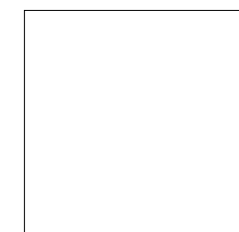
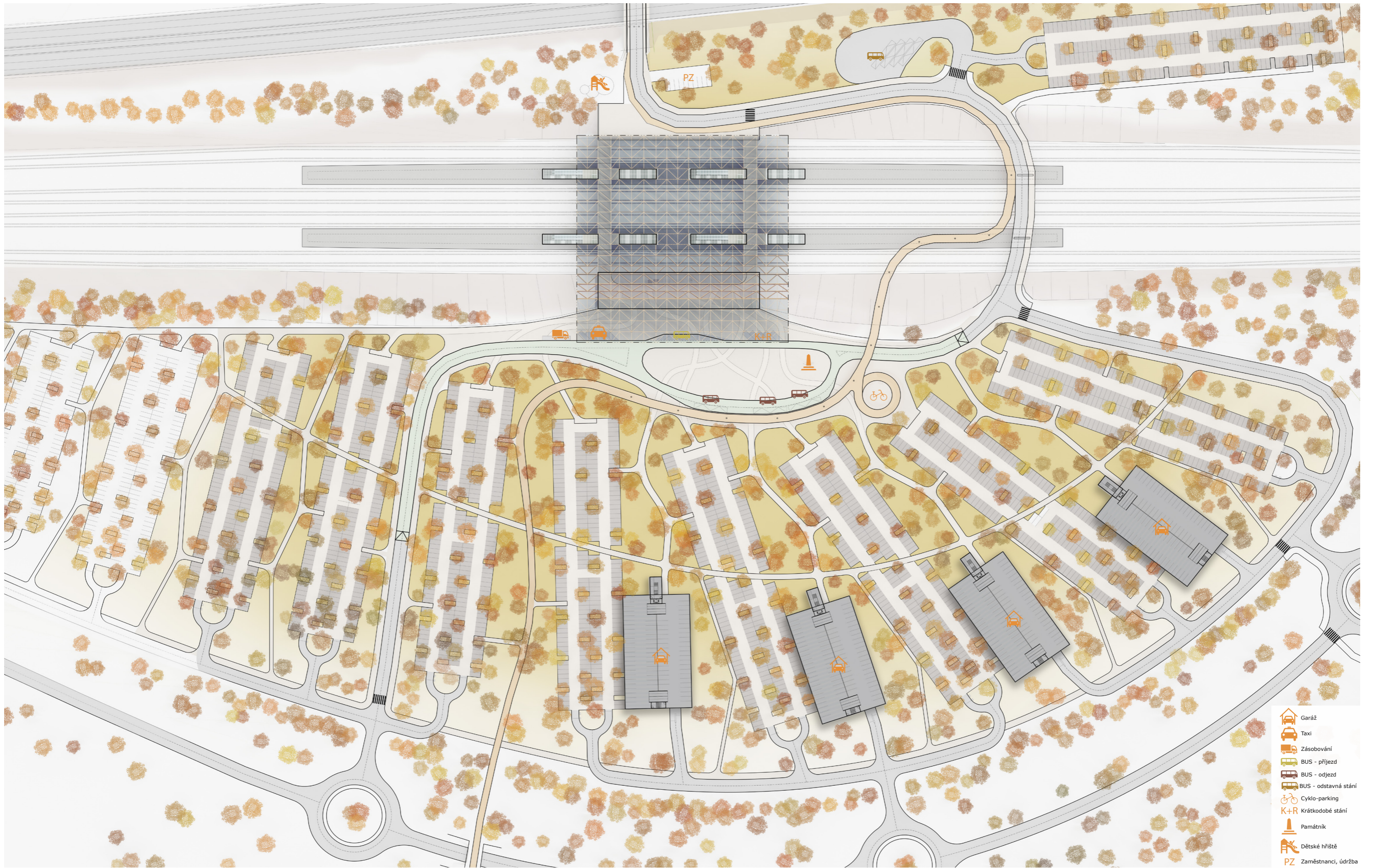


