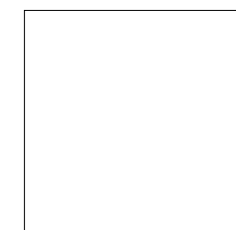


TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL





SITUACE 1:750

P2

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL



P-17 Tabulka bilancí

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD						
TABULKA BILANCÍ A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI						
POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH	
TERMINÁL						
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	2 241	-	-	32 000 Kč	71 712 000 Kč	
Celkem HPP [m2]	2 241	-	-	-	71 712 000 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST						
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	10310	-	6 000 Kč	61 860 000 Kč	
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	626,5	-	6 000 Kč	3 759 000 Kč	
Celkem OP [m3]	0	10936,5	-	-	65 619 000 Kč	
DALŠÍ KONSTRUKCE						
zastřešení nástupiště	11544	-	-	8 500 Kč	98 124 000 Kč	
přístup na nástupiště	664	-	-	14 000 Kč	9 296 000 Kč	
výtahy, eskalátory	-	-	4	800 000 Kč	3 200 000 Kč	
povrch nástupiště	11544	-	-	4 400 Kč	50 793 600 Kč	
Celkem konstrukce	23752	-	-	-	161 413 600 Kč	
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ						
POVRCHY	zpevněné	7 672	-	-	2 900 Kč	22 248 800 Kč
	nezpevněné	2 119	-	-	800 Kč	1 695 200 Kč
PRVKY	stromy	-	-	522	8 000 Kč	4 176 000 Kč
	mobiliář	-	-	50	4 000 Kč	200 000 Kč
	osvětlení	-	-	1	19 156 089 Kč	19 156 089 Kč
Celkem povrchy a prvky	-	-	-	-	-	47 476 089 Kč
POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)						
ZASTAVĚNÁ PLOCHA	kapacita	-	-	2 079	-	-
	zpevněné plochy	80 346	-	-	2 050 Kč	164 709 300 Kč
	nezpevněné plochy	35 559	-	-	350 Kč	12 445 650 Kč
Celkem [m2]	115 905	-	-	-	-	177 154 950 Kč
PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)						
	kapacita	-	-	956	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST	-	-	-	-	-	0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST	-	70392	-	2 900 Kč	204 136 800 Kč	
Celkem [m3]	-	70392	-	-	-	204 136 800 Kč
MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)						
KONSTRUKCE MOSTU	1 202	-	-	50 000 Kč	60 100 000 Kč	
KONSTRUKCE KOMUNIKACE	4 242	-	-	2 640 Kč	11 198 880 Kč	
Celkem	-	-	-	-	71 298 880 Kč	
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA						
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	-	-	1	39 000 000 Kč	39 000 000 Kč	
OSTATNÍ POLOŽKY	-	-	1	4 800 000 Kč	4 800 000 Kč	
Celkem	-	-	-	-	43 800 000 Kč	
Celkem bez DPH						770 899 319 Kč

Maximální výše ceny je 780.000.000 Kč bez DPH.

P-14 Nezávazná nabídková cena

Rozdělení Ceny	Okamžik fakturace	Cena dílčího plnění bez DPH
Zajištění Přípravy Projektu ve smyslu článku 1.1 (a) Smlouvy	Po ukončení poskytování činnosti	[900.000] Kč
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	[2 650 000] Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	[2 650 000] Kč Maximálně 25 % z Ceny dle článku 10.1 Smlouvy
Vypracování Dokumentace pro územní rozhodnutí ve smyslu článku 1.1 (c) Smlouvy VČETNĚ CENY LICENCE!!!	Po odevzdání Prvního návrhu Dokumentace pro územní rozhodnutí	[4 100 000] Kč Maximálně 50 % ceny za toto dílčí plnění
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatel	[4 100 000] Kč
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	[1 000] Kč za 400 hodin konzultační činnosti Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] Kč za jednu hodinu konzultační činnosti Tato cena se vztahuje na konzultační činnost v celkovém rozsahu nejvýše 400 hodin.
Součinnost při výběru dodavatele ve smyslu článku 1.1 (e) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	[1.000] Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele Maximálně [BUDE DOPLNĚNO OBJEDNATELEM V RÁMCI JŘBU] Kč za jednu hodinu součinnosti při výběru dodavatele Tato cena se vztahuje na součinnost při výběru dodavatele v celkovém rozsahu nejvýše 15 hodin
CENA CELKEM	-	[14 815 000] Kč

Anotace návrhu

Vysokorychlostní železnice v budoucnosti částečně nahradí leteckou dopravu. Proto by se terminály vysokorychlostní železnice měly charakterem a vysokým standartem vnitřního prostředí blížit prostředí letištních terminálů.

