

# **„Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov“**

## **ZÁMĚR PROJEKTU**

**Dne:  
23. 12. 2020**

**Zpracovatel:  
Ing. Martin Nápravník**

## Obsah

1.	Identifikační údaje projektu .....	1
2.	Návaznost na schválené koncepce, programy a stavby .....	2
2.1	Návaznosti na koncepce a programy .....	2
2.1.1	Návaznost na Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží .....	2
2.1.2	Předpokládaný termín realizace záměru .....	2
2.2	Návaznosti s jinými stavbami .....	2
2.3	Popis návazností se souvisejícími stavbami .....	6
2.4	Provedené stavebně technické průzkumy .....	8
2.5	Důvody zařazení akce do plánu investice .....	8
3.	Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu .....	8
3.1	Popis stanice a dopravního uzlu .....	8
3.2	Informace o návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy .....	11
3.3	Popis stávajícího stavu budovy .....	15
3.4	Informace o památkové ochraně a historické hodnotě budovy .....	17
3.5	Funkční uspořádání budovy a zhodnocení stávajícího stavu technických systémů .....	17
3.6	Tabelární přehled nákladů (prostory Správa železnic) - stávající stav .....	18
3.7	Tabelární přehled procentuálního využití budovy - stávající stav (centrální část a jižní křídlo) .....	19
4.	Požadavky na technické a estetické/interiérové řešení .....	20
4.1	Tabelární přehled nákladů (navrhovaný stav) – do r. 2029 .....	27
4.2	Tabelární přehled nákladů (navrhovaný stav) – po r. 2029 .....	28
4.3	Tabelární přehled procentuálního využití budovy – navrhovaný stav .....	28
5.	Návrh specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů .....	29
5.1	Přehled návrhu hlavních stavebních objektů (SO) a provozních souborů (PS) .....	29
5.2	Popis náplně jednotlivých SO a PS .....	29
5.3	Dosažené technické parametry výpravní budovy v novém stavu: .....	34
6.	Územně technické podmínky .....	34
7.	Majetkoprávní vztahy .....	35
7.1	Tabelární přehled dotčených pozemků .....	35
7.2	Informace o realizaci stavby a záborech .....	35
8.	Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů .....	35
9.	Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku .....	37
10.	Shrnutí hodnocení ekonomické efektivnosti projektu, shrnutí výsledků a dopadů projektu .....	38
11.	Rozpis nákladů .....	40
	Výčet příloh .....	41

# ZÁMĚR PROJEKTU

na projekt „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov“

## 1. Identifikační údaje projektu

Správce programu<sup>1</sup>: Ministerstvo dopravy České republiky  
Číslo a název programu<sup>2</sup>: ISPROFOND/SubISPROFIN 5003520139/5113510002  
Číslo projektu<sup>3</sup>: S631700105  
Název projektu: „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov“  
Místo realizace: Hlavní město Praha  
Termín realizace: 09/2023 – 04/2026  
Zpracovatel ZP: SUDOP Praha a. s.

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		SMÍŠENÁ CÚ 2017 - 2026
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	1 053 052	1 274 192,9
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	1 053 052	1 274 192,9

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		SMÍŠENÁ CÚ 2017 - 2026
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	0	0
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	0	0

<sup>1</sup>vynechává se, pokud projekt nepodléhá programovému financování dle vyhlášky MF 560/2006 v platné znění

<sup>2</sup> dtto

<sup>3</sup> uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

## 2. Návaznost na schválené koncepce, programy a stavby

### 2.1 Návaznosti na koncepce a programy

Provedení této stavby vychází ze základních záměrů stavební obnovy a modernizace osobních nádraží ve správě Správy železnic, s. o. (dále jen „SŽ“), jejichž cílem je uvedení stávajících výpravních budov osobních nádraží do stavu vhodného k užívání cestující veřejností a optimalizace veřejně přístupných ploch a prostor těchto budov na požadavky dnešní doby. Dále je nutné postupovat v koordinaci s navazujícími stavbami přímo i nepřímo souvisejícími s výpravními budovami. Jedná se o stavby spadající pod financování dalšími státními organizacemi, státními institucemi a privátními subjekty.

Program stavební obnovy a modernizace osobních nádraží vychází z níže uvedených principů stanovených v **Dopravní politice ČR pro období 2014-2020** s výhledem do roku 2050:

Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti.

Z hlediska uživatele vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou.

Principy uvedené výše jsou uplatněny, neboť budovy osobních nádraží jsou „budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejností“.

Záměr je v souladu s obecným cílem nápravy špatného stavu a nedostatečné vybavenosti dopravních terminálů, železničních stanic a zastávek a s tím spojeného nízkého komfortu pro cestující, z čehož vyplývá nízká konkurenceschopnost vůči silniční dopravě. Cíle vyplývají z **Dopravní politiky 2014-2020** (např. specifické cíle 4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících, 4.2.4. Funkční systém osobní dopravy. Opatření řešící tyto cíle obsahují v programovém období 2014-2020 **Operační program Doprava** (specifický cíl 1.1 „Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy).

#### 2.1.1 Návaznost na Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

Záměr projektu je zpracovaný v souladu s dokumentem **Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží** (dále jen „Koncepce“). Budova je na 11. místě celkového pořadí železničních stanic a na 7. místě podle aktualizovaného **Programu Rekonstrukce a Revitalizace Osobních Nádraží** (dále jen „PRRON“) pro roky 2021 – 2025. Dle dokumentu PRRON je procento opotřebení stanoveno na hodnotu 66,24%, dle Koncepce se jedná o velmi špatný stav.

#### 2.1.2 Předpokládaný termín realizace záměru

Dle současných znalostí a předpokládanému časovému postupu projektové přípravy je možný odhad termínu realizace stavby rekonstrukce výpravní budovy umístit do období 09/2023 až 04/2026.

### 2.2 Návaznosti s jinými stavbami

Záměr je koordinován se samostatnou investicí SŽ **Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov** (řeší rekonstrukci kolejí, nástupišť, zastřešení nástupišť a rekonstrukci podchodů včetně jejich prodloužení pro pěší k budoucímu dopravnímu terminálu (součástí i parkovací dům), dále zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště, rekonstrukce technologických provozních souborů týkající se sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a silnoproudé technologie). Součástí akce Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov jsou také komplexní stavební úpravy celého severního křídla stávající výpravní budovy. Severního křídla bude odstraněno po uvažované hranici nové lávky a bude vybudováno nové severní křídlo sloužící v celém rozsahu umístění drážní technologie, která bude prioritně sloužit provozu na dráze a souvisejících nutných prostor zázemí pro pracovníky obsluhující tuto technologii (přesun technologie a dopravní kanceláře ze stávajícího jižního křídla do nového severního křídla proběhne již ve stavbě Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov). Severní křídlo bude konstrukčně připraveno pro případnou nástavbu administrativních prostor, které by sloužily potřebám SŽ.

Samostatnou stavbou, s dopadem na provoz železniční stanice, je řešení **Dopravního terminálu** – obsahem této akce je **Autobusové nádraží a parkoviště P+R (ulice Dobříšská) včetně navazujících úprav v předprostoru výpravní budovy týkající se ulice Nádražní – tzv. Terminál Smíchovské nádraží** v rámci investice Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „MHMP“) (navýšení o cca 900-950 parkovacích míst v dané lokalitě formou P+R, B+R, přesun autobusového nádraží nad kolejí, úpravy návazností a zpevněných ploch v ulici Nádražní vedoucí ke zklidnění dopravy v dotčené lokalitě).

Další významnou stavbou bude umístění **nové lávky** pro pěší s eskalátory k nástupištím (od ulice Dobříšská k výpravní budově, s přístupem též z ulice Nádražní) a návaznosti **nové komerční výstavby**

(bytová a kancelářská výstavba) soukromého investora v blízkosti železniční stanice Praha-Smíchov (Smíchov City).

Nutno se okrajově zmínit o akci „Studie dopravních uzlů Smíchov“ řešící koncept daného území ve výhledu vzdálené budoucnosti, v několika na sebe navazujících etapách. Sledovaný cíl studie uvolnění prostoru u ulice Na Knížecí pro vznik náměstí s reprezentační Městskou budovou a vznik nejkomplexnějšího pražského **Terminálu Smíchovské nádraží**. Ambicí studie je dát takto poskládaným funkčním celkům jasnou identitu. V případě **Terminálu Smíchovské nádraží** je snahou sjednotit jednotlivé stavby a části terminálu do jasně identifikovatelného komplexního celku reprezentujícího vstup do rozšířeného městského prostoru Smíchova, respektive Prahy.

#### **Přehled jednotlivých souvisejících staveb dopravního charakteru:**

**Terminál Smíchovské nádraží** (komplexní dopravní terminál s P+R a B+R parkovištěm, ve fázi projektových prací – fáze I. Technické podmínky) obsahuje níže uvedené části (předpoklad termínu realizace 2023-2026, investor MHMP)

- **Příjezdová komunikace z Dobříšské** do oblasti Smíchov City/Campusu Erste + kruhový objezd včetně navázání podchodů pod železnici k hranici drážních pozemků (v investici Sekyra Group)
- **P+R a B+R** - Samotný objekt P+R a B+R (v investici MHMP)
- **Autobusová platforma přes kolejiště** včetně: **vybavenosti na platformě** (investice MHMP)
- **Přestřešení terminálu** (investice MHMP)
- **Vertikální komunikace do Nádražní** + nový vstup do stanice metra (investice MHMP)
- **Nájezdová rampa z Ulice Nádražní** + posun/úprava komory dodatečného vstupu OSM (investice MHMP)
- **Zastropení rampy** do prodejny garáží (MHMP) – vyvolané investice novým napojením navrhované platformy přes nájezdovou rampu z ulice Nádražní
- **Příjezdového mostu přes Městský okruh** (investice MHMP)
- **Prostor pro odstavy u ulice Dobříšská** včetně příjezdové komunikace a zázemí pro řidiče (investice MHMP)
- **Vybudování výtahu ve stanici metra** (výtah propojující ochoz s nástupištěm) (investice DPP)

#### **Předprostor nádraží**

**Narovnání tramvajové tratě** (investice DPP)

**Reorganizace dopravy** - úprava komunikací a chodníků (investice MHMP)

**Nové přístřešky MHD** (investice DPP)

**Úprava veřejného prostoru** osazení mobiliáře a stromů (investice MHMP)

**B+R** (investice MHMP)

**Vybudování propojení ulic Nádražní a Strakonická** (investice MHMP)

#### **Rekonstrukce žst. stanice Praha-Smíchov (předpoklad realizace 08/2021 – 09/2025, CIN: 2 467 865 726 Kč)**

- **Samotná rekonstrukce železniční stanice** (investice SŽ)
- **Prodloužení podchodů na hranici drážních pozemků** (investice SŽ)
- **Příprava základů/nosných konstrukcí lávky** (investice SŽ)
- **Příprava základů/nosných konstrukcí terminálu** (investice MHMP)
- **Rekonstrukce/znovupostavení severního křídla** výpravní budovy (investice SŽ)

#### **Lávka pro pěší – samostatná investiční akce SŽ (předpoklad realizace 01/2022 – 02/2025, CIN 265 008 000 Kč)**

Cílem stavby je vybudování bezbariérové lávky pro pěší spojující prostor přednádraží s plánovaným autobusovým terminálem Dobříšská. Lávka bude navržena v souladu s podobou kolejiště po provedení stavby rekonstrukce žst. Praha-Smíchov. Lávka bude zároveň adekvátní náhradou současné lávky, která je demontována v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“.

#### **Dopravní komplex Smíchov (investor SŽ)**

Nově zařazené akce SŽ, které řeší nové centrály Ministerstva dopravy, Českých drah, Státního fondu dopravní infrastruktury a Ředitelství silnic a dálnic.

#### **Nové spojení II. / městské železniční tunely (ve fázi studie) (předpoklad realizace 2050)**

***Přehled jednotlivých souvisejících staveb nedopravního charakteru:***

**Nová bytová a kancelářská výstavba** soukromého investora v blízkosti železniční stanice Praha-Smíchov (**Smíchov City**) (předpoklad realizace v letech 2020 - 2030).

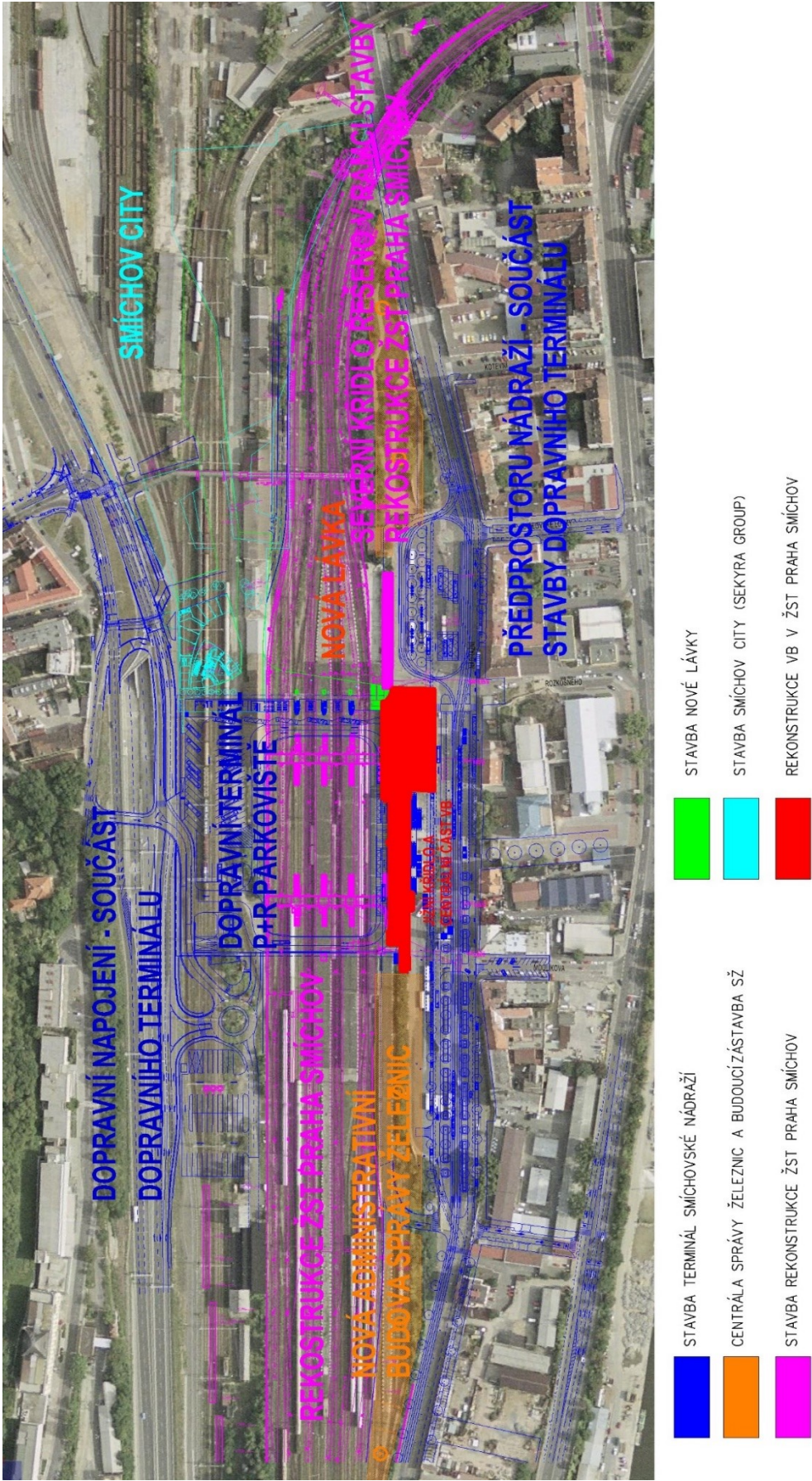
**Novostavba Centrály Správy železnic (CSŽ) (investor SŽ) (předpoklad realizace v letech 2024 – 2026, CIN: 2 500 000 000 Kč)**

Nová administrativní budova SŽ, umístěná v lokalitě smíchovského nádraží, jižní část. Objekt pro cca 1 350 pracovních pozic. Probíhající architektonická soutěž určí hmotové parametry objektu.

Zajištění 50 garážových stání v nové Centrále Správy železnic pro žst Smíchov s pěším propojením v úrovni 1.PP – obě stavby je nezbytné v této oblasti koordinovat, projekčně, realizačně, časově.

CSŽ uvažuje s využitím prostor Koberců BRENO pouze alternativně, 50 parkovacích míst pro potřeby železniční stanice bude primárně umístěno v 1.PP CSŽ. SŽ zahájila architektonickou soutěž na novou podobu CSŽ.

Vazby výpravní budovy na předpokládané a začínající stavby viz přehledové schéma na následující straně:



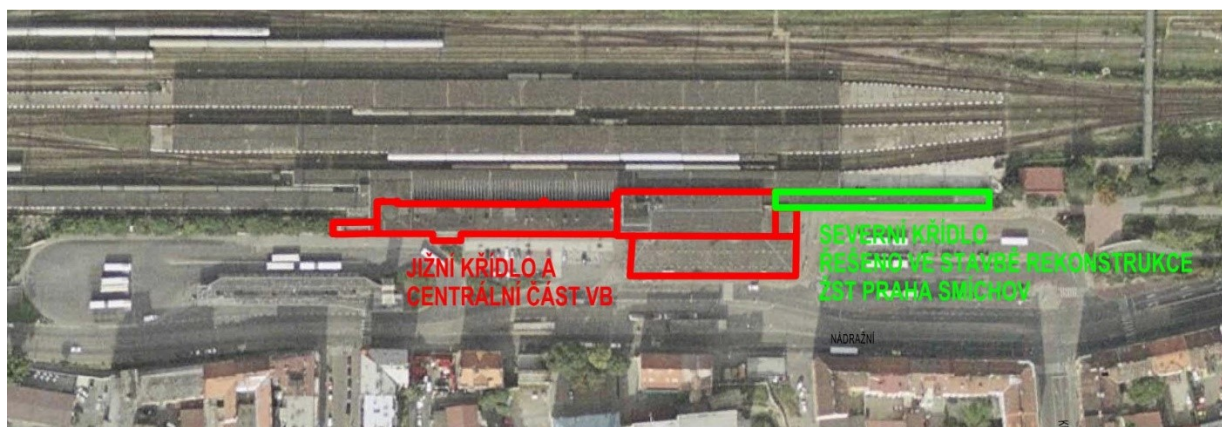
## 2.3 Popis návazností se souvisejícími stavbami

Návrh rekonstrukce výpravní budovy je ohraničen lícem výpravní budovy jižního křídla a centrální části. Pouze v lokálních plochách je zasahováno mimo vnitřní prostor objektu. Jedná se hlavně o vyřešení venkovního schodiště u jižního křídla a případných úprav zpevněných ploch po realizaci nového uzemnění budovy. **Severní křídlo není součástí návrhu rekonstrukce a je řešeno samostatně v akci Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov**

Popis návrhu tvoří přílohu „K“ tohoto ZP, kde je přiloženo grafické schéma jednotlivých podlaží „Rekonstrukce výpravní budovy v žst Praha - Smíchov“ a souvisejících staveb – severního křídla (v současné době řešeno v DSP „Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“) a samostatné stavby lávky (v současné době zahájeny projektové práce na DUR+DSP).

