





Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	19.06.2022	PDPS k připomínkovému řízení	Ing. Přemysl Zeman
001	19.06.2023	PDPS čistopis	Ing. Přemysl Zeman

<b>Stavebník/investor:</b>	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9	

<b>Zhotovitel stavby:</b>	<b>Společnost AFRY Klatovy</b>		<b>projekt architekti</b>  4,5 mm
Adresa:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4		
Kontakt:	T: +420 277 005 500 E: afrycz@afry.com		
<b>Zhotovitel objektu:</b>	<b>AFRY CZ s.r.o</b>		<b>AFRY</b>
Adresa:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4		
Kontakt:	T: +420 723 213 271 E: petr.adam@afry.com		
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:
Ing. Petr Adam	Ing. Petr Adam	Ing. Petr Adam	Ing. Petr Adam

Název stavby/akce:		Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy										S-kód:		S631700309												
												Zakázka:		2021/0005												
Název části:		Souhrnná technická zpráva										Označení části:		B												
Název objektu:												Číslo objektu/komplexu:														
Název přílohy:												Číslo přílohy:														
Název dílčí části přílohy:												Paré:														
Kraj:		Katastrální území:										TUDU:														
Plzeňský		Klatovy (665 797)										0361-H1														
Dokumentace:																										
Stupeň dokumentace:		Datum zpracování:					Formáty:					Měřítko:														
PDPS		19.06.2023																								
S-kód:		Stupeň dokumentace:			Část:			Objekt:					Podobjekt:		Příloha:											
S 6 3 1 7 0 0 3 0 9		_ P D P S			_ B _ _ _ _			_ _ _ _ _					_ _ _ _		_ _ _ _ _ _ _ _ 0 0 1											

Prostor pro další informace

*Zhotovitel:*  
AFRY CZ s.r.o.

*Datum:*  
06/2023

*Zastoupený:*  
Ing. Petr Košan

*Číslo zakázky:*  
2021/0005

*Autorský kolektiv:*  
Společnost AFRY Klatovy s vedoucím společníkem AFRY  
CZ s.r.o.

*Kontrola:*  
Ing. Přemysl Zeman

*Objednatel:*  
Název investora: Správa železnic, státní organizace  
Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00  
IČ: 709 94 234  
DIČ: CZ70994234

*Zastoupený:*  
Ing. Petrem Hofhanzlem

# „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy“

## Souhrnná technická zpráva

## Obsah

<b>B.1</b>	<b>Popis území stavby.....</b>	<b>3</b>
a)	Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území .....	3
b)	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování .	3
c)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území .....	8
d)	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů.....	8
e)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika .....	8
f)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod. ....	8
g)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.....	14
h)	B.1.h Poloha vzhledem k záplavovému území.....	17
i)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod. ....	17
j)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území.....	18
k)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin .....	19
l)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.....	20
m)	Územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	20
n)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice .....	21
o)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	22
p)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.....	24
<b>B.2</b>	<b>Celkový popis stavby .....</b>	<b>24</b>
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	24
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby .....	24
b)	Účel užívání stavby .....	24
c)	Trvalá nebo dočasná stavba.....	24
d)	Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby.....	24
e)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby	26
f)	Závazná stanoviska dotčených orgánů .....	26
g)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.....	26
h)	Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod. ....	26
	Tepelné ztráty .....	29
	Plynová kotelná III. kategorie .....	29
	Technická místnost – tepelná čerpadla.....	29
i)	Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy...	30
j)	Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu....	36
k)	Orientační náklady stavby .....	36
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	36
B.2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení.....	51
a)	Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení.....	51
b)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody.....	53

c)	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem.....	54
d)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě .....	57
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	57
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	60
a)	Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.....	62
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení .....	62
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů.....	73
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....	92
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	92
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	93
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	94
a)	Ochrana před pronikáním radonu .....	94
b)	Ochrana před bludnými proudy.....	94
c)	Ochrana před technickou seismicitou .....	94
d)	Ochrana před hlukem a vibracemi.....	94
e)	Ovzduší.....	95
f)	Protipovodňová opatření .....	95
g)	Ochrana před ostatními účinky.....	95
h)	Staré ekologické zátěže .....	95
<b>B.3</b>	<b>Připojení stavby na technickou infrastrukturu.....</b>	<b>96</b>
<b>B.4</b>	<b>Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.....</b>	<b>96</b>
a)	Popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie .....	96
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	97
c)	Doprava v klidu .....	97
d)	Pěší a cyklistické stezky .....	98
<b>B.5</b>	<b>Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....</b>	<b>98</b>
<b>B.6</b>	<b>Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....</b>	<b>99</b>
<b>B.7</b>	<b>Ochrana obyvatelstva.....</b>	<b>100</b>
<b>B.8</b>	<b>Zásady organizace výstavby .....</b>	<b>100</b>
<b>B.9</b>	<b>Celkové vodohospodářské řešení .....</b>	<b>100</b>

## B.1 Popis území stavby

### a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Umístění stavby je dáno polohou stávající železniční trati; stavba je součástí vlakové stanice „Klatovy“.

Železniční stanice Klatovy je situovaná na Domažlickém předměstí v severozápadní části okresního města Klatovy v Plzeňském kraji nedaleko řeky Úhlavy. Svoji rozlohou stavba zaujímá objekt výpravní budovy a její nejbližší okolí ohraničené ze severní strany kolejíštěm a z jižní strany ul. Nádražní. Stavba bude probíhat na pozemcích dráhy, které leží v katastrálním území:

- Klatovy kód katastrálního území: 665 797

Rozhodující stavební činnost je soustředěna do výpravní budovy a přiléhajícího manipulačního dvora. Budova je stávající, terén dvora rovinatý s asfaltovým povrchem lemovaný zelení. Pozemek je odvodněný. Navazující přednádražní prostor s parkovištěm a zastávkami BUS je předmětem navazující investiční akce Kraje „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“. Terén přednádraží je rovinatý s asfaltovým povrchem, který dále od výpravní budovy ustupuje a ponechává prostor zeleni, pozemek je odvodněný. Ze severu přiléhá k výpravní budově kolejíště, jižně od výpravní budovy a celého přednádraží stoupá terén k ulici Nádražní, kde se již rozprostírá občanská a bytová výstavba. Svažitý terén je zatravněný se vzrostlou zelení.

Stavba se nachází v zastavěném území. Zastavěnost území se stavbou nemění.

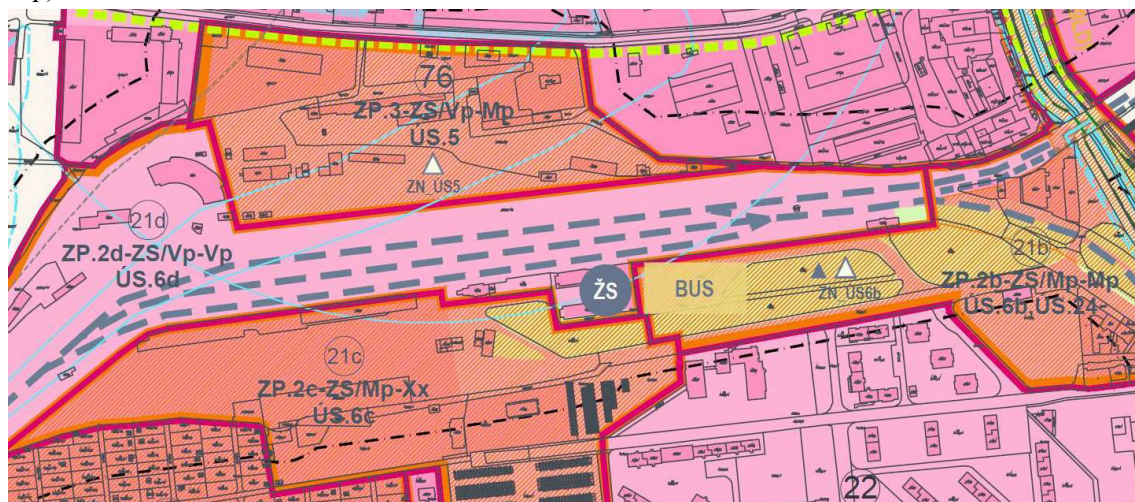
Cílem stavby je rekonstrukce výpravní budovy za účelem zkvalitnění služeb a kultury cestování ve stanici. Charakter stavby vůči území se nemění.

Stavbou vymezené území slouží především potřebám dráhy, jako zázemí pro cestující veřejnost a provozovatele dráhy. V objektu jsou dále umístěny komerční prostory a celé jižní křídlo je určeno k bydlení. Dosavadní využití území se stavbou nemění.

### b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Pro stavbu platí Závazná část územního plánu sídelního útvaru města Klatovy, úplné znění po změně č.2.

Stavbu lze podle území, ve kterém se nachází, rozdělit na 3 části, a to výpravní budovu včetně manipulačního dvora a nástupišť (ZP.2d-ZS/Vp-Vp), příjezdovou komunikaci k manipulačnímu dvoru včetně nových parkovacích stání (ZP.2c-ZS/Mp-Xx) a přednádražní prostor – cykloďum (ZP.2b-ZS/Mp-Mp).







### Výpravní budova, manipulační dvůr a nástupiště

Stávající železniční stanice se nachází v zastavěné stabilizovaném území. Konkrétně se jedná o plochu s označením ZP.2d-ZS/Vp-Vp, ÚS.6d

ZP.2d-ZS/Vp-Vp		Transformační území města - areál ČD - rozvoj železniční dopravy - zpracování dostavby a rozvoje pro provoz nádraží a případně doplnění dalšími objekty/funkcemi. Pro zadání ÚS nutno učinit dohodu o další strategii s ČD		Ano - ÚS.6d	Viz Příloha č.1, popis pro plochu 21d		
21d	ZP.2d - ZS/Vp -Vp, ÚS.6d	Zastavěné	K proměně	11,50	Plocha přestavby – areál nádraží	Bude určeno ÚS.6d	Bude určeno ÚS.6d
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Součást plochy přestavby ZP.2</li> <li>- Areály staveb, specifické plochy dopravní</li> <li>- Plocha vyhrazena pro zajištění funkce železniční dopravy – areál nádraží.</li> <li>- Požadováno zpracování Územní studie ÚS.6d, která pro plochu 21.d zohlední koordinaci s úpravami v sousedních částech transformačního území. Územní plán považuje toto území za stabilizované</li> <li>- Jako součást případných nových stavebních záměrů a dalších činností umístovaných do území je nutno zajistit dodržení hygienických limitů hluku a vibrací z liniových (komunikace, železnice) a stacionárních zdrojů hluku a vibrací v chráněných venkovních prostorech, chráněných vnitřních prostorech staveb a chráněných venkovních prostorech staveb definovaných § 30 odst.3 zákona č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů.</li> <li>- V zóně povodní Q100 a 2002 umísťovat pouze stavby nepodsklepené, terénní úpravy řešit s ohledem na zachování průtočnosti území</li> <li>- Zásobení plochy vodou je v závislosti na ÚS.6 navržených podmínkách zastavení podmíněno dostavbou distribučních vodovodních řadů</li> <li>- V plochách přestavbových (plochy k proměně) a dalších plochách, kde bude řad rekonstruován a kde je v současné době jednotná kanalizace, se přejde na systém oddílné kanalizace</li> <li>- Elektrifikace plochy ze stávající TS, rozvody NN ze stávající TS</li> <li>- Zásobení plochy plynem je podmíněno dostavbou distribučních řadů</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>- areál nádraží</li> <li>- krajinná lokalita K33</li> <li>- areál koupaliště Klatovy</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- V ploše se nachází plocha archeologického naleziště</li> </ul>

### Příjezdová komunikace k manipulačnímu dvoru včetně nových parkovacích stání

Území situované jihozápadním směrem od výpravní budovy se nachází v zastavěném území k proměně – plochy přestavby. Konkrétně se jedná o plochu s označením ZP.2c-ZS/Mp-Xx, ÚS.6c. Příjezdová komunikace k manipulačnímu dvoru, která je součástí stavby (výměna krytu vozovky včetně umístění parkovacích stání), se nachází v tomto území. Jedná se o pozemky, které v rámci programu ÚMVŽST (Úprava majetkových vztahů v železničních stanicích) přejdou v majetek ČR a správu Správy železnic, s.o..



ZP.2c-ZS/Mp-Xx	Transformační území města - nevyužívaná část areálu ČD - způsob zástavby a využití území bude určen v rámci územní studie, před jejím zpracováním nutno provést dohodu o způsobu využití a možnostech uvolnění ploch ze strany ČD	Ano - ÚS.6c	Viz Příloha č.1, popis pro plochu 21c
----------------	---	-------------	---------------------------------------

21c	ZP.2c-ZS/Mp-Xx, ÚS.6c	Zastavěné	K proměně	8,70	Plocha přestavby – proměna části areálu nádraží na městskou periferní zástavbu	Bude určeno ÚS.6c	Bude určeno ÚS.6c
-----	-----------------------	-----------	-----------	------	--	-------------------	-------------------

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Součást plochy přestavby ZP2</li> <li>- Areály staveb, stavby soliterní</li> <li>- Nakládání s objekty a umístění nových záměrů se řídí požadavky kapitoly B.4.2 a B.13, s výjimkou pro koridory, plochy a objekty sloužící přímo k zajištění funkce železniční dopravy - tyto územní plán považuje za stabilizované a při rozhodování o dalším rozvoji v území a zadání ÚS.5 je nutno je respektovat, resp.případné úpravy odsouhlasit s ČD</li> <li>- Požadováno zpracování Územní studie ÚS.6c, která:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1/ určí konkrétní využití území (za podmínek respektování požadavku zachování funkce žel.dopravy popsané výše)</li> <li>2/ definuje typ zástavby a její hmotové a výškové uspořádání ve vztahu ke skutečně uvolňovaným plochám areálu nádraží</li> <li>3/ určí dopravní napojení a obsluhu plochy vč. pěších tras</li> <li>4/ vyřeší potřeby odstavných stání a dopravy v klidu</li> </ol> </li> </ul>					- prostor před nádražím ZN_ÚS6b	- Plocha zasahuje do ochranného pásma železniční trati a nádraží
--	--	--	--	--	---------------------------------	--



<ul style="list-style-type: none"> <li>- Předpoklad využití:             <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ s vyloučením zastoupení podílu bydlení</li> <li>2/ s vyloučením zastoupení podílu staveb pro kulturu, vzdělávání, vědu a církev</li> <li>3/ s vyloučením zastoupení podílu staveb pro služby zdravotnické a sociální</li> </ul> </li> <li>- V rámci této studie ÚS.6 se dále předpokládá:             <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ prověření možností umístění lokálních dominant v řešeném území</li> <li>2/ upřesnění tras cyklistických a pěších stezek, zejména ve vazbě na rozvoj tzv. Zelených radiál města - kultivace prostupnosti území mezi nádražím a krajinnou lokalitou K33 meandry Úhlavy</li> <li>3/ eliminace bariér liniových staveb a stávajících areálů, zajištění větší prostupnosti území</li> </ul> </li> <li>- Při umístování staveb v ochranném pásmu železnice a v na něj navazujícím území podél žel.trati bude navržen princip jejich ochrany před hlukem a vibracemi z dopravy - jako součást stavebních záměrů a dalších činností umísťovaných do území je nutno zajistit dodržení hygienických limitů hluku a vibrací z liniových (komunikace, železnice) a stacionárních zdrojů hluku a vibrací v chráněných venkovních prostorech, chráněných vnitřních prostorech staveb a chráněných venkovních prostorech staveb definovaných § 30 odst.3 zákona č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů.</li> <li>- V ploše na stáv.komunikacích umístěna navrhovaná cyklotrasa CT03 z obch.zóny Pražské předměstí - Karafiátová - Domažlická - Janovická - plochy krajiny K4 - K5 - Luby Na šiji - Luby - žel.zastávka - trasu v ploše 21a upřesní ÚS.6</li> <li>- Zásobení plochy vodou je v závislosti na ÚS.6 navržených zast.podmínkách podmíněno dostavbou distribučních vodovodních řadů</li> <li>- V plochách přestavbových (plochy k proměně) a dalších plochách, kde bude řad rekonstruován a kde je v současné době jednotná kanalizace, se přejde na systém oddílné kanalizace</li> <li>- Podmínkou umístování staveb je předpokládaná výstavba 3 nových TS, napojení z kabelu, a provedené rozvody NN z této nové TS (umístění a případně upřesnění počtu TS a etapizaci rozvoje přestavby bude určena na základě ÚS.6)</li> <li>- Zásobení plochy plynem je podmíněno dostavbou distribučních řadů</li> <li>- Plochu je možné po dobudování distribučního rozvodu zásobit teplem z CZT Klatovská teplárna</li> </ul>		
---	--	--

#### Přednádražní prostor – cyklořád

Přednádražní prostor je územním plánem určen k přestavbě, konkrétně zde bude umístěn nový autobusový terminál, jehož součástí je i nová cyklotrasa regionálního významu přivedená k výpravní budově z východní strany. Konkrétně se jedná o plochu s označením ZP.2b-ZS/Mp-Mp, ÚS.6b ÚS.24

ZP.2b-ZS/Mp-Mp		Transformační území města - přesun autobusového nádraží, úprava organizace dopravy v souvislosti s trasováním tzv.transformační osy (MOK-05), doplnění zástavby	Ano - ÚS.6b ÚS.24	Viz Příloha č.1, popis pro plochu 21b			
21b (Z02/02)	ZP.2b - ZSVM p-Mp, ÚS.6b , ÚS.24	Zastavěné	K proměně	10,554	Plocha přestavby – tzv.Transformační území města – část přednádražní prostor	Bude určeno ÚS.6b, ÚS.24	Bude určeno ÚS.6b, ÚS.24





<ul style="list-style-type: none"> <li>- Součást plochy přestavby ZP.2</li> <li>- Areály staveb, stavby soliterní</li> <li>- Nakládání s objekty a umístování nových záměrů se řídí požadavky kapitoly B.4.2 a B.13, s výjimkou pro koridory, plochy a objekty sloužící přímo k zajištění funkce železniční dopravy – tyto územní plán považuje za stabilizované a při rozhodování o dalším rozvoji v území a zadání ÚS.6b je nutno je respektovat, resp.případně úpravy odsouhlasit s ČD</li> <li>- Ubytovací zařízení výjimečně přípustné pouze ve stávajícím rozsahu využití této funkce v území</li> <li>- Vymezuje se koridor pro budoucí realizaci nové místní obslužné komunikace - VPS9LD - MOK-05-II</li> <li>- V ploše se vymezuje koridor pro umístění MOK-17</li> <li>- Požadováno zpracování Územní studie ÚS.6b, která:             <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ určí konkrétní využití ploch v území, poměr jejich zastoupení a rozsah potřebných asanací pro uvolnění území k přestavbě za podmínek respektování požadavku funkce žel.dopravy</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Území podél Drnového potoka (sousedící území 61-ZN.2/Os)</li> <li>- V širším kontextu městské jádro a Hradební okruh, ZN.8/P</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plocha zasahuje do ochranného pásma železniční trati a nádraží</li> <li>- V ploše se nachází plocha archeologického naleziště</li> </ul>
<p>2/ definuje typ zástavby v území a její hmotové a výškové uspořádání 3/ určí etapizaci přestavby 4/ určí iniciační stavby pro rozvoj území 5/ vymezí veřejná prostranství a jejich začlenění do struktury města (prostor před nádražím ZN_ÚS.6b) , včetně kultivace prostor stávajících a selhávajících 6/ určí dopravní napojení MOK-05-I na stáv.komunikační síť vč.přemístění Drnového potoka (zde v koordinaci s ÚS.24 pro pl. 61), křížení s tělesem železniční trati a dopr. obsluhu jednotlivých ploch a ve vazbě na tyto kroky určí způsob regenerace či zástavby na ploše řadových garáží ve vazbě na plochu 4 7/ vyřeší potřeby odstavných stání a dopravy v klidu pro systém P+R 8/ uvolní prostor stáv. autobusového nádraží pro výstavbu, určí její podobu a zas.podmínky 9/ navrhne nové prostorové uspořádání přednádražního prostoru při respektování požadavku na vymězení nového veřej.prostranství, situování nového autobus.nádraží a odstavných ploch pro automobily (viz bod 7)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V rámci této studie ÚS.6 se dále předpokládá:             <ul style="list-style-type: none"> <li>1/ prověření možností umístění lokálních dominant v řešeném území</li> <li>2/ vyřešení a kultivace prostoru před nádražím Klatovy, včetně VPS1LD - Přesun Autobusového nádraží do prostoru před vlakové nádraží Klatovy</li> <li>3/ upřesnění tras cyklistických a pěších stezek, zejména ve vazbě na rozvoj tzv. Zelených radiál města - kultivace prostupnosti území mezi nádražím a krajinnou lokalitou K33 meandry Úhlavy</li> <li>4/ eliminace barrier liniových staveb a stávajících areálů, zajištění větší prostupnosti území</li> <li>5/ koordinace s ÚS.24</li> </ul> </li> <li>- Při umístování staveb podél nově navrhované komunikace, v ochranném pásmu železnice a v na něj navazujícím území podél žel.trati bude navržen princip jejich ochrany před hlukem a vibracemi z dopravy - jako součást stavebních záměrů a dalších činností umístovaných do území je nutno zajistit dodržení hygienických limitů hluku a vibrací z liniových (komunikace, železnice) a stacionárních zdrojů hluku a vibrací v chráněných venkovních prostorech, chráněných vnitřních prostorech staveb a chráněných venkovních prostorech staveb definovaných § 30 odst.3 zákona č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů.</li> <li>- V ploše na stáv.komunikacích umístěna navrhovaná cyklotrasa CT03 z obch.zóny Pražské předměstí - Karafiátová - Domažlická - Janovická - plochy krajiny K4 - K5 - Luby Na šiji - Luby - žel.zastávka - trasu v ploše 21a upřesní ÚS.6</li> <li>- Zásobení plochy vodou je v závislosti na ÚS.6 navržených zast.podmínkách podmíněno dostavbou distribučních vodovodních řadů</li> <li>- V plochách přestavbových (plochy k proměně) a dalších plochách, kde bude řad rekonstruován a kde je v současné době jednotná kanalizace, se přejde na systém oddílné kanalizace</li> <li>- Podmínkou umístování staveb je předpokládaná výstavba 3 nových TS, napojení z kabelu, a provedené rozvody NN z této nové TS (umístění a případně upřesnění počtu TS a etapizaci rozvoje přestavby bude určena na základě ÚS.6)</li> <li>- Zásobení plochy plynem je podmíněno dostavbou distribučních řadů</li> <li>- Plochu je možné po dobudování distribučního rozvodu zásobit teplem z CZT Klatovská teplárna</li> </ul>		

Stavba je dle § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů stavbou veřejně prospěšnou.

**c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území**

Na stavbu „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Klatovy“ není vydána žádná výjimka z obecných požadavků na využívání území, které jsou definovány vyhl. č. 501/2006 Sb.

**d) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

**Požadavky dotčených orgánů státní správy jsou přehledně dokladované v části dokumentace E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí a vyjádření dotčených orgánů.**

V průběhu přípravy je záměr průběžně projednáván. Požadavky vzešlé z těchto jednání a z následných stanovisek jsou, v případě, že to je technicky možné, do dokumentace zapracovány.

Dále je projednáváno řešení vyvolaných přeložek dotčených inženýrských sítí s jejich majiteli, příp. správci. Jejich vyjádření jsou přehledně dokladované v části dokumentace E.4.1 Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení a E.4.2 Stanovisko vlastníka nebo provozovatele k podmínkám zřízení stavby a provádění prací, dále pak jednotlivě v příslušných stavebních objektech řešících přeložky jednotlivých inženýrských sítí.

**e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika****(včetně zdrojů nerostů a podzemních vod)**

Databáze geologicky dokumentovaných objektů České republiky (Česká geologická služba).

**f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.****Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech provedených zadavatelem**

- Archivní dokumentace
  - Projektová dokumentace výpravní budovy; II. Stupeň; rok 1954
  - Projektová dokumentace výpravní budovy; III. Stupeň; rok 1955
  - Projektová dokumentace podchodu; II. Stupeň; rok 1957
  - Projekt 1. a 2. nástupiště

**Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech provedených dodavatelem v rámci zpracování dokumentace pro společné povolení (DUSP)****Provedené:**

- Stavebně-historický průzkum a průzkum autentického vybavení stavby; zpracovatel: Mgr. Vladislava Říhová, Ph.D., Mgr. Zuzana Křenková, Ph.D.; 06/2021
- Stavebně technický průzkum nádražní budovy; zpracovatel: Diagnostika Staveb - Dostál, Potužák s.r.o.; 10/2021
- Měření vlhkosti zdiva, salinita zdiva; zpracovatel: Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě; 06/2022
- Inženýrsko-geologický průzkum, hydrogeologický průzkum; AFRY CZ, s.r.o.; 06/2022

- Kamerový průzkum kanalizace; zpracovatel: Vodohospodářské inženýrské služby, a.s.; 02/2022
- Dendrologický průzkum; Ing. Jan Spěváček; 08/2021
- Studie denního osvětlení; zpracovatel: Mgr. Dana Klepalová; 01/2022
- Hluková studie; zpracovatel: Empla AG, s.r.o.; 02/2022
- Restaurátorský záměr; zpracovatel: Mgr. Jakub Rafl akad. soch a rest.; 05/2023

### Průzkum inženýrských sítí

Stávající inženýrské sítě jsou zakresleny podle podkladů předaných jednotlivými správci. Kvalita získaných podkladů je rozdílná, převážně chybí výškové údaje. Platnost uvedených informací je časově omezena. Kopie podkladů od jednotlivých správců sítí jsou k dispozici u zpracovatele DUSP. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou v dokladové části dokumentace E.6.3.2 Ověření stávajících inženýrských sítí, dále pak jednotlivě v příslušných stavebních objektech řešících přeložky jednotlivých inženýrských sítí. Před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, je třeba zažádat jejich správce o přesné vytyčení a veškeré stavební práce v jejich blízkosti provádět s ohledem na příslušná ustanovení o práci v jejich ochranných pásmech.