TERMINÁL PRAHA VÝCHOD/ PRAGUE EAST TERMINAL





TERMINÁL PRAHA VÝCHOD
TABULKA BILANCÍ A ODHADU NÁKLADŮ NA REALIZACI

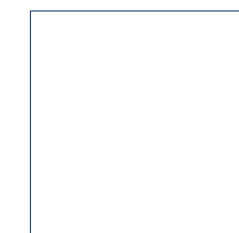
POLOŽKA	m2	m3	ks	cena za MJ	Kč bez DPH
TERMINÁL					
HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	4 018	-	-	69 064 Kč	277 469 600 Kč
Celkem HPP [m2]	4 018	-	-	-	277 469 600 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST					
opěrné zdi	1984	930	-	5 740 Kč	5 338 200 Kč
				5 600 Kč	11 110 400 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST					
	-	17870	-	4 200 Kč	75 054 000 Kč
Celkem OP [m3]	1984	18800	-	-	91 502 600 Kč
DALŠÍ KONSTRUKCE					
zastřešení nástupiště	12650	-	-	7 500 Kč	94 875 000 Kč
přístup na nástupiště	2246	-	-	32 000 Kč	71 872 000 Kč
výtahy, eskalátory	-	-	12	840 000 Kč	10 080 000 Kč
povrch nástupiště	9140	-	-	1 000 Kč	9 140 000 Kč
Celkem konstrukce	24036	-	-	-	185 967 000 Kč
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ					
POVRCHY					
zpevněné	12 350	-	-	1 750 Kč	21 612 500 Kč
nezpevněné	0	-	-	320 Kč	0 Kč
PRVKY					
most cyklostezky	1 990	-	-	21 000 Kč	41 790 000 Kč
stromy	-	-	858	1 500 Kč	1 287 000 Kč
mobiliář	-	-	150	5 500 Kč	825 000 Kč
osvětlení	-	-	160	41 000 Kč	6 560 000 Kč
Celkem povrchy a prvky	-	-	-	-	72 074 500 Kč
POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ A KOMUNIKACE (v areálu terminálu)					
ZASTAVĚNÁ PLOCHA					
kapacita	-	-	2 315	-	-
zpevněné plochy	83 700	-	-	1 200 Kč	100 440 000 Kč
nezpevněné plochy	77 600	-	-	320 Kč	24 832 000 Kč
Celkem [m2]	161 300	-	-	-	125 272 000 Kč
PARKOVACÍ DŮM (mimo povrchová parkoviště)					
kapacita	-	-	960	-	-
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_PODZEMNÍ ČÁST					
	-	0	-	5 740 Kč	0 Kč
OBESTAVĚNÝ PROSTOR_NADZEMNÍ ČÁST					
	-	64820	-	3 720 Kč	241 130 400 Kč
Celkem [m3]	-	64820	-	-	241 130 400 Kč
MOST PŘES KORIDOR A SILNICE DO HOROUŠAN (od dálničního mostu k napojení na sběrnou komunikaci)					
KONSTRUKCE MOSTU					
	1 100	-	-	31 500 Kč	34 650 000 Kč
KONSTRUKCE KOMUNIKACE					
	5 630	-	-	1 350 Kč	7 600 500 Kč
Celkem	-	-	-	-	42 250 500 Kč
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA					
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ					
	-	-	1	20 000 000 Kč	20 000 000 Kč
OSTATNÍ POLOŽKY					
	-	-	0	0 Kč	0 Kč
Celkem	-	-	-	-	20 000 000 Kč
Celkem bez DPH	778 197 000 Kč				

Maximální výše ceny je 780.000.000 Kč bez DPH.