Velkoryse zastřešené prostory nástupišť autobusů, TAXI a K+R stání, prosklená hala terminálu a výhled z haly na kolejiště s projíždějícími vysokorychlostními vlaky jsou symboly takového řešení.

Část prosklené vytápěné vstupní haly je umístěna přímo nad kolejištěm, cestující tak při čekání mají přímý čelní výhled na projíždějící vlakové soupravy.

Trojčipá střecha budovy terminálu v sobě obsahuje dynamiku vysokorychlostních vlaků a otevírá směrem k přijíždějícím cestujícím svou přívětivou náruč.

Před-prostor prosklené vstupní haly definují dvě rozevírající se ramena, mezi kterými je umístěn autobusový terminál.

Systém povrchových parkovišť obklopuje budovu v soustředných kruzích. Optimalizuje tak docházkové vzdálenosti od jednotlivých parkovacích stání k vlakům. Hlavními aspekty určujícími charakter povrchových parkovišť je zadržování vody a eliminace přehřívání.

Parkoviště je důsledně děleno 4 metrovými pruhy zeleně se zasakovacími příkopy a prostorem pro vzrostlé stromy.

Stávající silnice Nehvizdy - Horoušany je respektována ve své nynější trase. A je částečně zapojena do vnitřní dopravní organizace terminálu. Budova terminálu je umístěna východně od ní.



a) Urbanistické a architektonické řešení

Budova vysokorychlostního terminálu je umístěna uprostřed polí polabské nížiny. Její pozice je chráněna nově vysázeným okružním pásem lesa. Prostranství před terminálem je definováno jižní okružní komunikací.

Stávající silnice Nehvizdy - Horoušany je respektována ve své nynější trase. A je částečně zapojena do vnitřní dopravní organizace terminálu. Budova terminálu je umístěna východní od ní.

Terminál je řešen jako trojčipá hvězdice. Před-prostor prosklené vstupní haly definují dvě rozevírající se ramena, mezi kterými je umístěn autobusový terminál. Třetí rameno směřuje kolmo přes trať. Tvoří nadchod s integrovanou odjezdovou halou. Zde čekají cestující v teple s čelním výhledem na projíždějící soupravy.

Dynamický trojčipý tvar terminálu odkazuje k rychlosti VRT vlaků, jeho obloukové křivky navazují na tvarosloví rozpletů jednotlivých kolejí v nádražních kolejištích.

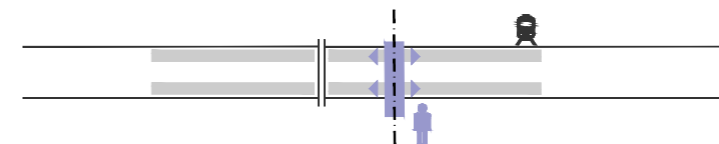


piazzeta v předprostoru terminálu

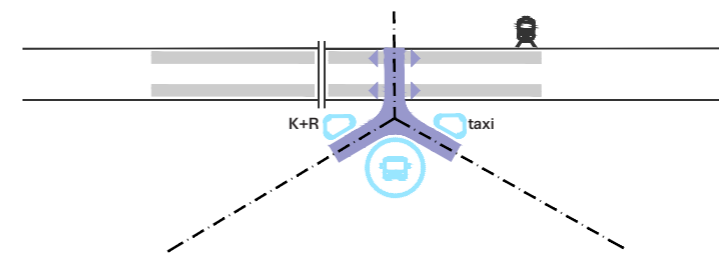
Piazzeta před otevřenou náručí vstupních ramen terminálu slouží jako relaxační a setkávací prostor. Pěší jsou na ni vedeni středem. Na straně piazzety jsou umístěna 4 vyčkávací stání autobusů.

Proti vstupu do terminálu je umístěn čtyřpodlažní parkovací dům pro 1000 automobilů.

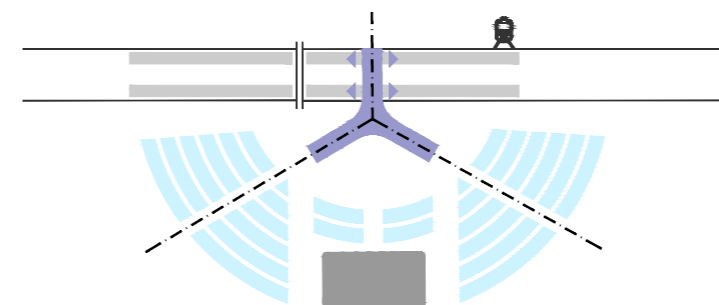
Cestující jsou z parkovacích ploch vedeni pěšími radiálami, které směřují do středu terminálu. Pěší trasy jsou lemovány stromy a oddělovacími pruhy zeleně.