Jednotlivé inženýrské sítě jsou zakresleny v situacích v měřítku 1 : 250 a jsou součástí také přílohy C.3 Koordinační situační výkres. Jednotlivé inženýrské sítě jsou rozlišeny typem čáry.

### Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení měřické sítě

Projektant převzal elektronicky od SŽG Praha následující geodetické a mapové podklady:

- Geodetické a mapové podklady (včetně železničního bodového pole) v rozsahu km 48,800 – 49,600 do hranic dráhy.
- Doměření 1.nástupiště; SŽG Praha, 01/2023
- Doměření kolejí 1, 2 a 4; SŽG Praha, 03/2023
- Projekt GPK Klatovy kolej 1-5“; SŽG Praha, 03/2023

Další mapové podklady použité pro projekt:

- Geodetické zaměření výpravní budovy, doměření podchodu a nástupiště a příjezdové komunikace; zpracovatel: HRDLIČKA s.r.o.; 2021
- Geodetické zaměření přednádraží zpracované v rámci PD „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“; zpracovatel: Šedivý spol. s r.o.; 2020
- Katastrální mapa digitalizovaná
- Ortofotomapa, WMS služba ČÚZK

### Závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického

#### Stavebně-historický průzkum a průzkum autentického vybavení stavby

V uměleckohistorickém zhodnocení bývá budova řazena „*k projevům moderního klasicismu*“ a celkově hodnocena jako doklad specifické architektury vznikající v pomyslném „*meziprostoru 50. let, kdy (architekt) důraz na tradici a jistou nadčasovost zvolil, aby naplnil dobové požadavky, ale přitom nemusel užívat výraz ortodoxního socialistického realismu (...)*“.<sup>51</sup> Je nutné zdůraznit, že hlavní část projekčních prací probíhala v první polovině 50. let, tudíž byla požadavky oficiální doktríny výrazně ovlivněna. Pro dlouhou dobu realizace tak není klatovské nádraží typickým příkladem architektury závěru 50. let. Exteriér stavby pracuje s klasicizujícími motivy v podobě stylizovaných zuborezů pod nízkou střechou haly a kanelovaných úseků fasád a hladkých pilastrů. Keramickým obkladem opatřený parter hlavního průčelí je od zbytku fasády oddělen markýzou, na kterou po stranách navazují přístřešky kryjící autobusová stání na jihu a první nástupiště na severu. Dynamicky vzepjatá křídla do stavby vnáší ducha tehdy aktuálního bruselského stylu. Podobnou souhru stylů lze pozorovat i v hale, kde klasicizující zuborez stěn doplňuje moderní novodurový strop s dřevěným rastroem, provedený ovšem barevností souladící spíše se stylem sovětského realismu. Oficiálnímu stylu socialistického realismu se stavba

přibližuje konvenční výtvarnou výzdobou. Vysoko v hale je umístěna prodavačka karafiátů od Jaroslava Brůhy, žáka Myslbeka a Štursy. Dominantou haly je pak kresebný vlys s motivy ze života klatovského kraje na delší straně, který vytvořil plzeňský rodák Václav Matas ve spolupráci s Pavlem Maurem. Reliéfy v exteriéru tematicky souzní s motivy z dělného života zachycenými v interiéru.

Budova klatovského nádraží od dob výstavby nedoznala výraznějších změn. Zachovala se v mimořádně autentickém stavu, v původním hmotovém řešení, s takřka nezměněným dispozičním uspořádáním a s celou řadou architektonických prvků a uměleckořemeslných detailů. V exteriéru bychom až na několik vyměněných výplní nenalezli téměř žádné úpravy, rovněž dispozice a vybavení interiéru zůstaly prakticky do detailu zachovány. V minulosti provedené úpravy se podoby stavby výrazněji nedotkly, jsou pro památku nevýznamné (rekonstrukce CO krytu a prostor sociálního zázemí, zřízení infocentra), nebo dílčího charakteru (např. zřízení reléové místnosti v přízemí dopravního křídla a s tím související úpravy dispozic suterénu pod tímto traktem) a mnohdy reverzibilní (např. výměna několika okenních výplní za plastové prvky). Výraznějším zásahem byla rekonstrukce vstupního vestibulu, provedená po požáru roku 2012. Vestibul byl opatřen nevhodnými podhledy a novou dlažbou, odstraněn byl obklad stěn a původní okenní a dveřní výplně byly nahrazeny novými prvky. Do podoby stavby zasáhla i postupná úprava střech. Nově byla provedena střešní konstrukce a krytina nad hlavní budovou, zmizely trojúhelné vikýře, nový krov byl vztyčen nad vstupem a novou pálenou krytinu, která nahradila původní eternitové šablony, získala i boční křídla. Došlo i k výměně atypických čtvercových okapních žlabů, které byly nahrazeny kulatými. Ze jmenovaných úprav lze výrazně negativně hodnotit v podstatě jen nástavbu dvou sedlových stříšek nad bočními úseky přízemního východního traktu hlavního křídla.

Památkovou podstatu objektu tvoří veškeré obvodové zdivo objektu včetně přístřešků a charakter zastřešení stavby, které definují její hmotu. Určující je exteriérové členění stavby okenními a dveřními otvory, stejně jako umírněný dekor fasád s klasicizujícími motivy zubořezu a lizénových ráků doplněný o plochy opatřené keramickými obklady. Za hodnotné dále považujeme zachované konstrukce definující základní dispoziční strukturu interiéru a jejich původní řešení včetně zastropení (novodurový strop haly, luxferové stropy ve vestavbě haly a suterénu), dlažeb, keramických obkladů, dřevěného deštění, řešení povrchů schodišť a parapetů. Nedílnou součástí návrhu stavby byly i truhlářské prvky, umělecká díla a uměleckořemeslné detaily, jejichž soubory jsou pro stavbu rovněž definující. Vedle autentických okenních a dveřních výplní provedených ze dřeva a kovu, je třeba zmínit drobný mobiliář a vybavovací předměty (např. dřevěné lavice v hale a čekárně, pulty kryjící topení a stolky při pokladnách v hale, kryty na topení a rámy na jízdní řády ad.), mříže oken a zábradlí schodišť, svítidla nebo technické prvky vybavení (např. hodiny a reproduktory rozhlasu v centrální hale). Nebývale autentický soubor detailů doplňují umělecká díla, která dotvořila architekturu v hlavním průčelí a v hale (viz kapitola Zachované autentické prvky).

Vysoká míra autenticity objektu dává na významu i zdánlivě marginálním prvkům, které tvoří s ostatními detaily hodnotný celek. Nelze tvrdit, že drobný mobiliář jako např. reproduktory staničního rozhlasu nebo rámy na jízdní řády, vytváří či definuje památkovou podstatu stavby. Je ovšem spolu s dalšími prvky nedílnou součástí mimořádně zachovaného celku a jako takový si zaslouží pozornost a ochranu.

Součástí koncepce stavby bylo rovněž její zasazení v terénu a urbanistický rozvrh celého areálu, jehož součástí je i parková úprava doplňující objekt z jihu a východu. Velkoryse řešenému prostoru přednádraží s dvěma dynamickými křídly přístřešků by nemělo při budoucích úpravách prostranství nic vizuálně konkurovat.

Lze konstatovat, že se památka zachovala v dobrém stavu. Dožilé střešní konstrukce a krytina byly v nedávné době vyměněny, objekt v současnosti netrápí výraznější stavebně technické obtíže. Závadné tak jsou zejména některé z novějších dílčích úprav. Jednoznačnou korekci vyžadují již zmíněné sedlové stříšky v nárožích nad přízemní částí hlavního průčelí, které fasádu znehodnotily. Konstrukce sice snad vyřešily problémy se zatékáním srážkové vody, podpořily ale nejednotnost soklové části průčelí a narušily monumentální a architektonicky lapidární hmoty nad ní. Negativně je třeba pohlížet i na plastové výplně, které nahradily několik okenních otvorů v bočních traktech a dvorním průčelí hlavního křídla, které je třeba vyměnit za odpovídajícími dřevěné prvky. Odstranění vyžadují i



novodobé mříže, které uzavírají okna směřující do bufetu v severovýchodním nároží, či nová dveřní výplň v jihovýchodním nároží.

Stavba je dodnes plně funkční a její dispoziční struktura je jistě schopna bez větších problémů reagovat na současné požadavky moderní železniční hromadné dopravy. Případné dispoziční změny by se měly minimalizovat, přestože je považujeme za přípustné. Zatímco rozvrh veřejných prostor a části obslužných prostor by bylo dobré považovat za v zásadě neměnný, i s ohledem na množství zachovaných autentických prvků vybavení. Dispozice utilitárně řešených místností bočních traktů nabízí možnosti pro novodobé změny rozvrhu a úpravy. Ty by měly respektovat zachované autentické prvky a základní strukturu řešení ideálně se zachováním komunikačních prostor s původními detaily řešení (centrální koridor, schodiště).

V rámci obnovy stavby by bylo vhodné najít odpovídající využití pro dnes uzavřené prostory seskupené kolem centrální haly. Většina těchto míst není aktuálně veřejnosti přístupná, stejně tak jako terasa navržená v severní části, pro kterou by bylo vhodné najít využití zhodnocující nabízející se vícepodlažní uspořádání haly. Lze předpokládat, že nové funkční využití prostor a také plánované úpravy přednádraží, které počítají s jeho intenzivnějším využitím, budou vyžadovat revizi komunikačních prostupů. Tu bychom považovali za (do určité míry) přípustnou v soklové partii hlavní fasády. Současné řešení tamních vstupních a okenních otvorů je sice původní, ryze funkčně se však přizpůsobuje vnitřní dispozici bez ohledu na symetrii či reprezentativnost parteru.

Cílem památkové obnovy budovy by mělo být maximální zachování veškerých autentických konstrukcí a prvků stavby, restaurování umělecké výzdoby a rekonstrukce zachovaných uměleckořemeslných detailů. Dožilé či funkčně nevyhovující části vybavení (např. okenní a dveřní výplně v suterénu, poškozené dlažby) lze nahradit prvky novými, které by měly respektovat původní formy, materiálové složení i barevné řešení. Nové řešení povrchů a prvků by mělo prostory zhodnotit a vhodně doplnit stávající řešení. Zatímco exteriér a reprezentativní prostory hlavního traktu je třeba řešit s ohledem na původní podobu a charakter stavby, rekonstrukce bytového traktu či prostých kancelářských prostor severního křídla snese moderní vstupy s využitím kvalitních tradičních materiálů.

Z dochované projektové dokumentace s prováděcími výkresy jednotlivých truhlářských a dalších detailů a z historických snímků známe celou řadu uměleckořemeslných prvků, které na stavbě zanikly. Některé byly poškozeny nebo zcela zmizely během změn provozu nádraží (např. oceloskleněné boxy pro kontrolu při příchodu a odchodu od vlaků), jiné zanikly v důsledku nevhodných úprav či destrukce (např. prodejní stánek ve vestibulu). V mnohých případech by bylo žádoucí, vrátit se – s využitím zachovaných plánů - k původnímu řešení prvků. Návrat k původní podobě by si zasloužily, jak již bylo uvedeno, dveře do holičství ve východní části jižního průčelí a veškeré z plastu provedené okenní výplně. Západní fasádě hlavního traktu by navíc výrazně pomohlo, pokud by byla luxferová pole nad plastovými okny do prodeje lístků, nahrazena okny, tak jak tomu je u otvorů osvětlujících sousední prostory pošty. Projektová dokumentace typografických návrhů může posloužit jako přesný vzor pro tvorbu nového označení nádraží a vizuálního stylu stanice obecně. Z původních typografických prvků se zachovaly jen fragmenty v interiéru. Obnova neonového označení v hlavním průčelí a nápisu na fasádě severního traktu by byla dalším krokem k rehabilitaci původního vzhledu fasád. Žádoucí je rovněž výměna osvětlení přístřešků, jehož současná podoba (sled zářivek s obdélnými kryty) hyzdí siluetu dynamicky tvarované architektury.

Samozejmou součástí plánované rekonstrukce by měl být návrh barevnosti fasád, interiérové výmalby a uměleckořemeslných prvků, který by měl vycházet z původního řešení. To kombinovalo zemité červené tóny se zelenou a smetanovou barvou. Sledovat je třeba zejména barevnost výplní a uměleckořemeslných detailů interiéru, které byly provedeny různorodě. Provedený povrchový průzkum ukázal, že přinejmenším okenní výplně v hlavním průčelí a okenní a dveřní výplně v parteru severního průčelí byly původně tmavě zelené. Okna a dveře zbylých fasád a patra severního průčelí měly nejspíše smetanovou barvu, stejně jako většina dveří interiéru. Tmavě zelená byla užita i na uměleckořemeslných prvcích interiéru. Původní barevnost je dobře patrná na nejsevernějším z pultů – krytů topení při pokladnách, na oknu do prostoru zavazadel a spěšnin v hale, oknu bývalé úschovny zavazadel v bufetu atd. V případě nejasností (např. řešení severní fasády, omítky v interiéru apod.) doporučujeme provést sondážní průzkum.



**Stavebně technický průzkum**

Realizovaný průzkum ověřil skladby podlah, vyztužení vybraných průřezů a orientačně stanovil pevnost betonu v tlaku. Byla zjištěna hloubka karbonatce betonu a lokálně i koroze vyztuže.

Kontrolou stavu ocelové konstrukce zastřešení i dřevěných krovů nebyly zjištěny projevy poruch, ani známky poškození dřeva biotickými škůdci. Proto ani nebyly odebrány vzorky dřeva k laboratornímu mykologickému vyšetření.

Výsledky průzkumu jsou převážně příznivé.

**Měření vlhkosti zdiva, salinita zdiva; zpracovatel: Remmers s.r.o.; 06/2022**

Hodnoty vlhkosti zdiva ve sklepních prostorách jsou nízké až na vzorek č. 8, který má naopak velmi vysokou hodnotu. I přes to vzhledem ke špatnému odvětrávání prostor (možno použít stávající nepoužívané komínové průduchy k nucenému větrání) a neprodyšným materiálům povrchových úprav zdiva dochází ke značné degradaci omítek. Ty doporučuji odstranit a aplikovat kapilárně aktivní omítky a v místě technologických místností (nutné suché prostory pro techniku) kombinovat s celoplošnou stěrkovou hydroizolací. V soklové části objektu v místě předělu základového či sklepního zdiva s nadzemní částí je nutné aplikovat hydroizolační krém formou clonových vrtů (přerušit kapilární vztlínání vody), aby byla zachována nízká vlhkost zdiva v 1.NP a snížilo se riziko postupu vlhkosti přes fasádní obkladový sokl do cenných břízolitových omítek.

Chloridy, dusičnany a síranové soli se vyskytují v nízkých hodnotách a není nutné přistupovat ke snížení jejich koncentrací ve zdivu či se jinak vůči nim chránit.

**Inženýrsko-geologický průzkum, hydrogeologický průzkum; AFRY CZ, s.r.o.; 06/2022**

Na základě studia archivních materiálů a geologických podkladů byly posouzeny geotechnické podmínky pro založení nového objektu pro skladování jízdních kol tzv. cyklo domu. Rozhodujícím geotypem pro zakládání je poloha eluvia granodioritu R5. Jejich geomechanické vlastnosti byly stanoveny na základě studia odborné literatury a zhodnocením závěrů archivních průzkumů.

Inženýrskogeologické poměry lze v dané lokalitě považovat za jednoduché. Pro realizaci záměru, popř. projekční práce je stanovena výsledná 1. geotechnická kategorie.

Při eventuálním provádění zemních prací, nebo prvků hlubinného zakládání bude vždy nezbytná přítomnost geotechnika pro ověření zde uvedených předpokladů.

**Kamerový průzkum kanalizace; zpracovatel: Vodohospodářské inženýrské služby, a.s.; 01/2022**

Průzkum kanalizačního potrubí byl proveden v rozsahu páteřní kanalizační přípojky vedoucí podél severní fasády v rámci 1. nástupiště a procházející skrze celý přednádražní prostor až do ulice Nádražní, kde se přípojka napojuje na veřejný řad jednotné kanalizace. Celková délka zkoumané kanalizace činí cca 380 m a postihuje celkem 10 kanalizačních šachet. V průběhu celé trasy potrubí vykazuje statické poruchy vyžadující okamžitou nebo středně dlouhou potřebu sanace. Sanace kanalizačního potrubí je možná a doporučována.

**Dendrologický průzkum; Ing. Jan Spěváček; 08/2021**

Hodnocené dřeviny jsou většinou v průměrném až zhoršeném zdravotním stavu s četnými defekty a poškozeními. Některá poškození a defekty jsou problematická z hlediska provozní bezpečnosti (tlakové vidlice dvojkmenů a vícekmennů, dřeviny se silně sníženou vitalitou). Ze sadovnického hlediska i z hlediska provozní bezpečnosti jsou problematické stárnoucí a vysoké exempláře douglasek tisolistých. Lze konstatovat, že porost lze hodnotit celkově jako extenzivně a sporadicky udržovanou zeleň s nízkou sadovnickou hodnotou a postrádající kompoziční záměr. Některé dřeviny lze označit spíše za náletovou zeleň. Výjimkou jsou solitérní dub č. 33 a dub u silnice č. 14. Tito jedinci jsou v dobré kondici s dobrou perspektivou.

Keře jsou ve většině případů nahodile rozptýlené exempláře ve fázi dožívání – již po několika zmlazovacích řezech. Plošný rozsah jednotlivých keřů je většinou 1-2 m<sup>2</sup>. Pouze neudržovaný živý plot kolem travnatého prostranství za budovou má celkovou plochu cca 135 m<sup>2</sup>. Je tvořen ptačím zobem je

ve fázi degradace s řadou prorůstajících náletových dřevin (javory, bezy, jasany, šípky, ...). Hodnota keřového patra je tedy průměrná až podprůměrná.

Z hlediska zákonné povinnosti, v případě záměru investora vykácení těchto dřevin z důvodu stavební činnosti, dosahuje celkem 22 jedinců stanoveného limitu k podání žádosti o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

#### **Studie denního osvětlení; zpracovatel: Mgr. Dana Klepalová; 01/2022**

##### **Denní osvětlení obytných místností**

Z výsledků je patrné, že část obytných místností bytových jednotek vyhovuje požadavku normy ČSN 730580-2 Denní osvětlení obytných budov.

Část obytných místností (některé obývací pokoje s kuchyňským koutem, některé pokoje) splňuje požadavky ČSN 730580-2 Denní osvětlení obytných budov pouze ve funkčně vymezené ploše obytné části (místo pro vaření nemusí mít dle ČSN 730580-2 vyhovující denní osvětlení). Úprava (rozdělení pokoje na funkční plochy – obytná část a místo pro vaření či šatní část) je navržena s ohledem na doporučenou minimální velikost funkční plochy obytné části 16 m<sup>2</sup> pro obývací pokoje a 12 či 8 m<sup>2</sup> pro ostatní pokoje.

Nutno poznamenat, že se jedná o stávající budovu s památkovou ochranou a velikosti či rozmístění oken nelze měnit.

##### **Proslunění bytů**

Všechny byty jsou prosluněny ve smyslu požadavků § 13 vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a norem ČSN EN 17037 Denní osvětlení budov a ČSN 734301 Obytné budovy.

##### **Denní osvětlení pobytových místností**

Část vnitřních prostor splňuje požadavky pro pracoviště, na němž je vykonávána trvalá práce osvětlovaném denním osvětlením ve smyslu § 45, odst. 3 nařízení vlády č. 361/2007 Sb. (denní osvětlení vyjádřené činitelem denní osvětlenosti D, minimální D<sub>min</sub> = 1,5 %).

Část vnitřních prostor splňuje požadavky pro pracoviště, na němž je vykonávána trvalá práce osvětlovaném sdruženým osvětlením ve smyslu § 45, odst. 4 nařízení vlády č. 361/2007 Sb. (denní osvětlení vyjádřené činitelem denní osvětlenosti D, minimální D<sub>min</sub> = 0,5 % a průměrný D<sub>m</sub> = 1,0 %).

Ve vnitřních prostorech nebo v jejich funkčně vymezených částech se sdruženým osvětlením musí být hodnoty udržované osvětlenosti způsobené doplňujícím celkovým nebo doplňujícím odstupňovaným umělým osvětlením nejméně takové, jaké stanoví ČSN EN 12464-1. V případě vnitřních prostorů s bočními osvětlovacími otvory se u udržovaných osvětleností 200 lx až 500 lx včetně navýší o jeden stupeň řady osvětleností podle 4.2

Část vnitřních prostor nesplňuje požadavky pro pracoviště, na němž je vykonávána trvalá práce osvětlovaném denním a ani sdruženým osvětlením ve smyslu § 45, odst. 3 a 4 nařízení vlády č. 361/2007 Sb. Trvalá pracoviště v těchto prostorech budou bez denního osvětlení. Jedná se o prostory s okny směrem na zastřešené nástupiště, tudíž jsou okna výrazně zastíněna zastřešením nástupiště.

#### **Hluková studie; zpracovatel: Empla AG, s.r.o.; 02/2022**

V předmětné hlukové studii je postupně řešena hluková zátěž chráněného venkovního prostoru staveb (CHVePS) obytné části rekonstruované budovy ŽST.KLATOVY (jižní křídlo) vytvářená:

- provozem na železnici
- pozemní dopravou
- venkovní vzduchotechnikou

Ve studii je dále posouzena vzduchová neprůzvučnost vybraných dělicích konstrukcí bytové části budovy.

Jednotlivé řešené části studie jsou vyhodnoceny dle NV č.217/2016 Sb., resp. normy ČSN 73 0532 Akustika.

#### HLUKOVÁ ZÁTĚŽ CHRÁNĚNÉHO VENKOVNÍHO PROSTORU STAVEB (CHVePS) Z PROVOZU NA ŽELEZNICI

Stávající hluková situace v roce 2022 i situace výhledová v roce 2030 vytvářená provozem na železnici bude v chráněném venkovním prostoru obytné části jižního křídla budovy ŽST KLATOVY **podlimitní**.

Navýšení hlukové zátěže v roce 2030 lze očekávat

v denní době (6.00h-22.00h) v rozmezí  $\Delta L_{Aeq,16h} = 0,6 \text{ dB} - 1,2 \text{ dB}$

v noční době (22.00h-6.00h) v rozmezí  $\Delta L_{Aeq,16h} = 2,1 \text{ dB} - 2,3 \text{ dB}$

#### HLUKOVÁ ZÁTĚŽ CHRÁNĚNÉHO VENKOVNÍHO PROSTORU STAVEB (CHVePS) Z POZEMNÍ DOPRAVY

Výpočty hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru obytné části rekonstruované budovy žst. Klatovy z pozemní dopravy provedené na základě předpokládaného pohybu pozemní dopravy prokázaly dodržení hygienických limitů hluku stanovených NV č.272/2011Sb v denní (6.00h-22.00h) i noční době (22.00h-6.00h).

#### HLUKOVÁ ZÁTĚŽ CHRÁNĚNÉHO VENKOVNÍHO PROSTORU STAVEB (CHVePS) ZE VZDUCHOTECHNICKÝCH ZDROJŮ HLUKU

Provoz venkovních klimatizačních jednotek bude v chráněném venkovním prostoru obytné části rekonstruované budovy ŽST Klatovy reprezentované VB podlimitním zdrojem hluku v denní i noční době.

#### VZDUCHOVÉ NEPRŮZVUČNOSTI VYBRANÝCH DĚLÍCÍCH KONSTRUKCÍ BYTOVÉ ČÁSTI BUDOVY ŽST KLATOVY

Provedené výpočty zvukoizolačních vlastností vybraných svislých a vodorovných konstrukcí obytných prostorů v jižním křídle rekonstruované budovy ŽST Klatovy prokázaly **splnění** požadavků normy ČSN 730532 Akustika.

Splněním požadavků normy ČSN 730532 jsou splněny předpoklady dodržení hygienických limitů hluku v chráněných vnitřních prostorech jižního křídla rekonstruované budovy ŽST KLATOVY stanovené NV č.272/2011 Sb. hodnotami:

denní doba (6.00h – 22.00h)  $L_{Aeq,16h} = 40 \text{ dB}$  ;  $L_{Amax} = 40 \text{ dB}$

noční doba (22.00h-6.00h)  $L_{Aeq,8h} = 30 \text{ dB}$  ;  $L_{Amax} = 30 \text{ dB}$

**Restaurátorský záměr:** Tomáš Rafl ak. mal., Mgr. Jakub Rafl akad. soch a rest.; 05/2023

Zhodnoceny umělecké prvky na fasádě a uvnitř odbavovací haly. Navržen restaurátorský záměr.

#### g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

##### Kulturní památky a památkově chráněná území

- Výpravní budova žst. Klatovy je kulturní památka rejst. č. ÚSKP 105520. Památkově je chráněna od 23. 12. 2014.
- Stavba se nenachází v městské památkové zóně

**Dle Územního plánu města Klatovy**

- Stavba se nenachází v městské památkové zóně
- Stavba se nenachází na pozemcích určených k plnění funkce lesa a zemědělský půdní
- Stavba se nenachází v území NATURA 2000 – evropsky významná lokalita
- Stavba se nachází v území s archeologickými nálezy

**Územní systém ekologické stability**

Charakter stavby nemá vliv na územní systém ekologické stability.

Pozemky určené k plnění funkce lesa a zemědělský půdní fond (PUPFL, ZPF).

**Nevyskytují se**

Zvláště chráněná území

Velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území se v dotčeném území nenacházejí.

Natura 2000

Evropsky významná lokalita (EVL) se v dotčeném území nevyskytuje.

Památné stromy

V dotčeném území se nevyskytují žádné památné stromy.

Ochrana krajinného rázu a přírodní parky

Přírodní park, který se vymezuje za účelem ochrany krajinného rázu, se v dotčeném území nenachází.

**Údaje o ochranných pásmech a hranicích chráněných území dotčených výstavbou**

- Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy železniční trati č. 170, 183 Železná Ruda - Plzeň, č. 185 – Horažďovice předměstí – Domažlice
- Stavba se nachází v ochranných pásmech:
  - elektrického vedení (NN rozvody ČEZ Distribuce, a.s.; venkovní osvětlení město Klatovy)
  - sítí elektronických komunikací (podzemní a nadzemní vedení CETIN, a.s.; podzemní sdělovací vedení Správa železnic, s.o.; sdělovací vedení město Klatovy; vzdušný MV spoj Vodafone Czech Republic, a.s.)
  - vodovodů a kanalizací (ŠVAK, a.s.; Správa železnic, s.o.)
  - plynovodních řadů – středotlak (GASNET, s.r.o.)