NEZÁVAZNÁ NABÍDKOVÁ CENA ZA PLNĚNÍ NÁSLEDNÉ ZAKÁZKY

Rozdělení Ceny	Okamžik fakturace	Cena dílčího plnění bez DPH
Zajištění Přípravy Projektu ve smyslu článku 1.1 (a) Smlouvy	Po ukončení poskytování činnosti	500.000,- Kč
Vypracování Architektonické studie ve smyslu článku 1.1 (b) Smlouvy	Po odevzdání Prvního návrhu Architektonické studie	2.000.000,- Kč
	Po odevzdání Čistopisu Architektonické studie a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelem	3.000.000,- Kč
Vypracování Dokumentace pro územní rozhodnutí ve smyslu článku 1.1 (c) Smlouvy VČETNĚ CENY LICENCE	Po odevzdání Prvního návrhu Dokumentace pro územní rozhodnutí	4.400.000,- Kč
	Po odevzdání Čistopisu Dokumentace pro územní rozhodnutí a odstranění všech jeho vad reklamovaných Objednatelem	4.500.000,- Kč
Konzultační činnost ve smyslu článku 1.1 (d) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	480.000,- Kč za 400 hodin konzultační činnosti 1.200,- Kč/h za jednu hodinu součinnosti
Součinnost při výběru dodavatele ve smyslu článku 1.1 (e) Smlouvy	Po uplynutí kalendářního měsíce, v němž byla daná činnost poskytnuta	18.000,- Kč za 15 hodin součinnosti při výběru dodavatele 1.200,- Kč/h za jednu hodinu součinnosti
CENA CELKEM	-	14.898.000,- Kč

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD



A. ANOTACE - TERMINÁL JAKO DĚJIŠTĚ PŘÍBĚHŮ

A.1 Premisy stavby 21. století

1. Hladce fungující toky lidí, aut, autobusů, cyklistů. Terminál, ať už hala samotná nebo okolní areál s parkovištěm, jsou tu, aby je umožnily.
2. Ohled ke krajině. Jak obecně ve smyslu uhlíkové stopy, minimalizovaného záboru půdy, ekonomické výstavby a provozu, tak konkrétní respekt k místu, sousedním sídlům, tradicím a vazbám, viz třeba kapitola B.6.4. zprávy.
3. Změny potřeb v čase, který je stavbě vyměřen. Nastanou. Využívání stavby se bude časem měnit. Způsobem, který dnes neznáme. Terminál musí být flexibilní, aby je umožnil.
4. Cestují i děti. Cestují také staří lidé, postižení, nervózní, tlustí... návrh musí zohlednit potřeby všech, jinak nebude vyzařovat jistotu, kterou potřebuje každý, kdo se vydává na cestu.
5. Provázanost s virtuálním světem. Lístky se rezervují elektronicky a navigace už dovolují i projít nákupním centrem. Stavba musí digitalizovatelnost svého provozu umožnit, podporovat. Blíže viz kapitola B.4.2

A.2 Řešení – uklidňující jednotnost

Snadný příjezd do přehledných malých parkovišť, bezkolizní cesta mírným svahem zelení k budově terminálu, kde vlna zastřešení přirozeně vede skrz halu na nástupiště. Prostor s jednotnou logikou a principy, které se uplatňují jak na 2D parkovištích, tak ve 3D vlastní haly. Oblouk silnice, kterým se stavba přimyká ke drážnímu tělesu, se opakuje ve tvarování dřevěné fotovoltaické střechy haly, která kopíruje tvar zářezu trati. Uklidňující předvídatelnost celku. K jeho konkrétní formě nás vedla snaha o naplnění příběhů. Jeden uvádíme zde, další naleznete ve zprávě v kapitole Ideové řešení, kde popisujeme i cesty, které jsme vyzkoušeli a proč jsme se vydali tou, kterou prezentujeme.

B. ZPRÁVA

B.1 Urbanistické a architektonické řešení

B.1.1 Jednota

Oblouk zastřešení, oblý tvar zářezu, oblouk komunikace. Hranol schodiště parkovacího domu, hranol vertikální komunikace... urbanistický a architektonický koncept pracují s jednoduchými tvary a principy, které se opakují v ploše a v prostoru. Jejich využití vychází z potřeby jasnosti a přehlednosti celku, jednoduchých provozních a komunikačních vazeb. Tvary a hmoty jsou tu proto, aby uživateli pomohly.

B.1.2 Vějíř, oblouk a centrum

Území terminálu a parkingu vymezuje základní příjezdová komunikace. V ohnisku její křivky leží hala, ke které se sbíhají jednotlivá parkoviště, cesty k nim. Auta se pohybují striktně jedním směrem, chodci druhým. Vějíř parkovišť umožňuje vkládat mezi ně zeleň. Dva hřebeny, zaklesnuté do sebe. Hala nádraží je umístěna co nejnižší vzhledem k tělesu kolejiště, komunikace se k ní proto nejen sbíhají, ale i drobně svažují, což je pro příchod příjemné.