1. příchod k vlakům



2. otevřená náruč



3. spravedlivá pěší dostupnost

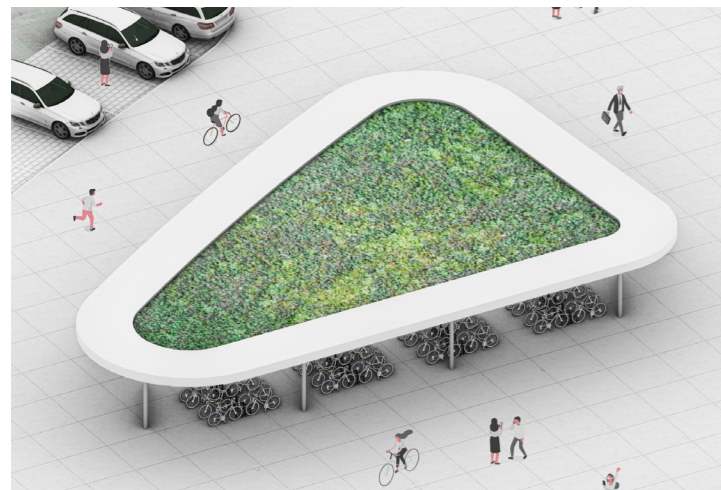
b) Konstrukční a materiálové řešení

Zastřešení terminálu je tvořeno lehkou ocelovou vazníkovou konstrukcí, pokrytou plechovými lamelami. Trojčipé střešní „křídlo“ je nesené železobetonovými skružemi, ve kterých je umístěn uzavřený stavební program terminálu a výtahy na nástupiště.

Podlaha terminálu nad průjezdným profilem tratě je řešena jako železobetonová mostní konstrukce.

Podél železniční trati je v místě terminálu vybudovaná železobetonová opěrná stěna, která se po stranách terminálu zapouští do svahovaného železničního koridoru. V prostoru opěrné stěny je pod středem terminálu zapuštěno železobetonové podzemní podlaží s technologiemi a zázemím pro zaměstnance.

Most silnice Nehvizdy-Horoušanky přes VRT je železobetonový komorový podpíraný skružovými železobetonovými sloupy v místě nástupiště.



přístřešek pro kola

c) Dispoziční a provozní řešení

Dvě zastřešená nástupiště vybíhající od terminálu zahrnují 1 výstupní a 3 nástupní stání automobilů, 5 stání taxi a 5 stání K+R. Nástupní hrany jsou přestřešené s přesahem cca 2 metry, který zajišťuje vystupování a nastupování „suchou nohou“. Na zastřešených nástupištích. V kruhových podporách jsou umístěny zázemí pro řidiče autobusů, sklad technického a úklidového materiálu pro exteriér. V podporách jsou také integrované automaty na jídlo.

Parkování kol je umístěné ve dvou samostatných zastřešených parkovištích po bocích terminálu. Do prosklené odjezdové haly lze vstoupit z pěti stran automatickými dveřmi. Ve středu haly je umístěn kruhový objekt s prodejem jízdenek a informacemi. Nad pokladnou je umístěn hlavní panel s odjezdy vlaků. Ve středním kruhu jsou také umístěny WC přístupné přes turnikety. Vstup do WC je řešen jako labyrint bez nutnosti sahat při odchodu na kliku.

Po stranách vstupní haly jsou umístěny sedačky, které mohou sloužit cestujícím čekajícím na autobus či taxi v teple. V prostoru vstupní haly jsou umístěny 4 automaty na jízdenky.

Odjezdová hala je umístěna na mostě nad kolejí. Jsou v ní integrovány 4 obchodní jednotky se společným zázemím. Obvodové stěny jsou celoprosklené a umožňují nerušený výhled do kolejí.

Z odjezdové haly vedou prosklené tubusy s eskalátory a schodišti na ostrovní nástupiště. Na nástupišti pokračuje částečně uzavřený prostor zimních čekáren.

V suterénu terminálu jsou umístěny technologické prostory, zázemí zaměstnanců, dopravní kancelář a ostraha. Místnosti jsou prosvětlené oknem směřujícím z opěrné stěny do kolejí. Dopravní kancelář má přehled o pohybu vlaků v nádraží.

d) Technologické a energetické řešení

Vnitřní prostory haly terminálu jsou řízeně větrané a chlazené. Strojovny jsou umístěny v 1PP. Vertikální rozvody jsou vedeny v konstrukci střešního „křídla“.

Celo-prosklené stěny jsou stíněny přesahy střešní roviny a kryty folií s vysokým solárním faktorem.

Objekty budov realizovaných v rámci stanice VRT Nehvizdy budou z hlediska hospodaření energií řešeny jako budovy s téměř nulovou spotřebou energie. Technická zařízení budov (zejména systémy vytápění, chlazení, vzduchotechniky) budou voleny z oblasti nejnovějších energeticky úsporných systémů s využitím energie okolního prostředí a rekuperace tepla například geotermální vrty.