Jiná ochranná a bezpečnostní pásma se v území nevyskytují.

Účelem ochranných pásem inženýrských sítí je jednak jejich ochrana před poškozením v průběhu výstavby, jednak ochrana před znehodnocením v důsledku vzájemného ovlivňování a z toho vyplývajících zhoršení provozních vlastností. V návrhu a při realizaci inženýrských sítí budou dodrženy minimální odstupové vzdálenosti vedení dle ČSN 73 6005, dále ochranná pásma silnoproudu dle §46 Zák.č. 458/2000 Sb.

**Ochranné pásmo dráhy**

Ochranné pásmo dráhy je tvořeno prostorem po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994 v platném znění).

**Ochranné pásmo elektrického vedení**

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3 m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1kV do 35kV včetně .....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1kV do 35kV včetně .....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1kV do 35kV včetně .....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35kV do 110kV včetně .....	12 m
u napětí nad 110kV do 220kV včetně .....	15 m
u napětí nad 220kV do 400kV včetně .....	20 m
u napětí nad 400kV .....	30 m

**Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací**

DN ≤ 500 .....1,5 m

DN > 500 .....2,5 m

Pokud dno potrubí bude uloženo ve větší hloubce než 2,5m a DN potrubí bude ≥ 200, pak ochranné pásmo bude 3,5m

**Ochranné pásmo plynovodů**

u plynovodů a přípojek do Ø 200 mm včetně ..... 4 m

u plynovodů a přípojek od Ø 200 mm do 500 mm včetně ..... 4 m

u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce ..... 1 m

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 222/1994 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo, které je definováno stejně jako ochranné pásmo, ale je pro:

vysokotlaký plynovod do DN 100 ..... 15 m

vysokotlaký plynovod do DN 250 ..... 20 m

Plynová vedení ve městech, sídlištích a souvisle zastavěných obcích se nechrání ochrannými pásmy.

**Ochranné pásmo telekomunikací**

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

DUSP stavby „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Klatovy“ je navrženo v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, č. 266/1994 Sb. o drahách, vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové, vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb. a vyhlášky č. 346/2000 Sb. a v souladu.

**Navrhovaná nová ochranná pásma a chráněná území**

Při změně polohy zařízení, z které vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma, bude tento aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy zařízení po dokončení realizace stavby. V rámci stavby se jedná především o změnu průběhu inženýrských sítí vyvolaných nutnou přeložkou sítě, náhradou sítě, nově umístěním nového vedení. Konkrétně se jedná o umístění nové přípojky NN pro bytové křídlo; přeložka plynovodu, areálového vodovodu a kanalizace.



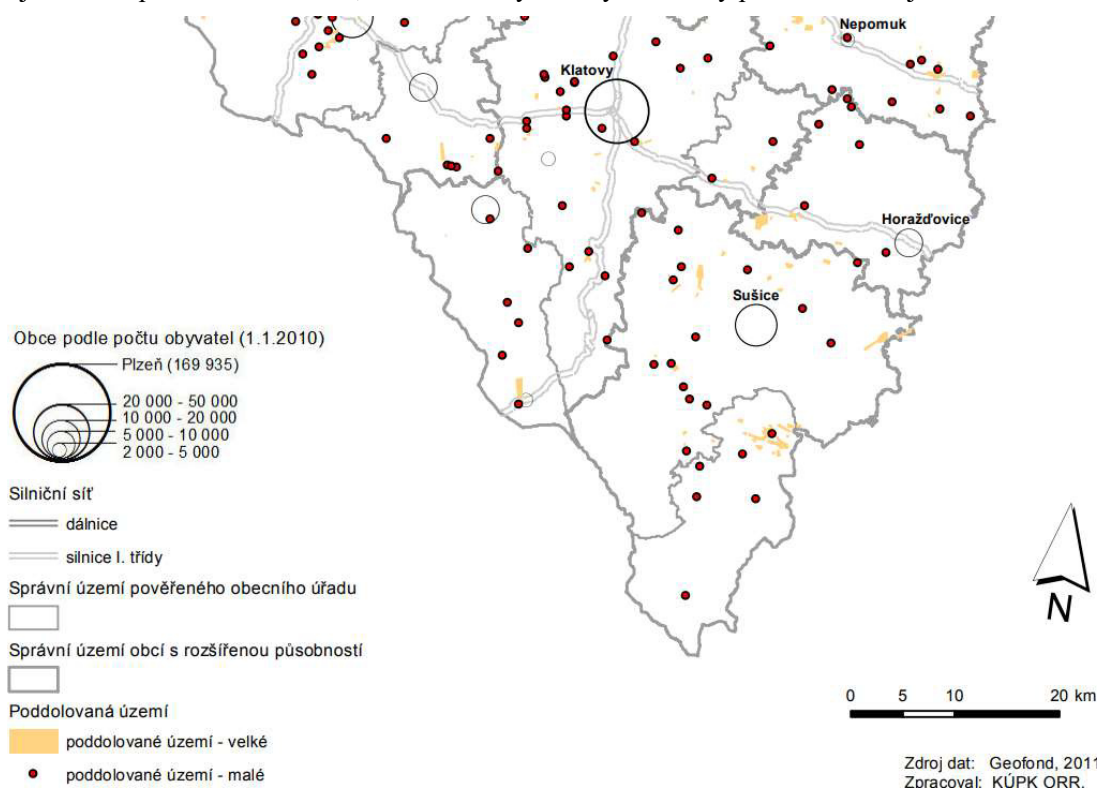
## h) B.1.h Poloha vzhledem k záplavovému území

Navržené řešení nevyžaduje souhlasy s odchýlným řešením, výjimek a úlevových řešení z norem a předpisů.

## i) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

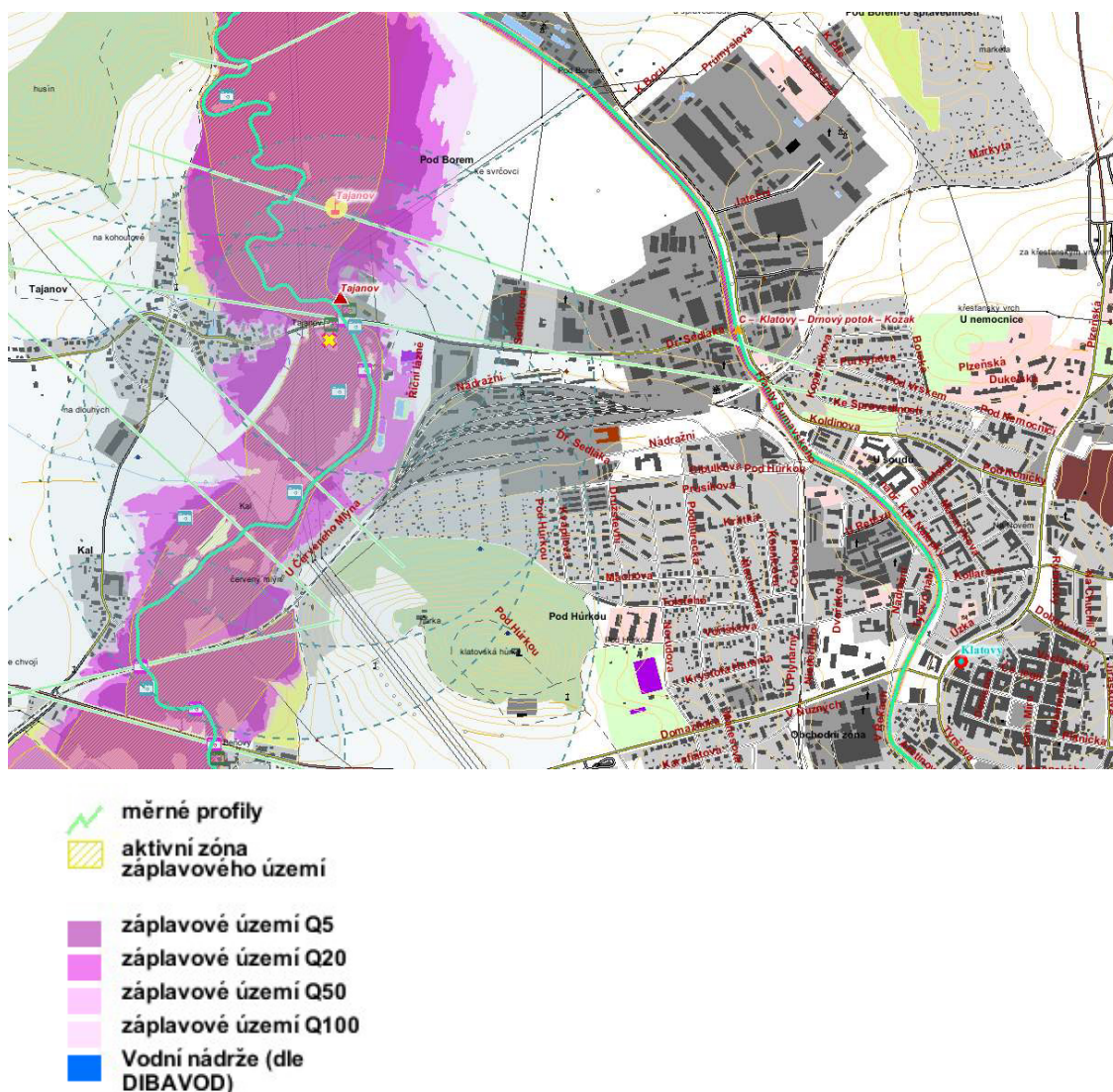
### Přírodní zdroje a poddolovaná území

Předmětná železniční stanice se nachází na severozápadním okraji zastavěné části města Klatovy. Nejedná se o poddolované území, ani území s významnými ložisky přírodních zdrojů.



### Záplavové území

Záměr se nachází v povodích 1-10-03-001 Úhlava a 1-10-03-039 Drnový potok. Výpravní budova se nachází od toku Úhlavy cca 660 m východním směrem; od Drnového potoka cca 540 m západním směrem (měřena nejkratší vzdálenost od budovy kolmo na vodní tok). V blízkosti železniční stanice se nenacházejí žádné další vodní plochy. Železniční stanice Klatovy se dle Povodňového plánu Plzeňského kraje nenachází v záplavovém území.



#### j) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Předmětem díla je kompletní rekonstrukce výpravní budovy zahrnující vestavbu výtahů vedoucích do podchodu a na ostrovní nástupiště, rekonstrukci 1. nástupiště, úpravu zpevněných ploch okolo výpravní budovy včetně manipulačního dvora, umístění nových parkovacích stání při vjezdu do dvora a cyklodому v přednádraží.

Rekonstrukcí výpravní budovy dojde ke zkvalitnění kultury cestování ve stanici, zajištění bezbariérovosti stanice, vybudování bydlení odpovídající standardům dnešní doby s důrazem na zlepšení energetické náročnosti budovy. Dojde k umístění nových parkovacích stání, ale i nové zeleně. Je navržen cyklodům, který bude zajišťovat bezpečnou úschovu kol ve stanici s přímou vazbou na plánovanou cyklostezku (v rámci navazující investiční akce „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“. Celkově bude mít realizace záměru pozitivní dopad v území, včetně zvýšení bezpečnosti.

Dojde k umístění nových venkovních zdrojů hluku (tepelná čerpadla, venkovní jednotky chlazení) v bezprostřední blízkosti výpravní budovy. Snahou je umísťovat tyto zdroje směrem do kolejíště, případně do dvora, nebo k západní fasádě objektu. Zdroje nejsou umísťovány na jižní fasádu směrem k občanské a bytové zástavbě. Navíc jsou zdroje podrobeny akustické studii, ze které plynou další protihluková opatření. Instalovaná zařízení negativně neovlivňují okolní pozemky a stavby.

Záměrem dojde k nepatrnému navýšení zpevněných ploch nutných odvodnit. Jedná se o parkovací stání zřízena v západní části stavby podél příjezdové komunikace do manipulačního dvora. Je navrženo přeložení stávající kanalizace odvodňující příjezdovou komunikaci, odvod dešťové vody je navržen přes novou retenci ve dvoře do stávající areálové kanalizace. Odvodnění střechy cyklo domu je navrženo do areálové kanalizace zřizované v rámci navazující investiční akce „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“. Kanalizace bude napojena skrze retenční nádrž do stávající veřejné kanalizace; retenční nádrž je umístěna v ploše dopravního terminálu. Stavbou sice dojde k nepatrnému navýšení odvodňovaných ploch, dojde ale k jejich regulovanému odtoku umístěním doposud chybějících retencí.

### **k) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

#### **Asanace**

V rámci stavby není požadováno.

#### **Bourací práce**

Demolice objektů jako takových nejsou navrhovány. Jsou navrženy demolice v rámci jednotlivých stavebních objektů:

SO 74-02-01 – odstranění stožáru Telecom

SO 74-12-01 – odstranění šachty VO v rámci 1. nástupiště

SO 74-12-01 – odstranění rampy a rekultivace ploch západního konce 1.nástupiště

SO 74-12-01 – odstranění části koleje č. 3

SO 74-12-01 – odstranění plotu s podezdívkou mezi autobusákem a 1. nástupiště

SO 74-31-01 – odstranění kanalizační šachty u západní fasády admin. křídla

SO 74-31-01 – odstranění septiku ve dvoře

SO 74-31-02 – odstranění vodoměrné šachty u západní fasády admin. křídla

SO 74-50-01 – odstranění části chodníku a komunikace u cyklo domu (pouze v případě, že je již dopravní terminál vybudován)

SO 74-73-01 – odstranění části opěrné zdi terminálu u cyklo domu (pouze v případě, že je již dopravní terminál vybudován)

SO 74-20-01 - Vybourání stávajícího schodiště

SO 74-20-01 - Ubourání plného zábradlí lemující stávající schodiště

V rámci přípravy území pro novou komunikaci bude v rámci příjezdové komunikace odstraněna stávající kabelová trasa včetně dvou šachet. Jedná se podzemní kabelový žlab tvořený betonovými tvarovkami se zákrytovou deskou a dvě ŽB šachty 1500x1500 mm s plechovými poklopy. Prostor po vybourané kabelové trase bude zasypán a zhutněn dle požadavku na podklad pro komunikace. Kabely vedené v této trase jsou dle vyjádření jejich správců již nepoužívané mimo provoz. Tento stav bude před odstraněním kabeláže ověřen!!! Kabelovou trasu odstraní její správce v průběhu provádění hlavní stavby, před započítáním výstavby nové komunikace.

Jsou navrženy lokální bourací práce v rámci objektu výpravní budovy a na ostrovních nástupištích. Jedná se především o bourání v rámci svislých a vodorovných nosných konstrukcí za účelem vestavby nových vertikál (schodiště, výtahy) a prolomení nových otvorů. Bourací práce budou provedeny dle postupů stanovených statikem, viz D.2.2.1\_ SO 74-71-01.02\_ Stavebně konstrukční řešení a D.2.1.4\_ SO 74-20-01\_ Vestavba výtahů.



#### Kácení porostů

Viz. kapitola této zprávy B.5

Pro stavbu byl zpracován dendrologický průzkum (Ing. Jan Spěváček; 08/2021).

Kácení dřevin je zpracováno v samostatném SO 74-92-01.

**Problematika je podrobně řešena v samostatné příloze této zprávy B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.**

#### **l) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

V rámci stavby se nevyskytují pozemky spadající do zemědělského půdního fondu ani pozemky určené k plnění funkce lesa. Zábory těchto pozemků nejsou navrhovány.

#### **m) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

##### Dopravní infrastruktura

Výpravní budova je přístupna ze západní a východní strany příjezdem po stávajících komunikacích z ulice Nádražní a Hlávkova. Pěší přístup je umožněn z jižní a západní strany z ulice Nádražní a z východu od křížení ulic Nádražní a Hlávkova průchodem skrze parčík.

##### Technická infrastruktura

Budova je napojena na všechny potřebné inženýrské sítě.

Objekt je napojen na veřejný vodovod LT 100 v ulici Nádražní. Vodovodní řád je v ulici ukončen vodoměrnou šachtou s fakturačním vodoměrem pro celý bývalý areál ČD. Za fakturačním vodoměrem přechází areálová přípojka vody LT 100 stávající komunikaci a pokračuje okolo výpravní budovy dále za kolejiště.

Objekt je napojen na veřejný řád jednotné kanalizace ŽB 600 v ulici Nádražní. Kanalizaci je odváděna do ČOV Klatovy. Areálová přípojka kanalizace je vedena napříč celým přednádražním prostorem k severovýchodnímu cípu výpravní budovy, kde se již napojují jednotlivé venkovní větve objektové kanalizace. Přípojka je původní z betonových trub B 600 a B 700; celková délka přípojky je cca 336 m.

Objekt je napojen na STL plynovod DN 100 plynovodními přípojkami DN 50, které jsou ukončené HUP při jižní fasádě centrální části (plynovodní přípojka pro bytové křídlo) a ve dvoře při jižní fasádě administrativního křídla (plynovodní přípojka pro provozní část výpravní budovy).

Objekt je napojen na železniční distribuční síť NN. Trafostanice Správy železnic je umístěna přes koleje, objekt na pozemku parc. č. 4981.

Objekt je napojen na veřejnou síť elektronický komunikací. Při ulici nádražní je vedeno nadzemní vedení s odbočkami na jižní a západní fasádu objektu. Kabelovodem vedeným převážně kolejištěm (osa koleje č.5) jsou přivedena kabelizace SEK k severní a západní fasádě objektu.

V rámci 1. nástupiště je vedena kabeláž SSZT západním směrem od výpravní kanceláře do kolejiště.

Předpokladem pro napojení na stávající technickou infrastrukturu nebo realizaci přeložek inženýrských sítí je projednání s jejich správci.



**n) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice****Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami**

V přednádražním prostoru se v přímé návaznosti na výpravní budovu a cyklořád (prostor stavby) aktuálně nachází další připravovaná investiční akce Plzeňského kraje „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“. Předmětem stavby je výstavba nového autobusového nádraží (dále jen AN) včetně parkoviště P+R, který nahradí dosavadní AN nacházející se 400 m od železniční stanice a na pozemku soukromého vlastníka. Realizace terminálu je plánovaná v průběhu celého roku 2023.

Realizace stavebního záměru „Rekonstrukce výpravní budovy v Klatovech“ je plánovaná v rozmezí let 2024-2026. Je tedy nanejvýš pravděpodobné, že se budou obě akce realizovat současně.

Obě akce se vzájemně střetávají v místě čelní fasády výpravní budovy, na rozhraní AN a 1.nástupišť a v návaznosti P+R na objekt cyklořadu. V těchto místech je nezbytná vzájemná koordinace obou staveb.

Zpevněná plocha přednádraží bude spádována směrem od výpravní budovy; výškový rozdíl na vstupu do budovy oproti čisté podlaze odbavovací haly bude max. 20 mm, tedy bezbariérově řešen.

Zpevněné plochy AN a 1.nástupíšť budou na sebe plynule navazovat bez převýšení vyžadující vyrovnávacího stupně. Na rozhraní obou staveb bude umístěn předěl ve formě vodící linie tvořené signálním pásem a hmatovými prvky, které jsou předepsány vzorovým listem Správy železnic „Ž8 - Nástupíště na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách“.

Ukončení P+R bude bezbariérově propojeno s plochou před cyklořadem, cyklostezka včetně oddělovacího pásu zeleně bude ukončena na hraně pěší zóny s vazbou na cyklořád. V dokumentaci Přestupního terminálu není s umístěním cyklořadu uvažováno, resp. ukončení parkoviště P+R neodpovídá finálnímu stavu s cyklořadem. Úprava P+R v místě cyklořadu je tedy součástí této projektové dokumentace a spočívá v těchto stavebních úkonech: vybourání koncové části opěrné zídky vč. doplnění nové opěrné zídky, přesun posledních 3 stání pro invalidy do nové pozice (podél nové opěrné zdi), doplnění zpevněných ploch v místě zatravněného pásu.

Obě akce jsou vzájemně koordinovány i v rámci inženýrských sítí vyskytujících se před výpravní budovou. Dešťové vody ze střech situovaných po vnějším obvodu výpravní budovy a střecha cyklořadu budou svedeny do nové oddělené dešťové kanalizace s regulací odtoku budované v rámci navazující akce. Retenční nádrž je navržena na kapacity dešťových vod likvidovaných v rámci obou akcí. Pokud dojde k oddělení výstavby autobusového terminálu, bude dešťová voda z cyklořadu a přiléhajících střech výpravní budovy likvidována do doby realizace AN dosavadním způsobem bez možnosti regulace odtoku. V případě, že by nedošlo k realizaci přestupního terminálu vůbec, byla by v rámci změny stavby před dokončením navržena vlastní retenční nádrž s napojením do stávajícího systému kanalizace. Stavební záměr tak není podmíněn výstavbou výše zmiňované investiční akce; jedná se tak o investici související.

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádné podmiňující investice, vše potřebné pro dosažení zadaného cíle je řešeno v rámci této stavby.

**Výčet známých koordinačních vazeb obou výše uvedených investičních akcí:**

- Provedení dlažby přednádražního prostoru v přímé vazbě na výpravní budovu (spádování povrchu od budovy, výškový rozdíl mezi dlažbou v exteriéru a interiéru max. 20 mm – bezbariérové řešení)
- Napojení povrchu / dlažby přednádražního prostoru na zpevněnou plochu před jižní fasádou VB
- Napojení povrchu / dlažby přednádražního prostoru na plochu 1. nástupíště
- Napojení povrchu / dlažby přednádražního prostoru na cyklořád
- Napojení zpevněné plochy 6 parkovacích stání na plochy okolo cyklořadu a plochy zbývající části komunikace P+R
- Napojení opěrné zdi cyklořadu a opěrnou zeď dopravního terminálu



- Napojení pásu zeleně okolo cyklo domu na zeleň lemující opěrnou zeď P+R (souvislý pás zeleně tak vytváří liniovou zábranu proti pádu z výšky)
- Napojení drenáže opěrné zdi cyklo domu na drenáž opěrné zídky DT s napojením na kanalizaci
- Napojení drenáže pro odvodnění zpevněné plochy před cyklo domem do kanalizace DT
- Úprava drenáže v místě úprav 6 parkovacích stání pro invalidy v rámci P+R
- Napojení odvodnění zpevněné plochy před cyklo domem do kanalizace DT
- Napojení odvodnění přístřešku BUS výpravní budovy do kanalizace DT
- Napojení dešťové kanalizace výpravní budovy vedené před čelní fasádou VB do kanalizace DT
- Výšková rektifikace kanalizačních šachet s finálním povrchem komunikace DT, a to v případě nutnosti úpravy kanalizačních šachet v rámci sanace areálové přípojky jednotné kanalizace
- Koordinace prostupu kabeláže do VB a připojení sdělovacího vedení a napájecího vedení pro informační systém DT do elektroinstalace VB

Za vyvolané investice lze považovat přeložky a zabezpečení stávajících inženýrských sítí cizích majitelů a správců nacházejících se v bezprostřední blízkosti stavby. Dále pak přeložky a úpravy stávajících komunikací dotčených jak samotnou stavbou, tak staveništní dopravou po dobu realizace stavby. Za vyvolanou investici tak lze považovat ochranu kabelové trasy CETIN v upravované komunikaci a výměnu slaboproudé instalace vedoucí do objektu dieselagregátu (objekt na pozemku parc.č. 4980) a úpravu zpevněných ploch v napojení příjezdové komunikace k manipulačnímu dvoru na ulici Nádražní.

**o) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí**

objekt	parc.č.	katastr. území	výměra	druh pozemku/ způsob využití	Vlastníci/ Správa	způsob ochrany	poznámka
SO747101	1939/ 1	Klatovy	1983	zastavěná plocha a nádvoří	Správa železnic, s.o.	nemovitá kulturní památka	Stavební objekt č.p. 151
SO747101	1939/ 2	Klatovy	638	zastavěná plocha a nádvoří	Správa železnic, s.o.	nemovitá kulturní památka	Stavební objekt č.p. 149
SO745001	1482/ 4	Klatovy	1384	ostatní plocha / jiná	Správa železnic, s.o.	žádný	Manipulační dvůr
SO747302S O745001 SO746001	1400	Klatovy	843	ostatní plocha / zeleň	Správa železnic, s.o.	žádný	Přístřešek odpadového hospodářství
SO747302S O745001 SO749601	1404/ 1	Klatovy	4870	ostatní plocha / zeleň	Správa železnic, s.o.	žádný	Příjezdová komunikace, přístřešek TČ, náhradní výsadba



SO747401 SO743101 SO743102	1482/ 2	Klatovy	9645	ostatní plocha / komunikac e	Plzeňský kraj	nemovitá kulturní památka	Zastřešení přednádraží, přeložka vody a kanalizace
SO747301 SO749601	1483	Klatovy	1422	ostatní plocha / zeleň	Správa železnic, s.o.	žádný	Cyklořád, sadové úpravy
SO741201 SO747401 SO742001	2306/ 18	Klatovy	82257	ostatní plocha / dráha	České dráhy, a.s.	nemovitá kulturní památka	Zastřešení nástupišť, nástupiště, podchod
SO749601	1482/ 1	Klatovy	7671	ostatní plocha / komunikac e	Město Klatovy	žádný	Sadové úpravy
SO745001	2306/ 42	Klatovy	36667	ostatní plocha / dráha	České dráhy, a.s	nemovitá kulturní památka	Napojení nové komunikace manipulačního dvora na stávající

Pozn.: V tabulce jsou umístěny hlavní stavební objekty (SO) umístěvané na daném pozemku. Objekty inženýrských sítí a provozní soubory dílčích profesí nejsou uváděny, jsou vždy obsahem nějakého stavebního objektu.