Oblouk komunikace začíná a končí u tělesa kolejiště, vymezuje plochu pouze pro terminál a parking. Na jeho druhé straně je prostor pro případný další rozvoj území, do něhož terminál záměrně nezasahuje, aby ponechal co nejvíc volnosti.

B.1.3 Možnosti růstu a přizpůsobení budoucímu vývoji

Uspořádání je škálovatelné. Parkoviště je členěno na základní část (ve schématech jako Etapa 1), pokrývající cca 2/3 požadované kapacity (část parkovišť a všechny parkovací domy), doplňkovou část (ve schématech jako Etapa 2), pokrývající zbytek kapacity, a územní rezervu, dovolující v intencích konceptu v případě potřeby parking dále rozšiřovat. Základní část má nejlepší, přímou vazbu na halu. Doplňkovou část lze realizovat postupně nebo vůbec, pokud se za dobu do zahájení provozu výrazně promění struktura a potřeby mobility (carsharing, samořiditelná auta). Územní rezerva je zahrnuta rovnou do konceptu a dovoluje naopak další rozšíření bez komplikací. Podobně hala. Prostor, jak je navržen, umožňuje umístění dalších provozů, rozšíření... Koncepte dovoluje snadnou adaptaci, pokud by přibýlo kolejišť – koridory stačí pouze protáhnout

B.1.4 Práce s terénem a s okolím

Komunikace, propojující Nehvizdy a Horoušany, je, spolu s mostem cyklostezky, odkloněna mimo centrum provozu nádraží. Místní na jednu stranu mají „svůj“ nástup na nádraží, na druhou stranu mají možnost se celému komplexu vyhnout. Komunikace se vlní, jak je u tradičních cest obvyklé. Hala je nízko, není důvod, aby vyčnívala, je přirozeným centrem areálu – upozornit na nádraží mají jiné prvky.

Hala navazuje na výšku terénu mezi dálnicí a kolejištěm. Prostor mezi tělesem dálnice a tělesem kolejiště je využit pro točnu autobusů, parking zaměstnanců a údržby a parking cestujících. Řešení komunikací dovoluje jejich další napojení a motivuje tím k případnému dalšímu využití území.

B.1.5 Vltava a logotyp

Cesta z Nehvizd, která obkružuje terminál, je tvarovaná v přirozených obloucích, které připomínají pražský meandr Vltavy. Zakládá se tak možnost, aby se v infografikách, které v souvislosti s nádražím budou vznikat, mohla být tato tradiční symbolika využita. Terminál se tak stává symbolem všeho českého. Svým fyzickým tvarem usnadňuje svůj nezbytný převod do digitální podoby, která musí být pro uživatele srozumitelná a začíná být důležitá podobně, jako ta fyzická.

B.1.6 Vlak a archetypy

Ke kolejím patří mosty, zářezy v krajině... značná část jich vznikala už v předminulém století, stavitelství té doby k vlaku patří. Podobně nádražní haly, zastřešené společnou konstrukcí, pomníky inženýrského umu.

Moderní vlak se blíží letadlu. Do popředí se dostávají principy a archetypy, známé z letecké dopravy. Architektonické řešení terminálu pracuje s obojím, průsečík obou světů.

B.2 Konstrukční a materiálové řešení

Stavba terminálu je navržena tektonicky, nejen, že je to tak logické a ekonomické, ale, jak to tak odpovídá realitě fyzického světa, je to i uklidňující.

V následujících projekčních stupních lze konstrukční řešení volně optimalizovat, z hlediska celkového vyznění a funkce je důležitá pouze dřevěná konstrukce přestřešení. I změnu konstrukce této části je schopen koncept absorbovat.

Koncept od počátku dovoluje cenové optimalizace. Nadchody k nástupišťům nemusí mít stěny, vertikální komunikace nemusí být zasklené, samotná hala nemusí mít celoprosklené stěny...

Koncept návrhu je založen na silnějších principech, než je použití konkrétního materiálu či konstrukce. Do budoucna snese případné změny.

Na první pohled velkorysé řešení se společným zastřešením nástupišť a haly dovoluje zjednodušit návazné technologické okruhy jako třeba odvod dešťových vod.