Osvětlení je integrováno do stropu haly. Střeška haly je odvodněna skrytými žlaby po obvodu střešní konstrukce. Venkovní osvětlení parkoviště bude řešeno pomocí LED svítidel.

Odbavovací hala a přednádražní prostor bude vybaven sdělovacím zařízením včetně potřebné kabelizace, které bude zapojeno do systému celé vysokorychlostní trati. Všechny prvky, bude umístěny v maximální možné míře na sloupy osvětlení a konstrukci zastřešení.

Pro informování cestujících o odjezdech a příjezdech vlaků a autobusů budou prostory vybaveny orientačním a informačním systémem pro cestující. Systém bude tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových a autobusových spojů a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a monitorů. Navržené typy informačních panelů, jejich provedení i způsob zobrazování informací bude závislý na použití konkrétního systému vybraného dodavatele a na technologických možnostech v době realizace.

Vizuální kontrola odbavovací haly, přednádražního prostoru a parkoviště bude řešena kamerovým systémem s barevným denním a černobílým nočním provozem. Monitorovány budou vstupy do výtahů, autobusová nástupištní hrana, parkovací dům včetně vjezdu a výjezdu a parkoviště.

Venkovní parkoviště a parkovací dům budou vybaveny parkovacím systémem. Na vjezdech a výjezdech budou umístěny zařízení parkovacího systému. Každý výjezd bude obsahovat 1ks výjezdových závor, 1ks výjezdového terminálu a semaforey řídicích provoz. Každý vjezd bude obsahovat 1ks vjezdových závor, 1ks vjezdového terminálu a semaforey řídicích provoz. Dále budou na přístupových cestách k parkovišti osazeny platební automaty pro placení parkovného.

Pro přehledné navedení vozidel na jednotlivá parkoviště bude na příjezdových komunikacích zřízen orientační systém.

e) Řešení veřejného prostranství a krajiny

Celková krajinná koncepce:

Prostor terminálu s povrchovými parkovišti je navržen jako „lesní parkoviště“ z vnějšího prostředí je chráněn pásem dosázeného smíšeného lesa z jihu a v koridoru mezi dálnicí a železnicí. Vzrostlé stromy chrání prostředí terminálu před vanoucími převážně západními větry. Jednotlivé pruhy radiálně řešených parkovišť jsou odděleny 4m širokým pruhem zeleně se vzrostlými stromy. Stromy snižují přehřívání plochy zpevněných parkovišť a zabraňují tvorbě „Heat-island“ efektu. Stín stromů chrání cestující při pěším přesunu mezi auty a budovou terminálu.

Hospodaření s půdou:

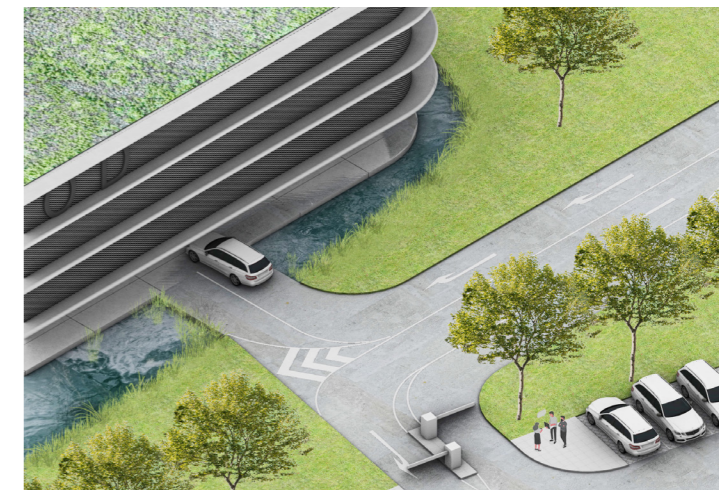
Spojovací komunikace mezi exit 8 Jirny a budoucí exit 11 Nehvizdy z D11 je vedena tak, aby se co nejvíce přimykala k navrženému dopravnímu koridoru dálnice D11 a vysokorychlostní železnice. Stávající pole s cennou polabskou ornici tak nejsou dále dělena. Ornice shrnutá z dopravních ploch bude využita na ohumusování zelených pásů oddělujících jednotlivá parkovací stání.