V rámci projektu „Úprava majetkových vztahů v železničních stanicích“ (ÚMVŽST) je počítáno s převodem některých pozemků dotčených stavbou do vlastnictví České republiky a užívání Správou železnic, státní organizace. Konkrétně se jedná o pozemek parc. č. 2306/18, a to v rozsahu kolejiště a příjezdové komunikace k manipulačnímu dvoru výpravní budovy.

Navazující investiční akcí odehrávající se v přednádraží VB a mající vliv na pozemkové poměry v území je stavba „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“, kde investorem akce je Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o. Předmětem stavebního díla je zřízení nového autobusového terminálu v místě stávajícího parkoviště a příjezdu k výpravní budově; stavba je uvažována na pozemcích par. č. 1482/2, 1493, 1483, 1480, 1482/1 a 1471/2.

Stavba uvažuje s odkupem těchto pozemků ve správě SŽ, s.o. nebo jejich částí:

- parc. č. 1483 (zeleň) s výkupem 4377 m<sup>2</sup>,
- parc. č. 1493 (zeleň) s výkupem 4383 m<sup>2</sup>,
- parc. č. 1480 (zeleň) s výkupem 1087 m<sup>2</sup>

Plocha přednádraží přímo navazující na výpravní budovu a rozprostírající se na pozemku parc. č. 1482/2 je již v rámci v majetku Plzeňského kraje (od 05/2023).

Z výše uvedeného tak vyplývá, že se stavba „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy“ odehrává výhradně na svých pozemcích; resp. na svých pozemcích a pozemcích ČD, a.s. určených k převodu do vlastnictví a užívání Správy železnic, státní organizace.

Pro plochy ZS jsou navrženy dočasné zábory převážně do 1 roku.

Podkladem pro záborový elaborát (majetkoprávní část geodetické dokumentace) byla katastrální mapa v digitální formě.

Úplnost a přesnost evidence pozemků je zpracovaná projektantem na základě dat katastru nemovitostí ve stavu k datu 28.05.2023. Je třeba počítat s tím, že může dojít v průběhu stavebního řízení i v průběhu realizace stavby ke změnám ve stavu katastru nemovitostí.

Veškeré zábory včetně uvedení věcných břemen jsou podrobně zpracovány v části E.5 Geodetická dokumentace.

#### **p) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Umístěním nové přípojky NN pro bytové křídlo vznikne současně i nové ochranné pásmo tohoto vedení. Pásmo bude kopírovat průběh přípojky. Trasa přípojky je předmětem samostatného správního řízení, které zajišťuje vlastním distribuční soustavou (ČEZ, a.s.).

Je navržena přeložka plynovodu. Úpravou trasy dojde i k úpravě průběhu ochranného pásma. Přeložka je vedena stejnými pozemky, ochranné pásmo nepřesahuje na jiné pozemky.

Podrobný přehled pozemků je pak uveden v části dokumentace E.5.2 Geodetická dokumentace, Majetkoprávní část.

### **B.2 Celkový popis stavby**

#### **B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

##### **a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Předmět díla lze v základu rozdělit do třech hlavních částí, na rekonstrukci stávající výpravní budovy, umístění novostavby cyklodому a vestavbu výtahů na ostrovních nástupištích. V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o soubor staveb.

Stavbou hlavní daného souboru staveb je kompletní rekonstrukce stávající výpravní budovy se zásahem do nejbližšího okolí stavby (zpevněné plochy); stavbou vedlejší pak vestavba výtahů na ostrovních nástupištích a nově umísťovaná stavba cyklodому. Jedná se tedy o změnu dokončené stavby.

Stavba nemění dosavadní využití a zastavěnost území.

##### **b) Účel užívání stavby**

Stavba „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy“ má charakter pozemní stavby, určené pro provoz osobního nádraží. Konkrétně budova slouží pro poskytování přepravních služeb cestujícím a přepravečům, pro zajištění dopravního a přepravního provozu a správní činnosti a v poslední řadě poskytuje prostory ke komerčním účelům a trvalému bydlení. Převládajícím účelem užívání je pozemní stavba, budova pro dopravu.

##### **c) Trvalá nebo dočasná stavba**

Stavba „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy“ má charakter trvalé stavby.

##### **d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby**

Objekt výpravní budovy se v současnosti nachází převážně v původním stavu, kdy za dobu užívání nedošlo k jeho komplexnější rekonstrukci nebo opravám. Řada konstrukcí a zařízení je na hranici životnosti, provoz objektu je nákladný, stejně jako jeho údržba. Je navržena kompletní výměna všech dožilých prvků stavby, instalací a kompletačních výrobků včetně obnovení povrchů. Řada nosných konstrukcí vykazuje poruchy a degradace způsobené účinkem nepříznivých povětrnostních vlivů, zatékáním a působením zemní vlhkosti. Tyto konstrukce budou odborně sanovány, případně staticky zajištěny. Objekt bude celkově uveden do lepšího stavebně technického stavu. Bude zlepšena energetická náročnost objektu dodatečným vnějším zateplením objektu, použitím tepelněizolačních omítek a instalací tepelných čerpadel pro vytápění bytového křídla.

Realizací záměru se zvýší komfort cestujících a zpřístupní prostory budovy pro širší využití veřejností. Budou doplněny chybějící prvky interoperability; bezbariérový přístup do budovy (zvýšení terénu při vstupech do výpravní budovy), bezbariérové propojení autobusového terminálu s 1. nástupištěm (úprava zpevněných ploch nástupiště), bezbariérový přístup na 2. a 3. ostrovní nástupiště (vestavba výtahů do podchodu), bezbariérové propojení vyšších podlaží v centrální a administrativní části výpravní budovy (vestavba výtahů) a umístění WC pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Celkově dojde k výraznější propojení na navazující druhy dopravy.

Veškeré prostory budou náležitě osvětleny a vybaveny prvky pro zvýšení informovanosti a bezpečnosti odpovídající normovým hodnotám a příslušným směrnícím Správy železnic. První nástupiště bude rekonstruováno, budou opraveny povrchy v okolí výpravní budovy a dvůr. Součástí záměru je rovněž výstavba cyklo domu, čímž dojde k doplnění dnes chybějící bezpečné úschovy jízdních kol.

## **Základní údaje o kapacitě stavby**

### **Výpravní budova:**

zastavěná plocha:	2800 m <sup>2</sup>
výška budovy (od ±0):	16,871 (hlavní křídlo); 10,206/10,214 (boční křídla)
obestavěný prostor:	32483 m <sup>3</sup>
Počet podlaží:	Centrální část 3NP + 1PP Administrativní část 2NP + 1PP + 2PP (částečně) Bytové křídlo 2NP + 1PP

### **Cyklo dom:**

zastavěná plocha:	354 m <sup>2</sup>
výška budovy:	2,970
obestavěný prostor:	1520 m <sup>3</sup>
počet podlaží:	1NP

### **Zastřešení nástupiště:**

1. nástupiště + přednádraží	1298 m <sup>2</sup> (komplet rekonstrukce)
2. ostrovní nástupiště	868 m <sup>2</sup> (370 m <sup>2</sup> dotčených stavebním zásahem)
3. ostrovní nástupiště	586 m <sup>2</sup> (286 m <sup>2</sup> dotčených stavebním zásahem)

### **Výtahy:**

na nástupiště	2 ks (vestavba)
výpravní budova	3 ks (vestavba)

### **Nástupiště:**

1. vnější	211 m (rekonstrukce v celé délce, plocha 1190 m <sup>2</sup> )
2. ostrovní	237 m (rekonstrukce okolo podchodu, plocha 379 m <sup>2</sup> )
3. ostrovní	225 m (rekonstrukce okolo podchodu, plocha 238 m <sup>2</sup> )

### **Podchod (včetně výstupů z podchodu):**

zastavěná plocha stávající	325 m <sup>2</sup>
zastavěná plocha nová	358 m <sup>2</sup>

### **Demolice:**

nemovitosti s parcelním číslem	nevyskytují se
--------------------------------	----------------

**Požadavky na zábory cizích pozemků:**

pozemek dle UMVŽST převeden na SŽ s.o.	688,7 m <sup>2</sup>
trvalý	0 m <sup>2</sup>
dočasný (1482/1)	140 m <sup>2</sup>

**Kácení:**

Mimolesní zeleň:

odstranění zapojených porostů dřevin	137 m <sup>2</sup>
kácení stromů	15 ks

**Náhradní výsadba:**

počet nově vysázených stromů	12 ks
plocha zeleně	418 m <sup>2</sup>

**e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby**

Navržené řešení nevyžaduje souhlasy s odchylným řešením, výjimek a úlevových řešení z norem a předpisů.

**f) Závazná stanoviska dotčených orgánů**

Požadavky dotčených orgánů státní správy jsou přehledně dokladované v části dokumentace E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí a vyjádření dotčených orgánů; požadavky vlastníků dopravní a technické infrastruktury pak v části dokumentace E.4.1.

**g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Viz. kapitola B.1g) této zprávy.

**h) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

**Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody**

**Energetická bilance**

**Výpravní budova - drážní část**

Instalovaný příkon $P_i$	352,43(kW)
Soudobý příkon $P_s$ (0,7)	211,45(kW)
Hodnota hl. jističe v objektu $I_o$	250 A
Hodnota hl. pojistek přípojky	250 A

**Výpravní budovy - bytová část**

Instalovaný příkon $P_i$	340(kW)
Soudobý příkon $P_s$	135(kW)





Hodnota hl. jističe v objektu Io	12X(3X25A)
Hodnota hl. pojistek přípojky	400A

Bytová část bude nově napojena na veřejnou distribuční síť (ČEZ, a.s.). Dojde tak k navýšení rezerv drážní energetické sítě pro případ nárůstu požadavků dopravní technologie.

### Spotřeba vody v rámci objektu

#### Nádražní budova

P.os. Zam. služby 250 dnů	43	osob	z toho	lokální ohřev
P.os. Zam. provoz 365 dnů	70	osob		4 os
P.os. Ubytování	52	osob		
P.os. Cestující/zákazníci	2760	osob		

Roční Zam. služby 250 dnů	14000	l/r	vyhláška č. 120/2011 Sb.
Roční Zam. provoz 365 dnů	20450	l/r	vyhláška č. 120/2011 Sb.
Roční potř. Ubytování	35000	l/r	vyhláška č. 120/2011 Sb.
Roční potř. Cestující/zákaz.	1000	l/r	
Koeficient souč. Qd,max	1,29		
Koeficient souč. Qh,max	2,3		
Počet hodin denně pro SV	24	h	
potř. Zam. služby 250 dnů	15	l/os.d	
potř. Zam. provoz 365 dnů	15	l/os.d	
potř. TV Ubytování	90	l/os.d	
potř. TV Cestující/zákaz.	1	l/os.d	
Počet dnů za rok	250	d	
Počet dnů za rok	365	d	

#### Spotřeba pitné vody, produkce splaškové vody

Qd,o s250	43	os	x	56,00	l/os.d	=	2408,00	l/d	=	2,41	m3/d
Qd,o p365	70	os	x	56,03	l/os.d	=	3921,92	l/d	=	3,92	m3/d
Qd,o u365	52	os	x	95,89	l/os.d	=	4986,30	l/d	=	4,99	m3/d
Qd,o c365	2760	os	x	2,74	l/os.d	=	7561,64	l/d	=	7,56	m3/d
Suma										<b>18,88</b>	<b>m3/d</b>
Qd,max	18,88	m3/d	x	1,29		=			=	<b>24,35</b>	<b>m3/d</b>
Qh,max	24,4	m3/d	x	2,3	/		24	h	=	<b>2,33</b>	<b>m3/h</b>
Qrok 250	2,4	m3/d	x	250	dnů	=			=	602,00	m3/rok
Qrok 365	16,5	m3/d	x	365	dnů	=			=	6 011,50	m3/rok
Suma										<b>6 613,50</b>	<b>m3/rok</b>

#### Ohřev teplé vody - centrální pro výpravní budovu

##### Zaměstnanci služby + provoz

Qd,maxTV	109	os	x	15	l/os.d	=	1635	l/d	=	1,64	m3/d
Qh,maxTV	1,6	m3/d			/		9	h	=	0,18	m3/h

##### Cestující/zákazníci

Qd,maxTV	2760	os	x	1	l/os.d	=	2760	l/d	=	2,76	m3/d
Qh,maxTV	2,8	m3/d			/		16	h	=	0,17	m3/h
<b>Celkem Qd max TV</b>									=	<b>4,40</b>	<b>m3/d</b>
<b>CELKEM Qh max TV</b>									=	<b>0,35</b>	<b>m3/h</b>

#### Ohřev teplé vody - centrální pro bytovou část

Qd,maxTV	52	os	x	90	l/os.d	=	4680	l/d	=	4,68	m3/d
----------	----	----	---	----	--------	---	------	-----	---	------	------



$Q_{h,maxTV-50\%} 3 \text{ hod/den} \quad 4,7 \text{ m}^3/\text{d} \quad \times \quad 50 \% \quad / \quad 3 \text{ h} = 0,78 \text{ m}^3/\text{h}$   
**Celkem Qd max TV**  $= 4,68 \text{ m}^3/\text{d}$   
**CELKEM Qh max TV**  $= 0,78 \text{ m}^3/\text{h}$

**Ohřev teplé vody - lokální pro nájemní jednotky**

$Q_{d,maxTV} \quad 4 \text{ os} \quad \times \quad 15 \text{ l/os.d} = 60 \text{ l/d} = 0,06 \text{ m}^3/\text{d}$   
 $Q_{h,maxTV} \quad 0,1 \text{ m}^3/\text{d} \quad / \quad 9 \text{ h} = 0,01 \text{ m}^3/\text{h}$   
**Celkem Qd max TV**  $= 0,06 \text{ m}^3/\text{d}$   
**CELKEM Qh max TV**  $= 0,01 \text{ m}^3/\text{h}$

**Výpočtový průtok vodovodní přípojky**

$Q_{požár,vnitřní} \quad 3 \times \quad 0,3 \text{ l/s} = 0,9 \text{ l/s}$

$Q_{v,spotřební (b) \text{ dle výtoku}} \quad 58xU, 45xWC, 11xV, 6xSP, 6xVL, 11xPI, 27xD, 11xAP = 5,81 \text{ l/s}$

Vodovodní přípojka  
celkem

**min. DN80 TLT**

$5,81 \text{ l/s}$   
**v = 1,11 m/s**

**Výpočtový průtok splaškové přípojky**

$Q_{v,gravitace (pro 0,7 \text{ plnění})} \quad 58xU, 45xWC, 11xV, 6xSP, 6xVL, 11xPI, 27xD, 11xAP = 9,2 \text{ l/s}$   
 $Q_{v,čerpání} \quad 3 \times \quad 1,1 \text{ l/s} = 3,3 \text{ l/s}$   
 Splašková přípojka celkem  $12,5 \text{ l/s}$   
 min. 2% DN200

**Celková spotřeba vody**

**Splaškové vody**

<b>MNOŽSTVÍ ODPADNÍCH VOD NA EO (ČSN 75 6402)</b>						
<b>PRODUKCE ZNEČIŠTĚNÍ</b>		<b>PŘEPOČET NA EO</b>		<b>18 887</b>	<b>/</b>	<b>150</b>
<b>DRUH ZNEČIŠTĚNÍ / LÁTKY</b>	<b>g/d/obyv</b>	<b>POČET OBYV.</b>	<b>g / den</b>	<b>kg / den</b>	<b>kg / rok</b>	<b>t / rok</b>
MINERÁLNÍ	90	126	11 332,5	11,3	4 136,4	4,1364
ORGANICKÉ	90	126	11 332,5	11,3	4 136,4	4,1364
VEŠKERÉ	180	126	22 664,9	22,7	8 272,7	8,2727
BSK <sub>5</sub>	60	126	7 555,0	7,6	2 757,6	2,7576
CHSK	120	126	15 110,0	15,1	5 515,1	5,5151
NL	55	126	6 925,4	6,9	2 527,8	2,5278
N <sub>celk</sub>	11	126	1 385,1	1,4	505,6	0,5056
P <sub>celk</sub>	2,5	126	314,8	0,3	114,9	0,1149

## Dešťové vody

							i =	128,0	l/s.ha
Povodí č.	Popis povrchu	Dílčí plocha				Plocha	Red. plocha	Q	Qcelk
			[ha]			[ha]	[ha]	[l/s]	[l/s]
	y - odtokový součinitel	0,9	0,8	0,7	0,5				
1	střecha budovy (vnitřní obvod)	0,109				0,1090	0,0981	12,56	12,56
2	střecha budovy (vnější obvod)	0,080				0,0800	0,0720	9,22	21,77
3	zastřešení nástupiště	0,040				0,0400	0,0360	4,61	26,38
4	komunikace		0,137			0,1370	0,1096	14,03	26,59
5	nástupiště		0,011			0,0110	0,0088	1,13	27,71
Celkem		0,2290	0,1480	0,0000	0,0000	0,3770	0,3245	41,5	

Uvedená tabulka uvádí množství vod, které jsou retenovány v retenční nádrži ve vnitrobloku areálu výpravní budovy.

							i =	128,0	l/s.ha
Povodí č.	Popis povrchu	Dílčí plocha				Plocha	Red. plocha	Q	Qcelk
			[ha]			[ha]	[ha]	[l/s]	[l/s]
	y - odtokový součinitel	0,9	0,8	0,7	0,3				
1	střecha budovy (terminál)	0,067				0,0670	0,0603	7,72	7,72
2	zastřešení nástupiště	0,092				0,0920	0,0828	10,60	18,32
3	cyklođum	0,033				0,0330	0,0297	3,80	22,12
5	chodník			0,045		0,0450	0,0315	4,03	26,15
6	zatrav/zales. svah				0,200	0,2000	0,0600	7,68	33,83
Celkem		0,1920	0,0000	0,0450	0,2000	0,4370	0,2643	33,8	

Uvedená tabulka uvádí množství vod, které jsou odváděny dešťovou kanalizací a napojeny na dešťovou kanalizaci navazujícího projektu autobusového terminálu.

## Bilance tepla

### Tepelné ztráty

Tepelné ztráty byly vypočteny dle ČSN EN 12831. Skladba všech stavebních konstrukcí, včetně jejich tepelně technických vlastností uvedených zadány ve výpočtu jsou součástí stavební dokumentace. Tepelně technické vlastnosti použitých materiálů a konstrukcí musí splňovat požadavky platné ČSN 73 0540-2.

**Tepelné ztráty řešené části objektu jsou 240 kW.**

### Plynová kotelná III. kategorie

Tepelné ztráty řešené části komerčních prostor jsou 80 kW.

Tepelné ztráty řešené části společných prostor SŽ jsou 102 kW.

Potřeba tepla pro ohřev TV je 28 kW.

Potřeba tepla pro dveřní clony je 96 kW.

**Technická místnost – tepelná čerpadla**

Tepelné ztráty řešené bytové části jsou 58 kW.

Potřeba tepla pro ohřev TV je 56 kW.

**Roční potřeba tepla****Plynová kotelná III. Kategorie**

	Potřeba energie	Potřeba paliva
Vytápění – komerční prostory	136 MWh/rok = 470 GJ/rok	13 448 m <sup>3</sup> /rok
Vytápění – společné prostory	168 MWh/rok = 605 GJ/rok	17 310 m <sup>3</sup> /rok
Ohřev TV	48 MWh/rok = 173 GJ/rok	4 950 m <sup>3</sup> /rok
Dveřní clony	164 MWh/rok = 590 GJ/rok	16 882 m <sup>3</sup> /rok
<b>Celkem</b>	<b>516 MWh/rok = 1 838 GJ/rok</b>	<b>52 590 m<sup>3</sup>/rok</b>

Délka topné období je 252 dnů. Jako zdroj tepla pro společné a komerční prostory je uvažována kaskáda dvou plynových kondenzačních kotlů.

**Technická místnost – tepelná čerpadla**

	Potřeba energie	Potřeba paliva
Vytápění – bytová část	123 MWh/rok = 443 GJ/rok	35 844 kWh/rok
Ohřev TV	117 MWh/rok = 425 GJ/rok	34 387 kWh/rok
<b>Celkem</b>	<b>240 MWh/rok = 868 GJ/rok</b>	<b>70 231 kWh/rok</b>

Délka topné období je 252 dnů. Jako zdroj tepla pro bytovou část je uvažována kaskáda čtyř tepelných čerpadel.

**i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy****Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

Předpokládaný termín realizace stavby vyplývá z časového postupu prací. Stavba bude členěna do jednotlivých fází výstavby tak, aby samotný provoz železniční stanice byl omezen v minimální možné míře. Po dobu výstavby je nutné zachovat provoz drážní technologie, dopravní kanceláře a provoz min. 3 kolejí. Fázování stavby je uvedeno v samostatné příloze souhrnné technické zprávy B.8 Zásady organizace výstavby.

Stavba předpokládá následující etapy výstavby:

**Fáze 0** – přeložky sítí okolo jižní a východní fasády objektu včetně dočasné úpravy zpevněných ploch; umístění kontejnerů pro dočasné zázemí pro cestující veřejnost (čekárna, WC, pokladny) ; stavební úpravy místnosti pro novou elektrorozvodnu včetně vystrojení a pro přesun měničů KO.

**Fáze 1** – rekonstrukce hlavní části výpravní budovy (přesun radiového systému TRS včetně vymístění základnové stanice do admin. Křídla) a zastřešení zastávky BUS; stavební úpravy ostrovních nástupišť; umístění kontejnerů pro dočasné zázemí pro cestující veřejnost (čekárna, WC, pokladny); kompletní výměna informačního systému v rámci haly a všech nástupišť.

Fáze 1a-1 – rekonstrukce severovýchodní části VB v místě stávajícího bufetu a průchodu na 1. nástupiště a podchodu + stavební úpravy 2. ostrovního nástupiště (vestavba schodiště + výtahu V4) včetně rekonstrukce 1/2 přiléhající části podchodu + úprava GPK kolejí č. 1 a 3. V této fázi průchozí podchod na 3.nástupiště a 2.nástupiště po stávajícím schodišti; stavební úpravy místnosti pro

novou elektrorozvodnu včetně vystrojení, pro přesun měničů KO a pro novou sdělovací místnost vystrojenou pro postupné zapojování sdělovacího zařízení (informační systém, hodiny, kamery, rozhlas).

Fáze 1a-2 – stavební úpravy 2. ostrovního nástupiště (výšková úprava stupňů stávajícího schodiště) včetně rekonstrukce přiléhající části podchodu. V této fázi průchozí podchod na 3.nástupiště a 2.nástupišti novým schodištěm a výtahem.

Fáze 1b – stavební úpravy 3. ostrovního nástupiště (vestavba výtahu V5 + výšková úprava stupňů stávajícího schodiště) včetně zbývajících částí podchodu + úprava GPK kolejí č. 2 a 4 + kompletní výměna informačního systému v rámci haly a všech nástupišť. V této fázi zprovozněn podchod z VB na 2. ostrovní nástupiště.

**Fáze 2** – rekonstrukce bytového křídla

**Fáze 3** – rekonstrukce administrativního křídla, rekonstrukce části 1. nástupiště (nástupiště přiléhající k VB + východní část směr Plzeň) + zastřešení 1. nástupiště

Fáze 3a – rekonstrukce místností pro přesun dopravní technologie (měniče KO), umístění nových stožárů a radiového systému MRS a TRS, přesun ordinace lékařů a administrativy SŽ do již zrekonstruované centrální části (nutná částečná kolaudace), úprava GPK koleje č.5

Fáze 3b – rekonstrukce admini. křídla, části 1. nástupiště a včetně komplet zastřešení. Fáze 3b bude v rámci položení a napojování nových IS plynule navazovat na Fázi 5. Ihned po úplném vymístění stávající elektrorozvodny do nové bude zřízena nová sdělovací místnost.

**Fáze 4** – stavební úpravy zbývajících západní části 1. nástupiště (směr Železná Ruda)

**Fáze 5** – stavební úpravy manipulačního dvora (odstranění stávajících a umístění nových inženýrských sítí, nové zpevněné plochy, příprava pro sadové úpravy, umístění přístřešků). Fáze 5 bude v rámci položení a napojování IS plynule navazovat na Fázi 3b a 4. Fáze 5 tedy v části IS předběhne Fázi 4.a naváže na Fázi 3b.

**Fáze 6** –přemístění buňkoviště stavby a stavební úpravy v rámci příjezdové komunikace; finalizace terénních a sadových úprav

Etapa cyklodům – Cyklodům a terénní úpravy.

Jednotlivé fáze se budou prolínat tak, aby byla optimalizována doba výstavby. Například v době dokončovacích prací v centrální části začnou přípravné, odstrojovací a bourací práce v bytové křídle atd.

Předpokládané termíny stavby jsou následující:

**Zahájení stavby:** začátek 10/2024

**Dokončení stavby:** konec 12/2026

**Délka stavby:** 27 měsíců

Harmonogram stavby je podrobněji vyobrazen viz příloha této dokumentace „B.8.3.001 Harmonogram stavby“.

Každý stavební postup je zahájen přípravnými pracemi, během kterých připraví zhotovitel staveniště tak, aby následně mohl plynule zahájit realizaci stavby dle navržených stavebních postupů a zakončena je dokončovacími pracemi.

## **Obecné požadavky a upozornění na provádění stavebních prací na dráze**

Při stavebních pracích a pohybu na nástupišťích je nutné zajistit bezpečnost cestujících veřejnosti, ale i pracovníků stavby. Je nezbytně nutné dodržování zásad pro práci v provozované nevykloučené dopravní cestě dle předpisu SŽ Bp3. V případě využití služebního přejezdu pro úrovnňový přístup cestujících na ostrovní nástupiště (nyní s tímto není v PD uvažováno) bude přejezd zajištěn trvalým obsazením zaměstnancem zhotovitele s příslušnou dopravní zkouškou. Zaměstnanec u přechodu bude odborně a zdravotně způsobilý a zhotovitel stavby ho zajistí z vlastních zdrojů!



V každé fázi výstavby s dopadem do dopravní technologie (Fáze 1, 3, 4, 5) předloží zhotovitel investorovi a dopravci detailní harmonogram prací ke schválení. Součástí HMG bude soupis výluk trakčního vedení a vyloučení kolejí. Výluky jednotlivých dopravních kolejí s nástupištní hranou budou vždy včas projednány na úrovni dopravce a SŽ tak, aby nutné změny technologie neměly dopad do plnění platného GVD.

