které nám dává volnost pohybu i činů, ale které umocňuje nutnost informačních systémů.

Diagram

Dnešní letiště je diagramem. Možná to není správně, ale naše pohodlnost si to vyžaduje. Nechceme přemýšlet kam jít, očekáváme, že budeme naváděni. Nikoliv prostorem samým, tím chameleonem, jenž se mění s každou destinací, ale diagramy, textem, ikonami - stálíci ve světě cestování. Informační systém tak vždy bude dominantním prvkem letištní architektury.

Meziprostor

Letiště není městem; není ani světem. Leží kdesi mezi, na pomezí, je tím posledním co z města uvidíme když město opouštíme, přestože jsme již vykročili na cestu. Je to prostor kde ti co odlétají se cítí jako doma, zatímco ti, co pouze procházejí cítí respekt ze světa který leží jen několik kroků od nich – jako člověk jdoucí po promenádě sklánějící se před rozlehlostí moře. Nepatřičnost ztělesněna.





Koncept doznal jistých změn

Ulice se stala vnitřní a přebírá na sebe jedinnou nepostradatelnou funkci odletové haly: Vizuální přehled. Je však něčím více, stává se komunikačním uzlem, symbolem - odlétající i přilétající pasažéři jí projdou, stejně jako obyvatelé města, zákazníci, zaměstnanci.

Vizuální kontakt s letadly zůstává, děje se tak střídavě skrze tranzitní zónu a skrze prodloužení ulice - tématická náměstí - hotelovou halu, servisní halu, marketplace, muzejní halu.

o. chodya.su.by

hala jako
vnitřní ulice

tranzitní
zóna

Nedochází pouze k liniovému řazení prostor, ale i k jeho vertikálnímu vrstvení. Čím výše, tím bližší vztah k letišti a větší exkluzivita: Od nakupujících a meeters n greeters v 1NP, přes cestující až po rezidenty, či nájemce v nejvyšší úrovni.

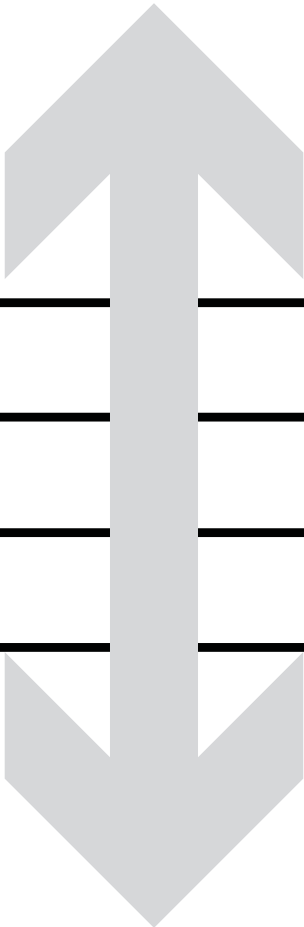


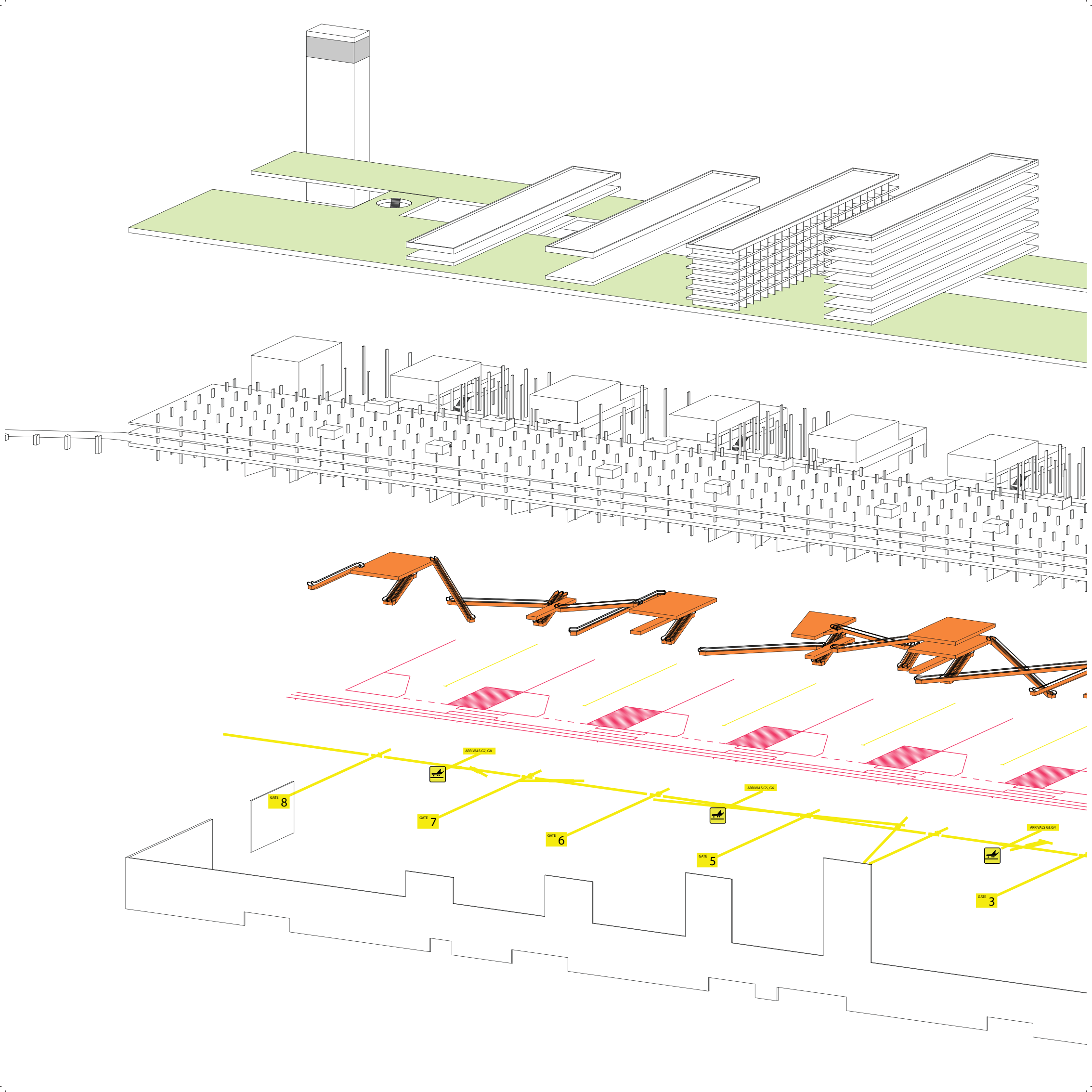
residenti

cestující

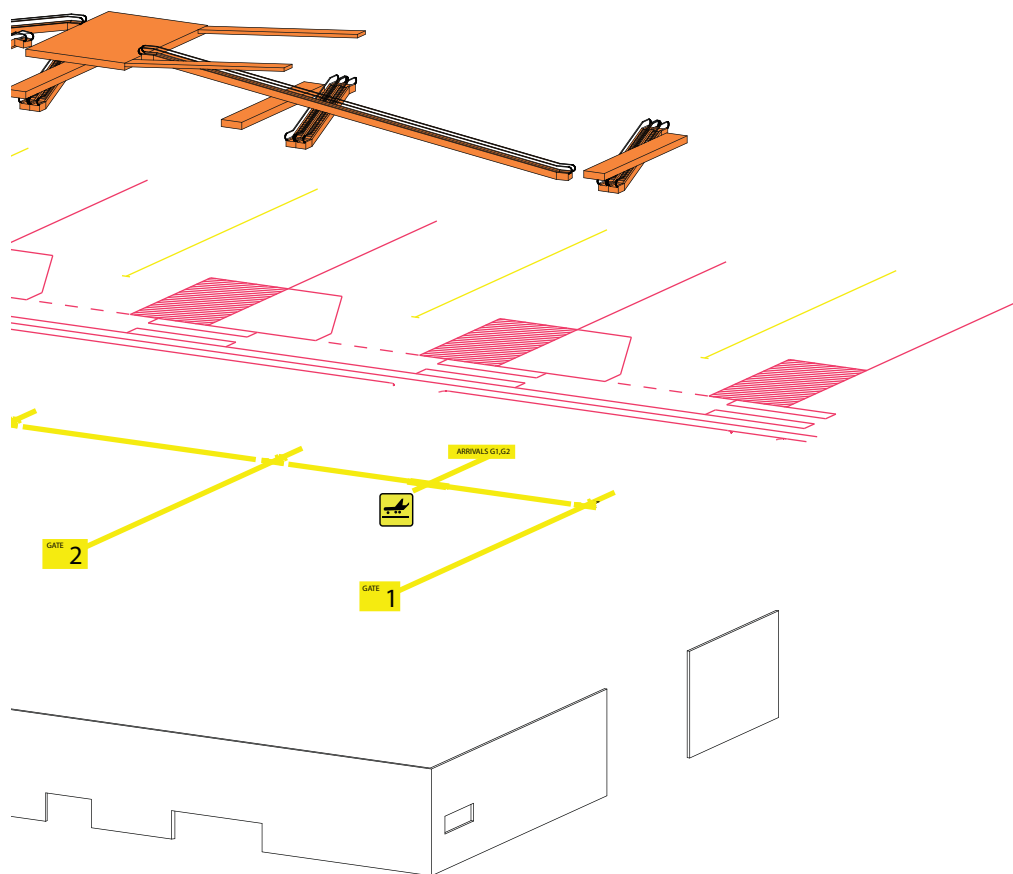
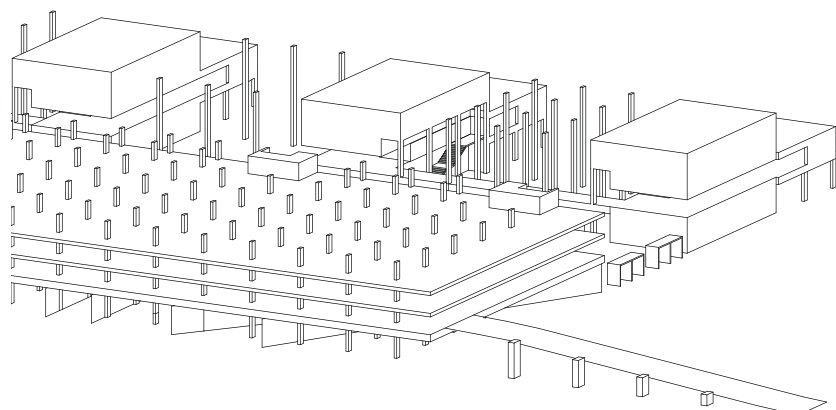
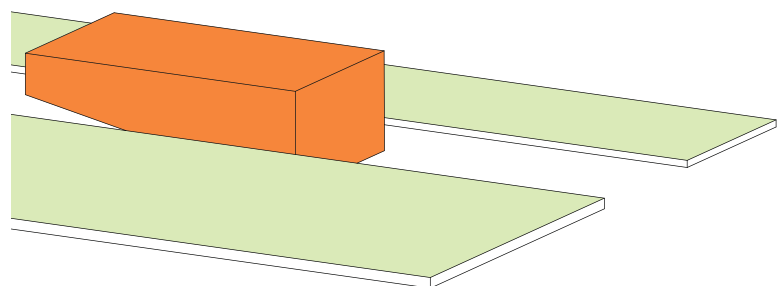
nakupující

hala jako
ultimátní místo
potkávání a přístupů





Nejvyšší podlaží domu obsahují městský program - hotel, administrativu letiště i volně pronajímatelné plochy, velký kongresový sál. Sama plocha střechy může být využita libovolně - lze si představit kultivovaný střešní park jako observační platformu letadel i zcela volně zarostlou neměstskou “louku” - jedinečná možnost sedět v trávě na letišti. Desky domů jsou pokračováním skeletového systému garáží jen s výjimkou přemostění haly, kde je použito ocelových mnohopodlažních nosníků



Základem domu je vrstva cestovatelů, prostor garáží přímo napojen na jednotlivé odletové brány. S decentralizovaným systémem, který je možný díky pokroku dnešních rezervačních systémů i odbavení zavazadel je možné doslova přejít z auta do letadla. Transparentní stěny a průhledy umožňují přímý vizuální kontakt se svým(i) strojem(stroji). Ke každým dvěma odletovým branám přináleží jedna příletová hala. Bezcelní zóna tak zde téměř neexistuje a veškeré služby jsou k dispozici ještě před detekční kontrolou, která je však pro jednotlivé cestovatele mnohem efektivnější, jelikož nestojí ve frontě s lidmi, kteří nespíchají na jejich lety. Brána se tak otevírá až při příletu letadla. Čekání je možné v odletových saloncích, nebo VIP salonku. Decentralizace také znamená, že odpadá nutnost rozdělení terminálu na schengenský/mimoschengenský, jelikož každou bránu lze upravit pro danou destinaci/přílet samostatně.