Hospodaření s dešťovou vodou:

Navržená povrchová parkoviště jsou řešena tak, aby veškerá dešťová voda byla zadržena v krajině, parkovací stání jsou tvořena vegetační dlažbou se vsakovací spárou vysypanou kačirkem a jsou spádována do oddělujících zelených pruhů mezi stáními. V oddělujících pruzích je vždy na jedné straně sníženina zadržující a vsakující vodu z parkovacích stání. Jednotlivá parkovací stání nebudou v zimě solena. Asfaltová komunikace mezi stáními je odvodněná potrubím do vsakovacích průlehů.



zelený pás se vsakovacím průlehem



vsakovací příkop u parkovacího domu

Střeška parkovacího domu je řešena jako vegetační, dešťová voda, která se nezadrží v rovině střešky bude svedena do vsakovacího příkopu u paty objektu.

f) dopravní řešení

Terminál: Dopravní obsluhu nového terminálu zajišťuje primárně sběrná komunikace, vedená po jižním obvodu celého areálu. Sběrná komunikace terminálu je v úseku obepínajícím terminál navržena jako dvoupruhová směrově rozdělená komunikace. Střední dělicí pás je navržen jako nezvýšený, v příčném řezu mírně vypuklý pás s dlažďeným povrchem, umožňující v případě potřeby pojiždění silničními vozidly. V úsecích před křižovatkami, kde je navržen levý odbočovací pruh, je střední dělicí pás přerušen. V extravilánových úsecích (mimo terminál) je sběrná komunikace navržena jako směrově nerozdělená.

Další komunikační osu procházející terminálem tvoří silnice III/10163, spojující obce Nehvizdy a Horoušany. Komunikace prochází terminálem v nové stopě, přes vlastní stanici VRT je převedena mostem. S ohledem na zachování lokálního významu komunikace jsou na tuto komunikaci směřována v rámci terminálu potenciálně méně frekventovaná dopravní napojení – autobusový terminál, parkoviště K+R, nízkokapacitní parkoviště a jednosměrné napojení parkovacího domu.

Uzlový bod komunikační kostry terminálu tvoří okružní křižovatka sběrné komunikace a silnice III/10163, navržena na jižním okraji areálu terminálu. Tyto dvě osy jsou dále doplněny směrův symetricky k silnici III/10163 a po obvodu přednádražní piazzety, čímž tvoří druhé propojení obou komunikací a umožňuje tak okružní průjezd okolo centrální části terminálu např. v případě překážky v provozu nebo při přehlédnutí orientačního prvku a přejetí zamýšleného odbočení.