V roce 2025 je v rámci stavební akce CPS (cizího právního subjektu) „Přeštice – obchvat“ plánována 120 denní výluka v úseku Přeštice – Švihov u Klatov. Nejnáročnější fází výstavby z hlediska dopravy a výluk je Fáze 1a, kdy je uvažováno s vestavbou výtahu V4 na 2. ostrovním nástupišti v celkové délce trvání 75 dní. Z toho doba výluky TV 43 dní. V tomto rozsahu bude nutné po dobu této fáze zajistit náhradní autobusovou dopravu. Je tedy vhodné situovat fázi výstavby 1a do období výše zmiňované 120 denní výluky. Investor požaduje po zhotoviteli koordinaci stavby s plánovanou stavbou CPS a pokud to časově možnosti dovolí, přizpůsobit HMG stavby plánované výluce.

Dále bude pravděpodobně nutné zohlednit předpokládané výluky (zejména ZZ) pro výstavbu vlečky GWT v ŽST Klatovy.

Je uvažováno s umístěním nových antén TRS a MRS včetně nových kabelových tras. Antény budou osazeny na nové stožáry. Nejprve budou zřízeny nové stožáry, osazeny nové antény, provedeny kabelové trasy a umístěna nová koncová zařízení. Jakmile bude vše takto nachystáno, dojde po dohodě se správcem zařízení k jeho připojení.

#### Výluky:

Výluky zabezpečovacího zařízení mají dopad na složitost řízení dopravy ve stanici, musí být zajištěno „dopravní opatření“ (potřeba více lidí a všechno dýl trvá). Výluky na sdělovacím zařízení uvažujeme v rádech hodin. Přepojování a chystání pracoviště může probíhat za provozu (za předpokladu, že přepojení bude postupný). Výluky zařízení při přepojování uvažujeme dělat postupně podle nástupišť a jejich přilehlých kolejí.

Výluky trakčního vedení a samotných kolejí je podrobněji popsáno v části B.8 – „B8\_1\_002\_POV\_TZ\_Dopravní technologie“ a „B8\_3\_002\_HMG\_Faze 1a\_Nastupiste\_c2“

Stavební práce na 1.nástupišti budou prováděny s ohledem na vedení stávajících kabelových tras v nástupišti. Jedná se o kabelové trasy převážně drážní technologie (kabelové trasy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení) a napájení stanice na elektrickou energii. Kabelové trasy nesmí být stavbou dotčeny; narušení rozvodů bude mít za následek přerušení drážního provozu ve stanici a nemalé finanční výdaje spojené se zavedením náhradní autobusové dopravy. Před zahájením prací nechá zhotovitel kabelové trasy vytyčit. Práce v místě kabelových tras budou prováděny ručně se zvýšenou opatrností. Odhalené kabelové trasy budou vhodným způsobem ochráněny před poškozením (např. zakrytí kabelových tras panely apod.). V případě podhrabání kabelové trasy budou kabely vhodným způsobem vyvěšeny/podchyceny. Zvýšené opatrnosti je nutné dbát při pokládce nových inženýrských sítí v místech jejich křížení s kabelovými trasami. Postup provádění prací v blízkosti kabelových tras bude předem konzultován a odsouhlasen správcem daného zařízení, resp. dané kabelové trasy. Kabelové trasy a místa křížení jsou podrobněji zakresleny v grafické příloze „B.8 Koordinační situace – ochrana kabelů.

Stejně tak budou ochráněny kabely vedené v rámci manipulačního dvora, kde je veden rozvod Cetin. V místě nové komunikace budou kabely vhodně ošetřeny chráničkami a obetonovány. V místě křížení s jinými inženýrskými sítěmi budou práce probíhat ručně se zvýšenou opatrností. Kabelová trasa a místa křížení jsou podrobněji zakresleny v grafické příloze „B.8 Koordinační situace – ochrana kabelů.

Zvýšené opatrnosti při opravě střechy hlavní budovy bude zhotovitel dbát v místě umístění antén TRS a MRS. Antény tohoto zařízení nesmí být stavbou dotčeny. V případě nutnosti zásahu do antén bude zásah předem konzultován a odsouhlasen správcem onoho zařízení.

Při omezení provozu na nástupištích včetně vypínání TV bude nutná přímá spolupráce zhotovitele s technologi dopravce a úseku řízení provozu SŽ!!!

Během stavby musí být umožněna řádná obsluha zabezpečovacího zařízení dopravními zaměstnanci, vytvořeno adekvátní pracovní prostředí výpravních a zajištěn přístup a servis udržovacích zaměstnanců zabezpečovacího zařízení.

V rámci stavebních prací v dopravní kanceláři a místnosti zabezpečovacího zařízení bude zařízení řádně a vhodně ochráněno proti pronikání prachu. Přesný způsob ochrany dopravního zařízení bude předem odsouhlasen správcem daného zařízení.

Stavební práce v dopravní kanceláři budou provedeny v co nejkratší době, HMG prací v DK bude předem odsouhlasen provozovatelem.

Informační a orientační systém bude změněn do nové podoby na všech nástupištích současně, včetně kompatibilního SW. Výměna IS a OS je navržena ve fázi 1a-1 na 2.nástupišti, ve fázi 1b-1- na 3.nástupišti a hale a ve fázi 3b na 1.nástupišti. Informační tabule umístěné na 1.nástupišti budou v průběhu Fáze 3 (rekonstrukce 1.nástupišť včetně zastřešení) dostatečně ochráněny tak, aby nedošlo vlivem stavby k jejich poškození, případně mohou být po dobu rekonstrukce 1.nástupišť demontovány.

## **Postup realizace výstavby**

Stavba bude zahájena zabráním manipulačního dvora a umístěním zařízení staveniště (s koridorem pro přístup do bytového domu) a osazením buněk veřejného WC a Pokladny pro veřejnost, včetně napojení na kanalizaci, vodovod a elektrickou energii. Zároveň před východní fasádou (směrem k autobusovému nádraží) bude zbudováno ochranné lešení. Po realizaci přeložky vodovodu v přednádraží bude umístěno buňkoviště dočasného zázemí pro cestující a výpravní budovy bude po zbytek Fáze 0 a celou fázi 1 uzavřena.

Stavební práce započnou Fází 0, kdy budou přeloženy sítě okolo jižní a východní fasády. Bude provedena příprava pro napojení cyklodomu. Zároveň bude odstraněna část zábradlí oddělující 1.nástupišť od autobusového nádraží. Po realizaci buňkoviště dočasného zázemí pro cestující budou započaty přípravné a odstrojovací práce v centrální části VB.

V administrativním křídle bude zřízena nová elektrorozvodna, do které se budou postupně napojovat nově zrekonstruované prostory a nová elektrická zařízení; stejně tak místnost pro měniče KO.

Fáze 1 bude zahájena přípravnými pracemi již ve fázi 0. Dále budou následovat stavební práce v centrální části. Dojde ke zřízení nového stožáru TRS a umístění nového zařízení. Základnová stanice TRS bude nově vymístěna z centrální části a přesunuta do administrativního křídla, do předem připravené místnosti skladu 2.06.

Fáze 1a bude zahájena vestavbou výtahu V4 na 2.nástupišti a rekonstrukcí severovýchodní části VB v úrovni 1.pp a 1.np. (Fáze 1a-1). Těžiště prací této fáze ve výpravní budově bude soustředěno především do podchodu a vyústění podchodu na 1. nástupišti. Na 2. ostrovním nástupišti bude rozebrána část zastřešení a nástupišť, vybouráno východní schodiště, demontována část koleje č.1. Následně bude realizováno nové schodiště s výtahem V4. Po zpřístupnění nového schodiště cestujícím bude následovat bude výškově upraveno ponechávané schodiště, odstraněna zídka okolo schodiště a nahrazena tyčovým zábradlím a položena nová dlažba (Fáze 1a-2). Bude doplněna demontovaná část zastřešení, instalován nový informační a orientační systém. Bude provedena úprava GPK koleje č. 1 a 3.

Následovat bude Fáze 1b zahrnující vestavbu výtahu V2 z VB do podchodu a stavební úpravy 3. ostrovního nástupišť. Na nástupišti bude rozebrána část zastřešení a nástupišť, vybouráno východní schodiště, vestavěn nový výtah V5, výškově upraveno ponechávané schodiště, odstraněna zídka okolo schodiště a nahrazena tyčovým zábradlím a položena nová dlažba. Bude doplněna demontovaná část

zastřešení, instalován nový informační a orientační systém. Bude provedena úprava GPK koleje č. 2 a 4.

Součástí záměru pro realizaci stavebních úprav obou nástupišť budou i přilehlé koleje, kde bude výluka vlaků a trakčního vedení. Směrem ke kolejím bude postaveno ochranné zábradlí, případně lešení pro rekonstrukci střechy. Pro montáž těžkých prvků může být využit kolejový jeřáb. Přístup pracovníků na nástupiště pro stavbu bude podchodem a zásobování materiálem a konstrukcí přes autobusové nádraží a manipulační přechod přes koleje.

Po provedení Fáze 1 bude zahájena Fáze 2 rekonstrukce bytového domu. Přístup na stavbu bude z manipulačního dvora. Doprava materiálu na střechu bude staveništním výtahem a mobilním jeřábem postaveným v manipulačním dvoře.

Následovat bude Fáze 3 rekonstrukce administrativního křídla. Na začátku této fáze bude přesunut a přepojen radiový systém TRS a MRS a stavebně připravena místnost pro přesun dopravní technologie (měničů KO) – Fáze 3a. Následovat bude rekonstrukce celého křídla včetně 1. nástupiště (komplet zastřešení a části zpevněné plochy – plocha v rámci zastřešení + východní konec nástupiště směr Plzeň) – Fáze 3b. Rekonstrukci 1. nástupiště bude předcházet úprava GPK koleje č. 5. V rámci Fáze 3b bude zrekonstruováno celé administrativní křídlo, dokončena střední a východní část nástupiště a zastřešení; bude zprovozněna zrekonstruovaná část nástupiště a obnoven provoz na přilehlé koleji č. 5. Ihned po úplném vymístění stávající elektrorozvodny do nové místnosti bude zřízena nová sdělovací místnost. Ta bude vystrojena a připravena pro jednotné přepojení na nový informační systém, hodiny, kamery, rozhlas atd.. Přístup na stavbu bude z manipulačního dvora, případně z přednádraží. Doprava materiálu na střechu bude staveništním výtahem a mobilním jeřábem postaveným v manipulačním dvoře. Pro provedení nástupiště bude vyloučen provoz na přilehlé koleji. Směrem ke koleji bude postaveno ochranné zábradlí. Jsou položeny inženýrské sítě (IS) směřující do manipulačního dvora. Je tedy nutné současně s touto fází započít práce Fáze 5, a to v části položení nových IS v manipulačním dvoře. IS z části nástupiště budou napojeny na IS dvora. Stejně tak v rámci 5 fáze bude provedena přeložka vodovodu, která bude pokračovat fází 4 v rámci západní části nástupiště, kde bude napojena na stávající rozvod vody.

V rámci Fáze č. 4 bude dokončena zbývající západní část nástupiště. V rámci této fáze je nutné mít již realizovanou část vodovodní přípojky vedené manipulačním dvorem (Fáze 5).

V rámci Fáze č. 5 budou stavební práce soustředěny do manipulačního dvora. Budou odstraněny stávající inženýrské ve dvoře a položeny nové, budou provedeny nové zpevněné plochy a přichystány plochy pro sadové úpravy. Stejně tak budou probíhat práce na finálních zpevněných plochách okolo jižní fasády VB.

V poslední Fázi 6 bude vymístěno zařízení staveniště z prostoru příjezdové komunikace, realizováno nové parkoviště, příjezdová komunikace a dokončeny terénní a sadové úpravy. Bude umístěn venkovní mobiliář.

Fáze cyklo domu s přilehlými terénními úpravami bude zahájena nezávisle na ostatních etapách.

Návaznost a prolínání jednotlivých fází je podrobněji zobrazeno v příloze B8.3.001 HMG Stavba.

## Požadavky na provizorní stavy

Fáze 1 – služby cestující veřejnosti vymístěné z VB do přednádraží (pokladny, WC, čekárna)

Jsou navrženy celkem 3 kontejnery, kde budou provizorně umístěny 3 pokladny – 2 poklady ve 2 spojených kontejnerech pro České dráhy, 1 pokladna v jednom kontejneru pro GW Train. Kontejnery jsou rozčleněny na pokladny s odbytovým prostorem a šatnou; jako hygienické zázemí budou využity stávající služební záchody v administrativním křídle s docházkovou vzdáleností cca 80m (jednoduchá trasa v jedné výškové úrovni). Kontejnery budou vybaveny silnoproudou elektroinstalací, osvětlením, datovými rozvody, vytápěním kamerou a zabezpečovacím zařízením. Kontejnery budou vybaveny též základním nábytkem.

Je navržen 1 kontejner jako provizorní čekárna vybavena silnoproudou elektroinstalací, informačním monitorem, vytápěním a sedacím nábytkem.

Je navržen 1 kontejner jako hygienické zázemí pro cestující. Kontejner bude rozdělen na dvě půlky s využitím WC ženy a WC muži.

Kontejnery jsou napojeny provizorními přípojkami na vodu, kanalizaci elektriku a slaboproudé rozvody. Přívod elektriky bude zajištěn ze stávající elektrorozvodny, slaboproudý ze stávající místnosti Kabelových závěrů.

Fáze 3 – provizorní služební přechod výpravního na ostrovní nástupiště.

## Požadavky na výluky veřejné dopravy

### Fáze 1a: Práce v hlavní budově, vestavba výtahů ve VB a na 2. nástupišti

V první části prací dojde k omezení provozu v severovýchodní části výpravní budovy a části podchodu, konkrétně pak v oblasti vestavby výtahu V4. Dále dojde k omezení 2. nástupiště v místě vestavby nového schodiště a výtahu V4. Pro potřeby stavby bude využita celá západní část 2. nástupiště (od místa vestavby po konec nástupiště směr Bezděkov).

Po dobu fáze 1a-1 je uvažováno s možností stání vlakových souprav v západní části nástupiště směr Bezděkov. Soupravy mohou být přistavovány k nástupišti z obou směrů. Výjimkou je období, kdy bude nutné demontovat část koleje č. 3. Příjezd vlakových souprav po 3 koleji bude v této době pouze ze směru od Bezděkova. Směr od Plzně a Horažďovic (Horažďovice – Klatovy) bude vyloučen. Ve fázi 1a-2 bude výhodnější stání vlaků ve východní části nástupiště; stavební práce se již přesouvají do prostoru stávajícího schodiště, které bude v této fázi veřejnosti uzavřeno. Naopak bude zprovozněno nové schodiště s přímým výstupem na východní část nástupiště.

V době napěťové výluky u první a třetí koleje, bude odpojené i trolejové vedení 5. a 2. koleje. Pro vlaky elektrické trakce bude k dispozici kolej č. 4, s nástupní hranou. S ohledem na technologii provozu nelze provozovat stávající organizaci vlaků R v elektrické trakci na jedné koleji. Z toho důvodu je po domluvě s dopravcem navržen vjezd vlaků kategorie R do stanice samotíží. Posléze zde bude přítomna lokomotiva nezávislé trakce, která bude ve stanici vykonávat posun elektrické lokomotivy a vlaky odjíždějící z ŽST Klatovy vytlačí jako nezavěšený postrk do záhlaví.

Doba výluky TV u stavebního postupu je předpokládána v časových úsecích 2-13 dní, v celkovém součtu 43 dní. Podrobný přehled výluk TV a vyloučení kolejí v čase Fáze 1a je zpracován v příloze B8.3.002 HMG Fáze 1a - Nástupiště č.2.

Při tomto rozsahu výluky TV bude nutné zajistit po dobu trvání Fáze 1a náhradní autobusovou dopravu (NAD). Investor požaduje po zhotoviteli koordinaci stavby se stavbou cizího subjektu „Přeštice – obchvat“, která má na rok 2025 plánovanou 120 denní výlukou v úseku Přeštice – Švihov u Klatov; Fáze 1a má předpokládanou dobu výstavby 75 dní. Pokud by se Fáze 1a prováděla v době plánované výluky, nebude zapotřebí NAD.

Podrobněji je popsáno v „B8\_1\_002\_POV\_TZ\_Dopravní \_technologie“

### Fáze 1b: Práce v hlavní budově, vestavba výtahu na 3. nástupišti

Bude provedena vestavba výtahu V2 z VB do podchodu a výtahu V5 na 3. nástupiště. V této fázi rekonstrukce se neuvažuje o možnosti využívání třetího nástupiště.

Vyloučené budou koleje č. 2 a 4 v délce celého nástupiště. Koleje a nástupiště nebude možné použít pro výstup a nástup cestujících. Vlaky osobní dopravy budou po dobu rekonstrukce třetího nástupiště využívat zbylé dvě nástupiště. Některé vlaky nebudou moct čekat na příjezdové koleji v rámci obratu na následující odjezd, ale budou muset být přestaveny na odstavnou kolej bez nástupiště. Kapacita zbývajících nástupišť 1 a 2 je dostačující na plnění platného GVD bez NAD.

### Fáze 3a :Práce v administrativním (dopravním) křídle budovy

Vyloučené budou vždy určité koleje, ostatní koleje budou v plném provozu.

V téhle fázi rekonstrukce nebude výpravčí moct využívat stávající úrovněvý přechod k 2. a 3. nástupišti. Bude vybudovaný provizorní přechod pro výpravčího, nalevo od stávajícího přechodu.

Fáze 3b: Práce v administrativním (dopravním) křídle budovy, rekonstrukce 1. nástupiště přiléhajícího k VB a východního konce ve směru Plzeň

Vyloučená bude kolej č. 5 v délce celého nástupiště. Kolej a nástupiště nebude možné použít pro výstup a nástup cestujících. Vlaky osobní dopravy budou využívat zbylé dvě nástupiště.

V určitých fázích rekonstrukce 5. koleje nebude zapnuté trolejové vedení a nebude možné využívat taky třetí kolej pro vlaky s elektrickou trakcí. Proto jsou všechny vlaky elektrické trakce, v navrhovaném řešení obsazení kolejí směřované na 1., 2. a 4. kolej.

V téhle fázi rekonstrukce nebude výpravčí moct využívat stávající úrovněvý přechod k 2. a 3. nástupišti. Bude vybudovaný provizorní přechod pro výpravčího, nalevo od stávajícího přechodu.

Fáze 4: Práce na západní části 1. nástupiště směr Železná Ruda

Následovat budou práce na zbývajících částí 1. nástupiště. Vyloučená bude kolej č. 5 v místě prací. Nevyloučenou část koleje a nástupiště bude možné využívat.

V určitých fázích rekonstrukce bude vypnuté trolejové vedení u kolejí č. 5 a 3 a tyhle koleje budou v tomto případě přijíždět pouze vlaky nezávislé trakce. Vlaky elektrické trakce využívají zbylé koleje 1, 2, 4.

Pravá část nástupiště bude v této fázi po rekonstrukci a bude možné ji využívat pro neelektrifikované vlaky z/do Horažďovic, čím dojde k uvolnění provozu na druhém a třetím nástupišti.

Předpokládaná doba trvání výluk jednotlivých stavebních postupů je zaznamenaná v harmonogramu stavebních prací, který je součástí dokumentace B.8.

**j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu**

Předpokládá se předčasné užívání stavby v rozsahu fází výstavby 1a, 1b, 3a, 3b. Konkrétně se jedná o části stavby určené pro cestující veřejnost a zázemí provozu dráhy. Ordinace lékařů budou na počátku fáze 3a přestěhovány do již nově připravených a zkolaudovaných prostor v centrální části tak, aby jejich provoz byl přerušen na co nejkratší dobu. Stejně tak dojde k přesunu administrativních pracovníků dráhy. Dále se jedná o obě ostrovní nástupiště, kde je nutné výstavbu fázovat z důvodu zachování provozu minimálně na 3 kolejí. Uvedeny budou do provozu nové výtahy V2, V4 a V5 a podchod. V případě navýšení počtu kolejí ve výlucce by bylo již nutné zajistit přepravu osob náhradní autobusovou dopravou.

**k) Orientační náklady stavby**

Celkové investiční náklady vycházejí ze schváleného záměru projektu.

**B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

**Koncept**

Výpravní budova železniční stanice v Klatovech je památkově chráněný objekt. Koncept jeho obnovy je tomu přirozeně podřízen, ale zároveň je zde touha budovu oživit tak, aby vznikl harmonický celek vyvážený ve své historické a kulturní hodnotě a funkčnosti. Společenský význam a tím i způsob využití budovy se od doby jeho vzniku mírně posunul, a proto si myslíme, že je nutné citlivým způsobem zasáhnout i do vnitřního dispozičního uspořádání a zároveň i do vazeb na venkovní prostory v okolí



budovy. Citlivostí je míněna snaha o zachování všech stavebních konstrukcí, které se podílejí na celkové hodnotě původního architektonického díla.

### **Urbanismus**

Okolí domu je upraveno tak, aby byla zajištěna jeho bezbariérová dostupnost jak pro pěší, tak pro cyklisty i automobily a zásobování a zároveň se snahou o maximální využití potenciálu stávající zeleně. Hlavním tématem je kvalitní napojení parteru budovy na nově vznikající autobusový terminál v předpolí. Součástí snahy je i obydlení jižního zeleného pásu a zobytnění a ozelenění zásobovacího dvora.

#### Autobusový terminál

V souvisejícím projektu nového autobusového terminálu, AT (není součástí této dokumentace) jsou navrženy kompletní úpravy uspořádání a způsobu využití hlavního předprostoru budovy. Po stranách jsou umístěny nové zastávky autobusu, vyčkávací a odstavná plocha pro autobusy uprostřed a parkoviště K+R před hlavním vstupem do budovy. Podél jižního zeleného pásu k ulici Nádražní je navrženo parkoviště pro osobní automobily.

V rámci tohoto projektu je do přednádraží navržen objekt cyklodomu, který je bezprostředně napojen na parkoviště pro osobní automobily, ale zároveň navazuje na původní železobetonové zastřešení jižní části předprostoru. Umístění je zvoleno tak, aby byla vazba na cyklostezku a na schodiště zajišťující pěší přístup z ulice Nádražní a dále z přilehlého sídliště či centra města, co nejkratší.

#### Parter

Přízemí domu orientované směrem do přednádraží je otevřeno tak, aby nabízelo služby jak pro návštěvníky železniční stanice, tak i autobusového terminálu. Výškové umístění 1. nástupiště po úpravách jeho nivelety na normovou úroveň nad kolejnicemi a navazujícího prostoru dopravního terminálu, otevírá možnost přímého propojení. Po celou délku nástupiště navrhujeme odstranit oplocení, které nově začne až na konci nástupiště i s možností oplocením jeho čela. Oplocení dále pokračuje i se stávající bránou přes technický neveřejný přejezd přes kolejiště ve východní části kolejiště.

#### Jižní průchod

Prostor podél jižní fasády domu je v části před obchodními jednotkami v parteru rozšířený. Očekává se zde synergie mezi provozem v parteru budovy (lékárna, infocentrum případně jiný typ provozu) a velmi kvalitním zeleným na jih orientovaným svahem, který nabízí možnost expanze aktivit do osluněného a zároveň intimního prostředí. Záměrem otevřít stávající fasádu dvěma dveřními otvory s cílem nabídnout návštěvníkům a uživatelům budovy dnes nevyužitou kvalitu přírodního rámce budovy. Průchod podél obytného křídla je doplněn záhonem trvalek případně jinou formou zeleně, která zajistí odstup veřejně přístupného chodníku od fasády a tím i zlepší intimitu obytných prostor v přízemí tohoto křídla.

#### Technický dvůr

Nádvoří mezi bytovým a administrativním křídlem domu je upraveno tak, aby umožnilo bezbariérové vstupy do všech křídel domu pro pěší, nabídlo prostor pro parkování kol (zaměstnanci i návštěvníci) a parkování automobilů. Vstupní zvýšená plocha je zároveň určena pro příjezd a otočení dodávky zásobování případně sanitky. Odpadové hospodářství je rozděleno na dvě části, z nichž jedna (směsný odpad) je umístěna přímo na dvore (krátká docházková vzdálenost pro obyvatele). Nádoby na recyklovaný odpad jsou z důvodu lepšího příjezdu svozového nákladního automobilu umístěny před boční fasádu administrativní části (hlukem ze svozu nebudou tolik rušeni jak obyvatelé z bytové části, tak zaměstnanci v administrativní části budovy). Do dvora je doplněna zeleň ve formě jedné řady stromů

podél bytového křídla a záhonu a popínavých rostlin podél administrativního křídla. Podrobněji viz „SO 74-50-01 ŽST Klatovy, manipulační dvůr vč. příjezdové komunikace, přednádraží“.

#### Příjezdová komunikace

Komunikace k technickému dvoru je upravena tak, aby nabídla bezpečný přístup pro pěší a zároveň příjezd na dvůr. Podél jedné strany je umístěno parkování pro osobní automobily. Od veřejné komunikace je oddělena automatickou bránou. Podrobněji viz „SO 74-50-01 ŽST Klatovy, manipulační dvůr vč. příjezdové komunikace, přednádraží“.

#### Cyklodům

Cyklodům je umístěn v jižní části přednádraží tak, jak je uvedeno výše v logické vazbě na přístupové a příjezdové směry a na hlavní vstup do výpravní budovy. Přizemní podélný objekt je situován podél vrstevnice svahu, do které je zasazen. Výškové řešení pracuje s tím, že zelená střecha bude navazovat na šikmou plochu svahu s odskokem cca 300 mm, tak aby vznikla z pohledu bezpečnosti nepřístupná plocha bez nutnosti ochranných opatření (zábradlí). To je posíleno i pásem zeleně okolo obvodu střechy. Podobný princip ochrany je zvolen i u opěrných stěn, které navazují na stěny automobilového parkoviště, které bezprostředně sousedí. Volné stěny cyklo domu jsou z poloprůhledného rastru (ocel, dřevo), který zajišťuje uzavření proti krádežím, ale zároveň nabízí jistý stupeň průhlednosti a lehkosti, protože cílem je, aby působil lehce a nehmotně. Střecha je subtilní železobetonová deska, která odkazuje na původní masivní konstrukce přístřešků architekta Dandy. Nemá být ani replikou ani konkurencí, ale novodobou stopou – současnou konstrukční výzvou s jasným odkazem na eleganci železobetonových konstrukcí meziválečné doby. Provozně je cyklo dom rozdelen na dvě části. Vnitřní část je pod uzamčením a vnější je volně přístupná a pouze zajišťuje ochranu proti povětrnosti. Podrobněji viz „SO 74-73-01 ŽST Klatovy, cyklo dom“.