Z hlediska realizace souvisejících staveb může časově předcházet realizace přechodové lávky přes kolejiště, pro její umístění je nutno provést sнесení přízemního přístavku u centrální části výpravní budovy (týká se severního průčelí + východního průčelí). Pak by tyto stavební úpravy byly řešeny v rámci realizace nové přechodové lávky (ve stavbě SŽ) včetně všech dalších nutných souvisejících stavebních úprav a provizorních mezi stavů (provizorní zastřešení stávajících eskalátorů, úprava vstupního schodiště do metra atd.). Z provozních požadavků pak vyplývá nutné vymístění stávajících nájemců umístěných v dočtených prostorech tohoto přístavku.

Popis stavebních úprav, které jsou touto investicí dotčeny pouze částečně, případně se jí netýkají vůbec, jsou vypsány níže:



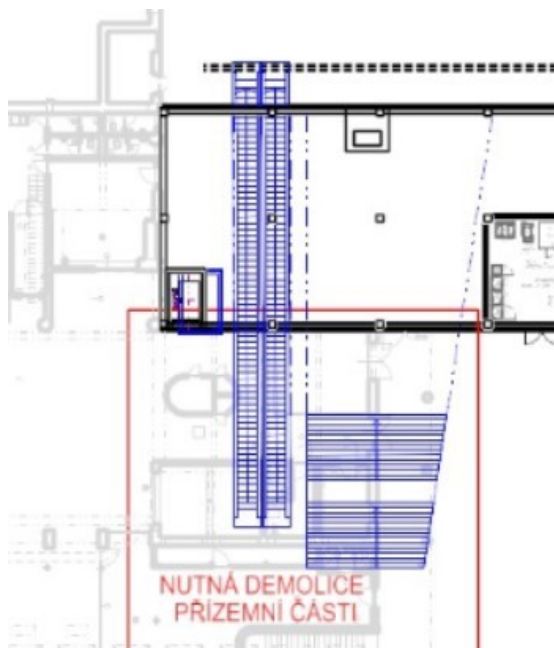
### Severní křídlo 1.NP a 2.NP

Kompletní severní křídlo výpravní budovy bude řešeno ve stavbě **Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov**. Stávající část severního křídla, až po hranici současné centrální části tvořená přízemním přístavkem realizovaným při výstavbě metra, bude realizována celá nová v původním půdorysném rozsahu. Veškerá technologie umístěná ve stávajícím jižním křídle výpravní budovy (sdělovací technologie, zabezpečovací technologie) bude buď přemístěna, nebo nahrazena novou technologií pro provoz dráhy právě do nového severního křídla, včetně zázemí pro příslušné pracovníky. **Tím se uvolní možnost realizovat novostavbu jižního křídla (v návrhu ZP je uvažováno s jeho odstraněním a výstavbou nového jižního křídla v koordinaci se stavbou Terminálu Smíchovské nádraží).** Prostory severního křídla budou využité pro dopravní technologii sloužící provozu na dráze ve správě SŽ.

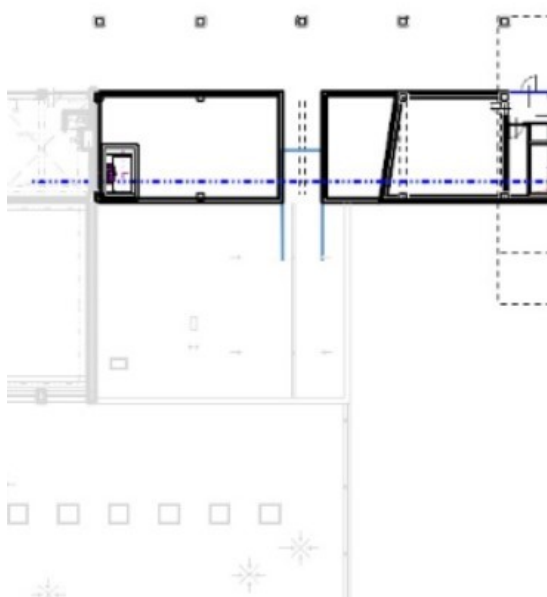
V rámci nového dispozičního řešení této části objektu je již v projektové dokumentaci řešící **Rekonstrukci žst. Praha-Smíchov** (v současné době zpracovávána DSP) počítáno s koordinací umístění nové lávky spojující ulici Nádražní a ulici Dobříšskou. Dispozice nového severního křídla končí s lícem zamýšleného návrhu lávky tak, aby uvažované stavební úpravy při realizaci přechodové lávky byly minimalizovány a návaznosti po úpravách byly provozně zachovány.. Před realizací lávky musí být odstraněna přízemní část dispozice navazující na centrální část po celém obvodu, aby uvolnila prostor pro výstavbu nové lávky u severního průčelí a umožnila i výstavbu dopravního terminálu (založení terminálu, umístění nosných konstrukcí pro stavbu terminálu). Schéma koordinace severního křídla a nové lávky pro jednotlivá podlaží viz níže:



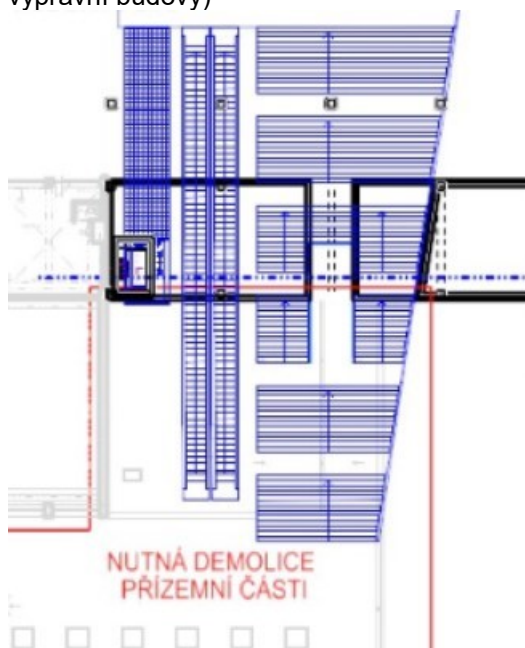
Dispozice po rekonstrukci 1.NP severního křídla  
(v rámci stavby Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov)



Koordinace v další etapě s umístěním lávky 1.NP  
a odstraněním přízemní části centrální části  
výpravní budovy)



Dispozice severního křídla po rekonstrukci 2.NP  
(v rámci stavby Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov)



Koordinace v další etapě s umístěním lávky  
2.NP  
(V rámci centrální části je nutno odstranit  
přízemní přístavbu)

V rámci centrální části do budoucna již nebude možné ze strany dopravců využívat některé prostory z důvodu rekonstrukce kolejové části v žst. Praha–Smíchov, která by měla být dokončená cca do r. 2023. Konkrétně se jedná o zavazadlový prostor (B.N1.23), který bude v rámci rekonstrukce kolejiště zasypan.

V současné době je nutno v náhledu na řešení možné rekonstrukce výpravní budovy vzít do zadání tyto základní vstupní parametry:

- Severní křídlo není již součástí zadání rekonstrukce výpravní budovy, je řešeno samostatně v rámci akce **Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov**, především z důvodů zachování funkčnosti provozu dráhy

a centralizace k tomu požadované technologie v severním křídle tak, aby byly uvolněny technologií dnes obsazené prostory v centrální části a jižním křídle a umožněny další stavební etapy v rámci nádraží.

- Jako jeden z hlavních a rozhodujících faktorů je nutno vzít v úvahu uvažovanou výstavbu **Terminálu Smíchovské nádraží**, která má svým návrhem a rozsahem značný dopad do dané oblasti z hlediska propojení i návazností na stávající výpravní budovu. V současné době se tato stavba řeší ve fázi I. Technické podmínky. Návrh dílčích částí terminálu má zásadní dopad na možnosti využití stávajících prostor centrální části a jižního křídla výpravní budovy, hlavně z důvodů konstrukčních opatření pro umožnění založení a realizaci tohoto terminálu v ploše stávající výpravní budovy (centrální části a jižního křídla).
- Sjednocení funkčních vazeb a návazností **Terminálu Smíchovské nádraží** a funkčních prostor pro cestující v rámci fungování provozu dráhy v rozsahu prostor výpravní budovy i z hlediska dnešních provozních standardů a prostorových požadavků včetně doplňkových služeb pro cestující.

## 2.4 Provedené stavebně technické průzkumy

V rámci historie výpravní budovy proběhly dílčí stavebně technické průzkumy stavu budovy:

1/ Znalecký posudek č.03/2011 ke stavu a způsobu opravy výpravní budovy nádraží Praha – Smíchov (Doc. Ing. Zdeněk Bažant, Csc, Al. a soudní znalec, Ing. Věra Heřmánková, PhD., SHP, s.r.o. Bohunická 50, 619 00 Brno)

2/ Stavebně technický průzkum stropních žb konstrukcí objektu výpravní budovy ŽST Praha Smíchov (ČVUT – Kloknerův ústav, Šolínova 7, 166 08 Praha 6 – Dejvice, Ing. David Čítek, 04/2017)

3/ Stavebně technický průzkum vybraných žb konstrukcí objektu výpravní budovy ŽST Praha Smíchov (ČVUT – Kloknerův ústav, Šolínova 7, 166 08 Praha 6 – Dejvice, Ing. David Čítek, 12/2017)

## 2.5 Důvody zařazení akce do plánu investice

Hlavními důvody pro zařazení akce rekonstrukce objektu výpravní budovy osobního nádraží v železniční stanici Praha–Smíchov do plánu investice je především:

- nevyhovující stavebně technický stav, který neodpovídá současným požadavkům pro provoz dráhy a potřebám cestující veřejnosti (dle PRRON je opotřebením objektu 66,24%, Koncepce v tomto případě uvádí velmi špatný stavebně technický stav)
- význam dané železniční stanice, která je velmi důležitým dopravním uzlem, a to jak z hlediska regionálního, tak z hlediska celorepublikového (více viz kap. 3.1.).
- několik navazujících akcí (nejen akce SŽ), které s rekonstrukcí objektu osobního nádraží úzce souvisí. Jedná se především o akci „Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“ a uvažovanou investiční akci Terminálu Smíchovské nádraží, dále jde o připravovanou akci výstavby nové lávky spojující ulice Nádražní a Dobříšská. Podrobný popis návazností a propojenosti těchto a dalších navazujících akcí viz kap. 2.2 a 2.3)

## 3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

### 3.1 Popis stanice a dopravního uzlu

Objekt osobního nádraží lze z hlediska orientace a pohybu po budově rozdělit na 3 základní hmotové celky. Jižní křídlo, centrální část a severní křídlo. Jižní křídlo má celkem 5 podlaží – 2 podzemní podlaží (včetně dnes již nefunkčního krytu civilní ochrany (dále CO)) a 3 podlaží nadzemní. Centrální část má jedno podlaží podzemní a 4 nadzemní. Severní křídlo má dvě podlaží nadzemní.

Stanice se nachází ve čtvrti Smíchov a představuje jeden z uzlových bodů pražské veřejné dopravy. Těsná návaznost umožňuje přímý přestup z železniční dopravy na MHD. Před nádražní budovou jsou zastávky tramvají a terminál autobusů pražské integrované dopravy a regionální dopravy (PID a ROPID) do blízkých částí Prahy i do oblasti Zbraslavi, Mníšku a Štěchovic. V roce 1985 bylo realizováno napojení na trasu B pražského metra vybudováním přístupu ke stanici „Smíchovské nádraží“.

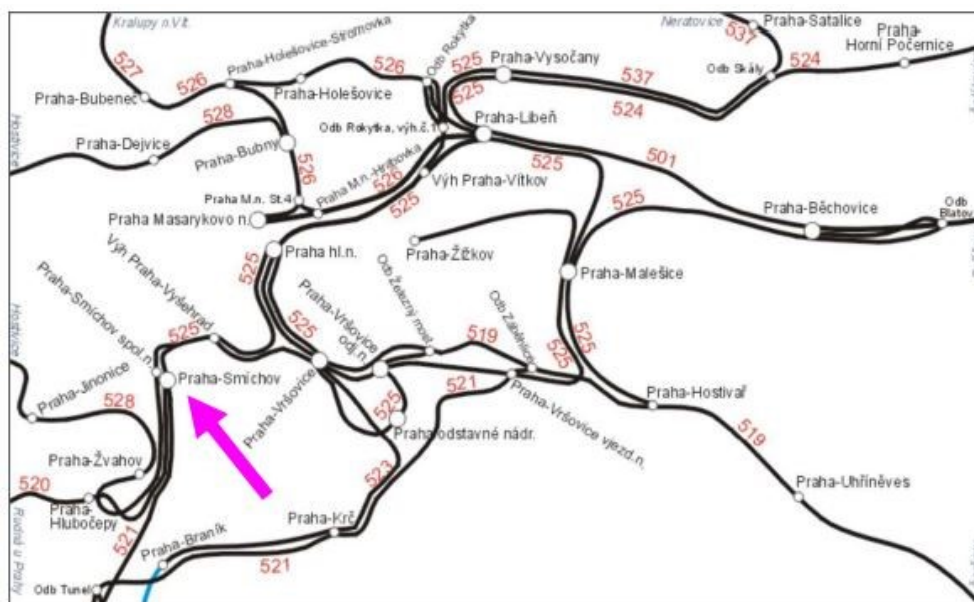
Stanice tak patří mezi vysoce frekventované objekty a řadí se mezi významná nádraží v Praze (na 3. místě), na 11. místě v ČR (celostátní pořadí stanic PRRON). Rozmezí frekvence cestujících v železniční stanici Praha-Smíchov, dle UIC CODE 180, je 7500 – 19999 osob (přesné číslo cestujících veřejnosti je součástí informací neveřejné přílohy L). Obdobnou frekvenci vykazuje pohyb cestujících z metra.

Číslo železniční stanice je dle SR 70 572263. Hlavní železniční tratě vycházející z této železniční stanice jsou vedeny pod číslem 171 a 173. Trať 171 o délce 43 km je označená pro příměstskou část trati 170 mezi stanicemi Praha hlavní nádraží a Beroun. Trať je v celé své délce dvoukolejná a elektrifikovaná a je součástí celostátní dráhy. Provoz pravidelných osobních vlaků na trati je plně integrován do systému Esko pod označením **S7** a dále do Pražské integrované dopravy (PID).

Trať 173 je železniční trať z Prahy-Smíchova přes Rudnou u Prahy do Berouna. Pokud jde o osobní dopravu, jezdí tudy jen osobní vlaky, které jsou začleněny do Pražské integrované dopravy (PID) pod označením **S6**. Trať ale slouží jako odklonová při výlukách a nepravidelnostech na hlavní trati podél Berounky, pak tudy jezdí i rychlíky. V jízdním řádu 2017/2018 jsou tudy z kapacitních důvodů hlavní tratě 171 pravidelně trasované motorové rychlíky z Prahy do Českých Budějovic přes Příbram. Smíchovské nádraží zajišťuje dále spoje ve směru na Plzeň a Písek. Má však také ještě dělené tzv. severní nástupiště (v jízdních řádech vedené jako samostatná stanice), které slouží pro železniční trať známou jako Pražský Semmering.

Dle prohlášení o dráze pro rok 2020 jdou přes Smíchov následující tratě:

- 342 00 – směr Rudná u Prahy
- 343 00 – směr Hostivice
- 347 00 – směr Praha-Radotín
- 349 00 – směr Vyšehrad



Poloha žst. Praha Smíchov



Podrobnější dopravní návaznost žst. Praha Smíchov

Nádraží je využíváno hlavně cestujícími z příměstských oblastí (doprava do zaměstnání). Trať využívají i rekreanti, zvláště k cestám do oblasti od Černošic do Srbska a na Karlštejn. Část kolejiště ustoupila v 90. letech 20. století rychlostní komunikaci, která spojuje tunel Mrázovka s Barrandovským mostem. Nádraží je již od první poloviny dvacátého století přemostěno pěší lávkou spojující tuto část Smíchova (Nádražní ulici) s částí Smíchova u Radlic (Křížová a Radlická ulice). Ačkoliv lávka prochází přímo nad severním nástupištěm, schodiště umožňující příchod k nástupišti bylo dobudováno až v roce 2007.

Nádraží Praha-Smíchov zahájilo provoz v roce 1862. Tehdy to byla konečná stanice České západní dráhy z Plzně do Prahy. Nádraží se jmenovalo „Praha (Česká západní dráha)“. V roce 1872 se do stanice napojila trať Buštěhradské dráhy z Hostovic. V téže roce byla dokončena Pražská spojovací dráha, která vedla přes vltavský železniční most a stanici Vyšehrad až na hlavní nádraží a Hrabovku. Tato dráha se až do roku 1888 používala pouze pro nákladní dopravu.

V roce 1873 byla uvedena do provozu trať Pražsko-duchcovské dráhy z Berouna přes Rudnou. Od roku 1895 se stanice nazývala „Smíchov“, v letech 1909 až 1920 pak „Smíchov státní nádraží“. Mnoho desítek let bylo nádraží známé jako „nádraží Západní dráhy“ nebo krátce „Západní nádraží“. Takto byly označeny i zastávky pražské městské dopravy. Jedná se o komplex objektů, využívaných pro odbavení cestujících a pro provozní účely ČD.

Původní odbavovací budova z 19. století ležela severněji. V letech 1953 až 1956 byla zbořena a nahrazena novou budovou, kterou navrhli architekti Jan Zázvorka a Ladislav Žák. Posledních výrazných úprav se nádraží dočkalo roku 1985 při napojení na metro (trasa B).

Objekt jako významný dopravní uzel je zastaven zejména dopravní infrastrukturou. V blízkosti se nachází stanoviště tramvají, autobusů a metra.

**V rámci stavby rekonstrukce objektu osobního nádraží v žst. Praha Smíchov nezasahuje žádný stavební objekt do úředně stanoveného záplavového území Vltavy.**

#### ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ A PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA



##### Zařízení protipovodňové ochrany

- zařízení protipovodňové ochrany zajišťovaná městem
- zařízení protipovodňové ochrany zajišťovaná individuálně

##### Záplavová území pro průtok $Q_n$ (Vltava, Berounka)

- záplavové území pro průtok  $Q_n$  (průtok pětileté vody)
- záplavové území pro průtok  $Q_{20}$  (průtok dvacetileté vody)
- záplavové území pro průtok  $Q_{50}$  (průtok padesátileté vody)
- záplavové území pro průtok  $Q_{100}$  (průtok stoleté vody s PPO)
- záplavové území pro průtok  $Q_{2000}$  (průtok v roce 2002 s PPO)

##### Záplavová území - drobné vodní toky

- aktivní zóna záplavového území na drobných vodních tocích
- záplavové území pro průtok  $Q_{200}$  na drobných vodních tocích

##### Záplavová území - Vltava, Berounka

- aktivní zóna záplavového území
- záplavová území neprůtočná
- záplavová území průtočná
- záplavová území určená k ochraně městem
- záplavová území určená k ochraně individuálně

① Aktivní zóna - Vltava a Berounka	nevyskytuje se
① Aktivní zóna - drobné vodní toky	nevyskytuje se
① Kategorie záplavových území - Vltava a Berounka: 33.1 m <sup>2</sup> Záplavová území určená k ochraně městem 33.1 m <sup>2</sup>	
① Kategorie záplavových území - drobné vodní toky	nevyskytuje se
Záplavová území pro $Q_n$ - Vltava a Berounka	nevyskytuje se
Záplavová území pro $Q_n$ - drobné vodní toky	nevyskytuje se
① Zařízení protipovodňové ochrany	nevyskytuje se

### 3.2 Informace o návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy

Umístění budovy umožňuje přímý přestup z železniční dopravy na MHD, viz schéma stávající dopravní obslužnosti s toky cestujících – stávající stav a i stav po možných úpravách předprostoru nádraží (podklad předprostoru převzat z Aktualizace studie dopravních uzlů Smíchov 2019).