Hlavním prostorem je opět hala - nikoliv však odletová, ani příletová. Je to amalgám všech toků a směrů, které budova produkuje. Dynamické prostředí, ve kterém se pohybujeme podle jiné neodmyslitelné vrstvy domu - informačního systému - avšak nikdy neztrácíme kontakt s ostatními ani s letadly samotnými.

Diagram a ikony jsou plnohodnotným rozměrem domu - tak jako jsou nepostradatelné pro navigaci letadel, jsou nepostradatelné i pro cestující a mají svoje výsostné místo v prostoru domu.

Vnější plášť orientovaný do města je symbolem brány - otvory zející v neproniknutelné obalce, která odděluje svět “tam venku” skrze mezikvety letištních terminálů. Železobetonová nosná stěna pod pohledovým betonem - symbol tvrdé a pevné architektury?



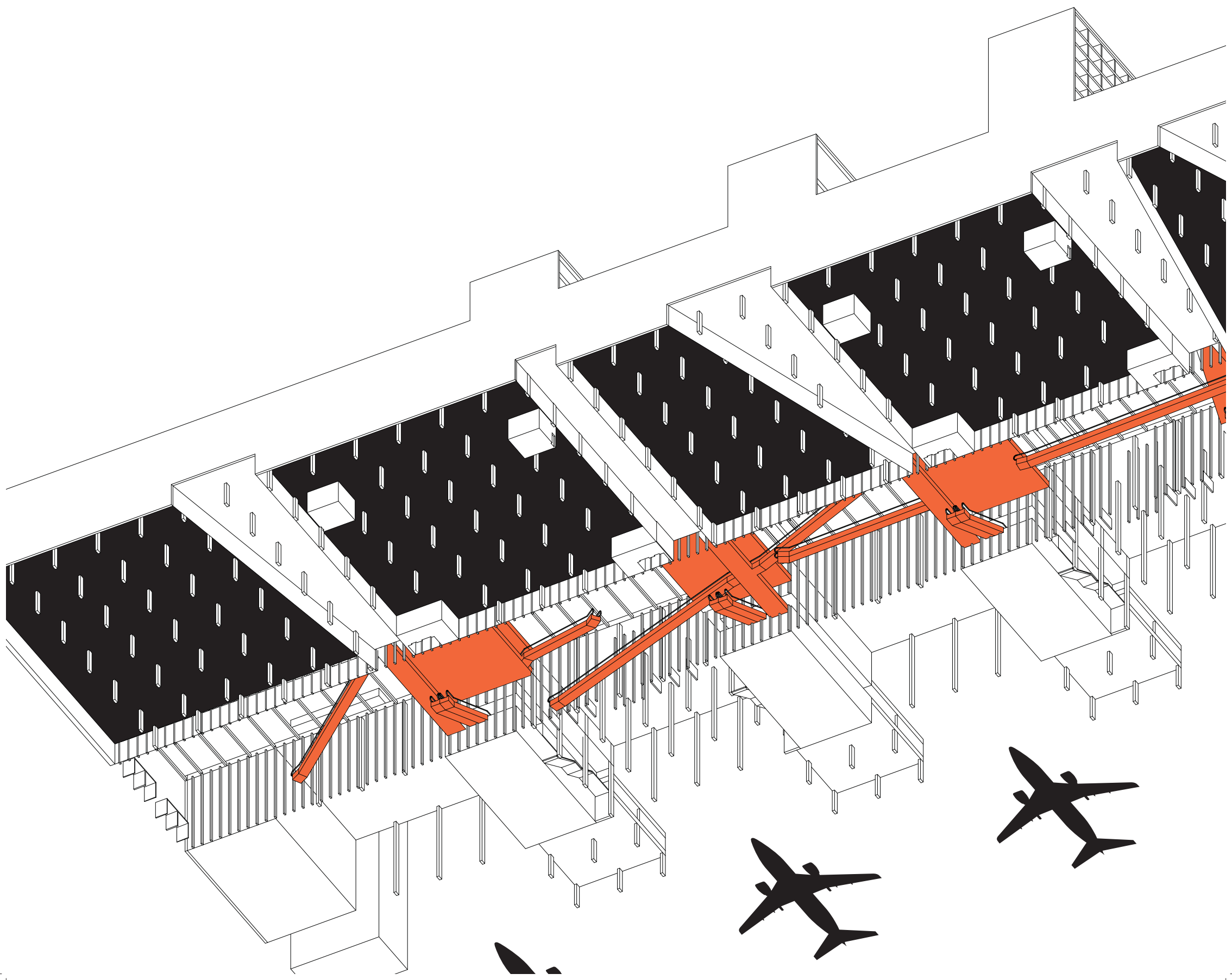
↑ Gate 4,5,6,7,8
Business Centre
Relaxation

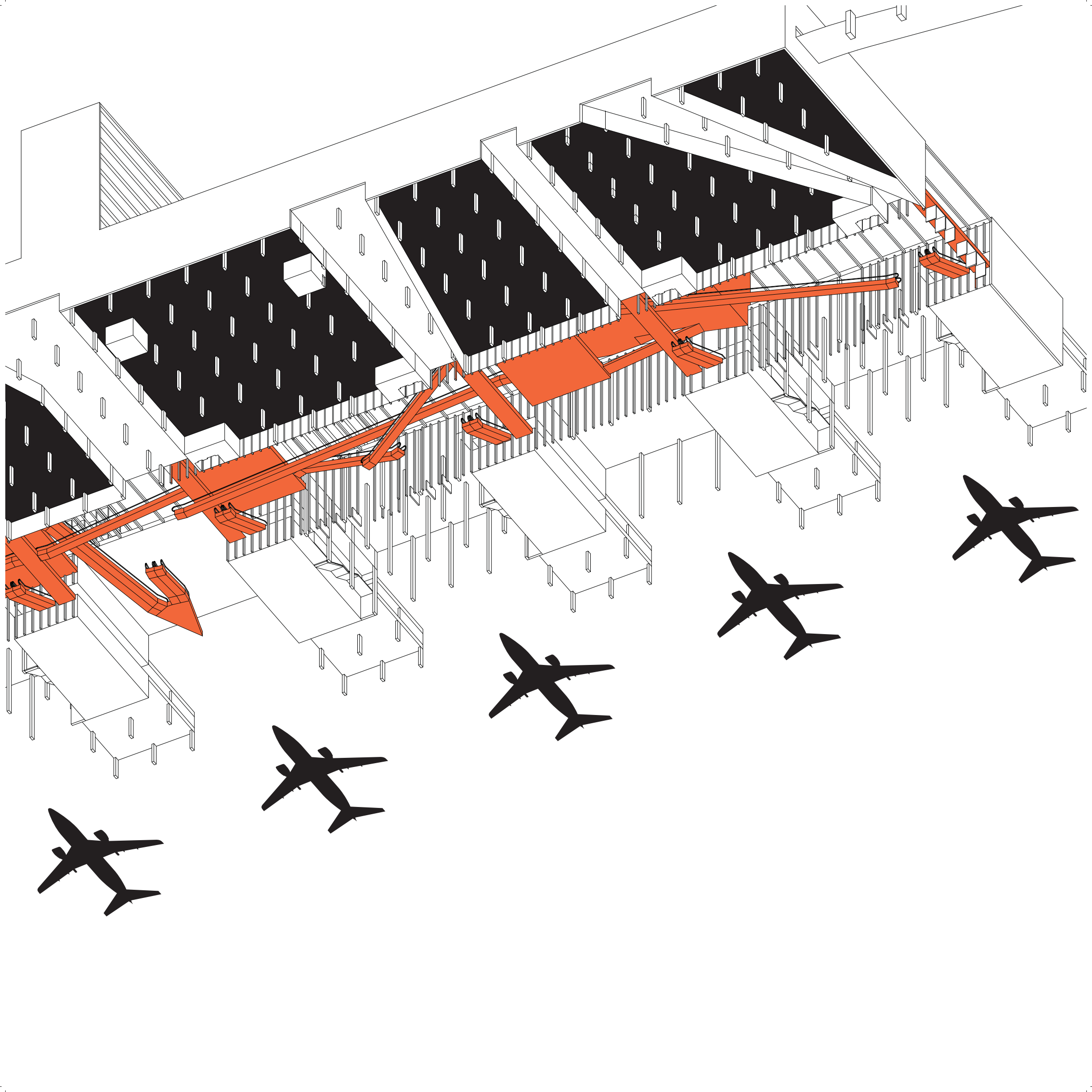
↓ Gate 1,2,3
Conference Centre
Relaxation

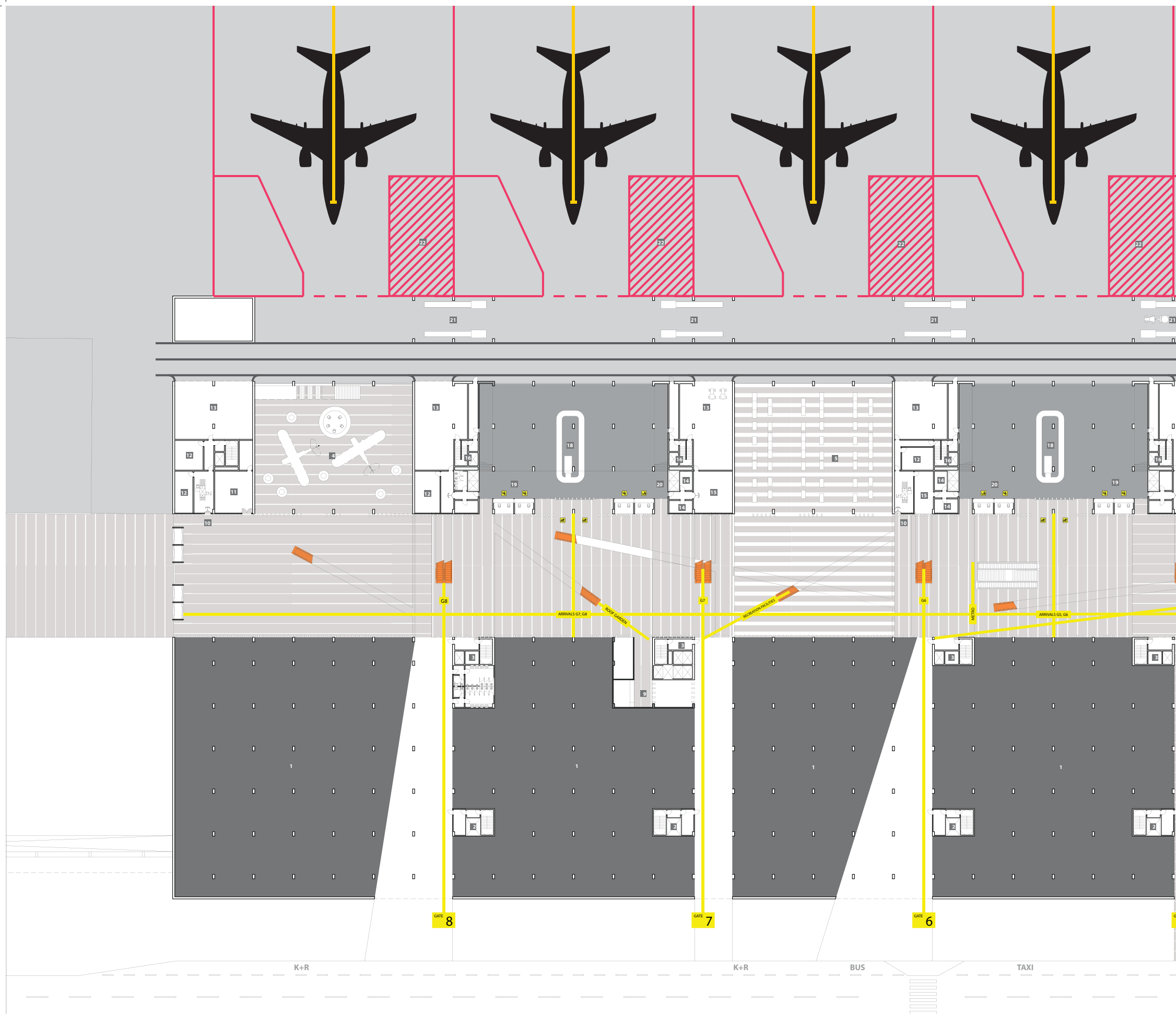


↑ Gate 4,5,6,7,8
Business Centre
Relaxation

↓ Gate 1,2,3
Conference Centre







Veřejná část

- 1) Komerční plochy
- 2) Servisní jádro/únikové schodiště s nákladním výtahem
- 3) Veřejné jádro
- 4) Letecká hala - pokladna Leteckého muzea s exponáty
- 5) Tržiště
- 6) Hotelová hala
- 7) Servisní hala - přepážky leteckých společností a služby zákazníkům
- 8) Odbavení nadměrných zavazadel a Left Luggage Room