#### Přístřešky pro odpady

V technickém dvoře jsou umístěny dva přístřešky pro sběrné odpadové nádoby. Jejich návrh vychází z principu kontextuálního přístupu nevytvářet zbytečné kontrasty a spíše hledat harmonii mezi starým a novým. První přístřešek na smíšený odpad je umístěn ve vazbě na vstupy do administrativní a obytné části domu. Tento přístřešek je s odkazem na dobu vzniku celého souboru a i vzhledem na odolnost navržen z pohledového betonu v kombinaci s ocelovým pletivem, které navazuje na oplocení anglického dvorku a slouží jako nosič pro popínavou zelen. Jedná se o prostý přístřešek s boční stěnou a střešní deskou z litého vodostavebního železobetonu, případně z ocelové konstrukce v kombinaci se sklocementovými prvky. Může být také proveden jako prefabrikovaný. Přístřešek č. 2 je navržen rovněž jako pevná masivní železobetonová konstrukce se zastřešením a boky, které budou sloužit pro umístění nádob na recyklované odpady. Masivnost konstrukce by měla zároveň odolávat vibracím venkovních jednotek tepelných čerpadel, která zde budou umístěna.

#### Přístřešky nástupišť

Stávající železobetonová konstrukce zastřešení 1. nástupiště a přednádraží budovy jsou zachovány v původní podobě. Bude opravena omítka, obklady soklíků pilířů a zajištěna původní barevnost nátěru a doplněno původní osvětlení včetně označení budovy na průčelí. Podrobněji viz „SO 74-74-01 ŽST Klatovy, rekonstrukce zastřešení 1. nástupiště, řešení ostrovních nástupišť v rámci vestavby výtahů“.

#### Sadové úpravy

Součástí úprav okolí domu jsou i sadové úpravy, které reagují na stávající stav zeleně a zároveň plní funkci zobytnění a zpříjemnění pobytu na nich. Úpravy se týkají oblasti zeleného pásu kolem cyklo domu, který si vyžádá kácení několika stromů. Zde se navrhuje dosadba stromů nových a pás ochranné nízké křovinaté zeleně podél cyklo domu. Dále je navržen pás zeleně ve formě záhonu podél severní fasády obytného křídla a v neposlední řadě je navržen pás stromů do technického dvora a doplněna o záhon a popínavé rostliny podél anglického dvora. Podrobně je řešeno v samostatné části PD „SO 74-96-01 ŽST Klatovy, náhradní výsadba“.

#### **Architektonické řešení - exteriér**

### Fasády a střechy budovy včetně souvisejících železobetonových přístřešků,

Obálka domu je poměrně velmi zachovalá a je k ní přístupováno s respektem. Cílem je její obnova v původním stavu, respektive její uvedení do souladu s původním stavem (zachování geometrie, materiálového řešení a architektonického detailu - keramické prvky ostění, kovové prvky zábradlí, typ a členění výplní otvorů – okna, dveře, prosklené stěny atd). Výplně otvorů jsou kompletně s výjimkou prolamované sklobetonové stěny hlavní fasády nahrazeny novými prvky s lepšími tepelnými vlastnostmi. V některých případech jsou výplně otvorů oken upraveny tak, aby vyhovovaly novému využití prostor (například nové vstupy do parteru předprostoru autobusového terminálu a z jihu, nebo zaslepení oken s vložením žaluzií pro odtahy VZT do technického dvora). viz popis níže a výkresy pohledů na fasády, viz „C.4.1. Architektonický booklet“.

Vedle výše uvedeného bude obnova znamenat, že budou provedeny i korekce typu: odstranění druhotných sedlových stříšek umístěných nad zastřešením hlavního vstupu, či doplnění historicky potvrzených vikýřů (volských ok) na valbové střeše směrem k hlavnímu průčelí. Jmenovatelem všech popsanych úprav je respekt k architektonickým hodnotám domu a jeho okolí. Na druhou stranu tu je jasná touha budovu znovu oživit a tím zajistit její dlouhodobé udržitelné fungování. Proto jsme si dovolili navrhnout několik úprav v dispozicích veřejně přístupné části budovy (viz popis níže).



Pohled na hlavní vstupní fasádu výpravní budovy směrem od východu – stav

Východní fasáda – hlavní průčelí – fasáda je zachována v původním stavu s výjimkou parteru (pod vstupní markýzou), kde dochází k doplnění vstupních dveří v místě současných oken do veřejných toalet. Návrh úprav pracuje se symetrií členění fasády, kterou propisuje ve všech jejích kompozičních vrstvách. Členění pravé části fasády (vstupní zádveří) je symetricky ozrcadleno i do levé části, která je v současnosti uzavřená (toalety). Domníváme se, že hlavní fasáda touto změnou netrpí, naopak působí uceleněji, otevřeněji a vstřícněji, než v současném stavu (viz obrazová příloha). Výplně otvorů mají členění původní, případně členění, které vzniklo variací z původního členění, a to pouze v případech, kde v nových otvorech nebylo možné původní členění použít (středové pole se vstupními dveřmi).



Pohled na boční fasádu výpravní budovy směrem od jihu – stav

Jižní fasáda je zachována v původním stavu s tím, že dva okenní otvory v přízemí mají odstraněny parapety tak, aby vznikla možnost propojení interiéru s exteriérem. Otvory jsou členěny tak, aby byla původní logika horizontálního i vertikálního členění zachována. Prostup keramickým soklem je řešen obdobně jak je to patrné u dveřního otvoru v sousedním poli vstupního travé, případně u průchodu obytným křídlem.

Dvorní fasáda je zachována opět v původním členění a je doplněna o jedny vstupní dveře do schodiště vedoucího do komerčních jednotek v patře. Členění dvou sestav oken v horním pásu je upraveno tak, aby respektovalo fakt, že prostory za nimi mají sníženou výšku a nemají potřebu dalšího prosvětlení. Výplně budou zaslepeny žaluziemi a využity pro potřeby TZB. Luxfery nad pásem oken v centrální části fasády budou odstraněny a nahrazeny sestavou oken v členění stávajících výplní.





Pohled na dvorní fasádu výpravní budovy směrem od západu – stav



Pohled na dvorní fasádu obytného křídla směrem od severu – stav





Pohled na dvorní fasádu administrativního křídla směrem od jihu – stav

Fasády bytového a administrativního křídla jsou zachovány v původním stavu. Členění otvorů je zachováno, a to včetně sklobetonových pásů na domovní schodiště. Výjimku z výše uvedeného tvoří okna do toalet dvorní fasády bytového křídla, kde jsou stávající malá okna spojována vždy po dvojicích do jednoho většího otvoru (celkem tři kusy) a to tak, že výsledné otvory jsou identické s otvory o podlaží výše. Větrací otvory do spízních skříní jsou zachovány, ale z vnitřní strany jsou zaslepeny a zůstanou nefunkční vzpomínkou na řešení přirozeného větrání z poválečné doby.

Fasáda směrem do kolejí zůstává beze změn. Nové otvory jsou navrženy v podloubí vstupu do prvního nástupiště. Zde je zřízen nový vstup do komerčních prostor (občerstvení) a k výtahu do podchodu na nástupiště a do pokladny autobusového terminálu. Přístřešek je stavebně opraven, a to včetně přisvětlovacích pásů ze sklobetonu. Sklobetonové pásy anglických dvorků osvětlující suterénní prostory jsou rovněž zachovány.

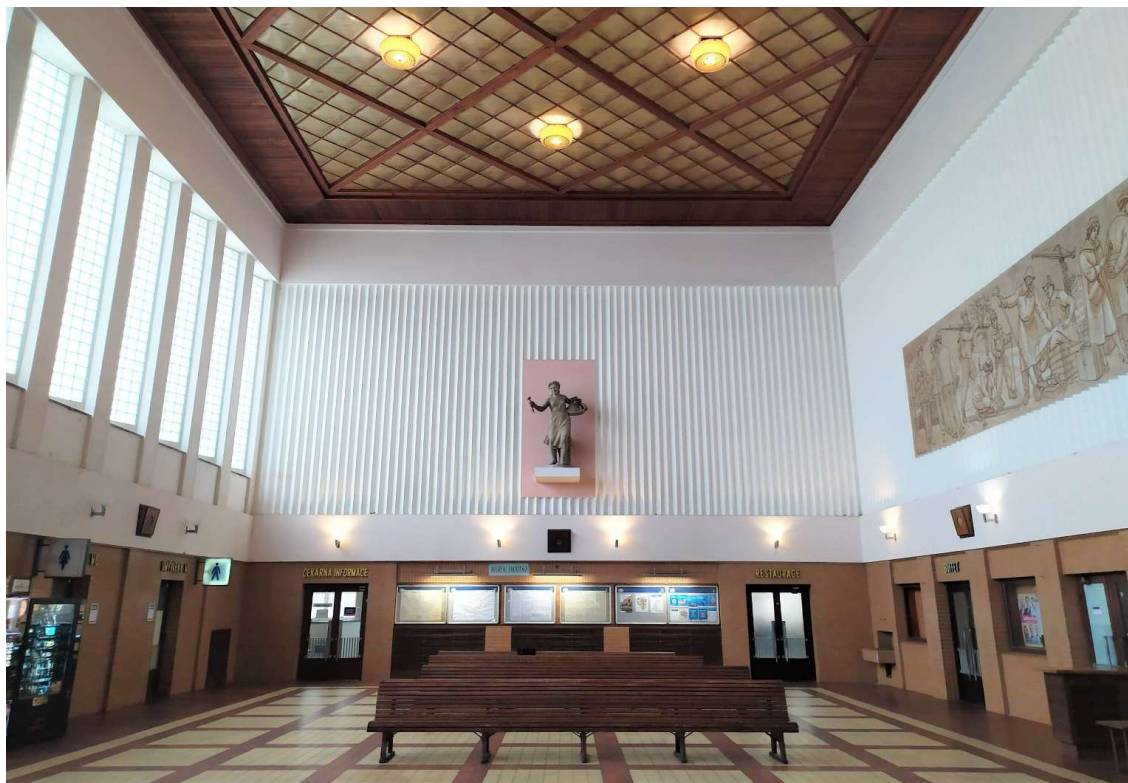
### **Architektonické řešení - interiér**

Změny v interiéru budovy jsou rovněž vedeny snahou o vyvážení památkové ochrany a požadavků současné legislativy a nového využití. Prostory jsou pro tyto účely rozděleny provozně do pěti kategorií.

1. Veřejně přístupné prostory odbavovací haly a vstupního zádveří a zádveří vstupu na 1.nástupiště
2. Veřejně přístupné komerční a obslužné prostory na přízemí a v patře (lékárna, občerstvení, infocentrum a další prostory na přízemí a ordinace v patře).
3. Služební veřejně nepřístupné prostory (kanceláře včetně sociálního zázemí) ve všech patrech
4. Obytné křídlo – ve všech patrech.
5. Technické provozy převážně v 1.np a suterénu administrativního křídla.

Z pohledu památkové ochrany je nejvíce péče věnována kategorii 1 (popis viz níže). Dále pak je odstupňováno společně druhá a třetí kategorie, kde je ochrana soustředěna na prvky dveří na chodbách, schodišť a prvků fasády. Kategorie čtvrtá tvoří samostatnou problematiku bytového křídla s důrazem pouze na společné prostory domovních schodišť. Prostory bytů jsou dispozičně upraveny na současný standard bydlení a dojde k odstranění všech vnitřních prvků včetně povrchů. Nejnížší ochranu mají technické prostory v páté kategorii umístěné převážně v suterénech. Zde zároveň dochází k nejmenším

zásahům do stavebních konstrukcí. Níže jsou popsány principy ochrany, které vychází z kategorizace a konkrétní principy a detaily ochrany budou předmětem dohody s orgánem památkové ochrany.



Odbavovací hala pohled směrem ke původní čekárně a restauraci

### Odbavovací hala

Hala je ve své podstatě zachována téměř v původním stavu, a to včetně výzdoby a jednotlivých detailů původního vybavení. Jedinou navrhovanou změnou jsou úpravy vstupů do jednotlivých veřejně přístupných prostor po obvodu odbavovací haly. Důvody k tomu vycházejí z dispozičních změn, které jsou popsány níže v odstavci popisující provozní řešení a v konceptu návrhu výše. Geometrie nových otvorů vychází z tektonické logiky původního členění spodního keramického soklu, která je založena na střídání prvků pilířů a masivních stěn s otvory. V čele haly (pod sochou) je plná stěna s nikou pro registry topení nahrazena trojicí otvorů, které jsou vloženy mezi stávající boční masivní stěny a jsou navzájem odděleny symetrickou dvojicí nových pilířů. Boční stěna směrem k průčelí budovy (východní) je otevřena dvojicí nových otvorů, mezi stávajícími pilíři. V protější stěně jsou zřízeny nové otvory do schodiště vedoucímu do suterénu a do patra (přístup ke komerčním jednotkám – ordinacím) opět s respektováním stávajících zedních pilířů.

*Povrchy stěn* jsou zachovány stávající – spodní soklové části je keramický obklad, v horní části je pak omítka s profilováním kanelurou oddělenou nahoře i dole hladkým pásem s jemnou profilací pod úrovní kazetového stropu. Keramické obklady budou po provedení nových otvorů obnoveny v původní skladbě a barevnosti. Otázka barevnosti povrchové úpravy omítky bude řešena průzkumem povrchových vrstev omítky s cílem zjistit původní barevnost z doby výstavby. Krakorec se sochou a hladkým panelováním bude rovněž zachován a opraven.

*Podlaha* je zakryta v současné době původní dlažbou, která je vzhledem k jejímu stavu (četné praskliny v ploše) a k požadavkům na vytápění odpočinkové části haly podlahovým topením v návrhu nahrazena replikou v původní geometrii a barevnosti.

*Stropní kazetový podhled* bude kompletně rozebrán. Konstrukce krovu od haly bude nově oddělena protipožárním podhledem umístěným v úrovni stávajícího podhledu. Na tento podhled bude zavěšen nový akustický podhled tvořený rastrem děrovaných plechů s akustickou izolací. Kazety budou lemovány dřevěnými latěmi. Je zachováno původní členění podhledu tvořené diagonálním rastrem falešných trámů a diagonálním lemováním samotných plechů. Jsou zachovány původní světla, která jsou v úrovni interiérového podhledu doplněna o nová zapuštěná svítidla, která jsou umístěna do středů výplňových kazet. Svítidla by neměla opticky konkurovat stávajícím tělesům, které z pohledu aktuálních požadavků na úroveň osvětlenosti nevyhoví požadavkům na osvětlenost na podlaze haly. Jejich zachování či odstranění je na diskuzi především z pohledu památkové péče. Pás dekorativních světel v úrovni spodního hladkého omítaného pásu je nahrazen svítidly soudobými ve stejné pozici. Podrobněji řešeno viz SO 74-71-01.01 Architektonicko stavební řešení.

*Původní výplně otvorů* – sklobetonová prolamovaná stěna hlavního průčelí prošla v nedávné době rekonstrukcí a v tomto projektu je tedy zachována bez nutnosti zásahu. U zachovávaných otvorů budou výplně repasovány (viz SHP), případně budou vyrobeny repliky (vybrané kusy i s požární odolností dle PBŘS). Dveře a výplně u nových otvorů a u otvorů, u kterých se původní výplně nezachovaly jsou navrženy výplně nové z ocelových profilů s obdobným členěním jako u výplní původní. Cílem bude nevytvářet záměrný kontrast, spíše najít logickou harmonii mezi novými a původními prvky. Zároveň je snaha vnímat nové prvky jako další vrstvu a nesnažit se replikovat výplně staré. Bude detailně řešeno ve vyšším stupni PD: Okénka pokladen budou nahrazena replikami dle aktuálních požadavků provozu. Podrobněji řešeno viz C.4.1. Architektonický booklet.

*Mobiliář* odbavovací haly (lavice, zákryty na topení u pokladen, boxy pro reproduktory, hodiny) vnímáme jako kvalitní dobové prvky, které budou zachovány a repasovány. Reproductory rozhlasu budou nahrazeny za novodobé kusy odpovídající současným předpisům s ohledem na akustiku v hale. Podrobněji řešeno viz C.4.1. Architektonický booklet.

*Výtvarná výzdoba* - výtvarná díla v interiéru haly (viz SHP) jsou v návrhu kompletně zachována a budou v rámci obnovy budovy restaurována. Postup restaurace je popsán v rámci technické zprávy SO 74-71-01.01 Architektonicko stavební řešení. Podrobnější postup bude stanoven v rámci realizace stavby.

*TZB* je řešeno se snahou o maximální zachování původních prvků. Osvětlení je zachováno nebo doplněno původní (replika/obdobné svítidlo) viz výše. Topení je navrženo do původních parapetů u pokladen a podlahové topení v místě původních dřevěných lavic nahrazuje zrušená topidla ze stěny pod sochou.

#### Zádveří a závětrí 1.nástupiště, podchod a komerční prostory v přízemí

Zádveří a závětrí 1. nástupiště jsou vnímány jako prostor, který je plynule navázán na prostor odbavovací haly. To znamená, že i přístup ke všem prvkům se bude řídit podobnou logikou maximální autenticity. Komerční prostory na přízemí jsou navrženy tak, aby byly maximálně propojeny jak s halou, tak s okolím domu. Cílem je získat maximální propustnost a optickou otevřenost těchto prostor směrem do interiéru i do exteriéru.

*Nové výkladce, prosklené stěny a dveře* jsou z ocelových profilů a celoprosklené – viz výše. Výkladce a vstupní dveře z exteriéru jsou u původních otvorů navrženy jako replika původních

ocelových dveří ( viz SHP) a u nových otvorů jsou navrženy z obdobné konstrukce jako jsou původní prosklené stěny/ dveře v parteru.

*Povrchy podlah* - budou navrženy tak, aby maximálně podpořily výše uvedenou propustnost a propojenost prostor. Předpokládá se použití dlažeb, které budou vycházet z původní barevnosti případně z původního členění. Bude detailně řešeno ve vyšším stupni PD.

*Povrch stěna s stropů* - ostatní povrchy budou přizpůsobeny návrhu interiéru jednotlivých prostor. Cílem je zachovat původní prostotu jednotlivých prostor. Zachování některých prvků interiéru jako například dřevěných obkladů v původní restauraci bude dořešeno ve vazbě na návrh interiéru. To samé se týká původních keramických obkladů v bufetu.

*TZB* je v těchto prostorách řešeno individuálně s ohledem na to, zdali se jedná o čistě veřejné prostory (zádveří, podchod, závětrí 1. nástupiště) a komerční prostory, kde budou převažovat potřeby provozu. V zádveří, závětrí a v podchodu jsou použita svítidla, která jsou replikou svítidel původních a byla použita i pro osvětlení venkovních prostor před hlavní fasádou (viz SHP) – cílem je sjednotit tyto prostory. Naopak komerční prostory budou řešeny individuálně, a to v návaznosti na rozmístění dalších prvků TZB jako je potrubí VZT a jednotky chlazení, či prvky zabezpečení a slaboproudu.

#### Veřejně přístupné komerční prostory v patře, neveřejné administrativní prostory.

Komerční prostory ve 3. podlaží jsou přístupné novým schodištěm vloženým do travě bezprostředně v návaznosti na odbavovací halu. Jedná se tedy o prostory, které vznikly konverzí původních nocležen pro vlakové čety na ordinace včetně nutného zázemí. Prostory jsou kompletně dispozičně upraveny.

*Schodiště, výtah* – schodiště je navrženo jako tříramenné s možností uzavřeného přístupu do suterénu. Od fasády je schodiště odsazeno tak, aby nekolidovalo s původním členění oken. V zrcadle je umístěn výtah v samonosné železobetonové šachtě. Zábradlí je ocelové transparentní.

*Stěny, stropy, podlahy* – dispoziční změny se budou týkat i povrchů podlah a případně i stropů. V chodbách a v některých jednacích místnostech jsou nově navrženy podhledy (SDK), které umožní rozvody TZB a budou mít integrovaná svítidla. V běžných kancelářích se s podhledy nepočítá. Svítidla jsou svěšená ze stropu. Stěny jsou prostě omítané s keramickým soklem. Podlahy na chodbách jsou vydlážděné. Dlažba bude vzhledem k rozsahu stavebnímu zásahu (viz text níže) provedena nová. Bude řešeno ve vyšším stupni PD.

*Výplně dveřních otvorů* - dispoziční úpravy si vynutí zásahy do poloh příček a většiny dveřních otvorů a předpokládá se, že budou původní dveře odstraněny a nahrazeny novými. Zde je snaha o používání dveří s nadsvětlíkem, které přinesou vnitřním chodbám alespoň základní úroveň přirozené osvětlení. V administrativní části nejsou dispoziční změny tak rozsáhlé, ale také zde dochází k úpravám pozic dveřních otvorů, a to hlavně za účelem posílení kapacity sociálního zařízení. Změny se tedy budou týkat i dveřních otvorů. Zde se počítá z důvodů zachování jednotnosti výsledného působení výměna všech dveří – zachována původní výška vnitřních výplní 1970 mm z důvodu minimalizace stavebních zásahů do nosných konstrukcí.

*TZB* – osvětlení všech prostor je navrženo nově. Bude se jednat o jednotný systém kruhových svítidel, která budou podle situace osazena buď jako přisazené, zapuštěné či svěšené svítidlo, a to převážně v závislosti na světlé výšce místnosti. Vytápění místností bude radiátory, chlazení pomocí chladících přisazených jednotek. Nucené větrání je navrženo systémem potrubí, které bude vedeno převážně na chodbách (SDK podhled) a do místností jsou vyvedeny pouze výústky skrze stěnu. Místnosti bez podhledu (běžné kanceláře), nebo budou rozvedeny i v rámci místností (s podhledem) – zasedací místnosti, sociálky.



### Bytové křídlo 1-3 NP

Společné prostory domovních schodišť jsou zachovány v původním ale obnoveném stavu. Jedná se o prostory, které jsou provozně a funkčně prakticky beze změn. Průchod bytovým křídlem je považován za veřejný prostor a je to podpořeno i péčí o zachování původní dlažby a dalších detailů.

*Původní dlažby a schodiště* budou zachovány, a to včetně zábradlí, madel a soklíků a dalších detailů.

Stěny a stropy – jsou zachovány v původním stavu a budou opraveny.

*Výplně otvorů* - vstupní dveře ze dvora jsou zachovány v původní podobě a budou repasovány, případně nahrazeny replikou. Prosklená stěna ze sklobetonu bude nahrazena novou, a to včetně větracích zámečnický připravených otvorů. Zachování otvorů nebude realizováno u krajního schodiště při centrální části, kde je potřeba plné plochy ze sklobetonu s předepsanou požární odolností. Vstupní dveře do bytů budou osazeny nově – zde dochází k dispozičním úpravám a doplnění požární odolnosti. Vnitřní dispozice bytů jsou kompletně upraveny a stejně tak budou upraveny i podlahy a povrchy stěn a nahrazeny vnitřní dveře

*TZB* – ve společných prostorách budou osazeny nová svítidla v původním designu, v bytech budou osazena svítidla dle návrhu interiéru. Společné prostory nejsou nuceně větrány ani vytápěny. Bytové prostory mají nové vytápění (nové radiátory) a lokální nucené větrání. Průchod je osvětlen původními svítlidly.

### Kategorie 5 – suterény

Stavební úpravy v suterénech mají technický charakter. Jsou zaměřené na sanaci vlhkosti, opravy omítek a podlahových mazanin. Dveře a vrata krytů civilní obrany budou převážně zachovány. Budou zde vyčleněny nové technické místnosti a nově rozpříčkovány sklepní kóje pro bytové jednotky.

### **Provozní řešení**

Předkládané řešení ukazuje rekonstrukci budovy prostor a z velké části i konverzi jednotlivých prostor. Hlavním tématem řešení je otevřenost výpravní budovy do prostoru plánovaného dopravního autobusového terminálu před objektem nádraží, umožnit větší průchodnost výpravní haly a zároveň oživit a dnes málo nebo vůbec nevyužívané prostory.

### Hala

Hlavní dispoziční změny se odehrávají v přízemí v okolí odbavovací haly. Směrem k navrhovanému dopravnímu terminálu byly na fasádě původně umístěny veřejné toalety. Ty jsou vymístěny a těmito, jak pohledově exponovaným prostorům jsou věnovány komerční jednotky. Zároveň jsou tyto obchodní plochy volně průchozí dále do haly a slouží i pro přestupující cestující, kteří neopustí budovu nádraží. Pro nové vstupy do komerčních jednotek z haly jsou zvolena místa mezi stávajícími pilastry, které na východní fasádě navazují na stávající prosklení ze sklobetonových tvárníc. Nerušíme tak výraznou rytmiku vertikálních prvků v hale a zároveň jí otevíráme do nově vzniklých prostor určených pro širokou veřejnost i z řad necestujících.

### Obchodní plochy

Prostory podél východní fasády jsou určené pro malý sortiment, typicky novinový stánek, bageterie, prodejna potravin apod. Do stávajících prázdných prostorů podél jižní fasády umístíme další plochy pro retail, současně s tím tyto prostory zpřístupníme novými vstupy. Dochází tak většímu obchodnímu propojení a oživení haly směrem do zeleného svahu vedle nádraží. Nové vstupy jsou dva, symetricky umístěné ve stávajícím rastru oken boční fasády.



*Původní čekárna* je ponechána jako variabilní komerční jednotka s dopředu neurčeným provozem. Uvažuje se o využití pro infocentrum města Klatovy v kombinaci s prodejem jízdenek dopravce autobusového terminálu. Svou polohou je ale dobře přístupný pro cestující vlakem, autobusem ale i pro obyvatele přiléhajícího sídliště.