Před nádražní budovou jsou zastávky tramvají a terminál autobusů PID a ROPID do blízkých částí Prahy i do oblasti Zbraslavi, Mníšku a Štěchovic. V rámci odjezdové a příjezdové haly jsou umístěny vstupy do prostor metra - napojení na trasu B pražského metra s přístupem ke stanici „Smíchovské nádraží“.

Smíchovské nádraží zajišťuje spoje ve směru na Plzeň a Písek. Má však také ještě dělené tzv. severní nástupiště (v jízdních řádech vedené jako samostatná stanice).

Hlavní toky cestujících (ve schématu toky řešeny zelenou barvou) směřují směrem ke vstupům do metra, dále směrem do podchodů spojující jednotlivá nástupiště a rozvětvují se k jednotlivým dopravním prostředkům MHD vymezený příslušnými zastávkami. Toky cestujících jsou dále směřovány podél výpravní budovy u východního průčelí od koncových výstupních stanic autobusové příměstské dopravy u jižního křídla, případně výstupů z tramvajové dopravy u severního křídla.

Návaznost na trasu metra B, dále TRAM – linka 4,5,12,20,22,94, BUS – linka 317, 318, 320, 321, 334, 196, 190, 125, 118, 197, 241, 129, 244, 361, 172, 105, 338, 314, 360, 390, 907, 901.

Před výpravní budou – jižním křídlem směrem ke stanovištím MHD je umístěno parkoviště o cca 26 parkovacích stání (kolmých i podélných). Je zde celkem 17 parkovacích stání a 9 vyhrazených stání (2 Policie ČR, 2 invalidi, 5 taxi).

Stání je povoleno bez omezení rezidentům s platným parkovacím oprávněním, pro ostatní je možné parkování po dobu maximálně 24 hodin po platbě v parkovacím automatu nebo přes virtuální parkovací hodiny (mobilní aplikace). V blízkosti nádraží je možné další podélné parkování v ulici Nádražní. Rekonstrukce výpravní budovy se nedotýká úprav počtu výše uvedených stání ani řešení nových stání.

V rámci související stavby Terminál Smíchovské nádraží dojde k úpravám v ulici Nádražní a v předprostoru před výpravní budovou. Navrhované uspořádání by mělo jednoznačně zajistit plynulou a bezpečnou průjezdnost řešeného území. Konkrétně se jedná o východní stranu Nádražní ulice s navrhovanou výstupní hranou autobusové dopravy, kde je zapotřebí funkčně sladit architektonický pohled na řešení parteru s požadavky na kvalitní provozní a bezpečnostní podmínky všech uživatelů (autobusová doprava, osobní doprava zásobování, cyklistická a pěší doprava). V rámci stavby Terminálu budou řešeny potřeby dopravní obsluhy v dotčené oblasti (dopravní terminál, služby, P+R, zásobování, odvoz odpadu atp.) Před výpravní budovou se uvažuje se dvěma nástupními a výstupními hranami pro autobusovou dopravu v délce 2x 60 m, z nichž jedna hrana bude řešena jako rezerva pro výjimečné dopravní situace. V běžném provozu tato hrana bude sloužit pro zásobování, odvoz odpadu atd.

V rámci budoucích navazujících staveb je z hlediska možného rozšíření parkovacích možností v dané lokalitě uvést samostatnou stavbou s velmi výrazným dopadem na provoz železniční stanice - řešení dopravního uzlu **Terminál Smíchovské nádraží** - Autobusové nádraží a parkoviště P+R, B+K (ulice Dobříšská) v rámci investice MHMP (mělo by se jednat o navýšení cca 900-950 parkovacích míst v dané lokalitě).

Dle platných pražských stavebních předpisů po přepočtu parkovacích míst nezbytných pro výpravní budovu při výpočtu vycházející se zachováním centrální části (původní odjezdové haly) vychází:

- Pro výpočet se uvažovalo s účelem užívání 2c (obchody a služby velkoplošné) tj. 1 stání na 40 m<sup>2</sup>. Vzhledem k tomu, že je území Smíchovského nádraží v zóně 2 (pro určení počtu parkovacích míst) je nutné mít počet parkovacích míst vymezen v rozsahu 15% až 55% výpočtové hodnoty.
- HPP – 10 851m<sup>2</sup> – tj. 272 parkovacích míst, 15%-55% z výše uvedeného je 41 – 150 parkovacích míst
- Z tohoto počtu je vázaných pouze 10% - tedy 5 – 15 parkovacích míst. Zbýlá parkovací místa jsou návštěvnická - v tomto případě se uvažuje s tím, že jde o přestupní uzel (vlak, metro, tramvaj, autobusy) s návazností na P+R a daná návštěvnická místa nebudou nutná.
- Vázaná parkovací místa je pak nezbytné umístit v navazující jižní zástavbě (budoucí CSŽ), případně budoucím parkovacím domě v rámci Terminálu Smíchovské nádraží.
- Pro zásobování budou vytvořena manipulační parkovací místa v rámci úprav předprostoru ulice Nádražní v blízkosti výpravní budovy – jejího jižního křídla).
- V rámci budoucí CSŽ je uvažováno s cca 50 parkovacími místy, které případně mohou sloužit pro potřeby výpravní budovy (oba objekty budou propojené v 1PP)

Výpočtem dle **Pokynu generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R (SŽ PO-11/2020-GŘ)** byl celkový počet potřebných parkovacích míst stanoven na 326 (výpočet parkovacích míst je součástí neveřejné přílohy L). S ohledem na majetkové vztahy v bezprostřední blízkosti výpravní budovy, kdy SŽ nedisponuje potřebnými vlastnickými právy okolních ploch, není v novém stavu možné tyto parkovací potřeby uspokojit. Parkování pro cestující veřejnost bude umožněno výstavbou nového parkovacího domu, který vznikne v rámci nového dopravního terminálu (počet parkovacích míst je v tomto případě cca 900 – 950). V rámci investice MHMP vznikne v prostoru ulice Nádražní také parkoviště typu K+R. V rámci investiční akce SŽ CSŽ je uvažováno s cca 50 parkovacími místy, které mohou být v případě potřeby využity jako parkovací plochy pro výpravní budovu, resp. železniční stanici. V tomto případě se primárně neuvažuje s parkovacími místy pro cestující veřejnost, parkovací plocha bude určena pro zaměstnance SŽ (obsluha výpravní budovy), dopravce, případně nájemce komerčních prostor v centrální a retailové části výpravní budovy.

V bezprostředním okolí stanice prochází cyklotrasa označená jako „A1 – Vltavská levobřežní“. Cyklostezka A1 je severojižní páteřní trasa vedoucí podél levého břehu řeky Vltavy. Kromě pohybu po městě slouží stezka též k propojení s okolními městy (Roztoky na severu, Řevnice a Černošice na jihu). Začíná na jihu Prahy v Radotíně a končí na severu města u přívozu v Sedlci. V centru a v Holešovicích trasa dosud není vyznačena. V okrajových částech vede převážně po samostatných cyklostezkách, v centru však po silnicích. Celková délka trasy je zhruba 26 km. V bezprostředním sousedství železniční stanice Praha-Smíchov je cyklostezka vedena po ulici Nádražní.

Dle generelu rozvoje cyklistické dopravy hlavního města Prahy z r. 2018, jež je součástí koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hlavním městě Praze do r. 2020 má v budoucnosti stezka A1 z Hlubočep směrem do centra blíže sledovat řeku Vltavu, a tak se vyhne frekventované Nádražní ulici. Současné vedení Nádražní ulicí bude rozděleno na tři úseky a přejmenováno na A121 Strakonická-Smíchovské nádraží, A131 Smíchovské nádraží-Anděl a A141 Anděl - Újezd. I v budoucnu je tedy zajištěno napojení stanice na síť městských cyklotras.

V rámci služeb dopravce ČD a.s. je možno počítat v ploše 1.NP nového jižního křídla i po rekonstrukci uvnitř dispozice v blízkosti pokladen se zajištěním prostor pro půjčovnu a úschovnu kol (ČD bike). Tato služba ve stanici Praha-Smíchov má celoroční provoz, denně 07:50 – 18:35. Kapacita úschovny a půjčovny se předpokládá cca do 40 jízdních kol.

Z hlediska souvisejících a navazujících staveb lze v rámci investic jiných investorů, např. při realizaci **Terminálu Smíchovské nádraží - autobusového nádraží a parkoviště P+R a B+R (ulice Dobříšská)** - (investice MHMP) uvažovat s prostory pro kola B+R s kapacitou cca 1000 jízdních kol, které vzniknou díky novému parkovacímu domu (4NP). Dále bude možné uvažovat s umístěním venkovních stojanů v rámci úprav přednádražních prostor - dle prvotních návrhů možná plocha u severního křídla výpravní budovy uvnitř dispozice točny tramvaj s cca 80 pozicemi ve sdružených stojanech pro jízdní kola.

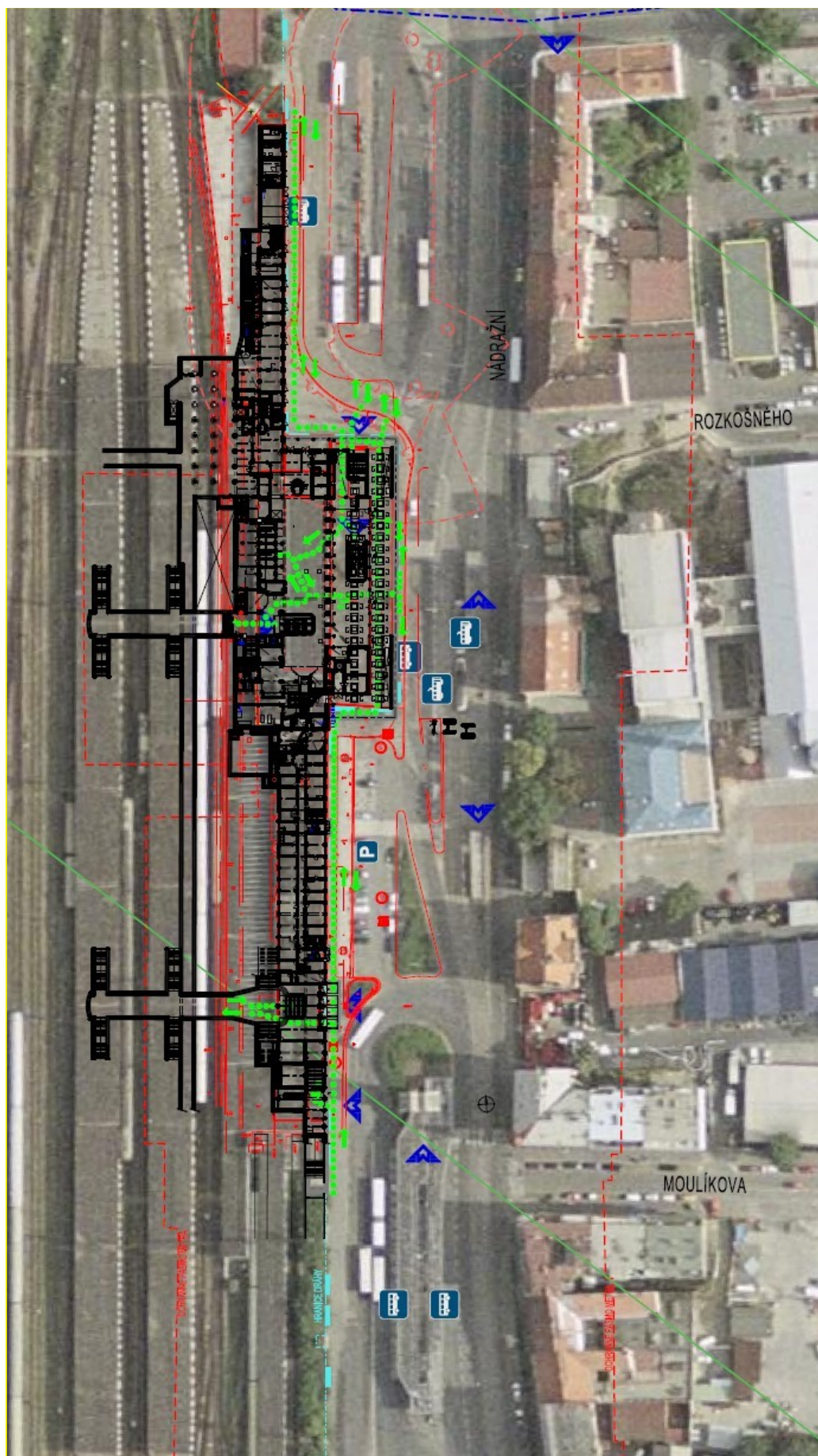


Schéma návaznosti na veřejnou dopravu a toky cestujících ve stávajícím stavu

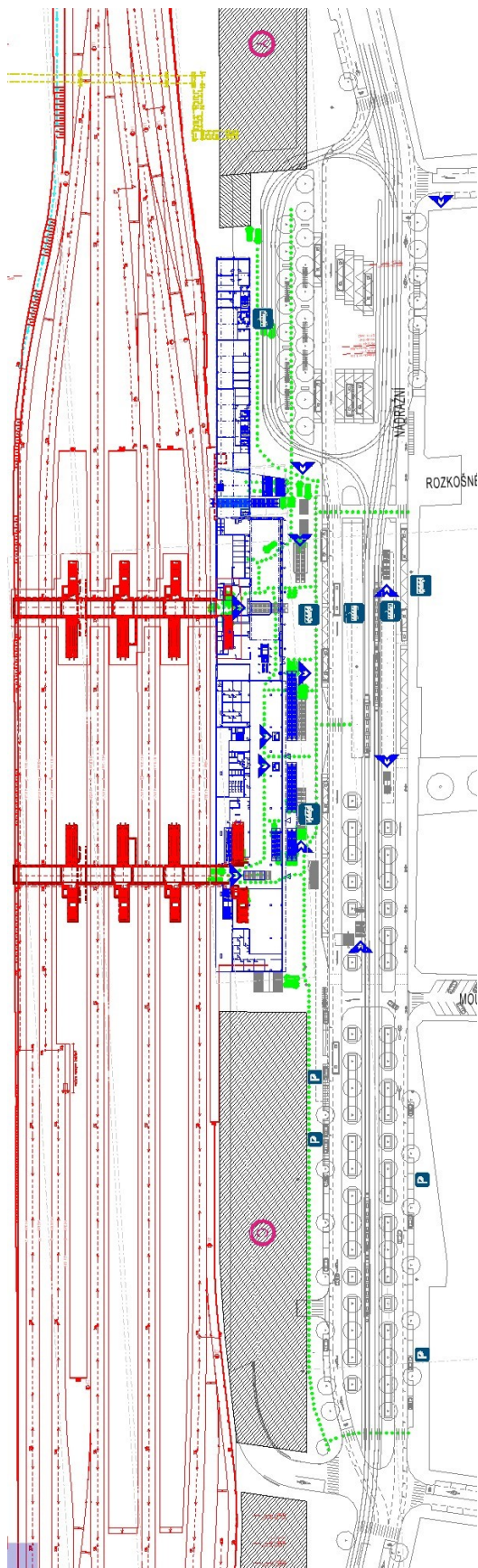


Schéma možného řešení úprav přednádražního prostoru v návaznosti na veřejnou dopravu v cílovém stavu po provedení souvisejících a navazujících staveb (při vytvoření schéma se vycházelo z dostupných studií a ideových návrhů)

### 3.3 Popis stávajícího stavu budovy

Objekt se nachází na pozemku SŽ v intravilánu města a je součástí velmi exponované lokality přednádražního prostoru.

Architektonické a výtvarné řešení výpravní budovy včetně dispozičního uspořádání je dáno dobou výstavby a následnými stavebními úpravami. Jedná se o rozlehlou šestipodlažní stavbu se vstupním rizalitem, výrazně prostorově členěnou, postavenou v tehdy běžně užívaném stavebním slohu, ovlivněném pozdním socialistickým realismem.

Přehledné dispoziční a funkční uspořádání využití výpravní budovy ve stávajícím stavu, viz přehledná grafická schémata uvedená v příloze „K“ tohoto ZP.



Pohled od severu na centrální část a jižní křídlo (vlevo)

Pro výstavbu byl použit ve velké míře železobeton a zdivo, obklady (povrchové úpravy) jsou z cenných materiálů, omítky byly provedeny vnější hladké a jemně škrábané vápenocementové s nátěrem, vnitřní omítky vápenné.

Ve velké vstupní/odbavovací hale centrální části je v horní části stěny proti vstupu provedena freska s budovatelskou tematikou od Richarda Wiesnera.

Ze vstupní haly vede řada vstupů a výstupů, jak do objektu, tak i do boků ven z budovy. Před mohutnými sloupy, před bývalou čelní fasádou vstupní haly, je postavena jednopodlažní kovová konstrukce, obložená různými materiály; její sloupy nesou střešní vstup a výstup z metra.

Pod centrální částí a dílčí délkou severního křídla vede technologický kanál (přístupný poklopem v podlaze v zavazadlovém prostoru, ostatní přístupové poklopy jsou zakryty).

Stávající stav výpravní budovy po cca 65 letech provozu je velmi špatný. Vzhledem ke stáří budovy již plně neodpovídá funkci, ke které byla navržena a nesplňuje ani technické a provozní požadavky dnešní doby s možností plného využití. Dle informací správce objektu OŘ Praha, vycházející z PRRON, je celkový stav opotřebenosti objektu osobního nádraží v žst. Praha–Smíchov **66,24%**. Dle Koncepce se jedná o kategorii velmi špatného stavu.