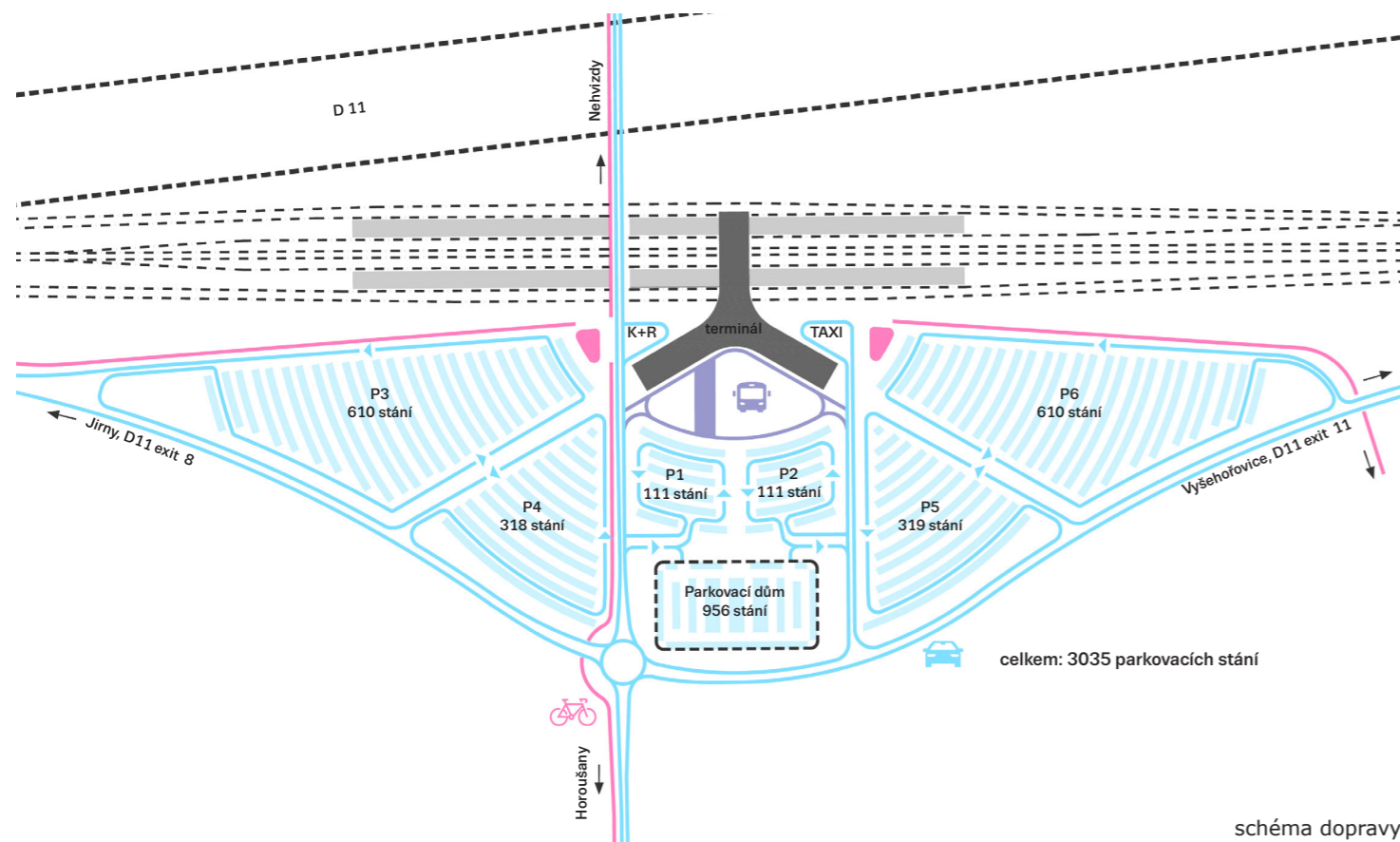


schéma dopravy

Pro odstavování automobilů je v areálu terminálu navrženo celkem 6 povrchových parkovišť a čtyřpodlažní parkovací dům. Dvě menší povrchová parkoviště situovaná blíže objektu terminálu jsou určena pro krátkodobé parkování, čtyři vzdálenější kapacitní povrchová parkoviště jsou, stejně jako parkovací dům, určena pro dlouhodobé odstavení. Kapacita povrchových parkovišť je 2079 parkovacích stání, kapacita parkovacího domu je 956 parkovacích stání. Celková kapacita tedy činí 3035 parkovacích stání.

Velkokapacitní parkoviště jsou napojena stykovými křižovatkami přímo na sběrnou komunikaci terminálu. Na vjezdech do parkovišť je navržen odbavovací systém se závorami, pro vyčkávání vozidel slouží kromě vlastních vjezdů také kapacitní pruhy pro levé odbočení na sběrné komunikaci terminálu tak, aby nedocházelo k blokování průjezdu na sběrné komunikaci. Vjezd do parkovacího domu je veden jednosměrně ze silnice III/10163, jednosměrný výjezd je orientován na paralelní severojižní komunikaci východně od parkovacího domu. Parkoviště pro krátkodobé stání jsou napojena po společné komunikaci s vjezdem a výjezdem parkovacího domu. Pro přehledné navedení vozidel na jednotlivá parkoviště bude na příjezdových komunikacích zřízen orientační systém.

V přednádražním prostoru je v bezprostřední vazbě na odbavovací halu situován terminál autobusové dopravy. Po obvodu jižně od haly jsou navržena 4 podélná stání pro autobusy délky do 18 m.

První stání ve směru jízdy je uvažováno jako příjezdové, ostatní 3 pak jako odjezdové. Do západní části přilehlé piazzety jsou dále zakomponována 4 odstavná stání pro autobusy délky do 18 m. Vjezd do terminálu je veden z křižovatky s okružní obslužnou komunikací, výjezdy z odjezdových i odstavných stání jsou orientovány rovněž na tuto komunikaci. Cirkulace autobusů mezi příjezdovým stáním, odstavnými stánkami a následně odjezdovými stánkami se v navrženém řešení odehrává pouze v přednádražním prostoru, bez ovlivnění provozem na hlavních dopravních osách terminálu. Hlavní výjezd z autobusového terminálu je orientován na silnici III/10163. Kromě autobusových linek ukončených v terminálu umožňuje navržené umístění a napojení terminálu obsluhu stanice VRT i nácestnými autobusovými linkami ve všech relacích, které se v řešeném území nabízí, a to bez výraznějšího závleku.

V těsné blízkosti odbavovací haly jsou dále navržena stání K+R a vozidel taxislužby, v obou případech v počtu 5 podélných stání. Každá skupina stání je napojena samostatnou jednosměrnou komunikační smyčkou – krátkodobá stání K+R západně od haly s napojením na silnici III/10163, stání vozidel taxislužby východně od haly s napojením na okružní obslužnou komunikaci.