*Původní restaurace* - místo původní nádražní restaurace je v návrhu prověřena možnost umístění provozu lékárny. Vzhledem k potřebě dostatečného zázemí je využita i část prostor původní restaurační kuchyně. Součástí zázemí je denní místnost zaměstnanců se šatnou a WC, skladové zásuvky a regály s místem pro přípravu léků. Lékárna i její zásobování jsou přístupné ze dvora vstupem přes schodišťový prostor bytového křídla. Zákazníci lékárny mohou využít vstup z haly nebo již zmiňovaného nového vstupu na jižní fasádě. Zbylá část původního gastro zázemí je konvertována na byt.

*Dnešní prázdný prostor výčepu zvaného „Bazén“* je dnes věnován veřejným toaletám, jsou v blízkosti haly i komerčních ploch. Jsou dobře přístupné a kontrolovatelné. Součástí toalet je jedna univerzální WC kabina pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, která obsahuje také dětský přebalovací pult. Samostatné toalety mají vždy svou umyvadlovou předsíň, která je stejně jako kabina pro imobilní přístupná pomocí mincovníku u každého vstupu. Mincovník bude řešen jako celozapuštěný do stěny. Součástí bude i pohotovostní malá úklidová místnost osazená výlevkou. Kabina pro imobilní bude navíc vybavena „Euroklíčem“.

#### Obchodní plochy – zázemí

Každá obchodní jednotka je vybavena vlastním hygienickým zázemím, které sestává z umyvadla a WC. Ve 3.pp je navíc umístěno další společné hygienické zázemí (m.č. 3.11a-3.12 a 3.06-3.07) a denní místnost (m.č. 3.05) s čajovou kuchyňkou.

#### Kavárna

Gastronomický provoz je umístěn v přízemí objektu nádraží v místnosti č. 1.01. Jde o prodejnu sortimentu rychlého občerstvení s malou odbytovou plochou – cca 13 míst u stolu s možností konzumace jídel na místě. Nabízený sortiment zahrnuje dovážené výrobky studené kuchyně, dovážené cukrářské výrobky, chlazené nápoje a na místě vyráběné teplé nápoje. Prodejní sortiment bude do prodejny zavážen v mimoprovozních hodinách. Zásobování probíhá vstupem z ulice. Po kontrole bude zboží uloženo do příslušných skladových prostor v prodejně. Prostor kavárny je provozně rozdělen na odbytový prostor, kantýnu (prodej, příprava jídla/pití, mytí nádobí) a skladu.

Objekt je nemovitou kulturní památkou, kde historickou hodnotu tvoří kromě hmatatelných prvků i dosavadní provozní schéma výpravní budovy. Díky tomu nejde již prostory kavárny rozšířit směrem dovnitř budovy. Dispozice kavárny tak odpovídá velikosti prostoru a sestává se z odbytového prostoru a přípravny. Samotné zázemí personálu je umístěno v 1.pp mimo prostory kavárny. Zázemí je tvořeno šatnou, umývárnou s jedním umyvadlem a WC kabinou (m.č.0.04-0.06). Vzdálenost zázemí od vstupních dveří kavárny činí cca 25 m s překonáním jednoho schodiště. Přístupová cesta je vedena uvnitř výpravní budovy.

#### Pokladny

Pro odbavení cestujících budou ve stávajících prodejních okénkách zřízeny nové pokladny. Pokladny budou dle standartu SŽ jako samostatné zamykatelné buňky s nutným zařízením pro prodávajícího jízdenky. Zamykatelné buňky tak umožňují mít více dopravců na nádraží, a to nezávisle na sobě. Denní zázemí osob obsahuje kuchyňku, šatní skříňky i posezení pro případ obědové pauzy a odpočinku. Součástí zázemí je šatna s uzamykatelnými skříňkami.

### Úschova zavazadel

Nově hala nabídne pro cestující samoobslužné boxy pro úschovu s návazností také na stávající výdej nadrozměrných zavazadel. V prostoru bude dále možné umístění komerčních výdejních boxů. V hale se předpokládá i umístění informačních panelů. Uvažujeme místo napravo od vstupu na první nástupiště. Tento prostor spolu s využitím stávajících nik pro vývěsní klaprámy bude určen jako informační prostor, kolem kterého bude proudit největší počet přijíždějících i odjíždějících cestujících směřující do a z podchodu.

### Ostraha

Stávající prostor pro ostrahu objektu (původně kancelář pro informace) zůstane na původním místě. Má ideální vizuální kontakt s halou skrz okno. I to slouží pro eliminování vandalství příp. sdružování nevhodných osob. Místnost pro ostrahu bude ovšem zmenšena a část z ní bude věnovaná velké úklidové místnosti, kde bude sklad úklidových prostředků a velkých čistících vozíků.

### Podchod a zádveři

Přístup na nástupiště je ve stávajícím stavu řešen jako jeden příjezdový směr do zádveří a následně ven a jeden odjezdový směr z haly. Ze zádveří je přístupná nově umístěná provozovna bufetu/kavárny do severovýchodního cípu hlavního traktu. Vstoupit se do něj dá ze zádveří, ale i z průchodu na 1. nástupiště. Sortiment se předpokládá jako studené lahůdky, zákusky z výdejního pultu a teplé a studené nápoje, tedy bez nutnosti velké přípravy. Prostor má pro cestující ideální vizuální kontakt, jak s vlakovými nástupišti, tak i s autobusovým terminálem.

### Nástupiště

Nástupiště jsou nově bezbariérově přístupná, a to díky umístění výtahu na každé z nástupiště a do závětrí vstupu do odbavovací haly. Svou velikostí kabiny 1200/2100 mm jsou to výtahy bezbariérové, ale také dostatečně kapacitní dle požadavků SŽ. Výtah vedoucí z podchodu do haly si žádá prohloubení nutných prostor pro výtah a posunutí předloženého schodiště před hlavní schodiště do haly. Výtah bude v 1.NP vyústěn do průchodu k 1. nástupišti, tedy s přímou vazbou do odbavovací haly nebo kavárny. Výtahy na jednotlivá nástupiště nahradí vždy východní ramena přístupových schodišť. Vzhledem k předpokládanému špičkovému počtu cestujících na druhém nástupišti bude za výtahem provedeno další nové schodiště obsluhující východní část nástupiště.

### Zázemí autobusového terminálu

V přízemí v těsné blízkosti výtahu pro cestující je umístěna pokladna pro řidiče autobusu. Místnost není určena veřejnosti pro koupi jízdenky, nýbrž pro výběr tržeb od řidičů autobusů. Dále je z průchodu po schodišti přístupné mezipatro, označované jako 2.NP. Ještě v přízemí vedle schodiště je umístěno pohotovostní WC s malým umývánkem. Celé následné mezipatro je věnováno jako zázemí autobusových dopravců. Součástí jsou dvě kanceláře každá pro 2 – 3 osoby. Spojovací chodba je věnována pro odpočinek řidičů. Kapacita je navržena pro 16 – 20 osob. Součástí vybavení jsou stoly se zamykacími zásuvkami se židlemi, pohovky i malá čajová kuchyňka. Na zázemí navazuje další WC s umyvadlem a úklidovou místností.

### Komerční prostory v patře

Hlavní trakt budovy svou velikostí skýtá možnosti pro maximální využití pro komerční plochy. V původním řešení architekta J. Dandy byl prostor patra hlavní budovy věnován nocležnám vlakových čet. Dnešní provoz dráhy si nicméně tyto prostory nežádá, otevírá se tak možnost využít prostor novým způsobem, který dále přivede i necestující návštěvníky. Patro hlavního traktu, označované jako 3.NP, se zpřístupňuje novým přístupovým schodištěm ve střední části, navazující přímo na odbavovací halu.

Schodiště je tříramenné překonávající konstrukční výšku 5,85 m. V prostoru zrcadla je navržen bezbariérový výtah. Celá schodišťová šachta ústí do obslužné chodby, ze které jsou přístupné nové provozy.

V současné době jsou v dlouhodobém pronájmu ordinace praktické a zubní lékařky nacházející se v severním křídle budovy. Využívá se tedy možnosti přemístění ordinací do hlavního traktu a tím celé severní křídlo bude ponecháno pro Správu železnic.

#### Ordinace praktického lékaře

Nově jsou v jižní části podlaží umístěny dvě ordinace praktického lékaře. Ordinace jsou přístupny z nové vertikály chodbou č.m.3.18b. Chodba je od vertikály oddělena dveřmi. Z chodby je přístupné hygienické zázemí pro pacienty praktického lékaře a zubní ordinace, a to muži, ženy a WC invalidi. Z chodby je též přístupná denní místnost zubního lékaře a zubní hygieny s vlastním WC. Na chodbu přes dvoukřídlé dveře navazuje již samostatná čekárna praktických lékařů (m.č. 3.18c), ordinace tak tvoří samostatné oddělení. Čekárna je situována v místě stávající chodby a je společná pro obě ordinace. Vstup do každé ordinace je přes sesternu. Ordinace a sesterny jsou vybaveny umývadlem a linkou s dřezem. Z obou sesteren je dále vstup do společné denní místnosti s kuchyňskou linkou a jídelním stolem. Z čekárny je přes uzamykatelné dveře přístupné hygienické zázemí pro personál. To se sestává z průchozí hygienické předsínky s umývadlem a oddělenou WC kabinou. Průchodem přes hygienickou předsíň se dostáváme do skladu zdravotnického odpadu. Vzhledem k absenci denního světla v čekárně a možným delším čekacím lhůtám pacientů, navrhujeme provést prosklené nadsvětlíky dveří do obou sesteren, příp. prosklené dveře s bezpečnostním průsvitným sklem, které ale nabízí dostatek diskrétnosti v rámci každé ordinace.

#### Zubní ordinace

Vlevo od hlavního tříramenného schodiště bude umístěna zubní ordinace a ordinace dentální hygieny (zubní ordinace). Zubní ordinace jsou přístupny z nové vertikály chodbou č.m.3.02b. Chodba je od vertikály oddělena dveřmi. Z chodby je přístupná jak samotná zubní ordinace a ordinace dentální hygieny (vstupy pro personál), tak samotná čekárna m.č. 3.20. Mezi ordinacemi je umístěn rentgen, samostatná místnost společná pro zubního lékaře a dentální hygienu. Součástí rentgenu je oddělená místnost s kompresorem vzduchu a nádobami na zdravotnický odpad. Čekárna bude tedy sdílená pro pacienty zubní lékařky i pro klienty dentistky. Hygienické zázemí pro pacienty a denní místnost pro personál vč. WC se nacházejí na druhé straně od vertikály a jsou přístupné z chodby m.č. 3.18b. Jedná se o prostory 3.22a – denní místnost + WC, 3.23 – WC muži, 3.25 WC ženy, 3.29a – WC invalidi.

#### Kanceláře autobusového dopravce

Další prostory patra hlavní budovy, které dnes slouží jako školící centrum pro Správu železnic, budou věnovány kancelářím nového drážního dopravce. Navrženy jsou tři kanceláře, které jsou průchozí a současně jsou propojené chodbou, která může sloužit i jako místo pro jednání. Vzhledem k hloubce traktu a absenci přímého denního osvětlení chodby, jsou příčky mezi kancelářemi a chodbou navrženy jako prosklené. Příčky se nabízejí buď čiré, nebo průsvitné pro diskrétní prostředí kancelářů, případně jako kombinace obou výše zmíněných. Kanceláře jsou přístupny z hlavní vertikály chodbou č.m. 3.02b (chodba okolo zubních ordinací), dále pak chodbou 3.02a. Chodby jsou vždy odděleny dveřmi tak, aby bylo pronajimatelné prostory uzamknout a omezit tak pohyb cizích osob.

#### Společné zázemí pro obchodní jednotky

Hygienické zázemí (WC muži, WC ženy, úklid) a denní místnost s kuchyňským koutem pro obchodní jednotky jsou umístěny ve 3.np a jsou přístupny z chodby 3.02a Chodba je od ordinací zubního lékaře oddělena uzamykatelnými dveřmi, stejně tak od kancelářů autobusového dopravce.

Všechny obchodní plochy, plochy služeb a dalších nájemců si vyžadují zázemí, kde budou mít pracovníci možnost odpočinku, převlečení nebo hygieny. Zde na severní fasádě s výhledem na kolejíště byla zvolena denní místnost obsahující zamykatelné skříňky pro uložení svrchního oděvu, kuchyňku s posezením i pohovku pro odpočinek. Sociální zařízení pro všechny zaměstnance retailů se nachází v těsné blízkosti denní místnosti. Docházková vzdálenost od nevzdálenějšího retailu v tomto případě jiné výškové úrovně činí 55 m, což vzhledem k požadavku max. 70 m, splňujeme.

#### Administrativa

Celé severní křídlo budovy vymístěním ordinací praktického a zubního lékaře bude využito státní organizací Správa železnic. V přízemí zůstávají pro zajištění provozu dráhy, včetně kanceláří, dílny, skladů a toalet. Hygienické prostory, vzhledem k pracovníkům pracujícím přímo na dráze, budou osazeny sprchami. V mužské části bude zřízena větší hygienická kabina se sprchou a oplachovacím žlabem. U servisního vstupu do severního křídla budovy z obslužného dvora jsou umístěné další toalety se sprchami, primárně určené pro administrativní pracovníky budovy a také pro pokladní všech dopravců operující ve výpravní budově.

Celé horní patro bude věnováno administrativnímu úseku. Kanceláře budou mít výhled přímo na nástupiště na severní fasádě. V místě stávající ordinace budou sloučeny sousední místnosti a bude zde zřízena nová školící místnost až pro 30 osob. Prostor je navržen s možností rychlého rozčlenění na dva menší prostory skládací mobilní příčkou. Současně s tím je předpoklad vybavit místnost modulárním nábytkem tak, aby šel snadno přeskládat pro aktuální potřeby, typicky školení, konference, přednáška, zasedání apod. Přímo na školící místnost je navázána kuchyňka pro přípravu občerstvení. V době, kdy neprobíhá žádné školení (nebo jiné aktivity), kuchyňka slouží jako standartní čajová kuchyňka zaměstnanců.

Hygienické prostory jsou stejně jako v 1.NP na obou koncích chodby. Zde je dle normového požadavku na toalety v administrativních objektech umístěna také jedna WC kabina pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Patro je přístupné také po nově zřízeném výtahu. Navržen je běžný osobní výtah o rozměru kabiny 1100/1400 (šachta 1600/2000), který také svými rozměry umožňuje bezbariérový provoz.

#### Obytné křídlo

Celé jižní křídlo budovy je v obou podlažích věnováno bytům. Jedná se o bytové jednotky standardů 2+1 a 3+1. Byty a jejich sociální zařízení jsou poplatné době vzniku a zaslouží si kompletní rekonstrukci do moderního hávu bydlení 21.století. Byty v patře jsou přístupné ze schodišťových podest, vždy dva z dané podesty. Byty v přízemí jsou přístupné z chodby ze dvora objektu. Žádný byt nebyl ve své kategorii ponížen, naopak. Novým uspořádáním s obývacím pokojem s kuchyňským koutem je počet obytných místností zachován. Sociální zařízení bytů v dané velikostní kategorii vede k řešení samostatného WC. Požadavek splňujeme ve všech bytech. V novém dispozičním řešení přibylly dvě bytové jednotky. V přízemí jednotka kategorie 2+1 s vlastním vchodem ze stávajícího průchodu do dvora. Druhá jednotka velikosti 2+kk je nově umístěná v patře v místě bývalých nocležen, které se nacházely jako jediné v jižním bočním křídle budovy.

#### **Materiály**

Materiálové řešení fasád a interiérů vycházejí ze současného stavu a bude maximální snaha o zachování původních prvků a povrchů. Největší péče bude věnována veřejně přístupným prostorům odbavovací haly a přilehlým prostorům. V ostatních prostorách bude snaha přiměřeně vyvážena novým požadavkům na provoz. Nové konstrukce jsou navrženy se snahou nekonkurovat stávajícím konstrukcím a pouze harmonicky doplňovat.

V navazujícím stupni dokumentace bude vypracován soupis prvků, který bude popisovat jednotlivé prvky a jejich hodnotu a který bude předložen zástupci NPÚ ke konzultaci a odsouhlasení.

#### Venkovní plochy

Povrchy jsou zpevněné v některých částech kamennou dlažbou, která navazuje na dlažbu autobusového terminálu. V částech je využit litý asfalt (jižní průchod u bytového křídla, technický dvůr, anebo mlatové plochy (technický dvůr – prostor pod stromy). Zbylé nezpevněné plochy jsou ozeleněné.

#### Fasády

Je navržena sanace stávajících fasád s cílem obnovení původního stavu a doplnění poškozených prvků. Podrobněji je sanační zásah popsán ve stavební části této PD.

#### Interiér

V interiéru bude snaha o podobný přístup, který je podrobněji popsán ve stavební části této PD.

#### Cyklodům a přístřešky

Cyklodům je kombinací pohledového železobetonu a ocelové konstrukce. Opláštění je z oceli, či dřeva. Přístřešky odpadů jsou kombinací pohledového železobetonu a ocelových sítí/mříží, které slouží jako nosič popínavé zeleně.

### **B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení**

#### **a) Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení**

##### **Stručný popis stavby**

Záměrem je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům současné železniční dopravy a jejím návazností na ostatní druhy dopravy, a tím zvýšit konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Dlouhodobou vizí jsou osobní nádraží v technickém, provozním i estetickém stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy.

Mnohé konstrukce a instalace jsou dodnes původní. Konstrukce i povrchové úpravy jsou v nevyhovujícím stavu, na některých místech narušené, opotřebované, nebo zcela chybí. Původní kompletační výrobky jsou na prahu své životnosti. Statika některých nosných konstrukcí je vlivem působení dlouhodobých negativních účinků povětrnosti a vlhkosti narušena. Suterén zdivo projevuje známky vysokého namáhání zemní vlhkostí a výkvěty solí. Nepřízeň vlhkosti je zaznamenána i na fasádách objektu, a to především v nedostatečně izolovaných štítech objektu, v úrovni soklů nad keramickým obkladem (difúzně uzavřený obklad soklových partií vyhání vlhkost výše do omítaných ploch) a v oblasti korunních říms. Veškeré venkovní povrchy jsou značně znečištěné. Výplně otvorů v obvodových stěnách jsou ve špatném stavu, netěsní, čímž se zvyšují provozní náklady na vytápění, a nezajišťují potřebné odhlučnění vnitřních prostorů. Mnohé výkladce jsou zcela degradované. Prvky v havarijním stavu byly nahrazeny současnými, zcela bez vazby na celek.

Přístup na 1. nástupiště je možný pouze průchodem přes výpravní budovu. Vstup do budovy je díky schodu komplikovaný, byť je jeden ze vstupů určen primárně pro užívání OOSPO a je opatřen dodatečnou rampou; vstup nesplňuje náležitosti dané vyhláškou č. 398/2009 Sb. Ve výpravní budově a podchodu je absence výtahů zabezpečující bezbariérový pohyb cestující veřejnosti mezi nástupištěm a výpravní budovou. Přístup na ostrovní nástupiště OOSPO je umožněn pouze přes koleje za asistence zaměstnanců dráhy. Vlaky mající na palubě osobu s omezenou schopností pohybu, která ve stanici vystupuje, jsou směřovány převážně na 5. kolej s výstupem na 1. nástupiště.

Plocha 1. nástupiště je vlivem času různě sedlá s úrovní nástupištní hrany pohybující se v rozmezí 500-550 mm nad temen koleje. Nástupiště je po celé své délce spádováno do kolejíště, kam je i



odvodněno, což není příliš vhodné především v částech nástupiště mimo zastřešení. Rampa zakončující východní stranu nástupiště neodpovídá dnešním předpisům.

Výstup z podchodu na obě ostrovní nástupiště je dvojicí protilehlých přímých dvouramenných schodišť. Výstupní stupně schodišť jsou níže, nežli je plocha nástupišť. Rozdíl výšek je překonáván rampami tvořící po stranách schod s proměnnou výškou. Aby na těchto hranách nedocházelo k úrazu, jsou rampy lemovány kovovým zábradlím navazující betonové zábradelní zídky lemující výstup z podchodu. Celková délka překážky tak přesahuje 10 m, přičemž nejmenší průchozí šířka mezi schodištěm a hranou nástupiště je těsně pod 2,0 m (nevyhovující stav).

Zpevněná plocha manipulačního dvora včetně příjezdové komunikace je tvořena asfaltovým krytem, který místy zcela chybí a tvoří tak nepříjemné výmoly. Stav vozovky je v hodně špatném stavu. Kontejnery pro směsný a tříděný odpad jsou umístěny neorganizovaně uvnitř dvora.

Areálové inženýrské sítě (vodovod a kanalizace) jsou původní z doby výstavby. Vodovod prošel v minulosti četnými opravami, stejně tak došlo k lokálním opravám kanalizace. Problematickým místem je železniční podchod, neboť při větších přívalových deštích dochází k zaplavování podchodu nečistotami z kanalizace.

### **Popis koncepce celkového navrhovaného řešení**

Cílem akce je kompletní stavební rekonstrukce celé výpravní budovy zahrnující úpravu všech vnitřních prostor i fasád a střech včetně navrácení původního výrazu. Dojde k celkové konstrukční, dispoziční a provozní revitalizaci objektu, optimalizaci provozních prostor k zajištění přepravy a komerčního využití ostatních ploch.

Vnitřní instalace a technická zařízení budovy budou demontována a nahrazena novými, je navržena nová plynová kotelná, místnost slaboproudých rozvodů, elektrorozvodna a technická místnost pro centrální přípravu TV a topné vody pro bytové křídlo. Budou osazena nová svítidla s intenzitou umělého osvětlení odpovídající normovým hodnotám; trvalá pracoviště budou vybavena nuceným větráním a chlazením. Bude instalován nový informační, orientační a rozhlasový systém a prvky zabezpečení objektu. V rámci drážní technologie je dále zřízena nová sdělovací místnost, umístěn nový radiový systém TRS a MRS a přemístěna místnost měničů. Není zasahováno do stávajícího reléového zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení.

Objekt bude sanován proti vztlínající zemní vlhkosti. Dále je navrženo zateplení objektu v úrovni podlahy 1.np a půdy, resp. zateplení na rozhraní vytápěných a nevytápěných prostor. Obvodové stěny v rámci bytů budou opatřeny tepelně izolačními omítkami. Vnější zateplení ETICS je navrženo v rámci průchodu v jižním křídle a na průčelích administrativního a bytového křídla. Zlepšení energetické náročnosti budovy je dále podpořeno instalací tepelných čerpadel zajišťující vytápění a přípravu TV pro bytové křídlo.

Budou obnoveny zpevněné plochy manipulačního dvora a příjezdové komunikace s novým uspořádáním parkovacích stání, umístěním nových ploch zeleně a přístřešků odpadového hospodářství a technologie (ohrádka pro TČ).

Zpevněné plochy budou dále rekonstruovány v rámci 1. nástupiště, kde dojde k narovnání nástupištní hrany na výšku 550 mm nad temeno kolejnice, budou upraveny oba konce nástupiště – východní část nástupiště bude plošně zmenšena, resp. nástupiště zúženo a doplněno zelení; v západní části bude upravena rampa se vstupem na služební přechod. Plochy nástupiště mimo zastřešení budou přespárovány se sklonem směrem od kolejí. V přednádraží budou plochy 1. nástupiště spádovány s ohledem na nový autobusový terminál a to tak, aby plochy na sebe navazovaly plynule bez výškového rozdílu.

Zastřešení 1. nástupiště bude kompletně rekonstruováno, staticky ošetřeny plochy s odhalenou výztuží, vyměněna střešní krytina včetně dešťových svodů, obnoveny malby, očištěny, popř. doplněny obklady a klempířské prvky. Bude instalováno nové osvětlení nástupišť, stejně kabelové rozvody vedené po zastřešení a rozvaděče.

V rámci výpravní budovy budou instalovány celkem 3 nové výtahy; výtah v administrativní části s rozměrem klece 1100 x 1400 mm, v centrální části VB k ordinacím s rozměrem klece 1100 x 1400 mm a do podchodu s rozměrem klece 1200 x 2100 mm. Na ostrovní nástupiště jsou vestaveny neprůchozí výtahy s rozměrem klece 1200 x 2100 mm. Na 2. ostrovním nástupišti bude za výtahem

umístěno ještě nové schodiště. Stupně stávajících schodišť budou vybourány a provedeny nově tak, aby výstupní stupeň výškově navazoval na běžnou výšku nástupiště. Stávající vyrovnávací rampy se zábradlím budou zrušeny. Tím dojde ke zkrácení překážky na nástupišti do 10 m. Schodišťové zídky budou odstraněny a nahrazeny tyčovým zábradlím. Sloupy zastřešení v místech schodišť budou nahrazeny novými; sloupy budou umístěny blíže ke schodišti, resp. dále od hrany nástupiště.

#### Demolice

V rámci jednotlivých stavebních objektů jsou odstraněny následující konstrukce:

SO 74-02-01 – odstranění stožáru Telecom

SO 74-12-01 – odstranění šachty VO v rámci 1. nástupiště

SO 74-12-01 – odstranění rampy a rekultivace ploch západního konce 1. nástupiště

SO 74-12-01 – odstranění části koleje č. 3

SO 74-12-01 – odstranění plotu s podezdívkou mezi autobusákem a 1. nástupiště

SO 74-31-01 – odstranění kanalizační šachty u západní fasády admin. křídla

SO 74-31-01 – odstranění septiku ve dvoře

SO 74-31-02 – odstranění vodoměrné šachty u západní fasády admin. křídla

SO 74-50-01 – odstranění části chodníku a komunikace u cyklodomu (pouze v případě, že bude již realizován dopravní terminál)

SO 74-73-01 – odstranění části opěrné zdi terminálu u cyklodomu (pouze v případě, že bude již realizován dopravní terminál)

SO 74-20-01 - Vybourání stávajícího schodiště

SO 74-20-01 - Ubourání plného zábradlí

V rámci přípravy území pro novou komunikaci bude v rámci příjezdové komunikace odstraněna stávající kabelová trasa včetně dvou šachet. Jedná se podzemní kabelový žlab tvořený betonovými tvarovkami se zákrytovou deskou a dvě ŽB šachty 1500x1500 mm s plechovými poklopy. Prostor po vybourané kabelové trase bude zasypan a zhutněn dle požadavku na podklad pro komunikace. Kabely vedené v této trase jsou dle vyjádření jejich správců již nepoužívané mimo provoz. Tento stav bude před odstraněním kabeláže ověřen!!! Kabelovou trasu odstraní její správce v průběhu provádění hlavní stavby, před započatím výstavby nové komunikace.