Současný stav objektu se vyznačuje především následujícími nedostatky:

- Na objektu jsou patrné závažné statické poruchy.
- Viditelné porušení/popraskání podlahy (dlažby) v odjezdové hale.
- Obvodový svislý plášť neodpovídá současným energetickým požadavkům, stav fasády je velmi špatný s viditelnými trhlinami (ve výplňovém zdivu, atikách a v omítkách na nosných konstrukcích).
- Rozvody sítí jsou nesystematicky vedeny často v rozporu s bezpečnostními předpisy.
- Ústřední vytápění – většinou původní rozvody a otopná tělesa, topné zdroje – plynové kotle v centrální kotelně jsou z roku 1996 (stáří 24 let). Zastaralý systém regulace otopného systému. Systém nespĺňující potřeby dnešního moderního provozu.
- Rozvody vody – většinou původní, případně nesystémově řešené dle potřeb na vyžádané dílčí dispoziční úpravy v průběhu historie objektu
- Ve velmi špatném stavu jsou také rozvody vnitřní kanalizace
- Silnoproudé rozvody a osvětlení – většinou původní rozvody a osvětlení v nesouladu s požadavky na dnešní provozní potřeby a požadavky norem
- Slaboproudé rozvody – lokální řešení strukturované kabeláže dle potřeb jednotlivých nájemců, případně ostatních uživatelů. Postrádá se systémové řešení rozvodu strukturované kabeláže

umožňující plné využití výpravní budovy, případně zvýšení komfortu provozu a možná variabilita s požadavky na dnešní moderní provoz

- Velkým problémem je také chybějící centrální systém EPS a chybějící centrální systém ochrany budovy a podružných provozních celků – EZS, možnost propojení na PCO
- Chybějící koncepční řešení požární ochrany celého objektu
- Absence systému ochrany před bleskem.
- WC pro cestující mají nevyhovující rozměrové parametry, kapacita je nízká a celkový vzhled neodpovídá dnešním provozním standardům. Nevyhovující je také počet a stav zařizovacích předmětů. Dále není zajištěn provoz WC jako bezbariérový - neobsahuje přebalovací kabinu a WC kabinu pro osoby s omezenou schopností a pohybu dle současně platné legislativy (vyhl. č. 398/2009 Sb.).
- Ve špatném stavu je také část komínového tělesa nad střechou, které vykazuje svislé porušení
- Poškození se týká také obkladových prvků fasády v ploše soklů a v hlavních plochách tvořených obkladovými prvky z pískovce. Tato poškození jsou způsobená z převážné většiny lidským faktorem – vandalismem.
- Poškození vnějšího přístupového schodiště u jižního křídla směrem na 1. nástupiště
- Značné poškození lze vidět také fresce s budovatelskou tematikou. Jedná se především o thliny, které jsou viditelné i z chodby prostor bývalé nocležny ve 3.NP.

Přehledné fotografie stávajícího stavu objektu výpravní budovy a stavebních konstrukcí

	
Pohled na centrální část a navazující jižní křídlo	Stávající stav veřejných WC
	
Stav původního krytu CO	Stav původního bufetu „Barrandov“
	
Viditelné pozůstatky původních zátok přes střešní plášť	Vedení instalačních rozvodů v 1.PP jižního křídla

### 3.4 Informace o památkové ochraně a historické hodnotě budovy

Nádražní objekty **nejsou zapsány do ústředního seznamu kulturních památek**. Nachází se v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeném rozhodnutím bývalého odboru kultury NVP č. j. Kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterým se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Cílem ochranného pásma je zajištění urbanistických a architektonických hodnot na území památkové rezervace před rušivými vlivy, vyvolanými stavebními změnami v jejím okolí, které by ohrožily tyto hodnoty, nebo porušily urbanistickou kompozici, měřítko, případně siluetu. Sledováno je působení stavebních souborů na terénních horizontech města, které se pohledově uplatňují ve vztahu k památkové rezervaci, nikoliv objekt samotný.

### 3.5 Funkční uspořádání budovy a zhodnocení stávajícího stavu technických systémů

Provozně lze objekt ve stávajícím stavu rozdělit dle podlaží. V centrální části v přízemí (úroveň přístupu od MHD) je řešen hlavní provoz výpravní budovy – v hlavní (odbavovací/odjezdové) hale jsou umístěny pokladny dopravce, výstupy z metra a návaznosti na podchod, návaznost na 1. nástupiště, prostor ostrahy. Dále jsou zde rozmístěny komerční jednotky a přístup do restaurace ve 2.NP.

Směrem na jih je v 1.NP umístěna hlavní plynová kotelna objektu. Z hlavní odjezdové haly je směrem na sever přístupné veřejné WC pro cestující (součást severního křídla), úschovna zavazadel, úschovna a půjčovna kol (ČD Bike). Ve 3.NP a 4.NP střední části je umístěna bývalá nocležna (dnes opuštěna). V 1.PP jsou umístěny původní sklady ke komerčním jednotkám (dnes většinou nevyužívané) a prostory dopravce (spisovna).

Jižní křídlo obsahuje provozně ve 2.PP dnes nevyužitý kryt CO a rozvodnu NN, dále množství částečně využívaných prostor. V 1.PP jsou umístěny především prostory zázemí SŽ a dílčí komerční prostory (např. prostory autoškoly). 1.NP s přístupem od MHD obsahuje dva komerční prostory (kadeřnictví a květinářství). 1.NP je oproti severní a centrální části výškově posunuto o jedno schodišťové rameno nad úroveň vstupní zpevněné plochy u východního průčelí. Polovina jižního křídla je využita jako komerční plochy-kanceláře, druhá polovina, umístěna více na jih, je využita pro umístění technologie sloužící pro provoz na dráze (stavědlové ústředny, telefonní ústředna a příslušné zázemí). 2.NP je z velké části využito jako plochy-kanceláře a učebny využívané v dnešní době pro zaměstnance SŽ. V dílčích prostorech ve 2.NP je umístěna technologie a řízení provozu – dopravní kancelář se zázemím. Na úplném konci jižního křídla je umístěno dnes nevyužívané původní bistro „Barrandov“. 3.NP obsahuje ve své pravé části plochy-kanceláře a učebny dnes využívané SŽ (GŘ), ve střední části je umístěna zasedací místnost (sál) a v levé části jižního křídla je umístěno oddělení PČR a kanceláře správce objektu.

Severní křídlo v 1.NP obsahuje komerční jednotky-provoz České pošty, odpadové hospodářství, zázemí pro DPP (WC a umyvárnu pro řidiče MHD), prostory technologie (bývalé olejové hospodářství, prostor náhradního zdroje). Ve 2.NP jsou umístěny na severním okraji prostory SŽ (sklady a dílny) a prostory České pošty. Dále směrem zpět na jih se nacházejí prostory původně v pronájmu – ordinace lékařů (dnes opuštěné) a prostory pro dopravce.

V rámci řešení tohoto záměru projektu rekonstrukce výpravní budovy není nově severní křídlo součástí tohoto zadání a bylo přesunuto do stavby „Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“, u které v současné době probíhá zpracování projektové dokumentace ve stupni DSP.

**Z hlediska stávajícího obsazení, provozních návazností a využitelnosti je současné vnitřní využití objektu výpravní budovy řešeno převážně nesystémově a neuspořádaně.**

**3.6 Tabelární přehled nákladů (prostory Správa železnic) - stávající stav**

<b>Přehled nákladů VB v žst. Praha Smíchov (Kč/rok) – STÁVAJÍCÍ STAV</b>	
Vytápění + ohřev TUV	470 000,00 Kč
Vodné a stočné	27 000,00 Kč
Elektrická energie	450 000,00 Kč
Úklid	340 000,00 Kč
Ostraha objektu	5 000 000,00 Kč
<b>Provozní náklady celkem</b>	<b>6 287 000,00 Kč</b>
<b>Periodické náklady</b>	<b>250 000,00 Kč</b>

<b>Hospodářský výsledek VB v žst. Praha - Smíchov (Kč/rok)- STÁVAJÍCÍ STAV</b>	
Výnosy z pronájmů (Kč/rok)	5 780 295,50 Kč
Náklady na provoz (Kč/rok)	6 287 000,00 Kč
Periodické náklady (Kč/rok)	250 000,00 Kč
<b>Hospodářský výsledek (Kč/rok)</b>	<b>- 756 704,50 Kč</b>

Provozní náklady na objekt osobního nádraží v žst. Praha–Smíchov tvoří náklady na vytápění + ohřev TUV, vodné a stočné, elektřinu a úklid. Jedná se o náklady, které reálně zůstávají Správě železnic – OŘ Praha, vzhledem k tomu, že jednotlivým nájemcům a dopravcům jsou náklady za tato média v rámci jejich spotřeby přefakturovány. Výrazným nákladem v současném stavu je položka ostrahy objektu, která je dle sdělení správce objektu OŘ Praha aktuálně ve výši 5 mil. Kč/rok. Aktuálně je ostraha objektu řešena 4 pracovníky bezpečnostní agentury, kteří pracují v režimu 24 hodin.

Periodické náklady, které tvoří především náklady na pravidelné opravy, revize a servis, pojištění apod., jsou 250 000 Kč/rok. Vzhledem k celkovému stavu objektu a některých zařízení se dá předpokládat nárůst těchto nákladů o cca **10% každých 5 let**.

Náklady na opravy komerčních jednotek si hradí nájemci samostatně, poměrově jim je však přefakturována část nákladů na revize a servis.

### 3.7 Tabelární přehled procentuálního využití budovy - stávající stav (centrální část a jižní křídlo)

Následující tabulka představuje procentuální využití jednotlivých funkčních ploch objektu a odkazuje na výše uvedená schémata s rozdělením prostor do kategorií dle pokynů Správy železnic, GŘ „Návrh barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích“. Provozní schémata a výměry jednotlivých ploch vychází ze zaměření stávajícího stavu a projektové dokumentace stávajícího stavu, komerční prostory a prostory pro dopravce vychází z evidence obchodního oddělení Oblastního ředitelství Praha (nájemní smlouvy).

Celková plocha ON	<b>9109 m<sup>2</sup></b>	
Veřejně přístupné prostory	1219 m <sup>2</sup>	13 %
Technologické prostory	596 m <sup>2</sup>	7 %
Provozní prostory Správa železnic	1889 m <sup>2</sup>	21 %
Prostory pro dopravce	959 m <sup>2</sup>	11 %
Ostatní prostory dopravců	268 m <sup>2</sup>	3 %
Komerční prostory	1451 m <sup>2</sup>	16 %
Byty	0 m <sup>2</sup>	0 %
Municipality	0 m <sup>2</sup>	0 %
Státní správa	263 m <sup>2</sup>	3 %
Nevyužité	1785 m <sup>2</sup>	19 %
Společné prostory	679 m <sup>2</sup>	7 %

Výše uvedená tabulka znázorňuje procentuální zastoupení jednotlivých funkčních ploch v rámci plochy objektu výpravní budovy tvořené centrální částí a jižním křídlem osobního nádraží v žst. Praha-Smíchov (severní křídlo je řešeno v rámci akce Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov).

Největší podíl mají z celkové plochy uvažovaných částí objektu provozní prostory SŽ a to 21% celkové plochy. Mezi tyto prostory patří zázemí zaměstnanců, kanceláře, sklady, dílny, kulturní sál a technické zázemí budovy. Další jsou nevyužité prostory, které tvoří 19% celkové plochy. Toto je zapříčiněno především prostory v 2.PP, kde se nachází bývalý, v současné době již vyřazený kryt civilní obrany. Tato část objektu je jako celek nevyužitá především z důvodu jejího nevyhovujícího stavebně-technického stavu (vlhkost, plísně, zkorodované výztuže apod.). Třetí největší podíl mají z celkové plochy objektu komerční prostory, a to 16%. Prostory pro dopravce jsou zastoupené 14% celkové plochy a jsou do nich zahrnuty zejména pokladny, zázemí pro zaměstnance pokladen, úschovna, kanceláře dopravců a sklady. Veřejně přístupné prostory, tedy odjezdová a příjezdová hala, spolu s veřejnými WC, jsou v objektu zastoupeny 13%. Nepatrnou část z celkové plochy objektu (7%) potom představují společné prostory (jedná se o společné schodiště, chodby, případně sociální zázemí) a prostory pro provozuschopnost dráhy (7%). Nejmenší měrou jsou zastoupené prostory pro státní správu (3%) a to díky složkám Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, které v současné době prostory smíchovského osobního nádraží využívají.

Komerce je v objektu osobního nádraží na Smíchově poměrně hodně pestrá. Jsou tu sklady a kanceláře, dále trafiky, prodejny uzenin a drůbeže, samostatně stojící prodejní stánky v odjezdové hale i v otevřeném prostoru před ní aj. Součástí odjezdové haly je také prodejna obuvi a mobilních telefonů. Příjmy dále plynou z prostor Policie ČR a České pošty a.s (prostory ČP a.s. jsou umístěny v severním křídle).

Další příjmy tvoří také výnosy z provozování nápojových automatů a bankomatů, u kterých jsou nájemní smlouvy nastaveny dle počtu jednotlivých zařízení.

Výše příjmů z komerčních prostor je stanovena na základě stávajících uzavřených nájemních smluv s jednotlivými nájemci. Některé z těchto smluv byly uzavřeny ještě za bývalého vlastníka objektu, kterým byly České dráhy, a.s. Výše nájmů pro prostory dopravců, jsou potom stanoveny aktuálním zněním „Ceníku pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravcům osobní drážní dopravy“ (dále jen „ceník“). Na základě ceníku byla pro žst. Praha-Smíchov určena sazba pro prostory kategorie I (hlavní prostory) na částku 2166,72 Kč/m<sup>2</sup>/rok, prostory kategorie II jsou oceněné částkou 649,8 Kč/m<sup>2</sup>/rok. V současné době využívají z dopravců prostory objektu osobního nádraží pouze České dráhy, a.s.

#### 4. Požadavky na technické a estetické/interiérové řešení

SŽ zvažovala několik variant nové podoby výpravní budovy (rekonstrukce X demolice). Nakonec byla, ve spolupráci s MHMP, vybrána varianta zachování původní části centrální části výpravní budovy – odjezdové haly a demolice stávajícího jižního křídla a výstavba nové – retailové – části což dokládá dopis zasláný náměstkem primátora hlavního města Prahy k rukám generálního ředitele Správy železnic, ze dne 20. 8. 2020. Dopis je přílohou K.8 tohoto záměru projektu. Podmínkou zachování centrální části výpravní budovy bylo technické zajištění platformy nad touto částí budovy jako samostatné konstrukce, oddělené od konstrukce odjezdové haly, která tak nebude pro platformu nosnou konstrukcí.

Účel stavby Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov vychází z celkové koncepce modernizace železniční sítě na území České republiky, která počítá s modernizací stávajících železničních staveb a zařízení, která jsou mnohdy za dobou své fyzické a morální životnosti, případně provoz technických zařízení ve výpravních budovách neodpovídá dnešním úsporným standardům.

V souladu se zadáním investora byly navrženy dispoziční změny plynoucí ze současného stavu budovy a hlavně v závislosti na současném stavebním rozvoji nádraží, především v přímé návaznosti na související stavbu **Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov, Terminálu Smíchovské nádraží a nové lávky**, které svým rozsahem s výpravní budovou přímo souvisí (hlavně s plochou jižního křídla a centrální částí).

Součástí zadání je vyřešit rekonstrukci výpravní budovy (jižního křídla a centrální částí) v tomto rozsahu:

Návrh nového jižního křídla – retailové části - ve vazbě na dopravní terminál + stavební úpravy stávající centrální části ve vazbě na dopravní terminál a navazující ostatní výstavbu (hlavně souvislost se stavbou Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov a novou lávkou). V rámci koordinačních jednání mezi MHMP a IPR (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy) k terminálu Smíchovské nádraží bylo dle sdělení IPR dohodnuto, že SŽ nebude v případě nové retailové části výpravní budovy vypisovat architektonickou soutěž vzhledem k tomu, že architektonické řešení budovy bylo nalezeno již v rámci návrhu celého terminálu zadaného MHMP. SŽ v tomto případě vstupuje do území, které je řešeno architektonickou studií v celém kontextu přestupního terminálu dle zakázky MHMP a samotná architektonická soutěž na nádržní budovu tak není v tomto případě účelná (viz příloha K.10).

V souladu se zadáním investora byly navrženy takové změny, které umožňují optimální využití prostorů výpravní budovy a zlepší jejich vzájemné vazby a napojení na související výstavbu, která dále přispěje ke zvýšení komfortu a větší bezpečnosti cestujících a která zároveň dořeší i chybějící aspekty užívání veřejně přístupných prostor výpravní budovy osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Základním požadavkem tohoto záměru projektu je optimalizace vnitřní dispozice osobního nádraží, především výpravní budovy, pro soudobé potřeby uživatele dráhy a jejího provozovatele tak, aby výsledkem bylo celkové oživení prostor budovy osobního nádraží, zvýšení komfortu pro cestujícího spojených s přístupností budovy nádraží a možností zvýšení poskytovaných služeb i s výhledem na blízkou budoucnost v koordinaci s navazujícími stavbami v okolí, které přímo souvisí s vlivem na zvýšení toku cestujících, případně toku veřejnosti přes danou lokalitu.

V návrhu nových (resp. rekonstruovaných stávajících dispozic) a řešení logických provozních celků se vycházelo ze základních priorit užívání nebytových prostor ve výpravních budovách a priorit pořadí obsazenosti prostor dle jednotlivých provozovatelů, dopravců, komerčních jednotek, složek státu atd.

##### Priority obsazenosti

- I. **provozovatel** železniční dopravní cesty a zařízení služeb;
- II. **dopravce** osobní nebo nákladní drážní dopravy (pouze prostory související se zařízením služeb dle vyhlášky 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb;
- III. **provozovatel dodatkových komerčních služeb** poskytovaných cestující veřejnosti;
- IV. **veřejnost**
- V. **složky státu** (kancelářské či ostatní plochy), a to k pronájmu nebo výpůjčce v gesci ÚZSVM nebo k pronájmu municipalitám.
- VI. **Kraje, obce a NNO**

**Závěr:** prioritně jsou hlavní prostory využity pro skupiny III. a IV., dále budova bude využita dopravci - skupina II.

Optimalizace využití prostorů výpravní budovy, jejich dispoziční parametry a vazby**Obecně:**

Nutno zdůraznit, že pro realizaci nosných konstrukcí související stavby Terminálu Smíchovské nádraží a jeho umístění ve vztahu k výpravní budově je nutno při řešení centrální části výpravní budovy počítat s odstraněním přízemního přístavku (vznikl v době výstavby stanice metra B pro umístění dílčích vstupů a výstupů z metra, v současné době je hlavně využit pro umístění drobné komerční vybavenosti). Dále je tento přístavek svým rozsahem u severního průčelí v kolizi s uvažovanou budoucí výstavbou přechodové lávky přes kolejiště s návazností na platformu dopravního terminálu a další související komerční výstavbu. Dále je nutno u stávající centrální části počítat se zásahy do prostor umístěnými pod 1. nástupištěm, kde se počítá s propisem nosných konstrukcí dopravního terminálu

Severní křídlo není obsahem tohoto záměru projektu, je v současné době řešeno samostatně v rámci stavby Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov.

Doporučuje se, aby realizace výpravní budovy probíhala v souběhu s realizací stavby Terminálu Smíchovské nádraží z důvodů vzájemné provázanosti, jak provozní, tak především konstrukční, kdy zvolené konstrukční řešení dopravního terminálu ovlivní i konstrukční řešení výpravní budovy a její objemové uspořádání! Vzhledem k zachování centrální části výpravní budovy je nutno počítat s jejím statickým zajištěním z důvodů zachování dostatečné prostorové tuhosti (vyplyne po odstranění navazujících prostor a konstrukcí).