Neveřejná část

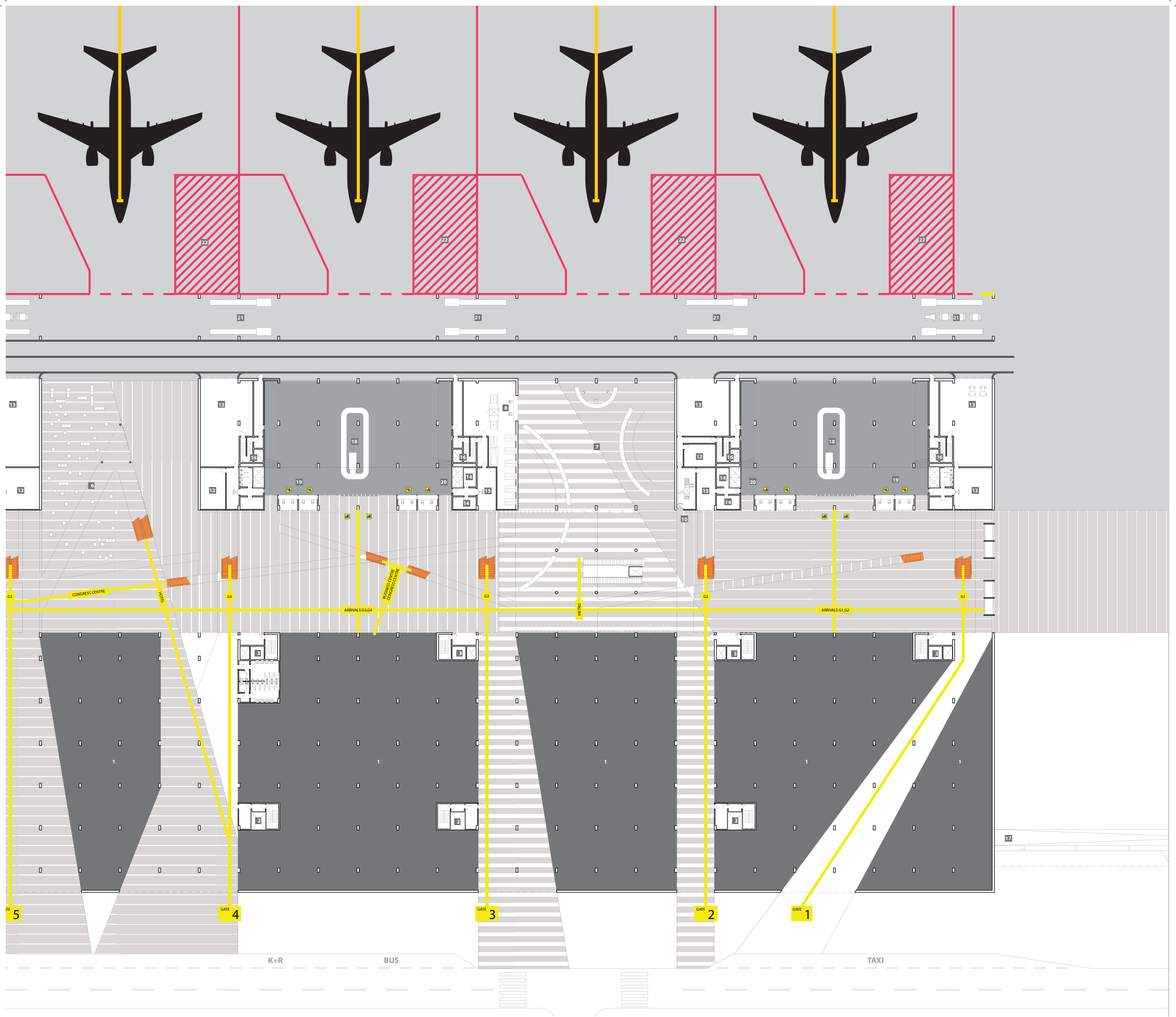
- 9) Recepce a hlavní vstup pro zaměstnance
- 10) Vstup pro zaměstnance
- 11) Úklid/stání úklidové techniky
- 12) Technologie
- 13) Garáže
- 14) Celní úřad
- 15) Denní místnost
- 16) Sterilní vertikální jádro
- 17) Příjezd zásobování

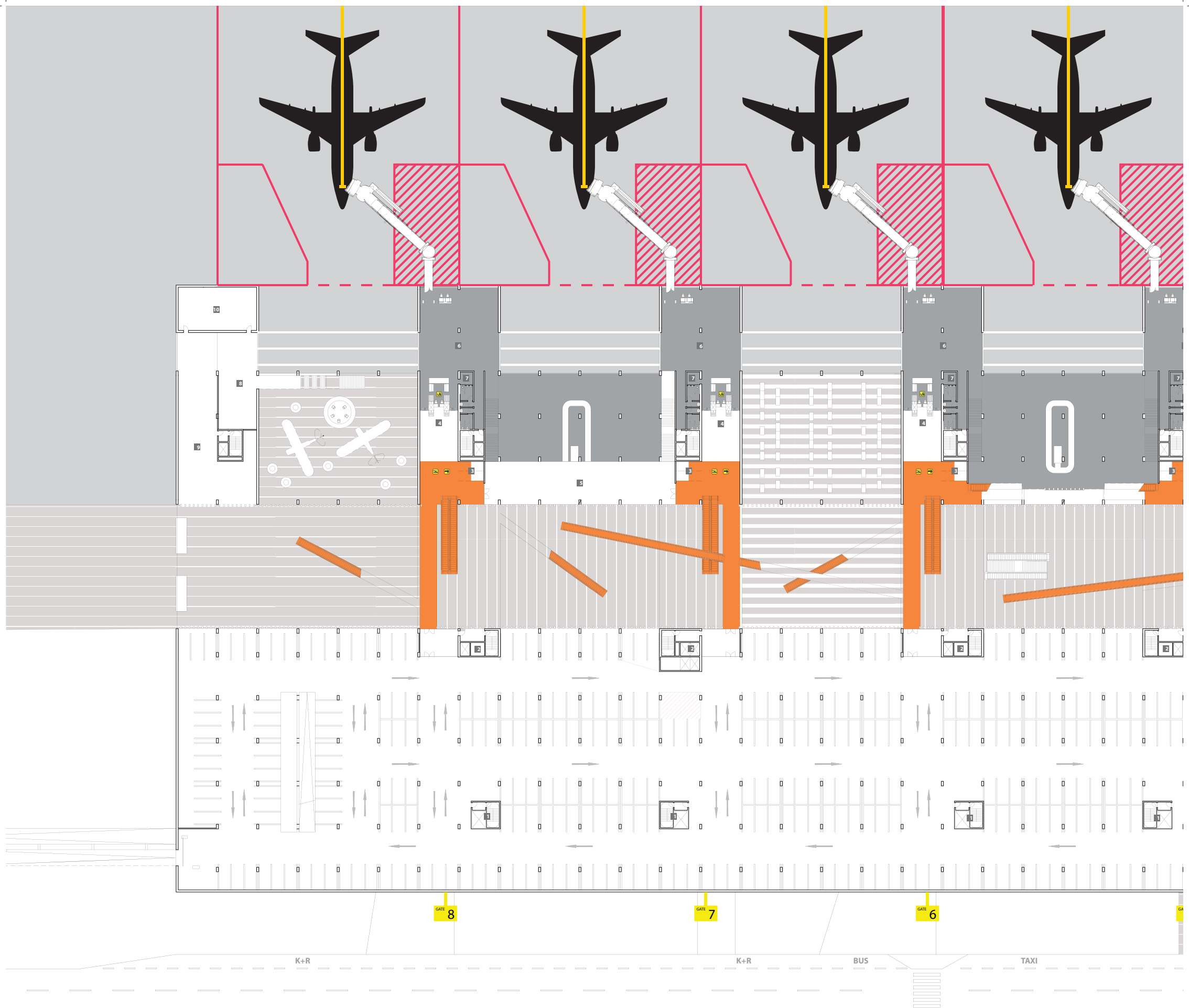
Tranzitní zóna

- 18) Příletová hala
- 19) Pasová kontrola (Green Line)
- 20) Celní kontrola (Red Line)

Apron

- 21) Nakládka/vykládka zavazadel
- 22) Manipulační zóna nástupního mostu





Veřejná část

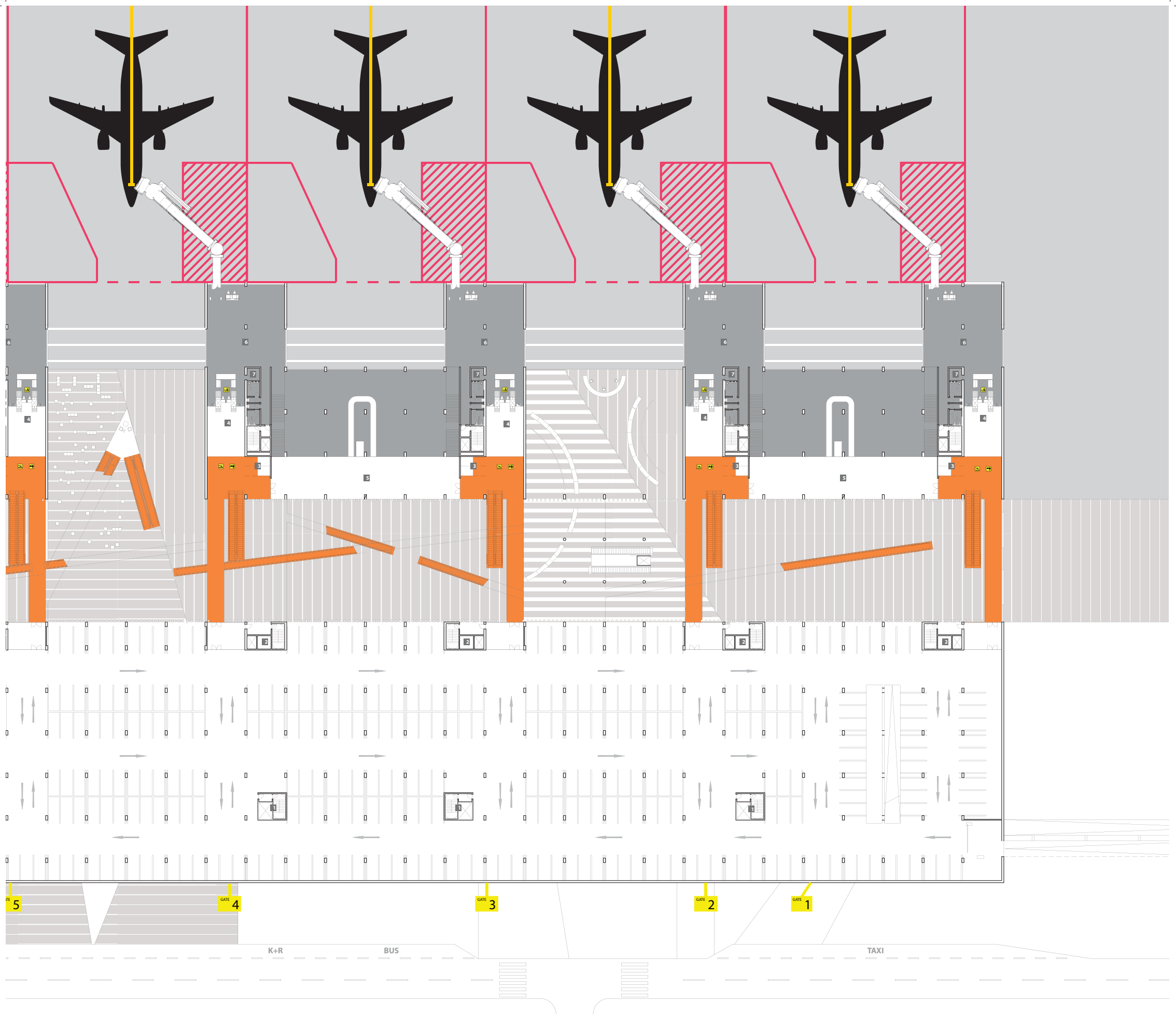
- 1) Servisní jádro/únikové schodiště s nákladním výtahem
- 2) Veřejné jádro a přístup do haly
- 3) Self-service check-in a baggage drop-off
- 4) Detekční a pasová kontrola (kontrola boarding passu)
- 5) Odletový salonek
- 7) Servisní hala - přepážky leteckých společností a služby zákazníkům
- 8) Odbavení nadměrných zavazadel a Left Luggage Room