Ocelová konstrukce hranolů vertikálních komunikací (schody, eskalátory a výtahy) slouží zároveň jako podpora společného zastřešení haly a nástupišť. Hranoly jsou opláštěny zasklením – lehký obvodový plášť bez tepelně/technických požadavků a opatřeny žaluziemi, které směrem dolů řídí Svahování zářezu kolejiště se v prostoru nádraží zvedá do opěrných stěn. Ty nesou na jedné straně halu, na druhé podpírají konec zastřešení. Opěrné stěny jsou navrženy z pohledového betonu, předpokládáme jejich strukturální pojednání prvky, vkládanými do bednění. Krom své utilitární funkce mají svou funkci symbolickou, jsou připomínkou tradičních prvků železničního stavitelství.

Hala má ocelovou konstrukci s lehkým obvodovým pláštěm. Ocelová konstrukce zároveň nese střechu. Ocelové jsou i venkovní sloupy, podepírající střechu. Ocelová je také konstrukce nadchodů k jednotlivým nástupišťům. Nadchody jsou opláštěny plechovými sendvičovými panely, prostorové nosníky jsou po stranách prosklené a slouží i jako další podpora střechy.

Zastřešení je řešeno jako jedna prostorová dřevěná konstrukce. Střechu pokrývají skleněné panely s integrovanými fotovoltaickými články (např. ONYX), jsou zároveň fotovoltaické a průsvitné. Tím je zároveň řešena ochrana prostoru před přehříváním. Na parkovacích domech jsou fotovoltaické panely klasické neprůhledné.

B.3 Dispoziční a provozní řešení

Jak již bylo uvedeno v úvodní kapitole a je dále rozebíráno v kapitole B.7, Ideové řešení, provozní řešení je základem, okolo kterého je postavena dispozice, hmota stavby. Provozní toky jdou z exteriéru, procházejí interiérem a zase končí v exteriéru nástupišť. Proto nejde oddělit budovu a zbytek.

Toky lidí a strojů, kterým terminál vytváří prostředí, se odehrávají stejně venku, jako uvnitř. Z hlediska interakce stavby s uživatelem/pasažérem se jedná o jednu nepřetržitou cestu, každá její část je stejně důležitá/nezbytná.

Parking je rozdělen na jednotlivá, přehledná a snadno uživatelsky uchopitelná parkoviště. O počtu volných míst na každém z nich informuje už při příjezdu informační systém, podle toho řidič volí, které parkoviště nebo parkovací dům využije. Jakmile posádka opustí vůz, může opustit i parkoviště – mezi jednotlivými parkovišti jsou pěší komunikace, sbíhající se na ploše před halou. Provoz aut a pěších se tedy vůbec nekříží. To přispívá k bezpečnosti a celkově ke klidu. Pěší komunikace jsou vedeny v zeleni, takže cesta na terminál probíhá v pěkném prostředí, není nepřijemná.

Na prostranství před halou jsou stanoviště taxi, parking K+R a zastávky autobusů. Příjezd pro tato vyhrazená stání je po silnici na zvýšené niveletě, bude se jednat v podstatě o pěší zónu. Zastávky autobusů jsou kryté estakádou cyklostezky, kterou přichází podcházejí, výletníci na kolech jedou nahoře. Cestující, kteří přijedou na kole, sjedou z cyklostezky po točité rampě a kolo zaparkují u stojanu pod ní, rampa je zároveň střechou. Všichni pěší tedy vstupují do haly z jedné strany. Vstupy jsou uprostřed. Proti vstupům je základní tabule informačního systému, pokladny. Po stranách, blíže ke přístupům na nástupišť, jsou umístěny obchody.

Osy pěších komunikací míří k hale. Cesta vede mírně ze svahu dolů. Tam přichází „převezme“ vlna společného přestřešení haly a nástupišť. Ta ho vede skrz halu přímo ke dvěma nástupním koridorům na kolejiště.

Na nástupišti je jasně patrná dominanta vertikálních komunikací. Jejich plášť vytváří další ochranu. Čekající se může rozhodnout, že chce být od projíždějících vlaků oddělen, chráněn. Vertikální dominanty jasně definují, kam jít. Východy z haly jsou po stranách, takže se proudy cestujících nemísí. Členění parkoviště na menší celky, dělené zelení, dovoluje vytvořit přehledný informační systém, který usnadní cestu k vozu.