Další nezbytnou podmínkou zachování centrální části je, že Terminál musí být řešen jako konstrukčně nezávislá stavba – bez statické propojenosti s výpravní budovou – odjezdovou halou. U jižního křídla lze uvažovat s možností propojení konstrukčního řešení dopravního terminálu, pak lze podlaží výpravní budovy řešit s komfortnější světlou výškou (viz níže o nutné dohoda mezi SŽ a investorem Terminálu Smíchovské nádraží). SŽ požádala investora Terminálu Smíchovské nádraží o oficiální vyjádření ke konstrukčnímu řešení jižní – retailové – části výpravní budovy a konstrukce platformy.

Mezi MHMP a SŽ proběhlo jednání o možném konstrukčním propojení dopravního terminálu a retailové části výpravní budovy, zatím bez konečného rozhodnutí. Konstrukce nové komerční části výpravní budovy bude zatím uvažována jako konstrukčně oddělená po celé délce objektu. V tomto záměru projektu je uvažováno s tím, že konstrukce budou stavebně odděleny, pokud vylučuje druhá varianta, budou s MHMP řešeny možnosti spolufinancování. Investor MHMP se v rámci svého projektu Terminálu Smíchovské nádraží zatím ubírá také směrem nezávislé nosné konstrukce nad jižním křídlem – retailovou částí výpravní budovy.

Návrh nového jižního křídla vychází z úzké vazby na dopravní terminál + stavebně dispoziční úpravy stávající centrální části, taktéž ve vazbě na dopravní terminál a navazující ostatní výstavbu (především souvislost se stavbou Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov a novou lávkou).

V rámci jednotlivých částí výpravní budovy jsou navrženy provozně uzavřené funkční celky. Jižní křídlo – retail - i centrální část budou sloužit převážně pro potřeby cestujících – veřejná vybavenost, komerční a klidové zóny s vhodně řešeným prostorem interiéru veřejných prostor. V dílčí ploše centrální části v nejvyšším podlaží lze umístit samostatně funkční kancelářské prostory včetně zázemí pro provozní složky dopravců přístupné z 1. nástupiště.

V této variantě se předpokládá snesení (demolice) celého jižního křídla včetně prostor nefunkčního krytu CO a vybudování nové jižní – retailové - části výpravní budovy, které bude tvořeno čtyřmi podlažími. Jedno podlaží podzemí s návazností na současné prostory metra a tři podlaží nadzemní umístěné pod uvažovanou platformou dopravního terminálu.

V této variantě se počítá s provedením stavebních, dispozičních a interiérových úprav v rámci centrální části ve všech jejích stávajících podlažích, dále je v každém případě nezbytné snesení 4.NP této části výpravní budovy, z důvodů výškové kolize s budoucím dopravním terminálem a snesení přízemního přístavku z důvodů kolize s budoucí lávkou a terminálem.

V novém stavu je uvažováno s obdobnou frekvencí osob využívajících prostory výpravní budovy, jako je tomu ve stávajícím stavu. Nad rámec tohoto počtu je uvažováno s nárůstem osob v rámci souvisejících akcí SŽ a dalších investorů. Vzhledem k tomu, že přístup na platformu bude umožněn z předprostoru výpravní budovy, prostřednictvím eskalátorů, umístěných vně budovy, je zde předpoklad, že část osob výpravní budovu nevyužije vůbec, případně bude využito jen pro příchod do podchodů a následně k nástupišťům. Dimenze prostoru pro cestující veřejnost je omezena ponechávanou částí odjezdové haly, nová jižní – retailová – část výpravní budovy bude řešena jako novostavba, nicméně je zde půdorysné omezení, kdy nová část bude vystavěna na místě stávajícího jižního křídla. Zároveň je zde výškové omezení, které je v tomto případě limitováno platformou smíchovského terminálu.

Prostorové využití centrální části je omezeno jejím stávajícím objemem. V návrhu byla snaha o zpřehlednění dané plochy v přízemí a max. možné funkční využití dle daných prostorových možností. Od toho se odvíjel např. návrh a velikost nových veřejných WC, které jsou řešena o vyšší kapacitě, než je stávající stav, viz podrobnější popis v textu níže pro centrální část v úrovni 1.NP.

#### Jižní křídlo 1.PP - novostavba

Zde se uvažuje s vybudováním komerčních ploch – retailů včetně jejich provozního zázemí. Komerční plochy budou napojeny na hlavní vstupy do metra – u jižního průčelí (vlevo) se jedná o stávající propojení jižního křídla s vestibulem metra, blíže centrální části je uvažováno s napojením novým. Dále se v rámci vertikálního propojení uvažuje s návrhem tří výtahů pro zajištění bezbariérového propojení celé jižní části po jeho výšce včetně budoucího přístupu na platformu dopravního terminálu. V návrhu se uvažuje i s návrhem pevného únikového propojovacího schodiště v zadní části dispozice blíže kolejišti.

V budoucnu je možné propojit toto 1.PP s uvažovanou výstavbou nové CSŽ, předpoklad propojení je na této úrovni s prostory pro parkovací stání, jež by byly součástí nové centrály (bude řešeno samostatnou stavbou). Součástí bude samostatné řešení interiéru veřejných prostor.

#### Jižní křídlo 1.NP - novostavba

Tato úroveň v návrhu bude sloužit hlavně pro potřeby cestujících využívajících vlakovou dopravu. Hlavní vstup z přednádražního prostoru z ulice Nádražní u východního průčelí výpravní budovy bude navazovat na centrální spojovací chodbu – hlavní koridor, jenž bude spojit jižní křídlo s centrální částí s přístupem do severního podchodu a jižní část s přístupem do jižního podchodu. Budou zde umístěny hlavní vertikální komunikační prvky spojující jednotlivá podlaží výpravní budovy – výtahy a eskalátory. Dále se uvažuje s umístěním vnitřních pevných schodišť. Před objektem výpravní budovy se uvažuje v návrhu stavby dopravního terminálu i venkovní vertikální komunikace-eskalátory umožňující přístup přímo na platformu terminálu (není součástí výpravní budovy).

Hlavní hala bude sloužit i jako čekárna pro cestující – rozmístění míst pro sezení, případně s vybaveností pro moderní technologii

V návaznosti na tento koridor budou navázány služby pro cestující – pokladny dopravců včetně zázemí (min. se v této části uvažuje se 2 dopravci). Větší část plochy bude sloužit pro komerční jednotky (většinou zde budou umístěni současní nájemci s dlouhodobými smlouvami).

Budou zde vyčleněny prostory pro technické zázemí budovy – odpadové hospodářství a technické zázemí pro provoz objektu, se kterým se uvažuje v rámci ploch železniční stanice). Umístění těchto prostor na této úrovni je vhodné z hlediska přístupu správců a případné realizace oprav a zavážení nových zařízení z úrovně ulice Nádražní. Součástí bude samostatné řešení interiéru veřejných prostor.

#### Jižní křídlo 2.NP - novostavba

Přístup do tohoto podlaží, je umožněn prostřednictvím vnitřních vertikálních komunikací – výtahů, eskalátorů a pevných schodišť. Před objektem výpravní budovy se v návrhu dopravního terminálu uvažuje i s venkovní vertikální komunikací – eskalátory, umožňující přístup přímo na platformu terminálu.

Dispoziční uspořádání tohoto podlaží obsahuje převážně komerční plochy. U východního průčelí je umístěna hlavní hala - koridor pro cestující a ostatní návštěvníky. Propisují se zde hlavní vertikální komunikace – výtahy, eskalátory a schodiště z 1.NP. V hale se uvažuje s umístěním míst pro sezení, případně s vybaveností pro moderní technologii (dobíjecí místa, stojany atd.).

Z této haly bude přístup do jednotlivých komerčních prostor. Z hlediska komerčních prostor se zde uvažuje umístění stravovacích jednotek (fast foodů) a restauračních zařízení. Návrh tohoto podlaží uvažuje i centrální sociální zázemí pro cestující a návštěvníky pokrývající potřeby všech komerčních prostor. Dále přes spojovací chodby směrem na západ bude na této úrovni propojeno toto podlaží s 1. nástupištěm vlakového nádraží.

Nutno i zde vyčlenit prostory pro technické zázemí sloužící provozu budovy, jedná se hlavně o vertikální propojení (instalační jádra) přes všechna podlaží, případně podružné technické prostory. Součástí bude samostatné řešení interiéru veřejných prostor.

#### Jižní křídlo 3.NP - novostavba

Přístup do tohoto podlaží, je umožněn prostřednictvím vnitřních vertikálních komunikací – výtahů, eskalátorů a pevných schodišť propisujících se z nižších podlaží.

Dispoziční uspořádání tohoto podlaží obsahuje převážně komerční plochy. U východního průčelí je umístěna hlavní hala - koridor pro cestující a ostatní návštěvníky. Propisují se zde hlavní vertikální komunikace – výtahy, eskalátory a schodiště z 2.NP. V hale se uvažuje s umístěním míst pro sezení, případně s vybaveností pro moderní technologii (dobíjecí místa, stojany atd.)

Z této haly bude přístup do jednotlivých komerčních prostor. Z hlediska komerčních prostor se zde uvažuje umístění běžných obchodních retailů.

Nutno i zde vyčlenit prostory pro technické zázemí sloužící provozu budovy, jedná se hlavně o vertikální propojení (instalační jádra) trubních a kabelových systémů přes všechna podlaží, případně podružné technické prostory. Součástí bude samostatné řešení interiéru veřejných prostor.

#### Centrální část 1.PP – rekonstrukce

Prostory umístěné ve stávajícím 1.PP centrální části mohou být využity jako prostory pro odpadové hospodářství, případně možné skladovací prostory pro komerční jednotky. Přístup lze realizovat přes stávající schodišťový prostor přístupný ze zázemí stávající restaurace z 2.NP (bude nutné nové výškové řešení schodišťových ramen s návazností na 1.NP a odstřižení od 2.NP). Dále bude nutno do dispozice doplnit nový nákladní výtah. Pro propojení této části s možným přístupem do přednádražního prostoru, lze upravit stávající nákladní výtah s výstupní stanicí před výpravní budovou.

Zde je nutné zdůraznit zásadní vliv budoucího založení stavby dopravního terminálu, která do podzemních prostor může mít podstatné dopady (v současné době nejsou k dopravnímu terminálu dostatečné přesné technické informace, ze kterých by šly odvodit rozsahy budoucích zásahů do této stávající části).

#### Centrální část 1.NP – rekonstrukce

Nutno zdůraznit, že pro realizaci nosných konstrukcí související stavby dopravního terminálu a jeho umístění ve vztahu k výpravní budově, je nutno počítat, v případě technického řešení centrální části výpravní budovy, s odstraněním přízemního přístavku navazující na hlavní odjezdovou halu. Tento přístavek je svým rozsahem u severního průčelí v kolizi s uvažovanou budoucí výstavbou přechodové lávky přes kolejiště s návazností na platformu dopravního terminálu a další související komerční výstavbu. V neposlední řadě je nutné vzít v úvahu i technické možnosti založení terminálu na straně u 1. nástupiště a propisování nosných konstrukcí založení do stávající centrální haly na této úrovni (případně nižší úrovně), což při ponechání centrální části výpravní budovy má značné limitující možnosti pro řešení terminálu, případně budou vyvolány další zvýšené investiční náklady na úpravy prostor pod 1. nástupištěm.

Původní 1.NP centrální části (vyšší odjezdová hala) bude provozně z menší části zachována.

Hlavním zásahem bude propojení na halu nového jižního křídla a vytvoření hlavního průchozího koridoru propojující severní a jižní podchod v úrovni 1.NP. Tímto zásahem budou zrušeny některé komerční jednotky včetně jejich zázemí.

V návrhu se uvažuje s přemístěním veřejných WC do jižního rohu centrální části z původní pozice ze severního křídla (zde WC zrušeno v rámci stavby Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov). WC bude řešeno dle současných požadovaných standardů daných platnou legislativou a normami včetně dvou kabin pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace + přebalovacích pultů. Veřejné WC bude přístupno přímo z haly. Přístup z haly je veden z čekacího prostoru. **Oproti stávajícímu stavu veřejných WC umístěných v severním křídle je dle stávajících prostorových možností centrální části navýšena jejich kapacita následovně - u WC žen o 100 % (6 ks oproti 3), pánských WC bude navýšení počtu pisoárů o 50% (ze 4 ks nově na 6 ks), WC o 150 % (5 ks oproti 2 ks) + doplnění o dvě kabiny pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace včetně přebalovacích pultů, které ve stávajícím stavu chybí.** Dále se uvažuje s prostorem veřejných sprch. Stávající WC bylo svou vybaveností a rozsahem navrženo dle požadavků původní doby výstavby. Nový návrh veřejných WC respektuje svou pozici a umístění hlavních toků cestujících. **Velikost WC vychází z prostorových možností (hlavně plošně dostupných) upravené dispozice.** Oproti původnímu stavu je dle prostorových a plošných možností navýšena jejich kapacita (viz text výše) a doplněna navíc o prostory vyžadované současně platnou legislativou – hygienické kabiny pro osoby s omezenou schopností a pohybu + přebalovací pulty. **Nutno zdůraznit, že se jedná o rekonstrukci stávající části budovy, kde jsou limity plošné a prostorové a dále i limity možnosti napojení na stávající rozvody ZTI. Návrh je proveden v souladu s požadavky interoperability a platné legislativy ČR z hlediska osob s omezenou schopností pohybu a orientace.**

Poloha a provoz pokladen dopravce, zůstane ve stávající pozici. Blíže bude posunuta úschovna zavazadel a kol (nebude-li požadováno její umístění do jižního křídla z hlediska nároků na větší prostorové možnosti). V současné době je úschovna zavazadel a kol řešena v prostoru pod kolejištěm s přístupem před stávajícími veřejnými WC. Tento prostor bude v rámci samostatné stavby Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov zrušen (předpokládá se, dle současných časových znalostí, že stavba Rekonstrukce žst. bude předcházet dopravnímu terminálu a rekonstrukci výpravní budovy).

Z hlediska zbývajících plošných možností centrální částí lze uvažovat s umístěním malých komerčních jednotek nevyžadujících požadavky na vlastní zázemí v omezeném rozsahu vedle nových prostor veřejných WC.

Centrální část bude provozně zachována, prostor pro cestující bude vyčleněn v centrální odbavovací/odjezdové hale 1.NP, kde se bude odehrávat zajištění veškerých potřeb pro cestující veřejnost – pokladny, WC, plocha k čekání včetně míst k sezení (jedná se plochu cca 10,5 x 44 m). Centrální část bude svým upraveným dispozičním řešením jasně a přehledně vymezena na centrální halu, která bude plně pod kontrolou uvažovaných bezpečnostních systémů. Byly eliminovány různá skrytá (provozně mrtvá) zákoutí a provozně funkční disproporce navazujících ploch. Pro cestující jsou jasně vymezeny hranice a zpřehledněny pozice jednotlivých funkčních služeb (pokladny, úschovna zavazadel, případně půjčovna a úschovna kol, přístup do podchodu, přístup do veřejných WC a navazující komerční služby ve formě jednotlivých komerčních jednotek, možnost sezení – čekání na spoj), vše v provozně ucelených funkčních celcích. Jedná se celkově o plochu cca 500 m<sup>2</sup>. Hlavní toky cestujících jsou zachovány, případně doplněny o nové propojení – směr k pokladnám, do podchodu, ke schodišti na 1. nástupiště, přístupy od metra a do metra, propojení s jižním křídlem.

Nově lze v rámci odjezdové haly vybudovat eskalátory do 2.NP a propojit centrální část s 2.NP nového jižního křídla. Součástí bude samostatné řešení interiéru veřejných prostor.

#### Centrální část 2.NP – rekonstrukce

V centrální části 2.NP je možno vybudovat centrální velín sloužící primárně pro provoz budovy vycházející z požadavků platné legislativy, především požadavků požární ochrany (zapojení sledování funkcí provozu vytápění, VZT, EZS, EPS, kamerový systém v rámci provozu výpravní budovy). Dle požadavků PBR se zde uvažuje s nepřetržitým 24 hodinovým provozem s obsazeností 2 osobami ve směně. Velín bude sloužit pouze pro provoz budovy. V levé části centrálního prostoru bude provedena pouze stavební připravenost včetně nápojních míst pro připojení ZTI rozvodů, VZT, SIL a SLP pro potencionální umístění jednotek fast foodů, případně kavárny viz přístup pomocí eskalátorů z odjezdové haly umístěné v 1.NP. Zázemí pro dopravce ve 2.NP v pravé části bude ponecháno v rozsahu plochy hlavní odjezdové haly bez severního křídla. Součástí bude samostatné řešení interiéru veřejných prostor.

#### Centrální část 3.NP – rekonstrukce

Původní prostory nocležen v 3.NP (dnes nevyužité) lze upravit na kanceláře pro dopravce (předpoklad ČD a.s., dle současné obsazenosti a požadavků na plochy této organizace v rámci stávajícího stavu) včetně hygienického zázemí a technického provozního zázemí. Centrální chodba bude ponechána, ze stávajících pokojů budou vytvořeny kanceláře + zasedací místnost. **Z hlediska stávajícího konstrukčního stavu a světlych výšek se bude jednat o prostory v běžném standardu s limity původního konstrukčního řešení. Přístup do těchto prostor by byl z úrovně 1. nástupiště přes stávající schodiště. Po realizaci Terminálu Smíchovské nádrží a překročení výpravní budovy mostními konstrukce terminálu, budou tyto konstrukce zastíňovat západní fasádu výpravní budovy a dojde ke snížení standardů užívání pro tyto prostory**

#### Centrální část 4.NP – rekonstrukce

Z důvodů prostorové (výškové) kolize s navrhovanou stavbou dopravního terminálu je nutno toto podlaží v plném rozsahu snést (provést demolici) a provést související stavební úpravy. Budou provedeny související dispoziční úpravy ve 3.NP, řešeny úpravy všech souvisejících technických systémů budovy (ZTI, VZT, SLP, SIL atd.) Dále bude nutno řešit odkouření centrální plynové kotelny, případně řešit její náhradu jiným topným zdrojem na aktuální potřeby upravené výpravní budovy dle požadavků současné platné legislativy.

#### Zvýšení komfortu pro cestující

Vybudování nových veřejných WC. Prostory budou řešeny dle současně požadovaných standardů daných platnými ČSN a příslušnou legislativou včetně požadavků na bezbariérové užívání dotčených prostor a využití osob s omezenou schopností pohybu a orientace a požadavky interních směrnic SŽ.

V rámci upravované centrální části se předpokládá v 1.NP umístění sprch a umyváren pro cestující. Rozšíření prostor pro další dopravce – zvětšení nabídky (konkurence) v rámci prodeje jízdného. Razantní rozšíření komerčních ploch – obchody, stravovací zařízení, kavárny, drobné služby – trafiky, pekárna, bufety atd. vč. samostatného řešení koncepce komerčních ploch ve vztahu k dalším záměrům v lokalitě Smíchov – nová Centrála + koordinace s řešením komerčních ploch České spořitelny Sekyra Group

Centralizace služeb pro cestující využívající dopravu na dráze na jednom podlaží v přímém dosahu obou podchodů (pokladny, úschovna zavazadel, WC, ČD bike atd.).