Tranzitní zóna

- 6) Holding room
- 7) Inspekční místnost detekční kontroly

Neveřejná část

- 8) Přístup k vyhlídkové plošině na věži
- 9) Přístup do kontrolní věže a administrativa BEK
- 10) Věž

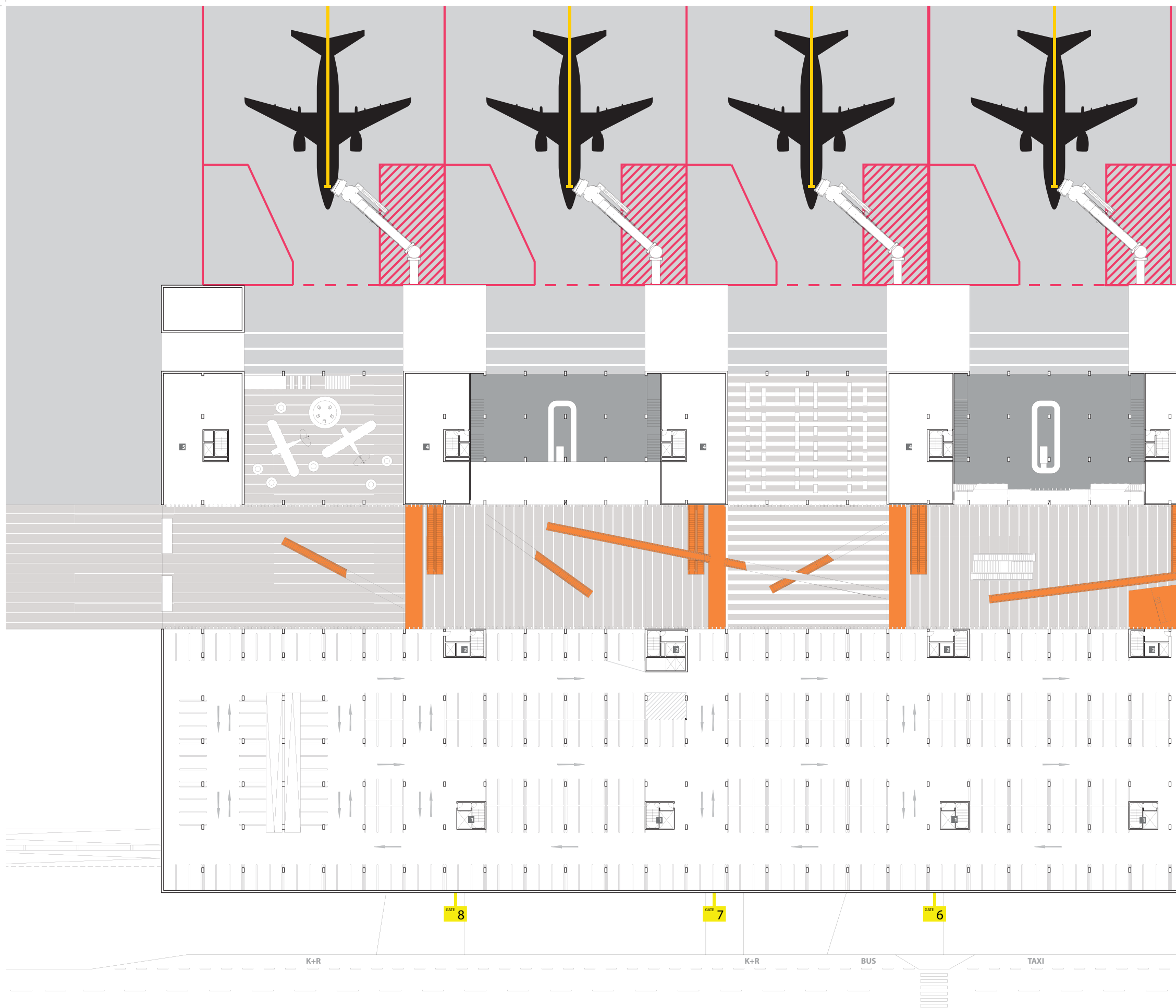


(+5m) 2NP



0 10 20 50

100

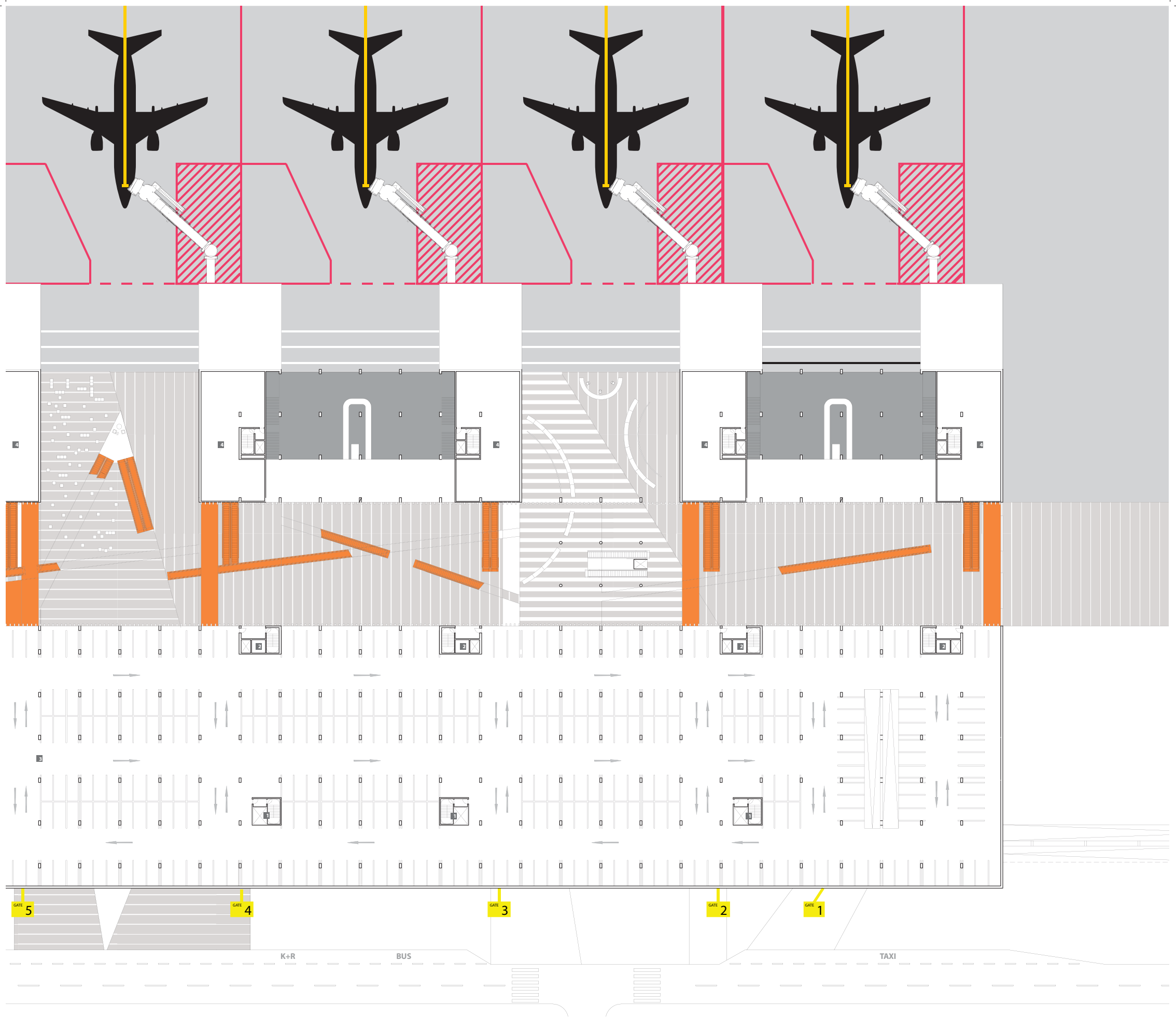


Veřejná část

- 1) Servisní jádro/únikové schodiště s nákladním výtahem
- 2) Veřejné jádro
- 3) Long-term parking, 2. třída