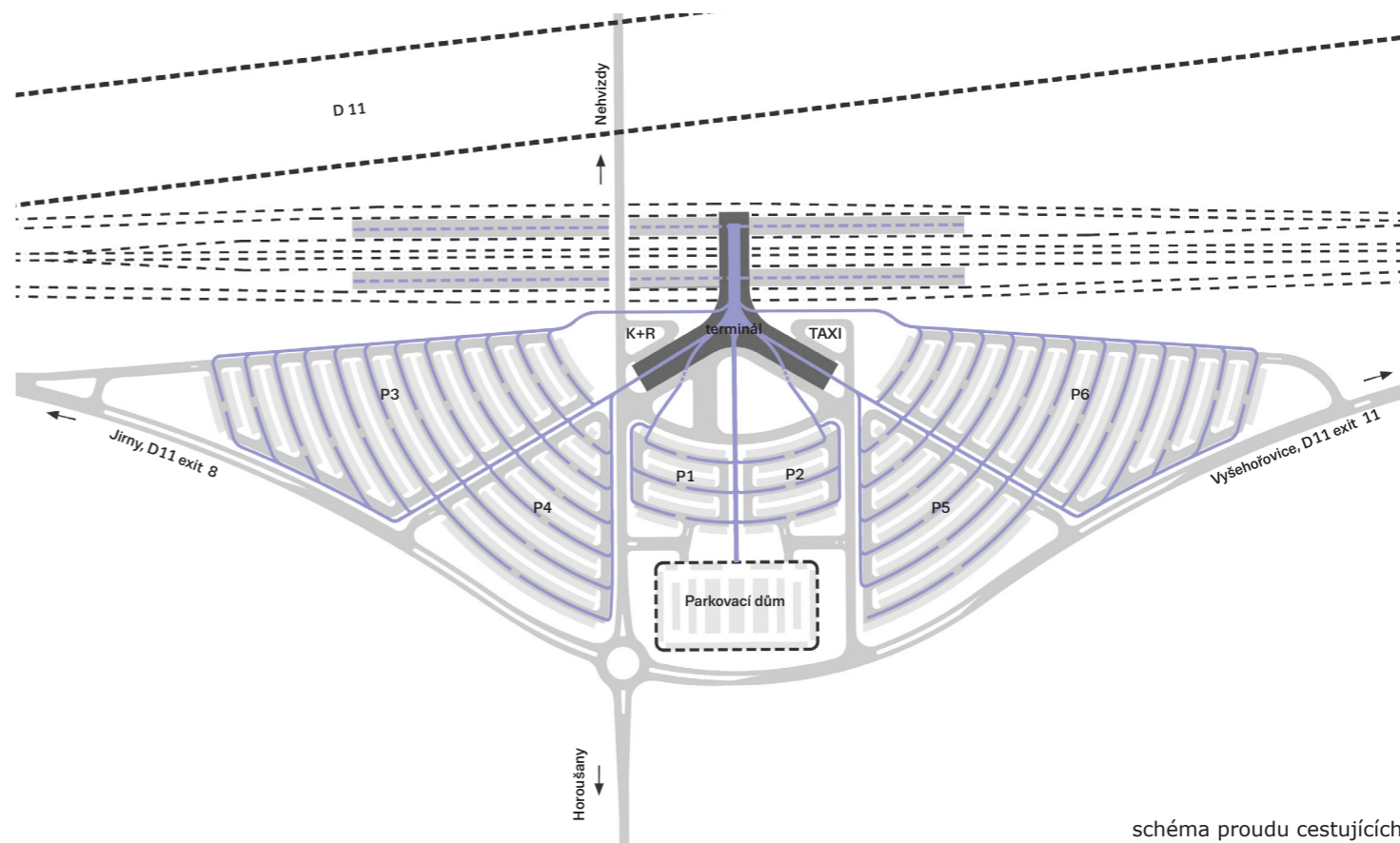


schéma proudu cestujících

Pěší vazby mezi odbavovací halou a ostatními prvky terminálu (piazzeta, povrchová parkoviště, parkovací dům) jsou zajištěny přímými chodníky, paprskovitě vyběhajícími od odbavovací haly. Křížení komunikací je zajištěno zpravidla přechody pro chodce, přes komunikace s nízkou intenzitou provozu jsou navržena místa pro přecházení.

Na prostranstvích západně a východně od odbavovací haly jsou navrženy stojany pro jízdní kola, na každé straně pro 50 jízdních kol (celkem 100). Příjezd cyklistů k terminálu je umožněn ze 4 směrů (podrobněji viz dále) po sdružených stezkách pro chodce a cyklisty, přičemž všechny trasy jsou vzájemně propojeny v přednádražním prostoru. Převedení jednotlivých uvažovaných cyklotras přes komunikace je umožněno po přechodech pro chodce sdružených s přejezdy pro cyklisty.