Zvýšení počtu míst k sezení pro cestující v rámci hal jižního křídla a centrální části – bude součástí samostatného řešení interiéru veřejných prostor.

V prostoru hal u jižního křídla a centrální části, popř. v dalších vhodných veřejných prostorech, kde bude možnost umístění míst k sezení, budou jejich součástí dobíjecí místa vč. adekvátního mobiliáře.

Zvýšení komfortu pro uživatele a vlastníka objektu

- zvolenou variantou rekonstrukce stávající odjezdové haly a novostavby jižní – retailové – části výpravní budovy bude zajištěn soulad se současnými požadavky na energetickou náročnost budov, z toho vyplývající snížení potřeb na vytápění, přípravu teplé vody, osvětlení
- dojde k systémovému řešení nových rozvodů ZTI s možností aplikace úsporných prvků do těchto systémů rozvodů
- řešení elektroinstalace dle platných předpisů, systémově vedené rozvody s možností snadného přístupu a kontroly, využití úsporných prvků osvětlení a jeho sjednocení vedoucí ke snížení potřeby energie na osvětlení
- řešení nového systému vytápění včetně modulové regulace vedoucí ke snížení provozních nákladů vytápění
- zajištění vybavení všech prostor na současné hygienické požadavky – větrání a požadavky uživatele na chlazení
- systémové řešení strukturované a datové kabeláže řadící objekt provozně na úroveň dnešních moderních budov.
- úprava dispozičního uspořádání objektu na současné provozní podmínky a požadavky ve veřejně přístupných částech a neveřejně přístupných částech, tzn. s cílem optimalizace a maximálního využití prostor celé budovy osobního nádraží
- rozšíření plochy a nabídky komerčních služeb – z toho plynoucí zvýšení příjmů umožňující pokrytí nákladů na provoz a údržbu objektu výpravní budovy
- návrh hygienických uzlů na současné provozní standardy dle požadavků současných předpisů
- instalace kamerového systému (VSS)
- komplexní systémové řešení požární ochrany objektu (EPS systém)
- centrální systém ochrany budovy a podružných provozních celků – EZS, možnost propojení na PCO
- pokrytí signálem poskytovatelů mobilních služeb
- Wi-Fi volně přístupná cestujícím

Řešení bezbariérovosti

Příjezd k objektu po stávajících komunikacích bude bez úprav.

Dle dostupných podkladů od související stavby dopravního terminálu se v rámci jedné jeho etapy předpokládají dispoziční a stavební úpravy přednádražního prostoru související s ulicí Nádražní - obsahem bude i bezbariérové řešení ploch a doplnění příslušných bezbariérových prvků v okolí výpravní budovy.

Objekt výpravní budovy lze rozdělit na 3 provozní části: jižní křídlo, centrální část a severní křídlo. Severní křídlo je řešeno v současné době v rámci samostatné stavby Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov, je provozně veřejně nepřístupné (bude obsahovat technologické prostory, provozní zázemí a pracovní prostory, které dle náplně práce neumožňují zaměstnávat osoby s omezenou schopností pohybu a orientace).

Centrální část je přístupná pro cestující veřejnost. Možnost bezbariérového přístupu v centrální části bude provozně zachována z úrovně 1.NP dle stávajícího stavu. Přístup do centrální odjezdové haly je od MHD ve stávajícím stavu bezbariérový, z prostoru metra je v současném stavu řešena bezbariérová plošina u schodiště s výstupem směrem k severnímu křídlu (pozn. prostory metra nejsou součástí rekonstrukce výpravní budovy), přístup na nástupiště je řešen pomocí výtahů umístěných v zavazadlovém prostoru pod kolejištěm. V rámci této etapy rekonstrukce zůstane původní systém bezbariérového přístupu na nástupiště zachován. Úpravy bezbariérového přístupu do podchodu a na nástupiště jsou řešeny v navazující stavbě „Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“.

Veřejné WC z hlediska návrhu bude řešeno jako bezbariérové. V nových veřejných WC budou umístěny hygienické kabiny splňující požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., včetně přebalovacích pultů. Návrh ostatních nových prostor sloužící přímo veřejnosti - pokladny, veřejné sprchy, úschovna zavazadel atd. bude provedeno v příslušné technické vybavenosti a ergonomii dle výše uvedené vyhlášky.

V rámci návrhů vnitřních dispozic jižního křídla jsou nově doplněny min. tři výtahy pro veřejnost spojující vertikálně všechna podlaží výpravní budovy včetně napojení na prostory metra, dále se uvažuje s uvažovaným ukončením na platformě dopravního terminálu. Tato zdvihací zařízení pokryjí bezbariérově spojení 1.PP, 1.NP, 2.NP, 3.NP výpravní budovy včetně budoucího napojení úrovně autobusového nádraží dopravního terminálu. V jižním křídle jsou současně navrženy eskalátory spojující výškové úrovně 1.NP až 3.NP.

Propojení odjezdové centrální haly s jižním křídlem se uvažuje vertikálně pomocí eskalátoru umístěného na hranici těchto dvou provozních celků.

### Zhodnocení požadavků interoperability (TSI)

Základní požadavky pro dosažení interoperability jsou uvedeny v níže uvedených legislativních předpisech:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES, o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
- pozměňovací směrnice Komise 2013/9/EU zavádí základní požadavek na „přístupnost“
- implementace do národního práva ČR: zákon č. 266/1994 Sb., zákon č. 22/1997 Sb., NV č. 133/2005 Sb., vyhl. č. 352/2004 Sb.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

I když se jedná o návrh „pouze“ nového jižního křídla a stavebních úprav stávající centrální části, jsou tyto návrhy ohraničeny v rámci výpravní budovy svým obvodovým pláštěm. V navazujících stavbách bude řešena celková rekonstrukce žst. Praha-Smíchov (kolejiště, nástupiště, podchody technologická zařízení sloužící pro provoz na dráze).

**Nutno nyní upozornit, že stavba Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov svým postupem ve fázi projektu a uvažovaného času realizace bude pravděpodobně předcházet rekonstrukci výpravní budovy.**

Z hlediska interoperability a řešení výpravní budovy je dotčeno pouze posouzení interoperability v „subsystému infrastruktury“. Jedná se o posouzení řešení veřejně přístupných prostor – vybudování nových prostor pro čekání cestujících, WC pro veřejnost, nových prostor pro dopravce v návaznosti na veřejnost, nové umyvárny a sprchy pro veřejnost, úschovna zavazadel, návrh nových výtahů a úprav v odjezdové hale. Posouzení subsystémů „Energie „a“, Řízení a zabezpečení“ nejsou náplní tohoto projektu.

### Orientační systém

Součástí této stavby bude návrh orientačního systému u nového jižního křídla a případně doplnění (aktualizace tabulí) u centrální části. Orientační systém bude řešit orientaci cestujících po budově a návaznost na ostatní systémy hromadné městské a železniční dopravy.

Bude řešen samostatný stavební objekt orientačního systému obsahující poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících ve výpravní budově a před vstupem do severního a jižního podchodu, případně prostor metra. Bude zahrnovat prosvětlené tabule s názvem stanice, piktogramy a směrové tabule. Pro informování cestujících bude rovněž sloužit informační systém a rozhlasové zařízení. Pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých budou sloužit akustické majáčky a hmatové štítky.

Navržený orientační systém pro cestující musí být v souladu se Směrnicí SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách.

Orientační systém bude z hlediska budoucího uspořádání širšího území Smíchov koordinován se záměry nové Centrály a aktivit České spořitelny + Sekyra Group.

Pozn.

Navržené dispoziční uspořádání a vybavení (vstupy, hygienická zařízení pro cestující veřejnost atd.) budou navrženy v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### Bezpečnostní řešení objektu

Ostraha objektu je dle informací správce objektu OŘ Praha v současném stavu zajištěna čtyřmi externími pracovníky bezpečnostní agentury ve 24 hodinovém režimu. Nový stav bude zajištěn obdobným způsobem, konkrétní řešení v novém stavu vzejde z návrhu bezpečnostního projektu a následného uzavření smlouvy mezi subjektem zajišťujícím bezpečnost nového objektu a odborem GŘ O31 (Odbor bezpečnosti a krizového řízení).

Bezpečnostní kategorizace objektu bude Projektantem vyhodnocena ve spolupráci s Objednatelem (v této chvíli je objekt zařazen do I. bezpečnostní kategorie). Na základě tohoto vyhodnocení bude stanovena bezpečnostní kategorie objektu a bezpečnostních zón a určena potřeba zpracování Bezpečnostního projektu projekčního podle podkladů Objednatele. Bezpečnostní projekt zpracovává Zhotovitel vždy pro objekty bezpečnostní kategorie I až III. Pro objekty bezpečnostní kategorie IV se zpracovává pouze v případech, kdy se v objektu nachází kategorizovaná bezpečnostní zóna BZ-A až BZ-C.

Alternativní zdroje energie

Dle požadavků současně platné legislativy, hlavně zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 264/2020 Sb. o energetické náročnosti budov bude v dalších stupních projektové dokumentace prověřeno, případně technicky řešeno možné osazení alternativních zdrojů energie pro provoz budovy. Z hlediska lokality, ve které se budova nachází a také s ohledem na související prostorové a provozní limity se předpokládá možné alternativní zdroje ve formě tepelných čerpadel vzduch - voda. Umístění FV nebo solárně termických panelů je limitováno umístěním – překročením výpravní budovy samostatným objektem dopravního terminálu.

Řešení využití dešťových vod

Dle současných znalostí a budoucího umístění stavby Terminálu Smíchovské nádraží – de facto zastřešení výpravní budovy konstrukcí tohoto terminálu se nepředpokládá řešení likvidace, případně využití dešťových vod v rámci výpravní budovy. Technické řešení odvodu a likvidace dešťových vod bude součástí Terminálu.

**4.1 Tabelární přehled nákladů (navrhovaný stav) – do r. 2029**

<b>Přehled nákladů VB v žst. Praha Smíchov (Kč/rok) – STAV BEZ PROJEKTU (do r. 2029)</b>	
Vytápění + ohřev TUV	399 500,00 Kč
Vodné a stočné	22 950,00 Kč
Elektrická energie	382 500,00 Kč
Úklid	306 000,00 Kč
Ostraha objektu	2 000 000,00 Kč
<b>Provozní náklady celkem</b>	<b>3 110 950, 00 Kč</b>
<b>Periodické náklady</b>	<b>100 000 Kč</b>

<b>Hospodářský výsledek VB v žst. Praha Smíchov (Kč/rok) - STAV BEZ PROJEKTU (do r. 2029)</b>	
Výnosy z pronájmů (Kč/rok)	<b>41 283 219,55 Kč</b>
Náklady na provoz (Kč/rok)	3 110 950,00 Kč
Periodické náklady (Kč/rok)	100 000,00 Kč
<b>Hospodářský výsledek (Kč/rok)</b>	<b>38 072 269,55 Kč</b>

Novostavba jižní retailové části a rekonstrukce centrální odjezdové haly

S ohledem na navržené technické řešení nových systémů, s předpokládanou aplikací úsporných prvků (úsporné prvky TZI, osvětlení, modulová regulace vytápění apod.) se v novém stavu uvažuje s poklesem veškerých provozních nákladů. S ohledem na výše uvedené a dále s ohledem na to, že v rámci odjezdové haly nedojde k novostavbě, ale „pouze“ k rekonstrukci původního objektu, uvažuje se s poklesem nákladů na vytápění, vodné a stočné a elektrické energie o cca 15%, v případě položky úklidu se uvažuje s poklesem o cca 10%. V rámci nového stavu se uvažuje se vznikem nových vnitřních veřejných ploch a sociálního zázemí pro veřejnost, u kterých bude potřeba zajistit pravidelný úklid, na druhé straně není v novém stavu uvažováno s aktuálním rozsahem kancelářských prostor, které budou v novém stavu redukovány.

S poklesem se v novém stavu uvažuje i v případě nákladů na ostrahu objektu, s ohledem na zpracování bezpečnostního projektu, který redukuje potřebný počet fyzických osob, nezbytných k zajištění bezpečnosti v objektu výpravní budovy, čímž dojde současně ke snížení nákladů na tuto položku.

Odhadované celkové náklady v novém stavu činí 3 110 950 Kč/rok, což je o cca 3 176 050 Kč/rok méně, než ve stávajícím stavu. Jak již bylo uvedeno výše, toto snížení je způsobeno poklesem provozních nákladů, s ohledem na možnost nových systémových řešení a s tím spojenou aplikací úsporných prvků.

Periodické náklady jsou v novém stavu odhadnuté na 100 000 Kč/rok v prvních 10 letech od rekonstrukce (vzhledem k rozsahu rekonstrukce se v tomto případě počítá s položkami na revize, servis technologií a případné drobné opravy). Vzhledem ke stárnutí konstrukcí a vybavení se počítá s nárůstem těchto nákladů o cca 10%, a to každých 10 let.

Výnosy z pronájmu v tomto případě počítají se stávajícími nájemními smlouvami, uzavřenými původním vlastníkem objektu s některými nájemci na dobu určitou (do r. 2029). Veškeré nové komerční prostory uvažují s nově stanovenou tržní cenou (dle průzkumu trhu provedeného správcem objektu, viz příloha K.6 a K.7).

#### 4.2 Tabelární přehled nákladů (navrhovaný stav) – po r. 2029

Přehled nákladů VB v žst. Praha Smíchov (Kč/rok) – STAV s PROJEKTEM	
Vytápění + ohřev TUV	399 500,00 Kč
Vodné a stočné	22 950,00 Kč
Elektrická energie	382 500,00 Kč
Úklid	306 000,00 Kč
Ostraha objektu	2 000 000,00 Kč
<b>Provozní náklady celkem</b>	<b>3 110 950, 00 Kč</b>
<b>Periodické náklady</b>	<b>100 000 Kč</b>

Hospodářský výsledek žst. Praha - Smíchov (Kč/rok)- STAV s PROJEKTEM	
Výnosy z pronájmů (Kč/rok)	<b>42 791 061,86 Kč</b>
Náklady na provoz (Kč/rok)	3 110 950,00 Kč
Periodické náklady (Kč/rok)	100 000,00 Kč
<b>Hospodářský výsledek (Kč/rok)</b>	<b>39 580 111,86 Kč</b>

Novostavba jižní retailové části a rekonstrukce centrální odjezdové haly

Hospodářský výsledek v po r. 2029 naroste o cca 1,508 mil. Kč, což je způsobeno vypršením smluv na dobu určitou. Tyto smlouvy budou nahrazené smlouvami novými, které budou v souladu s tržní cenou, která byla stanovena pro nové komerční nájmy.

#### 4.3 Tabelární přehled procentuálního využití budovy – navrhovaný stav

Přehled využití ploch – žst. Praha-Smíchov – STAV S PROJEKTEM		
Celková plocha ON	<b>10 851 m<sup>2</sup></b>	
Veřejně přístupné prostory	2917 m <sup>2</sup>	27 %
Technologické prostory (pro zajištění provozu objektu)	946 m <sup>2</sup>	9 %
Provozní prostory Správy železnic	0 m <sup>2</sup>	0 %
Prostory pro dopravce	373 m <sup>2</sup>	3 %
Ostatní prostory dopravců	624 m <sup>2</sup>	6 %
Komerční prostory	5628 m <sup>2</sup>	52 %
Nevyužité	0 m <sup>2</sup>	0 %
Společné prostory	363 m <sup>2</sup>	3 %

V rámci nového stavu jsou nejvíce zastoupenou plochou komerční prostory (52%), s ohledem na vznik nové – retailové – části výpravní budovy, která vznikne v místě stávajícího jižního křídla, které bude v rámci akce Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov zdemolováno. Další položkou jsou veřejně přístupné prostory, s podílem 27% na celkové ploše objektu. Následují technologické prostory (9%), v tomto případě se však nejedná o technologie pro zajištění provozuschopnosti dráhy, jedná se o technologie pro zajištění provozu objektu výpravní budovy. Stejným procentem jsou zastoupené prostory pro dopravce (9%). Nepatrně jsou zastoupené společné prostory s 3% celkové plochy. V rámci návrhu nového stavu se nepočítá s dlouhodobě nevyžívanými prostory.

## 5. Návrh specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

### 5.1 Přehled návrhu hlavních stavebních objektů (SO) a provozních souborů (PS)

PS Rozhlasové zařízení  
PS Elektrická požární signalizace (EPS)  
PS Poplachový zabezpečovací a tísňový systém PZTS a Elektronická kontrola vstupu EKV  
PS Kamerový systém VSS  
PS Informační systém pro cestující  
PS Vnitřní sdělovací a datové rozvody  
PS žst. Praha-Smíchov, DDTS  
PS žst. Praha-Smíchov, TS2 22/04 kV – technologie  
PS žst. Praha-Smíchov, DŘT  
PS ED Praha-Křenovka, doplnění DŘ  
PS Výtahy  
PS Eskalátory  
SO žst. Praha-Smíchov, VB - jižní křídlo  
SO žst. Praha-Smíchov, VB – centrální část  
SO Prvky drobné architektury  
SO Orientační systému v rámci VB v žst. Praha-Smíchov  
SO Úpravy zpevněných ploch  
SO Řešení exteriérových ploch v souladu s koncepcí rozvoje Nádražní ulice

### 5.2 Popis náplně jednotlivých SO a PS

#### Provozní soubor - Rozhlasové zařízení

V rámci tohoto provozního souboru bude proveden návrh nového řešení rozhlasového zařízení u jižního křídla. V rámci rekonstrukce centrální části (odjezdová hala) budou stávající komponenty rozhlasového zařízení zachovány, případně bude upravena jejich pozice. Bude provedena příprava pro možné umístění nových prvků rozhlasového zařízení při návazných stavbách (řešení pouze v případě, nebudou-li tyto stavby realizovány v předstihu před realizací rekonstrukce výpravní budovy).

V dalších stupních PD je nutné řešit problematiku provázanosti rozhlasového zařízení (staničního rozhlasu) na navržený systém EPS popř. evakuační rozhlas. Uvedené bude následně zpřesněno ve stupni DUR a bude předmětem dokumentu Požárně bezpečnostního řešení stavby (PBR).

S uvedeným rovněž souvisí nutnost potlačení vstupu osob z prostoru metra a podchodů z nástupišť v době, kdy je vyhlášen požární nebo jiný poplach a zahájena evakuace osob z objektu. Je zřejmé, že nepůjde jen o organizační opatření, ale budou nutná i opatření technická v provázanosti na EPS a rozhlasové zařízení

#### Provozní soubor - Elektrická požární signalizace (EPS)

Zařízení elektrické požární signalizace je vyhrazeným protipožárním zařízením a předpokládá se vybudování jako jednotné pro celý objekt. Předpokládaná ústředna bude instalována v místnosti velína, kde bude zaručena stálá služba. Systémem EPS budou vybaveny veškeré prostory, kromě prostor bez požárního rizika (sociální zařízení vyjma jejich předsíní). Pro vyhlášení evakuace budou v objektu instalovány sirény.