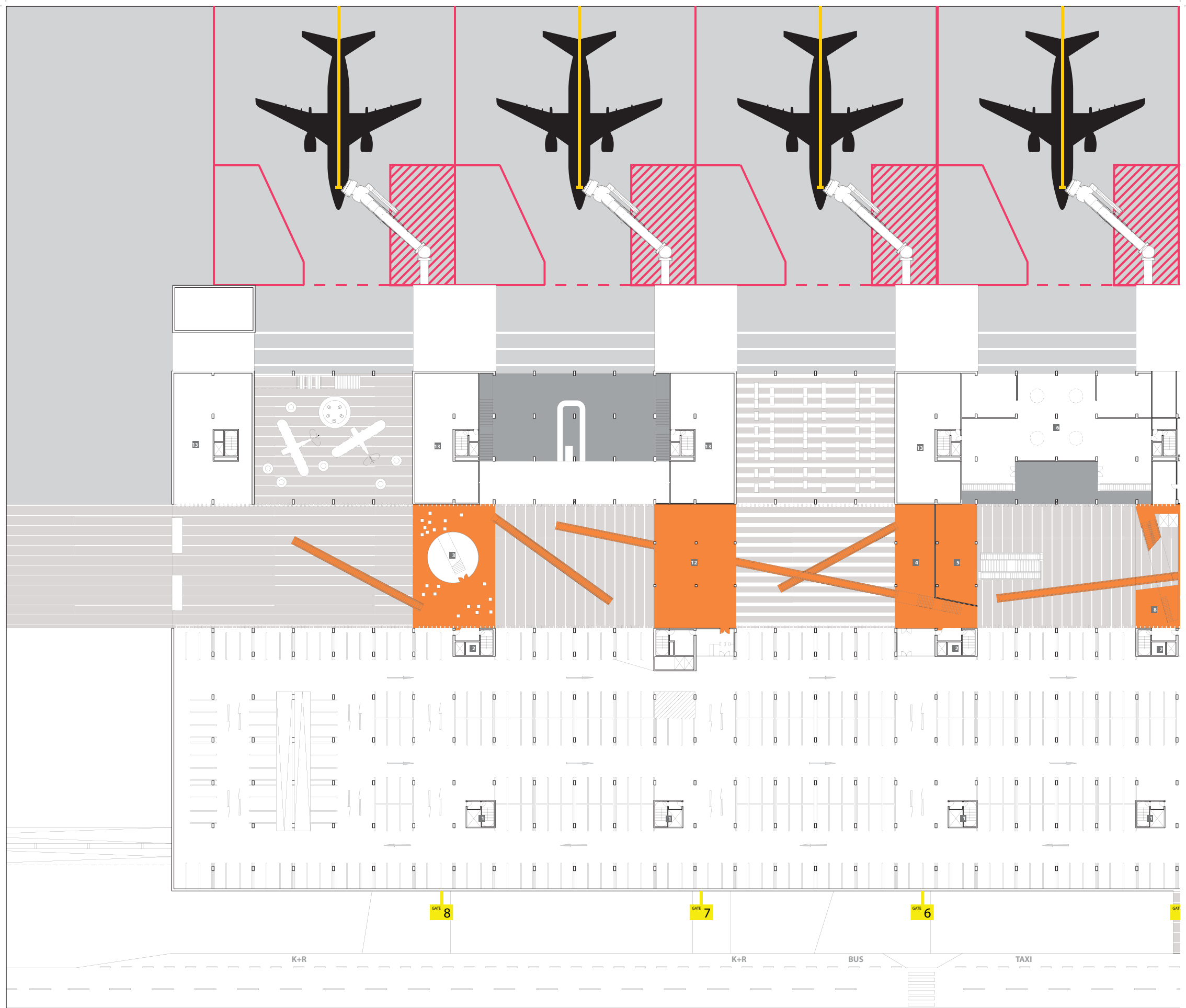
Neveřejná část

- 4) Technické prostory
- 5) Administrativa Celní správy



(+8m) 3NP





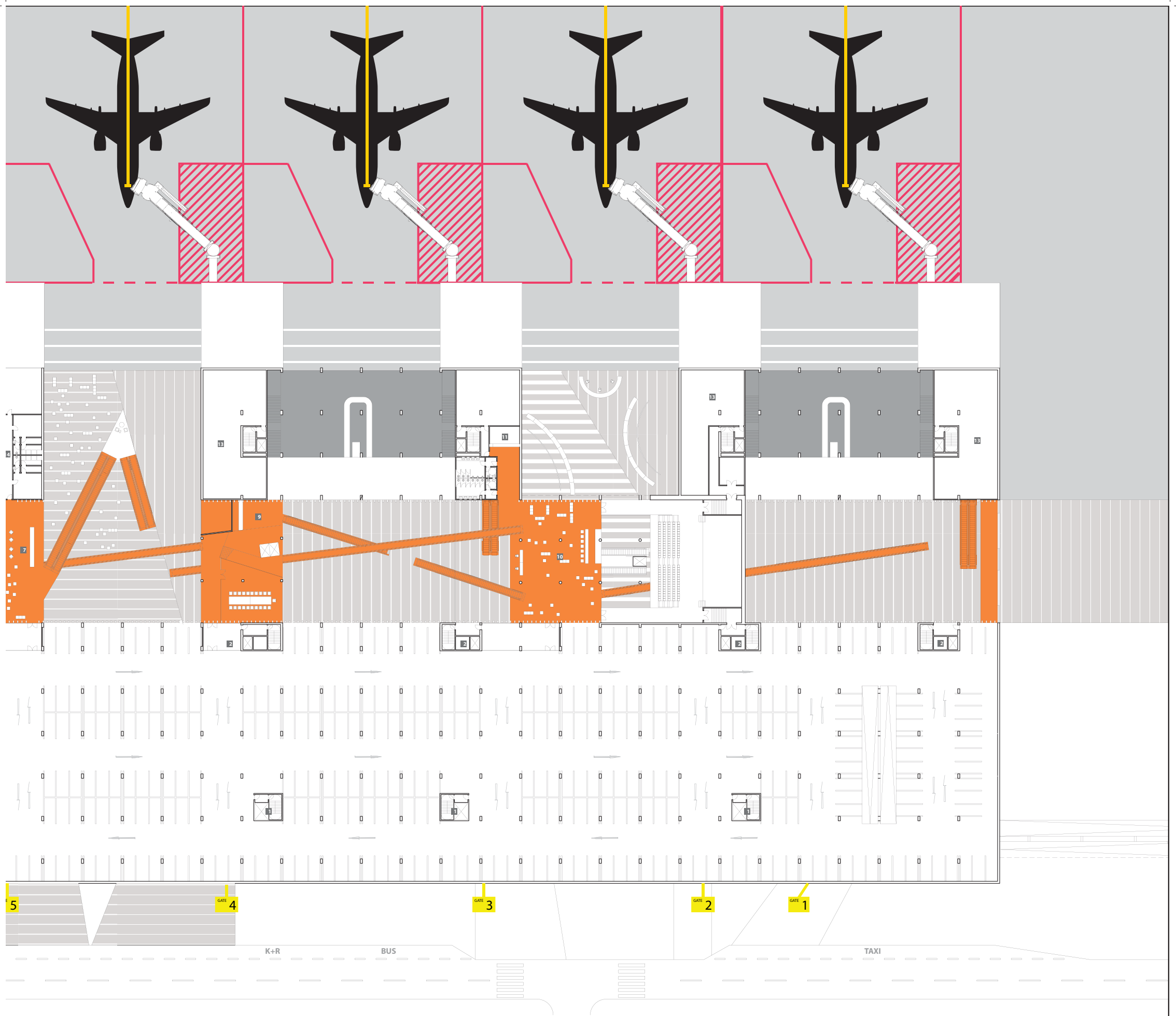
Veřejná část

- 1) Servisní jádro/únikové schodiště s nákladním výtahem
- 2) Veřejné jádro
- 3) Přístup na střešní zahradu
- 4) Lobby relaxačního/rekreačního centra
- 5) Správa centra
- 6) Salonek (VIP)
- 7) Recepce hotelu
- 8) Hotelový bar
- 9) Recepce Business centra a Velká zasedací místnost

- 10) Foyer kongresového centra a pokladny/bar
- 11) Šatna a zázemí kongresového centra

Neveřejná část

- 12) Kontrolní místnost letiště
- 13) Technologie/VZT
- 14) Zázemí zaměstnanců hotelu

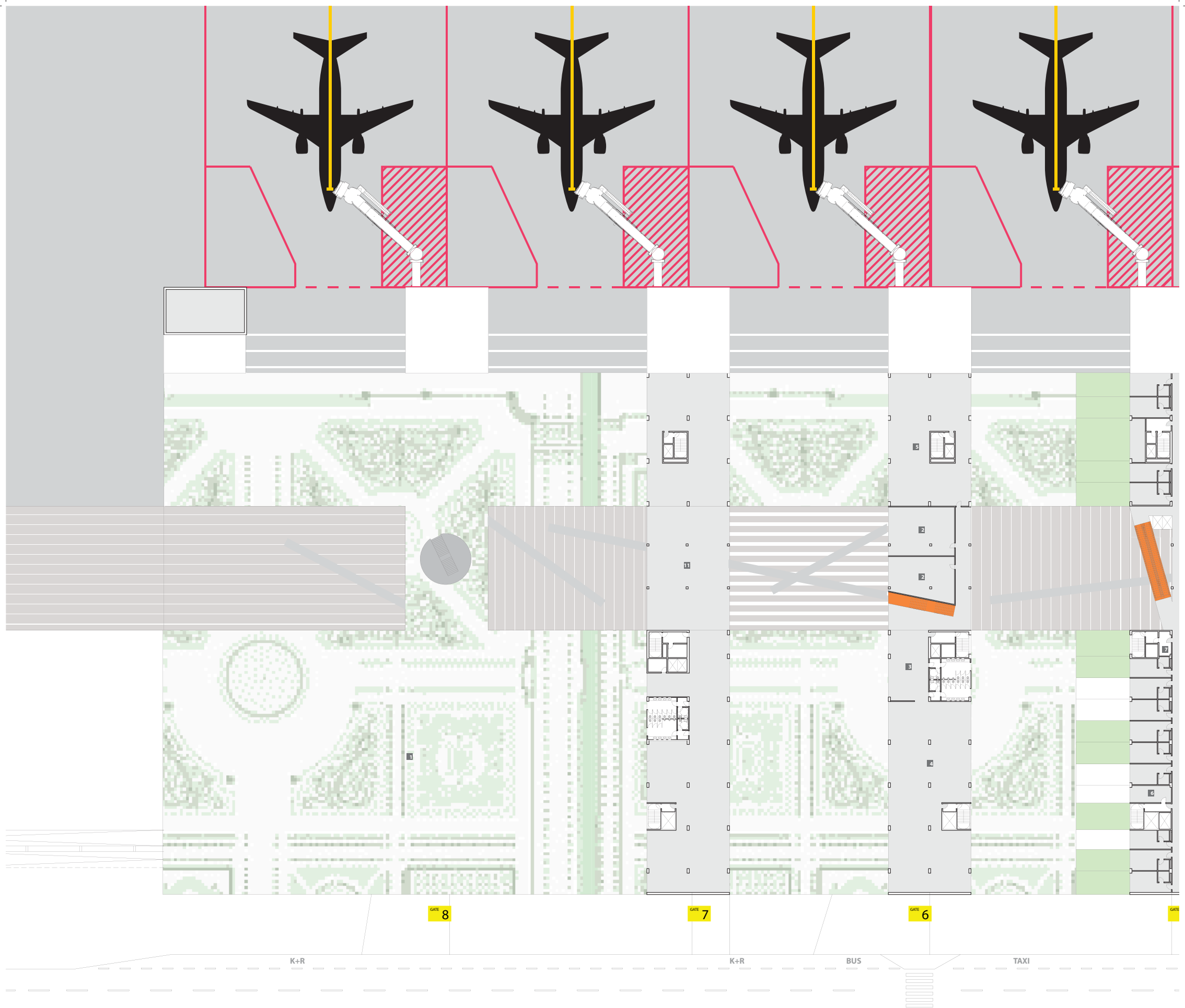


(+11m) 4NP



0 10 20 50

100



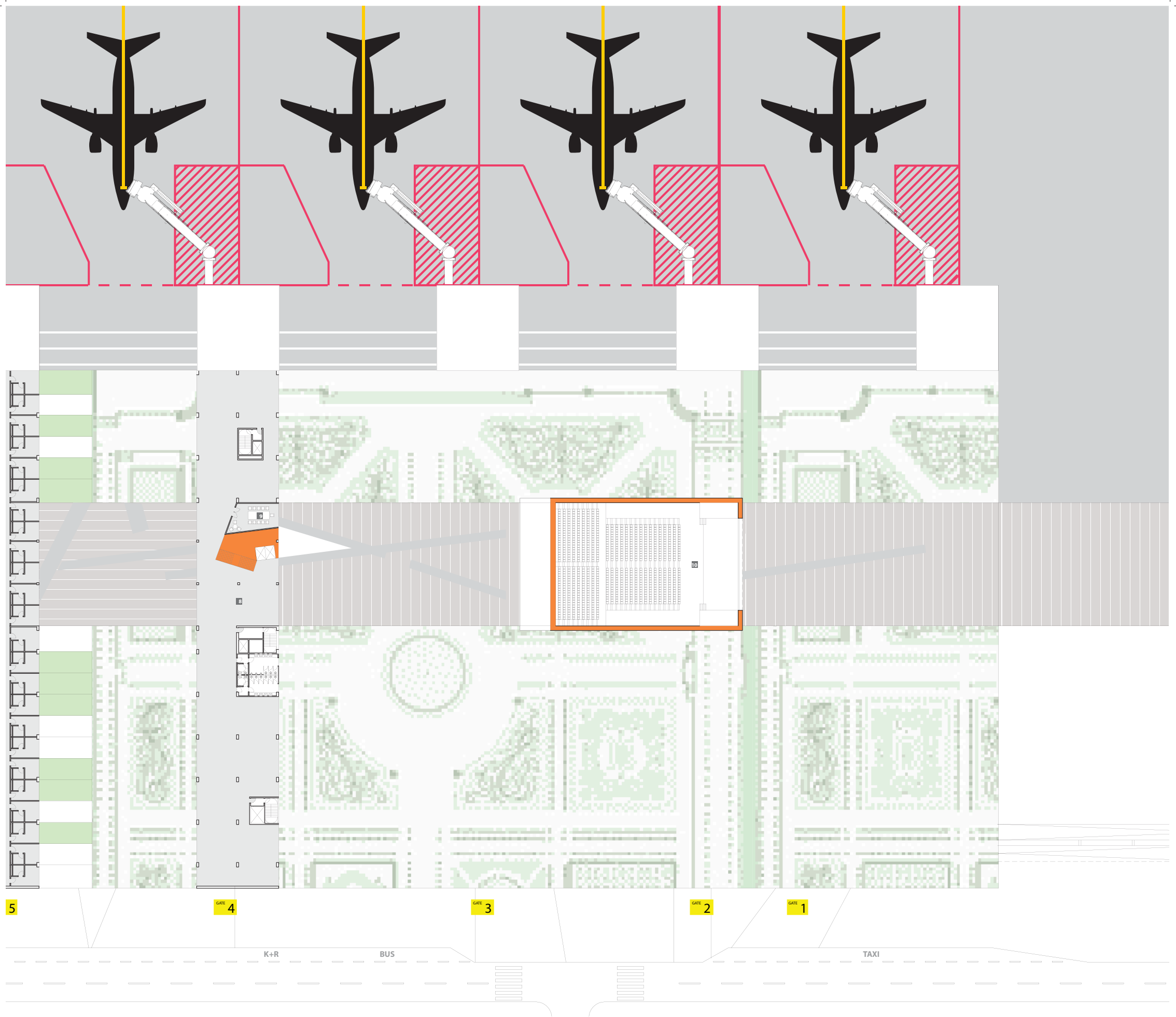
Veřejná část

- 1) Veřejná střešní zahrada/vyhlídková terasa
- 2) Šatny
- 3) Kavárna
- 4) Posilovna
- 5) Relaxační centrum
- 6) Hotel - ofis
- 7) Hotel - úklid
- 8) Pronajímatelné administrativní plochy
- 9) Zasedací místnost