B.4 Technologické a energetické řešení

B.4.1 Udržitelnost

Na střeše haly a nástupišť i na parkovacích domech je osazena fotovoltaika. Stání na parkovištích jsou stíněna zelení. Mezi jednotlivými parkovišti je zelen se zasakovacími poldry. Konstrukce zastřešení je ze dřeva, tedy z materiálu nezatíženého šedou energií. Pravidelně dojíždějící pasažér je motivován využívat nezávislou cyklotrasu, která ho rychle dovede až ke vstupu do haly.

Dešťová voda ze střechy nádraží a garáží bude svedena do akumulčních nádrží a využita jako zálivka zeleně.

B.4.2 Informační systém

Zásadní pro fungování terminálu bude jeho provázanost s digitálním světem. Jízdenky se dnes kupují v aplikaci, navigace funguje i v nákupním centru nebo galerii. Terminál musí svou strukturou digitalizovatelnost podporovat. Členění parkingu na menší části, jasné rozdělení haly, nadchodů a vertikálních komunikací k nástupišťům, to vše usnadní digitalizaci provozu terminálu – každý prvek má jednu funkci a je na svém místě.

B.5 Řešení veřejného prostranství a krajiny

Z hlediska okolní krajiny je účelem terminálu, aby ji nenarušil, aby ani sám, ani skrze své dopravní napojení nevytvářel v krajině zábrany, zbytečně ji nerozděloval. Proto se terminál organicky přimyká k terénnímu zářezu kolejiště a hlavní komunikace, kterou je připojen na silniční síť, je navržena tak, aby při dodržení potřebných poloměrů zatáčení a zachování minimálního bezpečného odstupu od zářezu kolejiště vedla co nejbliž k němu¹.

B.6 Dopravní řešení

B.6.1 Obecně

Cílem návrhu bylo nejen zajistit bezproblémové napojení terminálu na D11, ale zajistit i dobré napojení na další komunikace, jako např. na budoucí Aglomerační okruh.

Napojení terminálu na silniční síť zajišťuje komunikace, která terminál připojuje na D11. Silnice propojuje exit 8 (směr z Prahy) s nově budovaným exitem 11 (směr k Praze).

B.6.2 Směr z Exitu 8

Bezprostředně po sjezdu na kruhový objezd (dle zadání) vede příjezd k terminálu po silnici, plánované jako napojení Aglomeračního Okruhu. V logickém místě, kde si dnes obyvatelé Jiren a Šestajovic zkracují cestu na D11, v prodloužení stávající silnice do centra obce, se od této komunikace odpojuje vlastní příjezd k terminálu.

B.6.3 Cesta z Nehvizd

Na severní straně terminálu, mezi dálnicí a kolejištěm, je parking, který není přímou součástí areálu, je svým způsobem individuální. Bude sloužit převážně pro obyvatele Nehvizd a další místní uživatele. Ti mají možnost zaparkovat mimo ruch terminálu, přijít přímo na nadchod ke vlaku – jak popisujeme v kapitole B.4.2, Informační systém, pasažér si jízdenky většinou nebude kupovat na nádraží, už je bude mít, zejména, když to bude „místňák“, který terminál používá pravidelně.

¹ Pouze na jednom místě dostalo vyšší prioritu dopravní napojení Jiren a Šestajovic, komunikace tam ale vede v takové vzdálenosti od zářezu, že prostor je dostatečně velký pro smysluplné využití.

B.7 Ideové řešení

B.7.1 Jednota myšlenky, snadnost toku

Podobně, jako vlak jede odněkud někam a lokomotiva, koleje i vagóny jsou pro cestu nezbytné, tak nádražní hala, nástupiště i venkovní parkinky a zastávky jsou stejně důležité... jsou to všechno nezbytné součásti cesty na vlak, nebo z vlaku. Různé cesty znamenají různě se měnící hierarchie důležitostí, potřeb. Proto je koncept od počátku řešen najednou, dopravní řešení, parking, hala, nástup ke vlakům. Všechny tyto prvky terminálu spolu souvisí a jsou stejně nezbytné.

Jednotlivé principy a tvary se opakují, ale nejsou kostrou – kostru tvoří provozní toky lidí, aut... kompoziční principy a tvary hmot mají za úkol tuto cestu artikulovat a zpřehlednit.

B.7.2 Účel stavby

Nádraží je přestupní, pro nikoho není koncovou destinací, pokračuje vlakem, busem, autem domů. To pak logicky znamená, že nemá příliš smysl počítat zde s rozsáhlejší infrastrukturou jako jsou obchody.