V dalším stupni PD bude řešen požadavek na zajištění přenosu informací z EPS na ohlašovnu požáru HZS Správy železnic – JPO Praha, tj. koncepčně / projektově je nutné uvažovat s tímto datovým připojením na ohlašovnu požáru HZS Správy železnic – JPO Praha (např. ovládací a obslužný panel EPS) neboť v budoucnu není jisté splnění normového požadavku na zajištění trvalé obsluhy v místě ústředny EPS.

Podrobnější upřesnění návrhu systému EPS a požadavků na tento systém bude v navazujících stupních PD, předpoklad v dalším stupni PD DŮR a bude vycházet z celkového PBŘS.

#### **Provozní soubor - Poplachový zabezpečovací a tísňový systém PZTS a Elektronická kontrola vstupu EKV**

Systém PZTS v objektu bude proveden v kombinaci plášťové a prostorové ochrany. Rozsah zabezpečení bude navržen v rozsahu dle požadavku uživatele a příslušného zadání na bezpečnostní řešení ochrany objektu určeného bezpečnostním projektem (bude upřesněno v dalších stupních PD)

Výstupy ze systému PZTS budou s ohledem na bezpečnost objektu předávány na PCO. Signalizace poplachu nebude řešena sirénami, ale bude provedena tzv. tichým poplachem.

#### **Provozní soubor - Kamerový systém VSS**

Pro zajištění zvýšené bezpečnosti bude na vytipovaných místech objektu instalován kamerový systém. Záznamové zařízení kamerového systému bude umístěno v datovém rozvaděči na velínu.

#### **Provozní soubor - Informační systém pro cestující**

V rámci tohoto provozního souboru bude proveden návrh nového informačního systému. V rámci rekonstrukce centrální části budou stávající komponenty informačního systému zachovány a bude provedena příprava pro případné umístění prvků informačního systému při návazných stavbách (řešení pouze v případě, nebudou-li tyto stavby realizovány v předstihu před realizací rekonstrukce výpravní budovy). Navržený informační systém pro cestující musí být v souladu se Směrnicí SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách.

#### **Provozní soubor - Vnitřní sdělovací a datové rozvody**

Strukturovaná kabeláž bude provedena hvězdicovou topologií s centrálními body v datových rozvaděčích v serverovnách. Z důvodu bezpečnosti datové sítě dojde k rozdělení LAN na skupiny. Dělení bude provedeno na úrovni aktivních prvků.

#### **Provozní soubor - žst. Praha-Smíchov, DDTS**

Předmětem technologie DDTS ŽDC bude zapojení určených technických zařízení do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat bude navrženo v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“. Bude se jednat hlavně o přenosu informací z provozních systémů budovy.

#### **Provozní soubor - žst. Praha-Smíchov, TS2 22/04 kV - technologie**

Řešení podružné trafostanice pro pokrytí provozních energetických nároků v rámci výpravní budovy. Stavby vývodových jističů budou signalizovány do dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS). Veškeré vývody nebo skupiny vývodů nn z transformovny 22/0,4kV Správa železnic se doplní o měření, které bude provedeno v souladu s platnými technickými podmínkami připojení Správa železnic Hradec Králové, osazeny schválené typy elektroměrů Správy železnic se zařízením na přenos naměřených dat.

#### **Provozní soubor - žst. Praha-Smíchov, DŘT**

V nové podružné TS 22/0,4kV bude vybudována nová podřízená stanice dispečerské řídicí techniky pro snímání informací o stavu technologického zařízení rozvodny R22kV, rozvaděč RVS (RH, ATN), rozvodny NN a případně další technologie. Hlavní telemetrická jednotka bude přes přenosový kanál komunikovat protokolem IEC 60870-5-104 s časovou značkou s řídicí jednotkou v ED Praha Křenovka.

#### **Provozní soubor - ED Praha-Křenovka, doplnění DŘT**

V ED Praha Křenovka dojde k úpravám programového vybavení a driverů. Bude provedena parametrizace řídicí jednotky včetně nastavení a oživení komunikace s podřízenými stanicemi.

#### **Provozní soubor - Výtahy**

V rámci PS výtahů bude demontována technologie stávajících výtahů odstraňovaných v rámci demolice budovy. Bude demontováno veškeré strojní zařízení ve výtahových šachtách i strojovnách. Budou instalovány tři nové lanové osobo-nákladní výtahy nosnosti 1125 kg zajišťující bezbariérové spojení všech podlaží jižního křídla. Dva budou umístěny v hlavním komunikačním prostoru jižního křídla sloužící pro pohyb cestujících a budou se propisovat přes všechna podlaží, včetně možné konečné stanice umístěné na úrovni budoucího dopravního terminálu. Třetí bude umístěn v jižní části jižního

křídla a bude se propisovat přes všechna podlaží jižního křídla. Nákladní výtah pro spojení 1.PP s úrovní 1.NP bude umístěn vedle stávajícího schodiště centrální části, přes které je přístup ze 2.NP do 1.PP.

### **Provozní soubor - Eskalátory**

V rámci PS eskalátorů se uvažuje s návrhem dvojice eskalátorů umístěných do hlavní haly jižního křídla propojující 1.NP až 3.NP a s umístěním dvojice eskalátorů na hranici jižního křídla s centrální částí propojující 1.NP se 2.NP.

### **Stavební objekt - žst. Praha–Smíchov, Výpravní budova - jižní křídlo**

#### Architektonické a stavebně konstrukční řešení

Návrh jižního křídla je řešen jako nový v rozsahu nové konstrukce a dispozice. Před realizací celého nového jižního křídla v rozsahu 4 podlaží (1.PP, 1.NP, 2.NP, 3.NP) bude nutné provést odstranění stávajícího jižního křídla včetně dnes již nefunkčního krytu CO tvořené masivní železobetonovou konstrukcí.

Nové konstrukční řešení se předpokládá kombinace skeletového železobetonového systému ve vyšších podlažích a stěnového železobetonového systému pro 1.PP.

Obvodový plášť z východního a jižního průčelí bude řešen z větší plochy prosklený, u západního a severního průčelí bude prosklení omezeno souvisejícími stavbami a návaznostmi. Konkrétní návrh řešení jižního a východního průčelí bude koordinován (konstrukčně, materiálově a esteticky) s přilehlými fasádami nové CSŽ. Založení bude pilotové podporující základovou desku. Spodní stavba z hlediska stísněných podmínek možností provádění izolací se předpokládá jako bílá vana (upřesnění bude provedeno v dalších stupních i z hlediska vlivu bludných proudů v dané lokalitě). Konkrétní technické řešení založení bude koordinováno s návrhem založení objektu nové Centrály SŽ. Střecha objektu bude plochá umístěná pod úrovní dopravního terminálu.

Návrh obvodových konstrukcí bude z hlediska tepelně izolačních vlastností proveden na úrovni doporučených hodnot dle příslušných ČSN.

Součástí objektu budou i provozní celky obsahující jednotlivé technické systémy

#### Zařízení zdravotně technických instalací

Vnitřní vodovod bude rozdělen na rozvody pitné a teplé užitkové vody k jednotlivým odběrným místům z plastového potrubí a rozvody požárního vodovodu z ocelového pozinkovaného potrubí. Objekt bude napojen na stávající vodovodní řad z ulice Nádražní. Veškeré rozvody vody budou v souladu s platnou legislativou tepelně izolovány. Vybavení interiéru bude zařizovacími předměty středního standardu, respektive pro veřejné WC v nerezovém antivandal provedení.

Vnitřní kanalizace bude řešena v souladu s vnější. Případná dešťová kanalizace bude řešena v souladu s vnější kanalizací.

#### Vzduchotechnické zařízení a zařízení pro ochlazování staveb

Přehled navržených zařízení:

- VZT bude rozdělena do funkčních celků - dle dispozičního uspořádání a provozního členění:
- Větrání, případně i chlazení technologických místností a prostor
- Větrání komerčních obchodních jednotek
- Větrání WC
- Větrání a chlazení kanceláří

Dimenzování bude navrženo dle Nařízení vlády 361/2007– Podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci.

#### Zařízení pro vytápění staveb

V objektu bude zbudováno ústřední vytápění. Rozvod otopné soustavy bude řešen jako dvoutrubkový s nuceným oběhem. Topné zdroje, okruhy otopných těles, ohřevu TUV a vzduchotechniky budou řízeny nadřazeným systémem MaR.

Nové zdroje tepelné energie budou v souladu s pravidly systému managementu hospodaření s energií (EnMS) dle ČSN EN ISO 50001, požadavek na osazení měřidly vyrobené tepelné energie (v případě provozní potřeby více měřidly tepelné energie – např. samostatné měření jednotlivých větví)

#### Měření a regulace

Řídicí systém budovy (MaR) bude zajišťovat automatický provoz technologie vytápění, větrání a klimatizace (VVK) a dalších TZB v objektu.

Nasazením systému MaR v objektu bude mít budoucí obsluha objektu k dispozici nástroj pro přehlednou a efektivní správu a provozování jednotlivých technologických celků s cílem zajistit komfort

pracovního prostředí, optimalizaci provozních nákladů, rychlé odstranění poruch, ovlivnění životnosti zařízení a zajištění bezpečnosti provozu všech ovládaných technologií.

Na úrovni managementu bude se systémem obsluha komunikovat pomocí grafické řídicí stanice. Stanice bude vybavena SW, který bude umožňovat pomocí realistické grafiky rychlé a cílené sledování a ovládání systému MaR (BMS).

#### Silnoproudá elektrotechnika včetně ochrany před bleskem

Napájení objektu výpravní budovy (centrální a retailová část) bude zajištěno trafostanicí v severním křídle, v rámci akce Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov, která počítá s energetickou rezervou pro zmíněné části výpravní budovy. Akce Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov a Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov jsou ve vzájemné koordinaci, jak na úrovni investora (v obou případech je investorem SŽ), tak na úrovni projektanta (zhotovitelem záměru projektu k rekonstrukci výpravní budovy a projektové dokumentace k rekonstrukci železniční stanice je v obou případech společnost SUDOP Praha, a. s.).

Pro potřeby napájení v objektu bude vybudována nová podružná trafostanice (TS). Přívod 22kV do podružné trafostanice bude realizován z rezervy vybudované v novém severním křídle (není součástí této stavby). Pro potřeby napájení elektroinstalace v prostoru výpravní budovy budou osazeny podružné rozvaděče, ze kterých bude připojena elektroinstalace v jednotlivých prostorech. Tyto podružné rozvaděče budou připojeny z hlavního rozvaděče RH. Veškeré vývody pro napájení podružných rozvaděčů budou v rozvaděči RH osazeny měřením spotřeby elektrické energie.

Osvětlení: Umělé osvětlení bude navrženo v souladu s platnou ČSN 12 464-1, navržené a výpočtem ověřené parametry splňující uvedenou ČSN vychází z konkrétních typů svítidel tak, aby se prokázalo, že návrh řešení je reálný.

Vnitřní rozvody: Páteřní kabelové trasy budou uloženy v kabelových žlabech většinou nad podhledy, případně v podlahových kabelových kanálech.

Součástí elektroinstalace bude i nová uzemňovací soustava a ochrana před bleskem.

#### Plynová zařízení

V objektu bude zbudován nový rozvod vnitřního plynovodu pro potřeby ústředního vytápění, případně pro potřeby komerce. Objekt bude napojen na veřejný plynovodní řad pomocí STL plynovodní přípojky. V současné stavu je objekt napojen na plynovodní řad, v rámci rekonstrukce se jedná o přeřazení vnitřních rozvodů plynovodu se zachováním přípojky z ulice Nádražní na požadavky nové dispozice. V této fázi se počítá s řešením centrální kotelny, nebude-li v dalších stupních rozhodnuto o jiném tepelném zdroji, i z hlediska možností alternativních zdrojů.

#### **Stavební objekt žst. Praha–Smíchov, Výpravní budova – centrální část**

V této stávající části budovy se předpokládá provedení stavebních a dispozičních úprav v rámci stávající centrální části ve všech jejích zachovaných stávajících podlažích. Z důvodů koordinace s navazujícími stavbami – dopravního terminálu a nové přechodové lávky umístěné mezi severním křídlem a centrální částí bude muset být odstraněna přízemní část dispozice navazující na vyšší centrální část jak u severního průčelí, tak zbyvající přízemní část po celém zbývajícím obvodu centrální části, aby se uvolnil prostor pro výstavbu nové lávky a umožnila se i výstavba dopravního terminálu (založení terminálu, umístění nosných konstrukcí pro dopravní terminál), které ve svém návrhu jsou v kolizi s touto přízemní částí.

Dále bude muset být odstraněno 4.NP centrální části, které bude v kolizi (výšková kolize) s úrovní platformy dopravního terminálu

Náplní stavebních úprav budou tyto hlavní stavební práce plynoucí z úprav dispozičního řešení a požadavků na úpravy a obnovu povrchů:

##### Architektonické a stavebně konstrukční řešení

- Bourací práce z důvodů dispozičních úprav
- Realizace nových svislých dělicích konstrukcí dle nového dispozičního uspořádání
- Vybudování nových eskalátorů v jižním křídle a centrální části z úrovně odjezdové haly až na úroveň 2.NP jižního křídla
- Vybudování nových komerčních prostor – pouze hrubá stavební připravenost (stavební připravenost pro obchodní jednotky obsahuje: podlaha bez nášlapných vrstev, je ukončena podkladní vrstvou, výplně okenních a dveřních otvorů jsou osazeny včetně barevného řešení a příslušné požární odolnosti, stropy a konstrukce mají případně protipožární obklady resp. podhledy, úprava stěn a stropů provedena v základní úpravě výmalbou, její další úprava bude v režii nájemce, stavební profese nejsou instalovány, jsou připraveny k instalaci pouze v nápojných bodech)

- Úpravy zavěšených fasádních obkladů u centrální části
- Uzavření centrální haly z předprostoru od ulice Nádražní po odstranění přízemního přístavku novými výplněmi otvorů
- Nové skladby podlah u vybraných místností
- Nové nášlapné vrstvy u vybraných upravovaných místností
- Nové obklady v hygienických uzlech
- Úpravy nášlapných vrstev u stávajících chodeb
- Úpravy nášlapných vrstev u vybraných stávajících místností
- Nové omítky a úprava stávajících omítek
- Sanace stávajících povrchů napadených dřevokaznými houbami a plísněmi
- Sanace povrchových ploch s vlhkostí
- Nová výmalba stěna a stropů
- Rekonstrukce stávající fresky v odjezdové hale
- Úpravy podlahy v odjezdové hale
- Úpravy obkladových prvků v odjezdové hale
- Komplexní architektonické úpravy prostoru

Při stavebních úpravách dojde k zásahům do architektonického vzhledu centrální části objektu výpravní budovy, hlavně z hlediska výškového uspořádání (zrušení 4.NP) a objemovému zmenšení zrušení přízemní části z důvodů celkové koordinace s navazujícími stavbami v okolí.

#### Zařízení zdravotně technických instalací

Vnitřní vodovod bude rozdělen na rozvody pitné a teplé užitkové vody k jednotlivým odběrným místům z plastového potrubí a rozvody požárního vodovodu z ocelového pozinkovaného potrubí. Rozvody budou navazovat na systémy vybudované v rámci nového jižního křídla. Veškeré rozvody vody budou v souladu s platnou legislativou tepelně izolovány. Vybavení interiéru bude zařizovacími předměty středního standardu, respektive pro veřejné WC v nerezovém antivandal provedení.

Vnitřní kanalizace bude řešena v souladu s vnější. Dešťová kanalizace bude řešena v souladu s vnější kanalizací.

#### Vzduchotechnické zařízení a zařízení pro ochlazování staveb

Přehled navržených zařízení:

- VZT bude rozdělena do funkčních celků - dle dispozičního uspořádání a provozního členění:
- Větrání, případně i chlazení technologických místností a prostor
- Větrání komerčních obchodních jednotek
- Větrání WC
- Větrání a chlazení kanceláří

Rozvody budou navazovat na systémy vybudované v rámci nového jižního křídla.

Dimenzování bude navrženo dle Nařízení vlády 361/2007 – Podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci.

#### Zařízení pro vytápění staveb

V centrální části bude zbudováno nové ústřední vytápění. Rozvod otopné soustavy bude řešen jako dvoutrubkový s nuceným oběhem. Topné zdroje, okruhy otopných těles, ohřevu TUV a vzduchotechniky budou řízeny nadřazeným systémem MaR. Rozvody budou navazovat na systémy vybudované v rámci nového jižního křídla.

Nové zdroje tepelné energie budou v souladu s pravidly systému managementu hospodaření s energií (EnMS) dle ČSN EN ISO 50001, požadavek na osazení měřidly vyrobené tepelné energie (v případě provozní potřeby více měřidly tepelné energie – např. samostatné měření jednotlivých větví)

#### Měření a regulace

Řídicí systém budovy (MaR) bude zajišťovat automatický provoz technologie vytápění, větrání a klimatizace (VVK) a dalších TZB. Systém řízení bude pro centrální část navazovat na systémy vybudované v rámci nového jižního křídla.

#### Silnoproudá elektrotechnika včetně ochrany před bleskem

Rozvody budou navazovat na systémy vybudované v rámci nového jižního křídla. Pro potřeby napájení elektroinstalace v prostoru této části výpravní budovy budou osazeny podružné rozvaděče, ze kterých bude připojena elektroinstalace v jednotlivých prostorech. Tyto podružné rozvaděče budou

připojeny z hlavního rozvaděče RH. Veškeré vývody pro napájení podružných rozvaděčů budou v rozvaděči RH osazeny měřením spotřeby elektrické energie.

Osvětlení: Umělé osvětlení bude navrženo v souladu s platnou ČSN 12 464-1, navržené a výpočtem ověřené parametry splňující uvedenou ČSN vychází z konkrétních typů svítidel tak, aby se prokázalo, že návrh řešení je reálný.

Vnitřní rozvody: Páteřní kabelové trasy budou uloženy v kabelových žlabech většinou nad podhledy, případně v podlahových kabelových kanálech.

Součástí elektroinstalace bude i nová uzemňovací soustava a ochrana před bleskem.

#### Plynová zařízení

V této dílčí části objektu bude dle zbudován vnitřní plynovod pro případné potřeby komerce, případně pro potřeby ústředního vytápění.

#### **Stavební objekt - Prvky drobné architektury**

Prvky mobiliáře budou ve výpravní budově umístěny v prostorách pro veřejnost, tedy v hlavních halách a komunikačních prostorech výpravní budovy sloužící pro pohyb cestujících a čekacích/odpočinkových zónách. Součástí mobiliáře budou lavičky a odkládací prvky pro cestující, odpadkové koše (kombinace na směsný a tříděný odpad), dobíjecí místa ve formě adekvátního mobiliáře s konektory pro připojení mobilních zařízení, případně integrované do míst k sezení. Dále budou vymezeny prostory pro umístění bankomatů, automatů na teplé i studené nápoje a tabule pro informace cestujícím, které budou náležet jednotlivým dopravcům, případně informace v rámci PID a ROPID, popř. velkoplošné obrazovky (součást informačního systému). Součástí projektu interiéru bude též řešení vnitřní zeleně a doplňujících architektonických prvků.