10) Sál

Neveřejná část

- 11) Administrativa letiště

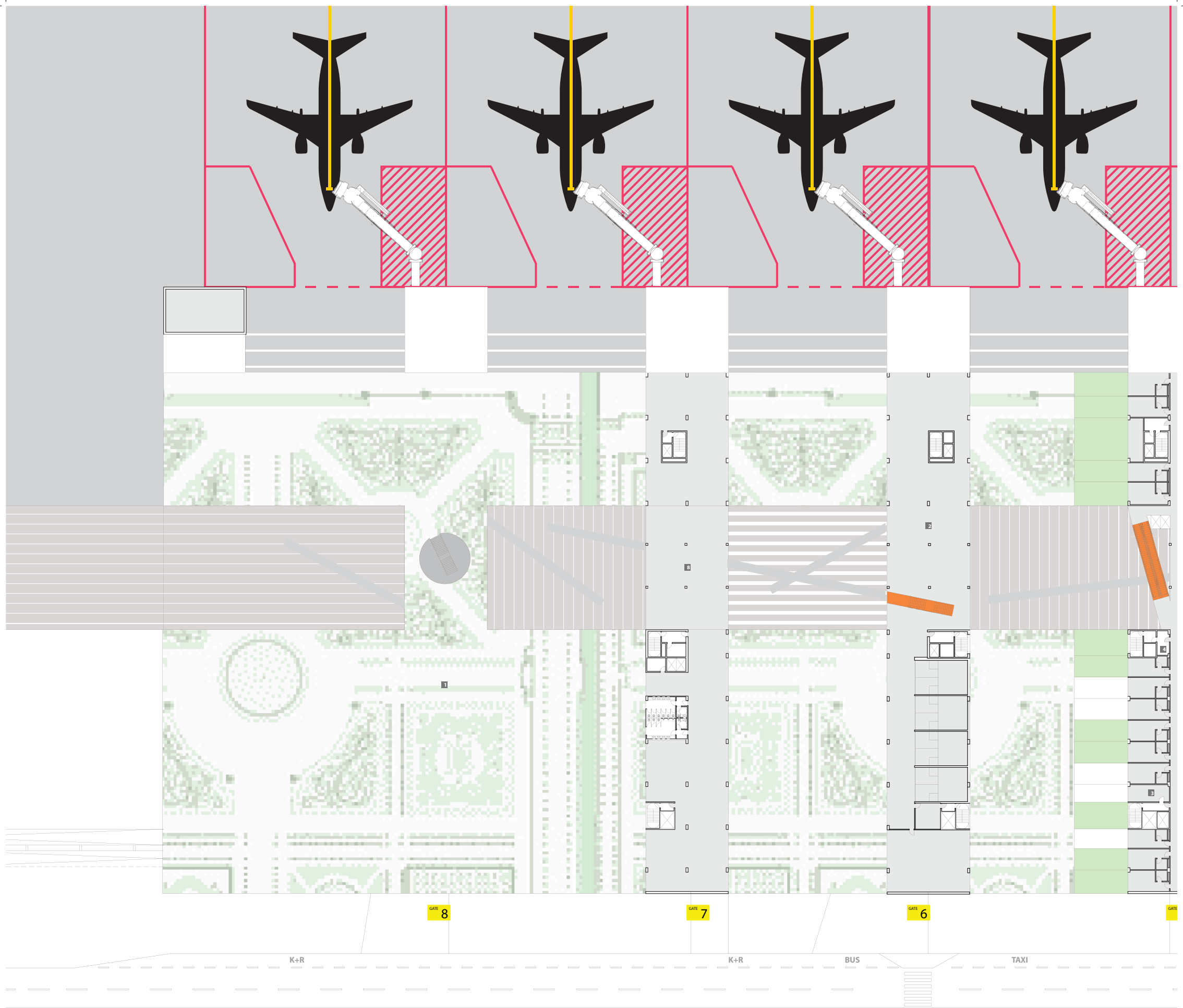


(+15m) 5NP



0 10 20 50

100

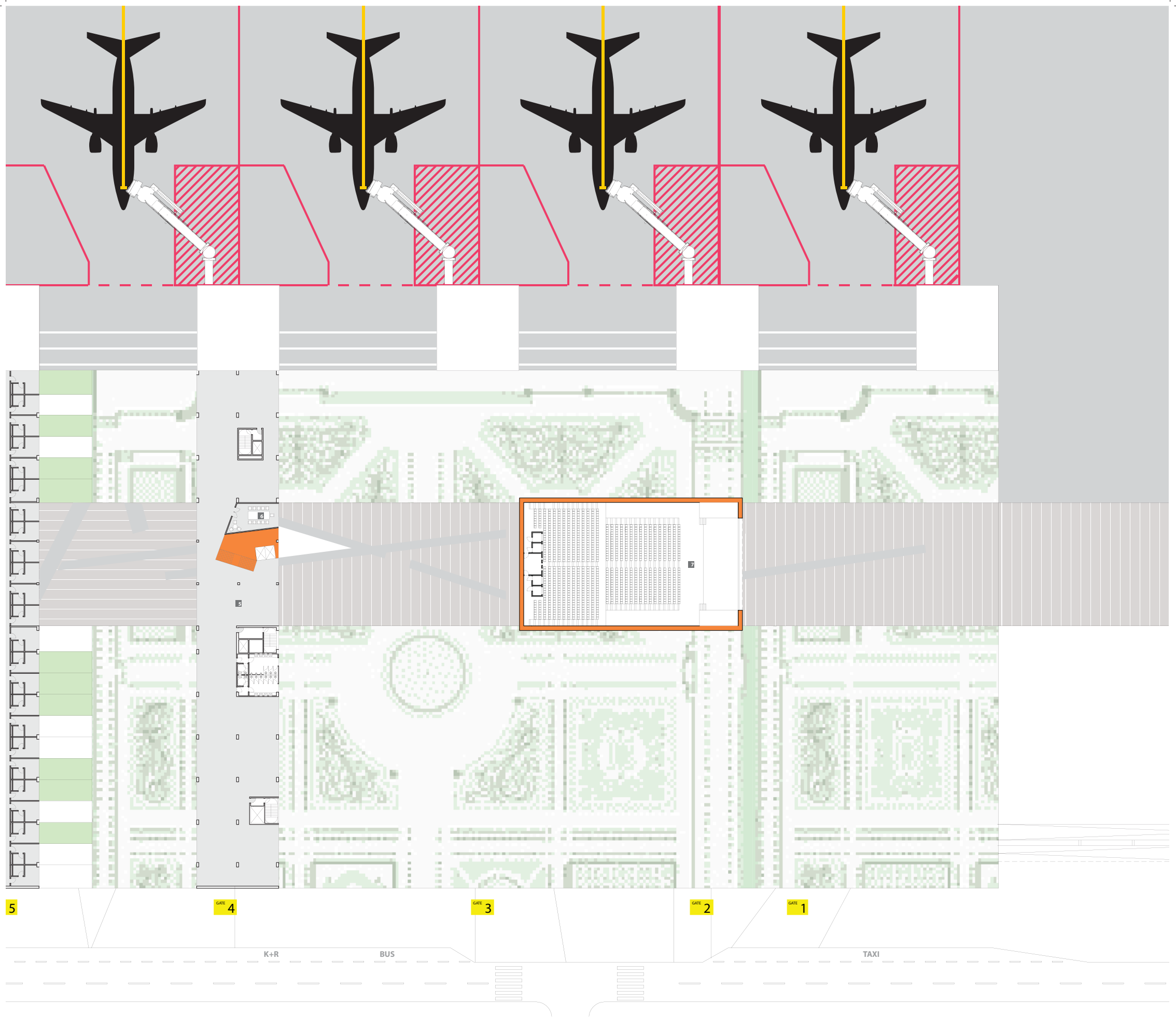


Veřejná část

- 1) Veřejná střešní zahrada/vyhlídková terasa
- 2) Sport centrum
- 3) Hotel - ofis
- 4) Hotel - úklid
- 5) Pronajímatelné administrativní plochy
- 6) Zasedací místnost
- 7) Sál