B.7.3 Slepé uličky

K návrhu jsme se dostali po vyhodnocení a zkoušení vícero variant:

1. Vzhledem k relativně skromným požadavkům na velikost a další vybavení haly se nejprve zdálo logické sjednotit halu a koridory k nástupišťům do jednoho prostoru. Po podrobnějším prozkoumání se ukázalo, že takové řešení by nedovolilo přehledně organizovat komunikační toky. Například vstupní fasáda by byla tak krátká, že by se nedaly dobře oddělit toky příchozích a odcházejících cestujících. Navíc by muselo být doplněno samostatnými přestřešeními jednotlivých nástupišť, protože umisťovat střechu nad halu, která je sama nad kolejištěm, by střechu posouvalo do nelogické a neekonomické výšky. V neposlední řadě je takové řešení málo flexibilní – pokud by se v budoucnu ukázala potřeba provoz terminálu rozšířit, ať už kvůli cestujícím, nebo kdyby vznikla potřeba doplnění o další provozovny, služby... bylo by to obtížně řešitelné. Přidat další kolej do tohoto uspořádání je téměř nemožné.
2. Pak jsme zvažovali velkoplošné přemostění/přestřešení tak, aby nad tratí mohl být umístěn aspoň K+R parking, taxi a zastávky autobusů spolu s vlastní halou. Řešení jsme zavrhlí, protože sice dovoluje hned využít² pruh terénu mezi dálnicí a kolejištěm, ale (a) přivádí provoz terminálu blíž k Nehvizdům, (b) generuje delší docházkové vzdálenosti z parkingu, (c) nedovoluje tak čistě vyřešit komunikační toky, (d) naprosto nedovoluje doplnit další kolej, (e) hlavně je absurdní budovat uprostřed polí defacto podzemní stanici.
3. Zvažovali jsme prodloužení mostu, který vede z Nehvizd přes dálnici, osově i přes zářez kolejiště. To generuje komplikace při řešení terminálu, neboť jeho umístění je předepsáno v pozici, kde by se s tímto mostem křížilo. Lokální doprava může kolidovat s těmi, kdo spěchají, aby spoj stihli na minutu.
4. Sice je lákavé a na první pohled působí ekonomicky výhodně počítat s dalšími komerčními provozy v návaznosti na halu nebo už teď konkrétně přemýšlet nad tím, jak silnice, které se musí kvůli terminálu budovat, ověšet budovami s komerční náplní, která přímo nesouvisí s provozem terminálu, ale ve výsledku by pomáhala realizaci splácet. Poté, co jsme si prošli referenční stavby a uvědomili si význam toho, že terminál je přestupní, nikoli koncovou stanicí, rozhodli jsme se plochu terminálu redukovat na potřebné minimum a s dalšími budovami v areálu nepočítat. Rozvoj může probíhat podél druhé strany komunikace podle toho, jaké se ukáží potřeby po zahájení provozu.

B.7.4 Další příběhy

B.7.4.1 Příjezd na neznámé místo

Z nádraží je jeden jasný směr odchodu. Všechny prostředky následné dopravy na jednom místě eliminují nutnost přecházet jinam, když třeba zrovna ujel autobus. Parkoviště, kam jdou ti, kdo se na nádraží vrací, je odděleno od "náměstí", kudy terminál opouštějí ti, kdo tam přijeli.

B.7.4.2 Na kole do Horoušan

Za stávajícím mostem přes dálnici začíná cyklostezka. Na novém mostě přes zářez železnice se odděluje od silnice a svým vlastním meandrem ho překonává. Vede sice přes "náměstí" terminálu, ale na jiné výškové úrovni. Cestujícím tak poskytuje úkryt, mohou se pod ni schovat. Cyklisté jsou naopak od provozu terminálu odděleni s bonusem výhledu na projíždějící rychlovlaky. Urbanismus areálu nepopírá jeho existenci, ale neobtěžuje místní svým provozem. Z vyšší úrovně cyklostezky se ruch odjezdů a příjezdů zdá být jen hemžením.

² V návrhu s využitím tohoto pruhu také počítáme, ale na etapy – samotný terminál využívá jeho část a stavebně zakládá snadnou možnost dalšího rozvoje