Součástí SO bude ochrana proti sedání ptactva.

#### **Stavební objekt - Orientační systém v rámci výpravní budovy žst. Praha-Smíchov**

Stavební objekt bude řešit poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících ve veřejně přístupných prostorách a návaznostech na dopravu v rámci železniční osobní dopravy, dopravy PID a RODIP. Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem žst., označení prostor pro cestující typu WC, pokladny, úschovna zavazadel, restaurace. Dále bude OS zajišťovat značení směrů východů a vyznačení bezbariérové cesty na nástupiště. Navržený orientační systém se graficky i rozměrově bude řídit aktuálně platnou směnicí Správy železnic č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“ a jejím grafickým manuálem. Zároveň bude orientační systém prostorově koordinován s ostatními orientačními systémy v území Smíchov (nová CSŽ, Česká spořitelna, Sekyra Group).

Pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením budou umístěny ve výpravní budově s návazností na železniční stanici orientační hlasové majáčky a hliníkové štítky s informacemi v Braillově a prizmatickém písmu (značení WC muži, ženy, přebalovací pult atd.) dle navrženého dispozičního a provozního uspořádání.

### **5.3 Dosažené technické parametry výpravní budovy v novém stavu:**

Počet nadzemních podlaží	3
Počet podzemních podlaží	1
Obestavěný prostor	52430 m <sup>3</sup>
Užitná plocha 1.PP	2705 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 1.NP	3787 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 2.NP	2246 m <sup>2</sup>
Užitná plocha 3.NP	2113 m <sup>2</sup>

## **6. Územně technické podmínky**

Stavební práce proběhnou výlučně v prostoru předmětné budovy a v jejím nejbližším okolí (přednádraží). Nebudou tedy zásadněji dotčeny žádné územně plánovací podklady a ani infrastruktura lokality. Vzhledem k dalším investičním aktivitám v lokalitě, zejména nová CSŽ budou stavební práce vč. návrhu ZOV vzájemně koordinovány.

Výpravní budova v k. ú. Praha-Smíchov

Parcelní číslo: 5006/1; 5093/4  
 Stavební číslo železniční stanice: 572263

## 7. Majetkoprávní vztahy

Objekt je součástí areálu železniční stanice Praha-Smíchov v k.ú. Praha-Smíchov.

### 7.1 Tabelární přehled dotčených pozemků

Číslo	Druh pozemku	Vlastník	Poznámka
Parc.č. 4990/1	ostatní plocha	Hl. město Praha	Dočasné zábory v rámci stavby
Parc.č. 5006/1	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic	Výpravní budova
Parc.č. 5006/2	zastavěná plocha a nádvoří	Hl. město Praha	Dočasné zábory v rámci stavby
5006/5	Jiná plocha, ostatní plocha	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic	Dočasné zábory v rámci stavby
5006/6	Jiná plocha, ostatní plocha	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic	Dočasné zábory v rámci stavby
5006/7	Jiná plocha, ostatní plocha	České dráhy a.s.	Dočasné zábory v rámci stavby
Parc.č. 5093/1	ostatní plocha	České dráhy a.s.	Dočasné zábory v rámci stavby
Parc.č. 5093/4	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic	Výpravní budova

### 7.2 Informace o realizaci stavby a záborech

Stavba trvalého charakteru bude realizována výhradně na drážních pozemcích ve správě Správy železnic.

V případě přístupových komunikací k budově budou dočasně využity pozemky hlavního města Prahy.

Dočasné zábory budou řešeny dle upřesněné PD ve stupni DSP nebo DZV (část ZOV) s tím, že projednání a administrativní vyřízení těchto záborů bude součástí předmětu plnění generálního dodavatele stavby. Návrh ZOV a mimostaveništní dopravy budou koordinovány s dalšími investicemi v lokalitě, hlavně v případě jejich časového souběhu.

## 8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

Vzhledem k tomu, že práce proběhnou především v rozsahu stávající plochy vymezené stávající výpravní budovou umístěnou v intravilánu města, v rozsahu její demolice a výstavby budovy nové ve význačném objemovém charakteru, lze předpokládat významnější dopad na vybrané složky životního prostředí, který bude nutné dále hodnotit.

Jedná se především o akustickou situaci a znečištění ovzduší během realizace záměru. Negativní dopad na přírodní složky (ekosystémy, fauna, flora, zvláště chráněná území apod.) vzhledem k umístění stavby lze v podstatě vyloučit.

Ve vztahu k procesu posuzování vlivů na životní prostředí se jedná o stavbu, která nespadá do I. nebo II. kategorie záměrů uvedených v příloze č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. V dalších stupních projektové přípravy bude požádáno o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů, zda záměr podléhá či nepodléhá posuzování v procesu EIA v dalších stupních projektové dokumentace.

Nejbližším pásmem územního systému ekologické stability (ÚSES) nadregionální úrovně je severovýchodně od dotčené lokality železniční stanice Praha-Smíchov ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru N4/3 (v současnosti nefunkční).

Nejbližším prvkem územního systému ekologické stability (ÚSES) regionální úrovně je regionální biocentrum R 2/21 Císařská louka situované cca 350 m východním směrem, záměr toto regionální

biocentrum neovlivní (R 2/21 je od ŽST Praha Smíchov odděleno komunikací I/4 – Strakonická a Smíchovským přístavem). Toto biocentrum nebude stavbou dotčeno.

Nejbližším prvkem územního systému ekologické stability lokální úrovně jsou lokální biocentra směrem západně až jihozápadně od žst. Praha Smíchov L1/203 Santoška (ve vzdálenosti cca 800 m), L1/204 Konvářka (ve vzdálenosti cca 1200 m), L1/205 Ctírad (ve vzdálenosti cca 1500 m), L1/206 Děvín (ve vzdálenosti cca 2000 m). Tyto biocentra nebudou stavbou dotčena.

V zájmovém území se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek (VKP). V dotčeném území u Smíchovského nádraží jsou registrována ve smyslu §6 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů Lesostep Na Farkáně (ve vzdálenosti cca 800 m), společenstva křídových pramenů Pod Císařkou (ve vzdálenosti cca 3300 m), tyto VKP však stavbou ze zákona dotčeny nebudou.

Velkoplošné ZCHÚ (CHKO, NP) se v zájmovém území nenacházejí, nejbližší CHKO Český kras je vzdáleno více než 8,8 km jihozápadním směrem. Budoucí realizací stavby rovněž nedochází k územnímu střetu s tzv. maloplošnými ZCHÚ. Nejbližší ZCHÚ je PP Ctírad (cca 1100 m jihozápadním směrem), PR Prokopské údolí (cca 1400 m jihozápadním směrem), PP Podolský profil (více než 1400 východním směrem), PP Pod Žvahovem (více než 1800 m jižně) a PP Branické skály (cca 2000 m jihovýchodním směrem).

V dotčeném území se nenachází lokality chráněné v rámci NATURA 2000.

Na území hl. m. Prahy není vyhlášena žádná ptačí oblast (PO). Nejbližšími evropsky významnými lokalitami jsou EVL Prokopské údolí (kód CZ0110050) a EVL Praha – Petřín (CZ0113773). EVL Prokopské údolí je nejvýznamnějším a nejrozsáhlejším (celková plocha EVL je 126,7728 ha) přírodovědným územím v Praze 5. Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí pokrývá celou oblast od Řeporyj a Nových Butovic až po Zlíchov, nedaleko ústí Dalejského potoka do Vltavy. Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí nebude realizací stavby dotčen.

Památné stromy jsou definovány zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V Ústředním seznamu AOPK ČR (dále jen „ÚS“) je v širším okolí řešeného území evidováno sedm vyhlášených památných stromů. Realizací stavby nebude dotčen žádný památný strom.

Stavba „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov“ nezasahuje územně do městské památkové zóny Smíchov.

V zájmovém území a v jeho širším okolí (cca do 5 km) se dle surovinového informačního systému (<http://www.geofond.cz/>) nenachází žádné dobývací prostory, chráněná ložisková území, ložiska a prognózní zdroje ani průzkumná území. Nejbližší dobývací prostor těžený Řeporyje, resp. chráněné ložiskové území Řeporyje (stavební kámen, vápenec), je vzdálen cca 5,6 km západním směrem od železniční stanice Praha-Smíchov.

Stavba nezasahuje do CHOPAV. Stavba nezasahuje do ochranného pásma podzemního ani povrchového vodního zdroje. Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje. Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. stupně odběru pro úpravnu pitné vody z Vltavy závodu Staropramen k.p. Pražské pivovary v Praze 5.

V rámci stavby „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov“ nezasahuje žádný stavební objekt do úředně stanoveného záplavového území a aktivní zóny záplavového území řeky Vltavy.

Stavba nevyvolá nutnost kácení mimolesní zeleně. Při realizaci stavby bude však nutné ochránit dřeviny, které jsou potenciálně ohroženy stavebními pracemi, a to podle ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

S veškerými odpady vzniklými při průběhu realizace bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů. Požadavky výše uvedené legislativy budou upřesňovány v dalších navazujících stupních projektové dokumentace.

Vzhledem k charakteru stavby lze předpokládat výskyt nebezpečných látek (předpoklad výskytu látek na bázi azbestu nebo s obsahem azbestu) zejména u ochrany konstrukcí a silnoproudých rozvodů, původní izolace potrubí atd.

### **Vliv stavby na kvalitu ovzduší**

Ve stávajícím stavu u výpravní budovy jsou jako zdroje tepla využívány plynové kotle s nízkou účinností. V rámci rekonstrukce budou osazeny nové zdroje tepla s vyšší účinností – předpoklad kondenzační kotle, minimálně emisní třídy Nox5 (případně bude uvažováno s osazením plynových tepelných čerpadel).

Při realizaci stavby ovlivní bezprostředně kvalitu ovzduší ve svém okolí, pro realizaci samotnou budou v dalších stupních PD předepsány pokyny pro omezení prašnosti stavby a stavební činnosti v průběhu realizace.

V dalších stupních bude PD předložena na DOSS ke schválení i z hlediska posouzení vlivu na kvalitu ovzduší a splnění zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Rekonstrukcí výpravní budovy se rozsah dopravy v dané lokalitě nemění.

### **Hluk a vibrace**

V rámci dalších stupňů projektové dokumentace bude nutné prověřit akustickou zátěž pro období realizace záměru dle předpokladu použitých stavebních strojů a technologií a akustickou zátěž vyplývající z konkrétních osazovaných technologických zařízení na objektu, které mohou v rámci svého provozu mít negativní vliv na okolní zástavbu. Vše bude řešeno v souladu dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Hlukové limity od stacionárních zdrojů jsou pro chráněný venkovní prostor staveb 50 dB v denní a 40 dB v noční době. Provoz předpokládaných venkovních jednotek chlazení se předpokládá v denní době. V hlukové studii bude proveden výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku u nejbližší obytné zástavby, působených od vzduchotechnických zařízení navrhovaných v rámci rekonstrukce výpravní budovy. Na základě výsledných hodnot a posouzení příslušných limitů v případě nevyhovujících závěrů budou navržena příslušná protihluková opatření.

## **9. Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku**

Veškeré zařízení realizované stavbou bude ve správě Správy železnic, která bude zajišťovat jeho budoucí provoz a údržbu.

Základní pravidla pro nakládání s majetkem státu jsou uvedena ve Statutu státní organizace Správy železnic (čj. S31774/2014-O26), který byl schválen Správní radou 9. července 2014.

Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic, je dále podrobněji upraveno směrnicemi:

Směrnice SŽDC č. 76 v platném znění - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic;

Směrnice SŽDC č. 88 - Dočasné užívání bytového fondu

Směrnice upravují postupy při přenechání do dočasného užívání právnickým či fyzickým osobám nemovitého majetku, jeho části, prostor sloužících podnikání, bytového fondu a popřípadě souvisejícího movitého majetku, se kterým dle zákona č. 77/2002 Sb., v platném znění, hospodaří Správa železnic.

U prostor pro municipality a veškeré dopravce je cena nájemného stanovena na základě Směrnice SŽDC č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic. Cena nájmu vychází z Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravcům osobní drážní dopravy v aktuálním znění (mimo prostory pro prodej jízdních dokladů a zázemí pro tyto prostory, musí všechny ostatní prostory pro dopravce uvažovat jako komerční prostory!).

Prostory pro orgány státní správy (Policie české republiky) jsou tyto prostory nabízeny na základě stanovené ceny nájemného (viz tabelární přehled stávajícího stavu) Z této smlouvy plyne, že veškeré náklady na opravy, nutné revize atd. si hradí sám nájemce, náklady na služby spojené s užíváním nebytových prostor budou hrazeny na základě samostatné smlouvy o poskytování služeb.

Všechny výnosy z budov ON a tedy i příjmy z provozování komerčních prostor jsou řádně vedeny v účetnictví Správy železnic a příjmy z komerčních prostor jsou odděleny od ostatních příjmů. Vzhledem k tomu, že investice do komerčních prostor není považována za veřejnou podporu (tzn., prošla testem soukromého investora) – podrobněji viz příloha B „Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu“ je možné příjmy získané z této investice využít k zajištění údržby a dalšího rozvoje komerčních prostor. Finanční prostředky získané z pronájmu budov ON jsou tedy dále využívány na úseku Správy majetku nádražních budov Správy železnic a slouží nejen k částečné úhradě nákladů souvisejících se správou a údržbou veřejných a dalších nekomerčních prostor (např. provozuschopnost dráhy, technologické prostory) budov ON, ale i pro

potřeby údržby a dalšího rozvoje takových komerčních prostor, které úspěšně prošly testem soukromého investora.

Správu budovy bude vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství Praha.

## 10. Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu, shrnutí výsledků a dopadů projektu

Ekonomické hodnocení je zpracováno v části finanční analýzy pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017.

Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele hodnoceného objektu v době hodnocení projektu. Finanční analýza je zpracována pro **celou budovu** (komplexní analýza komerčně využitelných prostor a ostatních částí budovy, které slouží přímo potřebám SŽ, ale i ostatních subjektů, jako například Dopravního podniku hl.m. Prahy). Výstupy celospolečenské analýzy metodou MKA jsou rozdílné především z důvodu odlišného úhlu pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují kritéria, která jsou relevantní z pohledu celé společnosti.

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a multikriteriální analýzy.

Ukazatel	FRR [%]	FNPV [tis. Kč]	MPPS
finanční analýza	6,24	285 172	-
multikriteriální analýza	-	-	7,56

Z pohledu finanční analýzy jsou hodnoty FRR a FNPV s mírnou rezervou **nad hranicí ekonomické efektivity**. Nejedná se (v případě infrastrukturních objektů nebo budov souvisejících s provozem dráhy) o obvyklou situaci. Výsledek vychází především ze skutečnosti, že se jedná o velmi frekventovanou staniční budovu, kde se prolíná funkce železniční stanice s terminálem MHD vč. metra a autobusové dopravy. Jedná se tedy o významný uzlový dopravní bod. Návrh rekonstrukce stanice v sobě navíc zahrnuje větší množství opatření, která otevírají stávající prostory stanice využití pro komerční služby související s přepravou a navázané na velké množství cestujících. Díky budoucímu předpokládanému pronájmu těchto prostor v atraktivní lokalitě při zohlednění v okolí běžných nájmů v obdobných prostorách je nejen možné z peněz získaných pronájmem uhradit provozní náklady budovy, ale zároveň je přebytek příjmů tak velký, že v rámci hodnotícího období zajistí kompenzaci vložených vstupních investic a vysokou zůstatkovou hodnotu na konci hodnocení.

Pokud jde o celospolečenskou prospěšnost, a rozhodnutí o vhodnosti projektu pro spolufinancování z veřejných zdrojů, tak na základě limitů definovaných v materiálu „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017 lze rozhodně doporučit k dalšímu financování takové záměry, jejichž MPPS činí více než 20 m<sup>2</sup>/mil. Kč a za ještě akceptovatelné lze označit záměry, jejichž MPPS se nachází v intervalu 15 až 20 m<sup>2</sup>/mil. Kč včetně.

Z výše uvedených výsledků je tedy zřejmé, že **výsledná hodnota ukazatele MPPS ve výši 7,90 se nenachází v pásmu akceptovatelných záměrů** (z pohledu citované metodiky). Bodový zisk v jednotlivých kritériích MKA je sice nadpoloviční (58%), což lze hodnotit rovněž jako dobrý výsledek, který odráží přínosnost projektu, nicméně vstupní investiční náklady jsou vzhledem k ploše, které se rekonstrukce týká, příliš vysoké. Navíc významná část veřejných služeb souvisejících s přepravou je v nějaké (byť kvalitativně horší) podobě zajištěna již v rámci stávající budovy a jejich zlepšení nevyváží samo o sobě vysokou vstupní investici (jejíž výše je ale do značné míry ovlivněna i návaznostmi na další investice a stavební přípravu pro možnost napojení souvisejícího Dopravního terminálu).

**V případě samofinancovatelnosti však není vyžadováno, aby byl projekt „ekonomicky efektivní“ ve smyslu celospolečenských přínosů (tedy splňoval kritéria nastavená výše zmíněnou Rezortní metodikou pro spolufinancování z veřejných zdrojů). Spolufinancování je však i při nedosažení minimální akceptovatelné hodnoty ukazatele MPPS (viz výše), v souladu se schváleným materiálem „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“, MD ČR 2018, čl. 4.15.1, možné poskytnout z veřejných zdrojů.**

Vzhledem k výše uvedenému a dalším přínosům popsaným v záměru projektu, ale i z důvodu polohy a významu (funkčního ve vztahu k další dopravní síti i okolním lokalitám) objektu **je možné**

**projekt v navržené podobě doporučit k další realizaci** a při dodržení podmínek vycházejících z Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží i ke spolufinancování z veřejných zdrojů.

**11. Rozpis nákladů**

	V tis. CZK	Celkové náklady projektu	Pozn.
11	Poplatky za plány / stavební projekt	69 191	
22	Nákup pozemků	0	
33	Výstavba	743 632	
44	Technologie (pro provoz dráhy)	114 371	
55	Nepředvídatelné události <sup>1)</sup>	85 800	
66	Případná úprava ceny <sup>2)</sup>	0	
77	Technická pomoc	6 883	
88	Propagace	400	
99	Dozor v průběhu stavby	32 775	
110	<b>Mezisoučet</b>	1 053 052	
111	(DPH <sup>3)</sup> )	0	
112	<b>CELKEM <sup>4)</sup></b>	1 053 052	

- |    |  |
|----|--|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.            |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.                              |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná   |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH, pokud je nerefundovatelná |

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,7% p. a. v letech realizace. Dle současných znalostí a předpokládanému časovému postupu projektové přípravy je možný odhad termínu realizace stavby rekonstrukce výpravní budovy umístit do období 09/2023 až 04/2026.

## Výčet příloh

- příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83
- příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3  
**nedokládá se**
- příloha D: Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby
- příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
- příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatují, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem
- Příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací)  
**nedokládá se**
- příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18 g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T)  
**nedokládá se**
- příloha I: Hodnotící list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) – pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací  
**nedokládá se**
- příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
- příloha K: Ostatní přílohy
- Příloha L: Neveřejná příloha