Neveřejná část

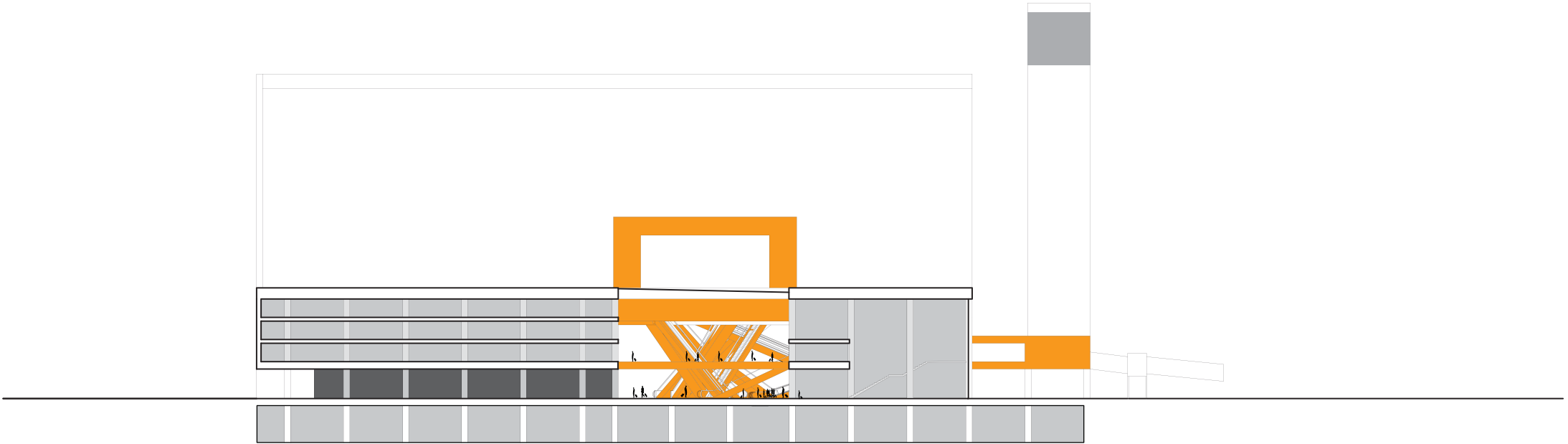
- 8) Administrativa letiště



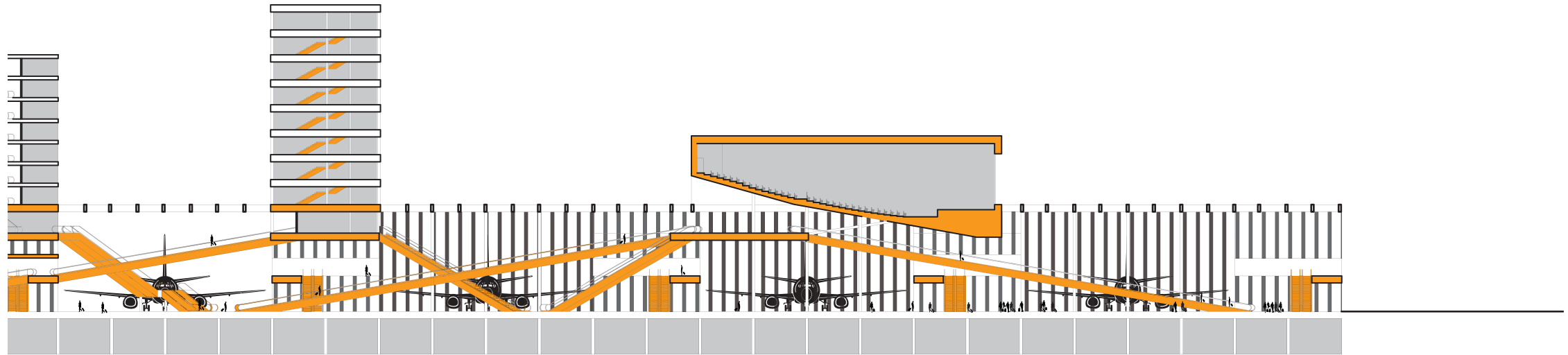
(+18,5m) 6+NP





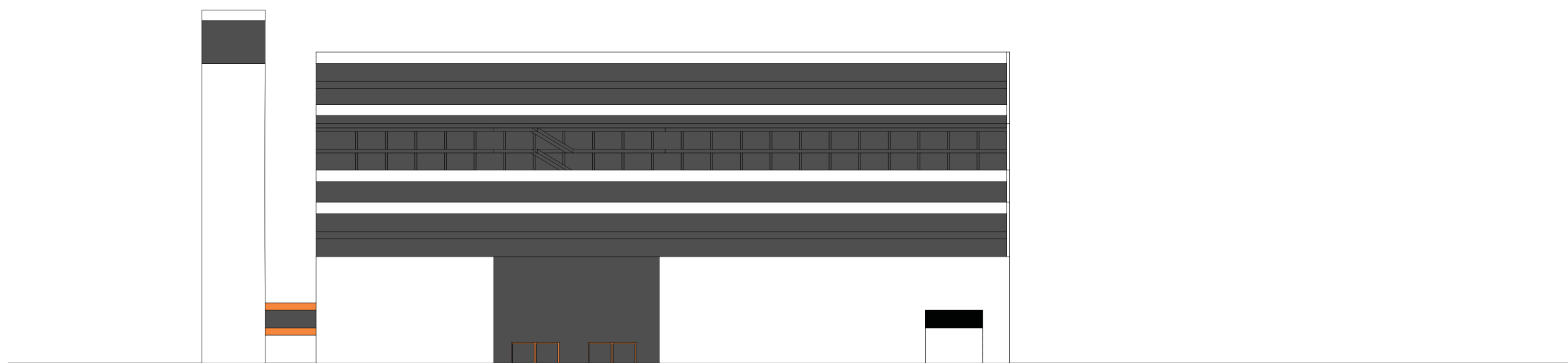
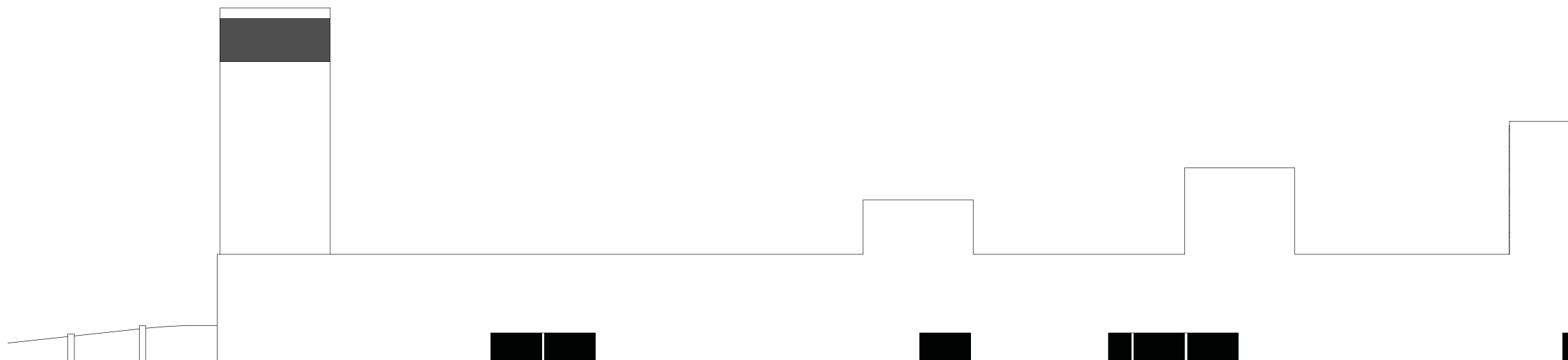