Širší vztahy:

Sběrná komunikace, která tvoří hlavní dopravní napojení terminálu je vedena podél tělesa vysokorychlostní trati. Západním směrem je napojena okružní křižovatkou na budoucí novou trasu silnice II/101, přičemž před vlastním napojením se od tělesa železniční trati odklání jižním směrem s ohledem na zajištění dostatečné mezikřižovatkové vzdálenosti od nedaleké mimoúrovňové křižovatky silnice II/101 s dálnicí D11 (exit 8 Jirny). Křížení stávající železniční vlečky je navrženo mimoúrovňově po novém silničním přemostění.

Dále je navržena částečná úprava MÚK Jirny vzhledem k prostorové kolizi trasy VRT se stávající sjezdovou a nájezdovou rampou dálnice ve směru Hradec Králové. Rampy jsou nově navrženy v deltovitém uspořádání s těsnějším přimknutím k tělesu dálnice a zaústěním do silnice II/101 novou okružní křižovatkou. Sjezdová a nájezdová rampa na severní straně dálnice (směr Praha) je ponechána ve stávajících dispozicích.

Ve východním směru od terminálu je sběrná komunikace obdobným způsobem napojena na stávající silnici III/2455 mezi Nehvizdy a Vyšehořovicemi, na níž je spolu s novou okružní křižovatkou navržena také přeložka, s níž stávající silnice překoná těleso VRT po novém silničním přemostění s kolmým úhlem křížení vůči železniční trati.



zelená pěší osa

Na této silnici je také navržena nová mimoúrovňová křižovatka s dálnicí D11 (exit 11 Nehvizdy), čímž je dosaženo přímého napojení nového terminálu VRT do obou směrů dálnice.

Stávající funkce silnice III/10163 mezi Nehvizdy a Horoušany je v návrhu zachována, pouze doplněna o vybraná dopravní napojení v prostoru terminálu. Severně od terminálu je uvažováno napojení silnice na připravovaný jižní obchvat obce Nehvizdy.

Návrh dále počítá se zřízením stezek pro chodce a cyklisty v chráněném standardu ve třech relacích. První trasa prochází skrz areál nového terminálu VRT a je vedena v relaci Nehvizdy-Horoušany paralelně k silnici III/10163 po její západní straně. V prostoru terminálu z ní pak vycházejí další dvě trasy ve směru Jirny a Vyšehořovice.

Stezka ve směru Jirny je vedena podél severní strany sběrné komunikace terminálu až za mimoúrovňové křížení železniční vlečky, kterou překonává po mostě společně s komunikací. Dále se trasa odklání od komunikace mírně severním směrem a sleduje úzký liniový pás pozemků, historicky vymezený katastrem, díky čemuž v území dojde k částečné obnově historické cestní sítě. Následně trasa úrovňově kříží silnici II/101 a vstupuje do zastavěného území obce Jirny, s vyústěním v ulici Družstevní. Trasa pro chodce a cyklisty ve směru Vyšehořovice na východním okraji areálu terminálu úrovňově kříží sběrnou komunikaci terminálu a pokračuje jihovýchodním směrem, rovněž v historicky katastrálně vymezené trase.

Případné přímé spojení pro bezmotorovou dopravu v relaci Vyšehořovice – Jirny bez nutnosti závleku k novému terminálu VRT lze výhledově uvažovat rovněž formou obnovy historické cestní sítě – mezi obcemi je v relativně přímé trase mimo zájmové území terminálu taktéž katastrálně vymezen liniový pás pozemků.

Dopravní síť v širších vztazích je v návrhu řešena pouze rámcově. Její podoba bude blíže upřesněna v návaznosti na výsledné řešení návazných prvků dopravní infrastruktury, které jsou připravovány mimo rámec záměru VRT a v návrhu jsou tedy zaneseny pouze schematicky, se zohledněním koridorů vymezených v územně plánovací dokumentaci. Jedná se zejména o připravované rozšíření dálnice D11, přeložku silnice II/101 a jižní obchvat obce Nehvizdy.

g) Ideové řešení

Vysokorychlostní železnice v budoucnosti nahradí částečně leteckou dopravu. Proto by se terminály vysokorychlostní železnice měly charakterem a vysokým standardem vnitřního prostředí blížit prostředí letištních terminálů.

Velkoryse zastřešené prostory nástupišť autobusů, TAXI a K+R stání, prosklená hala terminálu a výhled z haly na kolejiště s projíždějícími vysokorychlostními vlaky jsou symboly takového velkorysého řešení.

Část prosklené vytápěné vstupní haly je umístěna přímo nad kolejištěm, cestující tak při čekání mají přímý čelní výhled na projíždějící vlakové soupravy.

Trojčipá střecha budovy terminálu v sobě obsahuje dynamiku vysokorychlostních vlaků a otevírá směrem k přijíždějícím cestujícím svou přívětivou náruč.

Systém povrchových parkovišť obklopuje budovu v soustředných kruzích. Optimalizuje tak docházkové vzdálenosti od jednotlivých parkovacích stání k vlakům.