Řez B-B

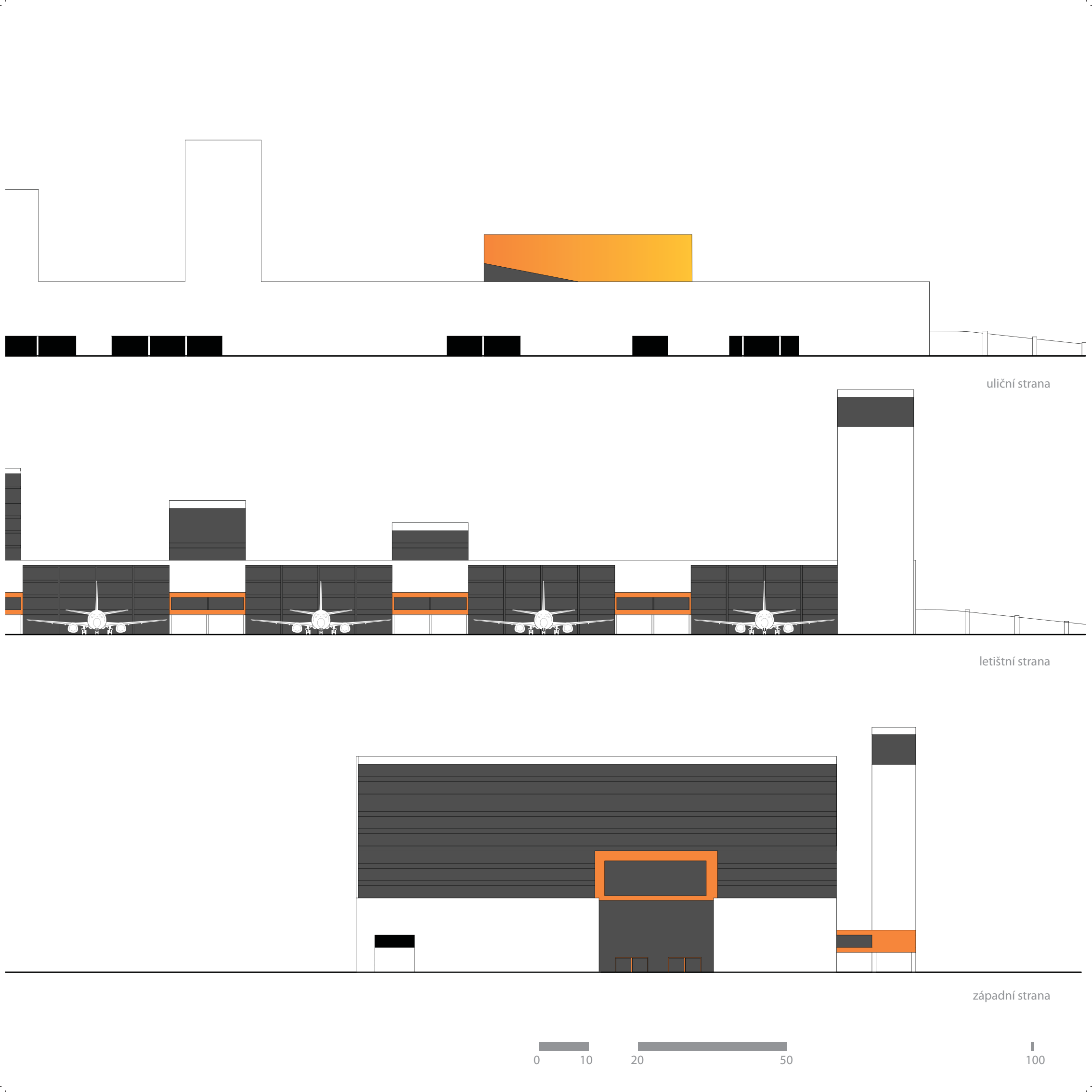


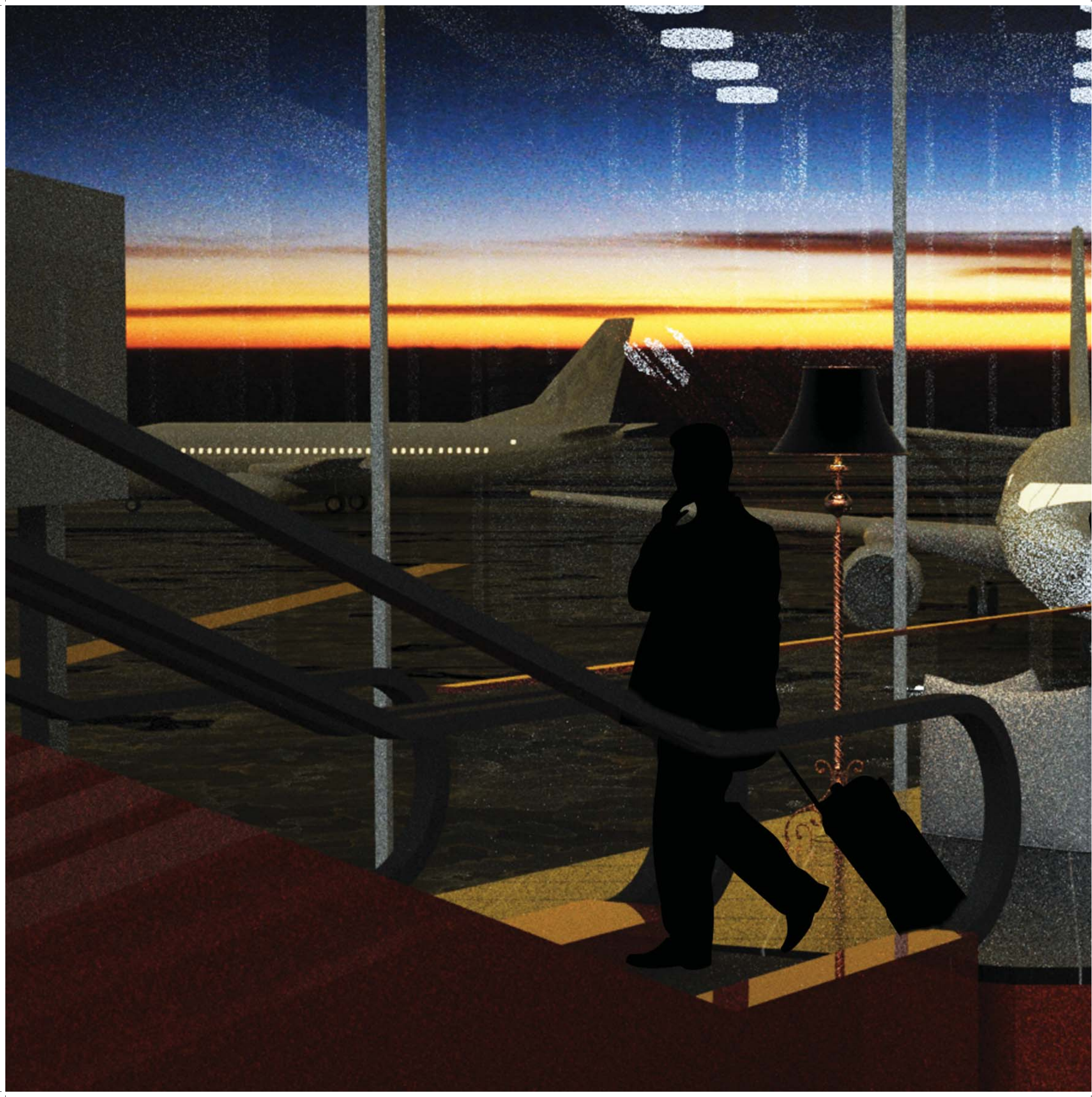
Řez A-A

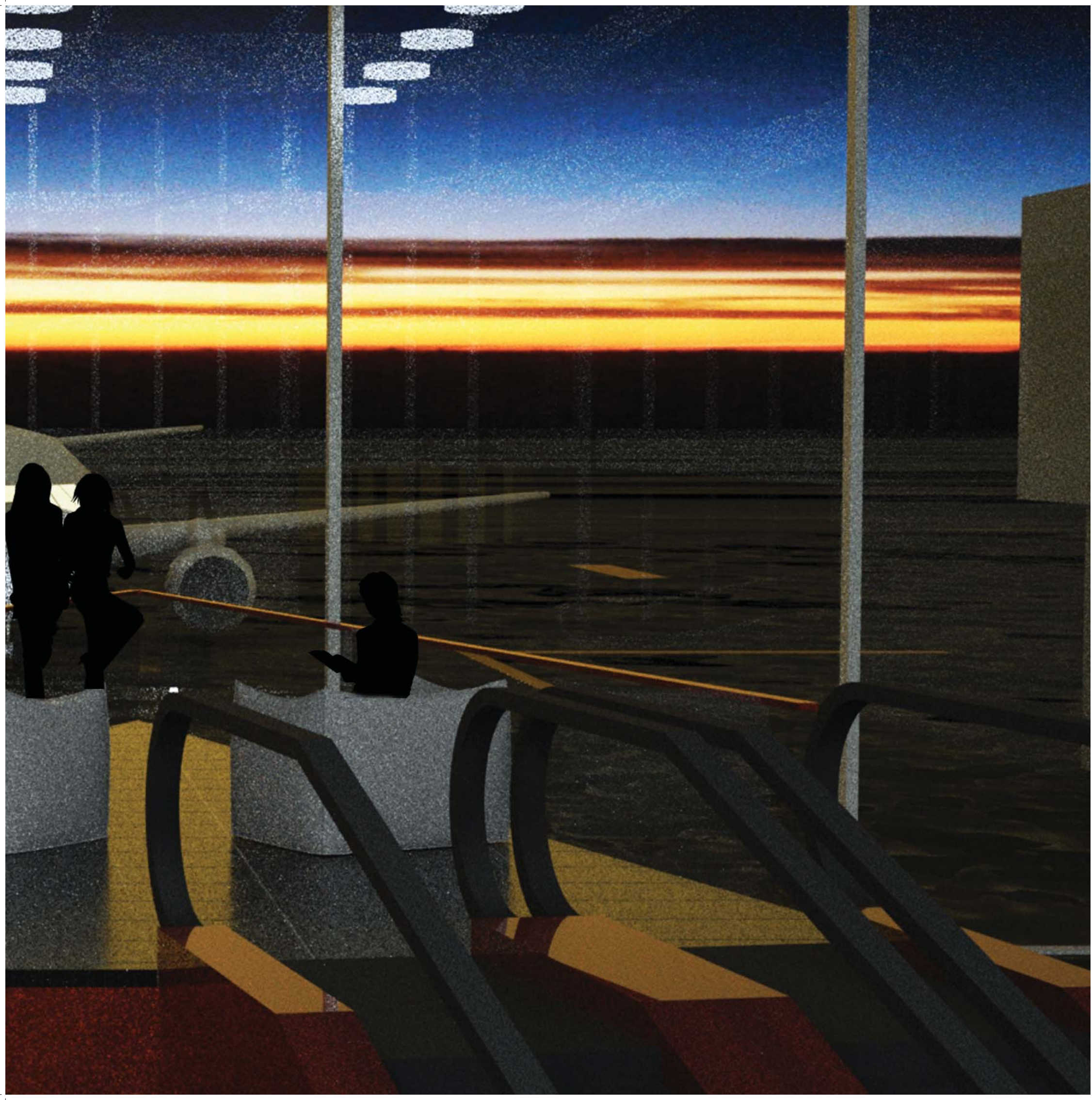




východní strana

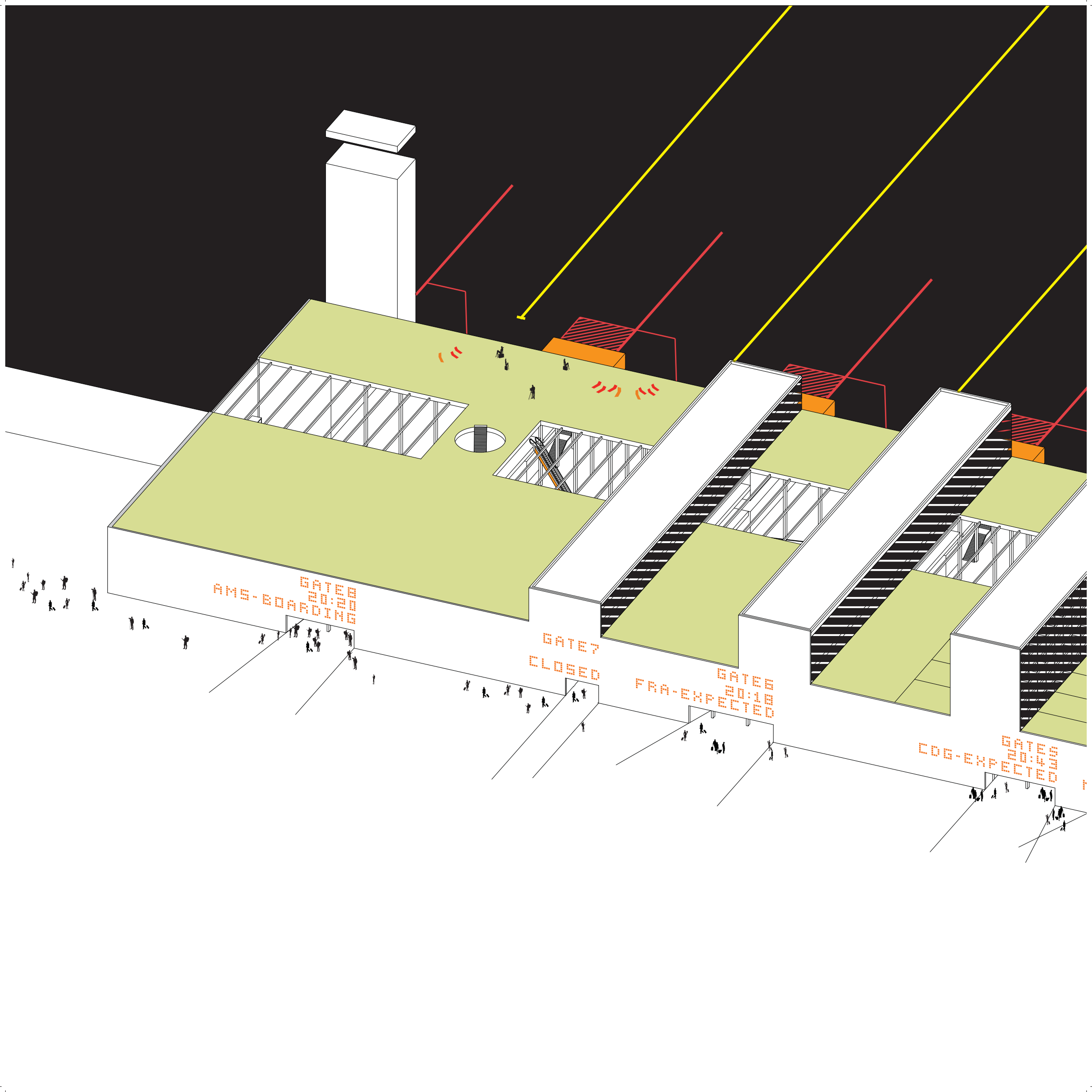


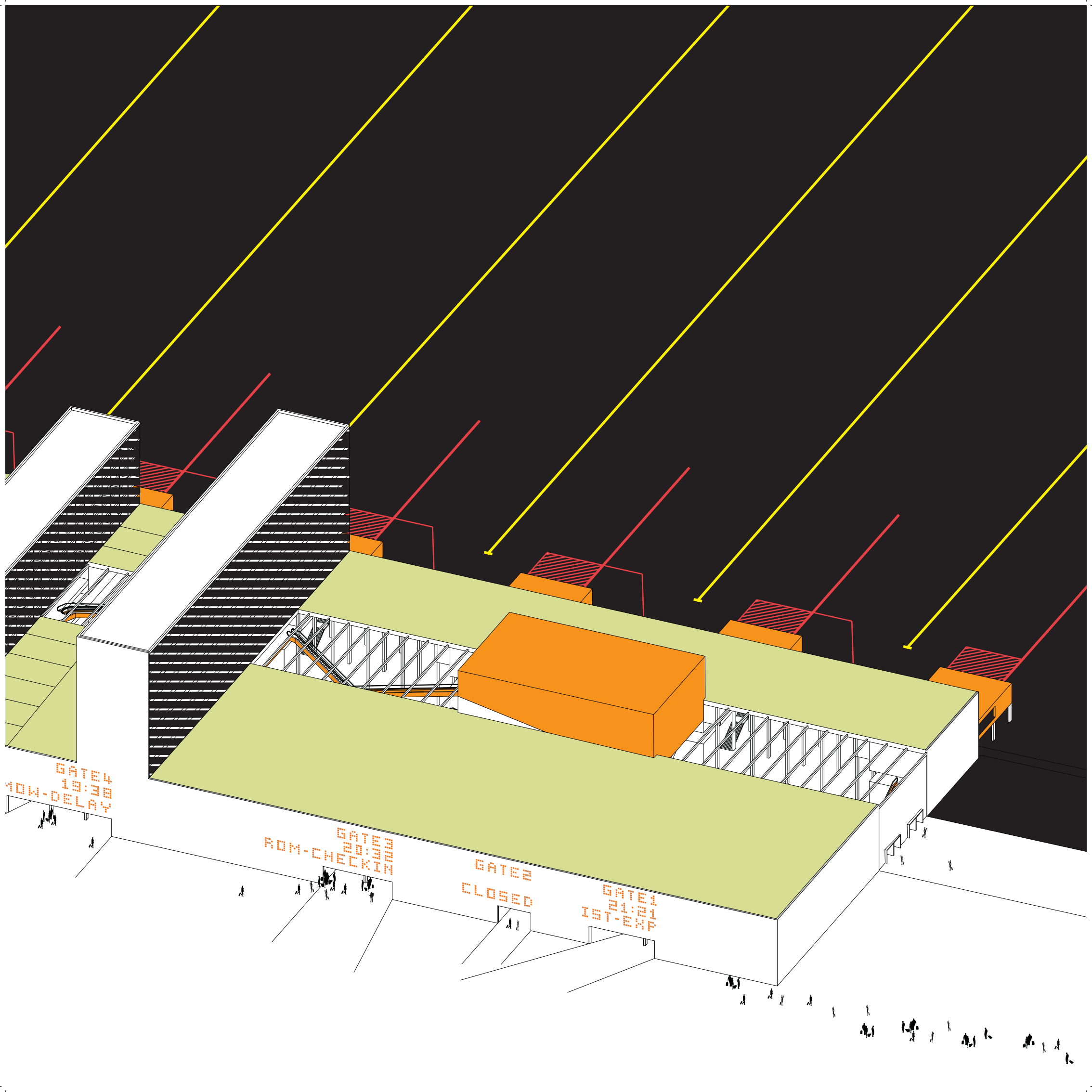












MS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD
AX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW
RA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AI
HA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK L
DG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI
RG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HNC
TL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN
IDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS P
SH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX A
HX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA
HR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA
KG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG
IDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS P
SH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX A
HX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA
HR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA
KG PVA BEI FRA MDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG
IDW ORD HND SHA OSH LGW DEN CDG PHX MAD AMS P
SH LGW DEN CDG PHX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX A
HX MAD AMS PRG LHR IST JFK LAX ATL HKG PVA BEI FRA

Reference a použitá literatura

ICAO Standard Annex 14 Aerodromes a Letecký předpis 14
ICAO Standard Annex 17 Security a Letecký předpis 17
IATA Manual 2004
Boeing Airport Design Standards a CAD výkresy

D. McNeill: Airport Hotel as Business Space, Swedish Society for Antropology and Geology Journal Compendium, 2009
A. Kazda, R.E.Caves: Airport Design and Operations, Elsevier, 2007
A.T.Wells, S.B.Young: Airport Planning and MAnagement, McGraw-Hill, 2004
J.D.Kasarda: The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis, kap.1 v Airport Cities: The Evolution, Insight Media, 2008

Guller and Guller: Schiphol Airport Masterplan
Luton Airport Masterplan, September 2001
www.technet.cz - reportáž o odbavení zavazadel na Ruzyni

BagDrop systems BV www.bagdrop.nl
Schiphol Group



Jan Karásek
Fakulta architektury ČVUT 2011
Diplomní projekt v atelieru 1+xx
Romana Kouckého a Edit Lisecové