#### **Zhodnocení staveniště**

Na hlavním staveništi a podél staveniště jsou podzemní a nadzemní rozvody a zařízení. Na základě podkladů jednotlivých správců sítí byla příslušná vedení zakreslena do koordinačních situací C.3 Koordinační situační výkres. Inženýrské sítě jsou v těchto situacích vyznačeny odpovídajícím typem čáry s uvedením jejich správce. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou v dokladové části dokumentace E.4. Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, dále pak jednotlivě v příslušných stavebních objektech řešících přeložky jednotlivých inženýrských sítí. Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje orientační. V rámci stavebního řízení, nejpozději však před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, zejména tam, kde souřadnice chybějí, je třeba požádat jejich správce o vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost. Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, pokud možno za jeho účasti a jeho pokynů v již předaných vyjádřeních. Případné nesrovnalosti zjištěné při určování polohy sítí musí být vždy řešeny za účasti správce daného zařízení před zahájením stavebních prací.

Úpravy a případné přeložky sítí vyskytujících se v ploše staveniště související investiční akce „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“ budou se stavbou náležitě koordinovány a provedeny v předstihu pře pokládkou finálních povrchů.

#### **b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody**

Viz. kapitola B.2.1.h) Základní bilance stavby této zprávy.

**c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem****Bilance odpadů**

V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu (zhotovitele stavby) nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je třeba postupovat při nakládání s odpady, tzn. vyřešení způsobu jejich shromažďování, dopravy, využití, případného odstranění.

Odpadové hospodářství stavby bude probíhat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a dále v souladu s vyhláškou č. 8/2021 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a všemi dalšími příslušnými vyhláškami k zákonu o odpadech. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o nezávadném odstranění odpadů. Zhotovitel stavby – původce odpadu (bude před zahájením stavby určen investorem) si před zahájením výstavby vyjasní vztahy odpovědnosti za nakládání s odpady do doby jejich využití (převezme vlastní odpovědnost, nebo smluvním vztahem zajistí odpovědnost nakládání s odpady prostřednictvím oprávněné osoby). Původce odpadů zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které v rámci stavebních prací vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě, která je oprávněna k nakládání s odpady podle výše uvedeného zákona o odpadech. Před předáním odpadů budou odpady shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností.

Preferencí investora je recyklace odpadu před jeho ukládáním. Jedná se o stavební demoliční odpad zařazený do níže uvedených katalogových čísel odpadů:

- **17 01 01** Beton
- **17 01 02** Cihly
- **17 01 03** Tašky a keramické výrobky
- **17 01 07** Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06
- **17 02 01** Dřevo
- **17 02 02** Sklo
- **17 02 03** Plasty
- **17 03 02** Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
- **17 05 04** Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
- **17 05 08** Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07
- **17 08 02** Stavební materiály na bázi sádky neuvedené pod číslem 17 08 01
- **17 09 04** Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03

S tímto odpadem bude nakládáno jako s odpadem vhodným k dalšímu zpracování, resp. vhodným k recyklaci. Takovýto stavební a demoliční odpad nebude odvážen na skládky odpadu, nýbrž v případě, kdy nedojde k jeho přípravě k opětovnému použití a jeho následného využití zhotovitelem stavby, pak bude předáván k dalšímu zpracování na nejbližší k tomu určená recyklační místa/centra.

Zhotoviteli bude zároveň stanovena povinnost splnění této povinnosti objednateli prokazatelně doložit, a to nejpozději v rámci předkládané závěrečné zprávy o odpadech.

V případě výskytu nebezpečných odpadů (lokální bourací práce), materiály s obsahem azbestu (azbestocementové trubky, izolační materiály v prostoru elektrických rozvodů, opláštění vzduchotechnických rozvodů, desky pro zvýšení protipožární odolnosti, tepelná izolace apod.), příp.



asfaltové směsi obsahující dehet a izolační materiály s obsahem PAU (dehtokorek), budou tyto odpady likvidovány odbornou firmou s příslušným oprávněním. Např. na půdě jižního křídla nádražní budovy byly v průběhu stavebně technického průzkumu nalezeny zbytky původní azbestocementové střešní krytiny. S nebezpečným materiálem bude nakládáno dle obecných postupů a doporučení pro nakládání s nebezpečnými odpady vycházející z Metodického návodu odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (MŽP Praha, srpen 2018) a dále Metodického návodu pro řízení vzniku odpadů s obsahem azbestu při provádění a odstraňování staveb a pro nakládání s nimi /MŽP Praha, 2018/.

#### Odstranění azbestu:

U staveb, v nichž je přítomen azbest, zajistí provádění dozoru osobou, která má oprávnění pro odborné vedení provádění stavby podle zvláštního právního předpisu /2.4/.

Bude provedena prohlídka stavby za účelem přesného rozsahu výskytu nebezpečných odpadů a stanovení přesného postupu jejich likvidace.

Pro odstranění azbestu ve střešních konstrukcích bude zřízeno Kontrolované pásmo v šířce 3 m od hrany odstraňované střechy. Kontrolované pásmo během odstraňování azbestu bude zahrnovat celý prostor staveniště.

Nesmí zde probíhat žádné jiné práce. Do kontrolovaného pásma mohou vstoupit pouze pracovníci proškolení pro práce s azbestem a k této práci určení.

Vstup do kontrolovaného pásma bude tříkomorovou dekontaminační propustí, kde dojde k převleku do ochranných obleků, a použité obleky a pomůcky zde budou uloženy do ochranných pytlů a odvezeny k likvidaci.

Demontovaný azbest bude ukládán do speciálních pytlů a ukládán do označených kontejnerů u vjezdu na staveniště.

Podrobněji je nakládání s nebezpečnými odpady popsáno v části B8.1-003-POV Odpady.

#### **Charakteristika vybraných odpadů**

Při stavebních pracích se předpokládá výskyt těchto odpadů včetně vyčíslení jeho předpokládaného množství (zásadní odpady):

kód druhu odpadu	název druhu odpadu	kategorie odpadu	množství odpadu (t)
08 01 17	Staré nátěrové hmoty	N	0,002
17	STAVEBNÍ a DEMOLIČNÍ ODPADY		
17 01	Beton, cihly, taška, keramika		
17 01 01	Beton	O	2206
17 01 02	Cihly	O	1441
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	O	2,8
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	27,48
17 02	Dřevo, sklo, plasty		
17 02 01	Dřevo	O	250
17 02 02	Sklo	O	105
17 02 03	Plasty	O	43,15
17 03	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu		
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	701
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	O	117,14
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)		
17 04 01	Měď, bronz, mosaz	O	
17 04 02	Hliník	O	
17 04 05	Železo a ocel	O	22,75



17 04 07	Směsné kovy	O	42,9
17 04 11	Zbytky kabelů a vodičů	O	6,88
17 08 01	Stavební materiály na bázi sádry znečištěné Nebezpečnými látkami	N	
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01	O	5
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N	
17 04 11	Kabely neuvedené pod 170410	O	
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina		
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	O	9985,15
17 05 08	Štěrka z kolejiště	O	187,13
17 06 01	Izolační materiál s obsahem azbestu	N	0,1
17 06 03	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	N	0,2
17 06 04	Zbytky izolačních materiálů	O	0,61
17 06 05	Stavební materiály obsahující azbest	N	1,0
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01	O	0,1
17 09	Jiné stavební a demoliční odpady		
17 09 04	Směsné stavební odpady neuvedené pod čísly 170901, 170901 a 170903	O	0,2
16 02 14	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a příst. - Al, Cu a vz. kovy)	O	4,5
20	Komunální odpady		
20 02 01	Smýcené stromy a keře	O	6,4
20 02 01	Pařezy	O	15 ks
20 03	Ostatní komunální odpady		
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	3,35

Odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií do připravených kontejnerů.

Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy mimo areál k dalšímu využití, respektive k odstranění. Za odpady v průběhu stavebních prací bude odpovídat zhotovitel stavebních prací, který předloží ke kolaudaci doklady o jejich likvidaci.

Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby byly minimalizovány případné negativní dopady na životní prostředí (zamezení prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.). Původce předá odpady oprávněným osobám dle §13, odst.2, zákona 541/2020 Sb. V průběhu přípravy a realizace stavby je povinen zhotovitel stavby respektovat ustanovení směrnice SŽ SM096 pro nakládání s odpady. Na základě této směrnice zpracuje zhotovitel Závěrečné zprávy odpadového hospodářství stavby (viz příloha B.1) a Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady (viz příloha B.2 této směrnice). Směrnice SŽ SM096 je včetně jednotlivých příloh dostupná na stránkách SŽ v záložce Stavby / Zakázky - Podklady pro zhotovitele - Odpadové hospodářství.

Přehled zařízení k využívání, odstraňování a recyklaci odpadů v okolí záměru:



IČZ	Adresa zařízení	Provozovatel	IČO	Činnost zařízení/druhy odpadů
CZP01061	Svrčovec, Dolany 33901	Silnice Klatovy a.s.	45357307	Recyklace stavebního a demoličního odpadu
CZP01210	Pískovny Bezděkov, Bezděkov 33901	HOBR holding s.r.o.	29011507	Využití odpadu k terénním úpravám
CZP00916	Dr. Sedláka 782, Klatovy 33901	Odpadové hospodářství Klatovy, s.r.o.	26378108	Sběr odpadů, kromě vozidel s ukončenou životností a elektrozařízení podle zákona o výrobcích s ukončenou životností
CZP01039	Dr. Sedláka 782, Klatovy 33901	Odpadové hospodářství Klatovy, s.r.o.	26378108	Biologické procesy - výroba kompostu za účelem rekultivace a terénních úprav
CZP00659	skládka Štěpánovice, Klatovy 33901	Odpadové hospodářství Klatovy, s.r.o.	26378108	Skládka ostatního odpadu
CZP00595	Skládka Libkov, Libkov 34506	Technické služby Kdyně	00575003	Skládka ostatního odpadu
CZC00523	Stožická 1333, Vodňany 38901	RUMPOLD 01 - Vodňany s.r.o.	49023098	Skládka nebezpečného odpadu

Podrobněji je nakládání s odpady popsáno v části B8.1-003-POV Odpady; výkaz odpadů viz SO 90-90.

#### d) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Viz. kapitola B.1.1) Územně technické podmínky této zprávy.

### B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K osobám se sníženou schopností pohybu řadíme i osoby s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Zhodnocení stávajícího stavu:

Přístup na 1. nástupiště je možný pouze průchodem přes výpravní budovu. Vstup do budovy je díky schodu komplikovaný, byť je jeden ze vstupů určen primárně pro užívání OOSPO a je opatřen dodatečnou rampou; vstup nesplňuje náležitosti dané vyhláškou č. 398/2009 Sb. Ve výpravní budově a podchodu je absence výtahů zabezpečující bezbariérový pohyb cestující veřejnosti mezi nástupišti a výpravní budovou. Přístup na ostrovní nástupiště OOSPO je umožněn pouze přes koleje za asistence

zaměstnanců dráhy. Vlaky mající na palubě osobu s omezenou schopností pohybu, která ve stanici vystupuje, jsou směřovány převážně na 5. kolej s výstupem na 1. nástupiště.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených

Přístupnost stavby pro těžce pohybově postižené je řešena úrovnovým přístupem do výpravní budovy bez prahu (max. 20 mm rozdíl výšek), plynulé propojením zpevněných ploch v přednádraží s 1. nástupištěm bez vyrovnávacích stupňů a překonání nutných výšek v rámci výpravní budovy, podchodu a nástupišť pomocí výtahu s úpravou pro zdravotně postižené. Výše zmiňovaná bezbariérová opatření budou zajišťovat bezbariérový pohyb cestující veřejnosti, a to směrem od přednádraží do výpravní budovy a dále na všechna nástupiště.

Úprava zpevněné plochy v přednádraží bezbariérově navazující na vstupy do výpravní budovy je řešena v rámci navazující investiční akce Kraje „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“. V případě, že dojde k opoždění realizace dopravního terminálu, budou vstupy do VB bezbariérově řešeny dočasnou formou pomocí plechové rampy (současný stav). V případě, že nedojde k realizaci dopravního terminálu, bude zpevněná plocha před vstupy do objektu upravena tak, aby byl naplněn požadavek na bezbariérovost.

Stavba uvažuje se změnou spádování a bezbariérovým řešením zpevněných ploch v přednádraží, které jsou předmětem navazující investiční akce „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“. V případě, že k realizaci dopravního terminálu nedojde, bude zachováno dosavadní bezbariérové řešení ploch v přednádraží.

Ve výpravní budově jsou mimo hlavní proud cestujících vestavěny výtahy s rozměrem klece 1100 x 1400 mm; do podchodu a nástupišť pak výtahy s rozměrem klece 1200 x 2100 mm. V obou případech se jedná o neprůchozí výtahy. Klec 1100 x 1400 mm je vhodná pro jednoho uživatele na vozíku pro invalidy s průvodcem nebo pro přepravu dětského kočárku. Klec 1200 x 2100 mm je vhodná pro jednoho uživatele na vozíku pro invalidy s průvodcem, pro přepravu dvou kočárků nebo pro přepravu jízdních kol; umožňuje otáčení s pomůckami pro chůzi v kleci výtahu. Ovládání výtahů bude umístěno vždy na takové straně ostění, které nebrání snadnému přístupu osobě na vozíku. Výtahy pro cestující veřejnost budou vybaveny optickou, akustickou a hlasovou signalizací v kleci i vně výtahu; Jednotlivé parametry na ně kladené budou odpovídat příslušným normovým hodnotám.

Nové ordinace a kanceláře situované ve 3.np centrální části jsou přístupné jedním výtahem s rozměrem klece 1100 x 1400 mm a nově navrženým schodištěm. Přístup do objektu, resp. do prostoru nové vertikály je z prostoru manipulačního dvora. Ve dvoře jsou vymezeny 2 parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Platforma pro pěší je od pojezdové plochy vyvýšena a s parkovištěm propojena mírnou rampou. Vstupy do objektu jsou navrženy s 20 mm převýšením (prahem). Parkoviště je navrženo jako parkoviště s omezeným přístupem určeným pro rezidenty, obsluhu dráhy, provozovatele komerčních prostor a návštěvníky ordinací. Omezení vjezdu bude zajištěno elektronicky ovládanou závorou umožňující vjezd nahlášených vozidel (čtečka státní poznávací značky/čipy/dálkové ovládání) a vozidel návštěvníků (zvonek/kód/brána v otevřeném režimu v době ordinačních hodin). Přesný režim a ovládání brány bude řešeno v dalším stupni dokumentace v součinnosti s dodavatelem zařízení řízeného vstupu. Navrženým systémem nebude zamezeno vjezdu pacientům s omezenou schopností pohybu.

Nově navrhované schodiště v centrální části budovy odpovídá požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V manipulačním dvoře jsou vyhrazena 2 parkovací stání pro užití OOSPO.

Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev. Rekonstruované 1. nástupiště a ostrovní nástupiště okolo

výstupů z podchodu, budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace. Pro zajištění srozumitelné komunikace pokladních s osobami s vadou sluchu budou pokladny vybaveny indukční smyčkou do přepážky.

Stavba je navržena tak, aby splňovala Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky. č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému.

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, se část navrhované stavby, nespádající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou vyvolané úpravy stávajících komunikací, posuzuje podle §2, odst. (1) b) – stavba občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností se zohledněním §2, odst. 3) - Stavby, které jsou kulturními památkami, se ustanovení této vyhlášky použijí s ohledem na zájmy státní památkové péče. Dokumentace stavby splňuje níže uvedené požadavky:

- § 5 (Přístupy do staveb) uvedených v Příloze 1 vztahující se k uvedenému druhu stavby;
- § 6, odst. 2) Přístup do všech prostorů určených pro užívání veřejností je zajištěn vodorovnými komunikacemi, schodišti a souběžně vedenými výtahy;
- § 7 Umístěna jedna záchodová kabina řešena v souladu s požadavky uvedenými v bodech 5.1.1. až 5.1.7. přílohy č. 3 k této vyhlášce;
- § 9 Umístěny základní informace pro orientaci veřejností ve vizuální, akustické a hmatné podobě;
- § 12 Přístup do všech prostorů určených pro užívání veřejností je zajištěn vodorovnými komunikacemi, schodišti a souběžně vedenými výtahy;
- § 13 Umístěna jedna záchodová kabina řešena v souladu s požadavky uvedenými v bodech 5.1.1. až 5.1.7. přílohy č. 3 k této vyhlášce

Není naplněn požadavek na šířku hlavních koridorů, chodeb a schodišť 1500 mm (schodiště vedoucí k ordinacím – šířka ramene a podesty 1300 mm, chodby k ordinacím ve 3.np – šířka 1430 mm). Požadované rozměry nelze naplnit z důvodu prostorové náročnosti a faktu, že se jedná o stávající objekt a nemovitou kulturní památku. Hlavní prostory a komunikační koridory jsou vymezeny stávajícími nosnými a obvodovými konstrukcemi. Chodby k ordinacím jsou na jejich počátku v návaznosti na vertikálu odděleny vstupními dveřmi, chodby tedy budou přístupny pouze v ordinační hodiny, tedy v době umožňující osobě na vozíku asistenci lékaře. Chodba vedoucí k ordinacím praktického lékaře navíc ústí v širší chodbě umožňující otočení vozíku. 3.np je přístupno bezbariérovým výtahem. Z výše uvedených důvodů považujeme navrhovaný stav za vyhovující.

Bezbariérové řešení bytového křídla

V rámci bytového křídla je uvažováno s rekonstrukcí samotných bytových jednotek. Rekonstrukce společných prostor (chodby, schodiště) je uvažována pouze ve smyslu nových povrchů, instalací a kompletačních výrobků; není uvažováno s většími stavebními zásahy. Vstupy do objektu budou zachovány, výplně repasovány (jednokřídlové dveře 1000/2100 mm). V rámci bytového křídla nejsou instalovány výtahy (nedovoluje prostorové uspořádání stávajících konstrukcí a místností). Pohyb osoby na vozíku v rámci bytového křídla je uvažován za asistence (vynesením). Poštovní schránky jsou umístěny uvnitř objektu v původní pozici, výběr schránky je uvažován s případnou asistencí. Pro zlepšení přístupnosti jsou navrženy následující úpravy:

- Nově bude umístěno zvonkové tablo ve výšce 1200 mm (spodní hrana) od úrovně chodníku,
- Pro bytovou jednotku 1.41c přístupnou z průchodu bytového křídla bude zvonkové tablo umístěno na okraji průchodu směrem do dvora. Je tak navrženo z důvodu výškového rozdílu mezi chodníkem (parkovištěm) a podlahy průchodu. K překonání této bariéry je nutné asistence,
- nástupní a výstupní stupně schodišť budou označeny výstražným pruhem.

## B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Rekonstruovaná výpravní budova včetně navazujících stavebních objektů (nástupiště, přístupové komunikace, cyklodům) jsou veřejně přístupným prostorem a splňují všechny bezpečnostní podmínky pro přístup cestujících, včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jsou vybaveny orientačním systémem a ochranou proti pádu z výšky (zábradlí, souvislá pás nízké křovinaté zeleně bránící pádu z opěrných zídek okolo cyklodому). Oplocením konce nástupiště je zabráněno vstupu do kolejiště přes služební přechod nepovolaným osobám. Součástí mobiliáře jsou také boxy na posypový materiál potřebný k zabezpečení protiskluznosti plochy nástupiště v zimním období.

Rizikové práce ve smyslu NV č. 591/2006 Sb. přílohy 5 vyskytující se na stavbě „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Klatovy“

1. Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m – práce ve stavebních jámách mostních objektů – SO 74-20-01

2. Práce související s používáním nebezpečných vysoce toxických chemických látek a přípravků – stavební chemie a nátěrové hmoty na pro SO pozemních objektů

5. Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m – práce na střeše hlavní budovy – SO 74-71-01

6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě technického vybavení – ochranná pásma IS v zájmovém území stavby, práce v železniční dopravní cestě a jejím OP

11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb – práce na SO nástupiště, SO přeložek inženýrských sítí, SO zastřešení nástupiště, SO cyklodому

Z výše uvedených důvodů je zadavatelem stavby Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Klatovy písemně určen koordinátor BOZP na staveništi při přípravě a bude písemně určen pro realizaci stavby. Pro stavbu je zpracován plán BOZP na staveništi. Zadavatel stavby je povinen doručit oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce příslušnému dle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli.

Oblastní inspektorát práce pro zaslání oznámení o zahájení prací obsahujícího náležitosti dle přílohy č. 4 NV č. 591/2006 Sb.

OIP pro Plzeňský kraj se sídlem v Plzni – Schwarzkova 2617/27, 301 00 Plzeň-Jižní Předměstí

Tel: 950 179 611

Email: plzen@suip.cz

Základní přehled prací, které budou prováděny na staveništi:

Kácení zeleně, zemní práce – strojní i ruční, železářské práce, betonářské práce, zednické práce, malířské a natěračské práce, montážní práce, bourací práce, svařování, natavování izolačních materiálů, práce s elektrickým zařízením, práce spojené s dopravou, skladováním a manipulací materiálu a stavebních prvků, práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky, práce v provozované

dopravní cestě, práce v provozované dopravní cestě s nevyločenou drážní dopravou, práce se speciálními stroji pro práci na železniční dopravní cestě, práce v ochranných pásmech inženýrských sítí.

Základní podmínky BOZP pro práci v prostorách Správy železnic, státní organizace a v provozované železniční dopravní cestě:

ZHOTOVITEL STAVBY SE BUDE ŘÍDIT PŘEDPISY:

- SŽ Bp1 POKYNY PROVOZOVATELE DRÁHY K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI A K OCHRANĚ ZDRAVÍ OSOB PŘI ČINNOSTECH A POHYBU V JEHO PROSTORÁCH A V

PROSTORÁCH ŽELEZNIČNÍ DRÁHY PROVOZOVANÉ SPRÁVOU ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACÍ

- SŽ Bp3 - BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ NA STAVBÁCH A PŘI STAVEBNÍCH ČINNOSTECH V PROSTORÁCH SPRÁVY ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE, V AKTUÁLNÍM ZNĚNÍ

ZHOTOVITEL BUDE AKCEPTOVAT PODMÍNKY PRO BOZP UVEDENÉ VE STAVEBNÍCH POVOLENÍCH

ZHOTOVITEL BUDE AKCEPTOVAT PODMÍNKY UVEDENÉ VE VYJÁDŘENÍCH SPRÁVCŮ DOTČENÝCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

ZHOTOVITEL ZAJISTÍ ODBORNOU ZPŮSOBILOST SVÝCH PRACOVNÍKŮ DLE PŘEDPISU SŽ Zam1 – O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI A ZNALOSTI OSOB PŘI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY!!

ČINNOST CIZÍHO PRÁVNÍHO SUBJEKTU V PROSTORÁCH SPRÁVY ŽELEZNIC NEBO NA DRÁZE PROVOZOVANÉ SPRÁVOU ŽELEZNIC

Činnost CPS (CPS = cizí právní subjekt) v prostorách SŽ musí být v souladu s právními a ostatními předpisy, včetně vnitřních předpisů SŽ.

CPS smějí vykonávat činnosti v prostorách SŽ pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami (pokud tato činnost nevychází z obecně závazných právních předpisů či norem). Smlouva musí mimo jiné vždy obsahovat:

- konkrétní ujednání k zajištění BOZP

- vzájemnou oboustrannou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech osob nebo alespoň odkaz na uvedená předaná rizika,

- závazek CPS, že všechny jeho osoby, jakož i osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy,

- závazek CPS, že všechny jeho osoby, stejně jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou interními předpisy SŽ,

- jména kontaktních osob včetně kontaktních údajů

V případě smluv s dodavateli/zhotoviteli, kteří budou vykonávat práce na zařízení v provozované železniční dopravní cestě, je nutné nad rámec bodů uvedených v předešlém odstavci do smluv zapracovat i tyto údaje:

- povinnost dodavatelů/zhotovitelů zajistit, aby činnosti byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, a to

všem oprávněným zaměstnancům SŽ a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,

- stanovení vedoucích prací nebo alespoň závazek, že dodavatel/zhotovitel nahlásí odpovědnému zaměstnanci SŽ vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započítáním prací,

- závazek, že dodavatel/zhotovitel před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽ jmenový seznam všech osob podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do dopravní cesty,

- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny fyzické nebo právnické osoby, které se budou podílet na realizaci díla a budou přitom provozovat drážní dopravu, budou mít s provozovatelem dráhy



uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy a budou splňovat i další povinnosti vyžadované s uvedenou činností,

závazek dodavatele/zhotovitele, že před zahájením prací zajistí, že jeho osoby a osoby subdodavatelů, které se budou podílet na provádění díla, budou prokazatelně seznámeny s aktuálním zněním tohoto předpisu, a že budou tento předpis dodržovat,

- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny jeho osoby a osoby jeho subdodavatelů, které se budou s jeho vědomím pohybovat v provozované dopravní cestě, byly před zahájením prací seznámeny s podmínkami výkonu činnosti na pracovišti,

- závazek dodavatele/zhotovitele, že bude dodržovat příslušné ustanovení ZDD, která SŽ vymezí ve smlouvě,

- souhlas dodavatele/zhotovitele s oprávněním provozovatele dráhy provádět u všech osob, které dodavatel/zhotovitel používá při realizaci díla, kontrolu, zda tyto osoby nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Součástí smluv musí být rovněž i řešení otázky kontroly a případných sankcí.

CPS zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (např. technologický postup prací prováděných CPS musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí).

Každý pracovní úraz CPS, ke kterému došlo v prostorách SŽ, musí být v souladu s příslušnou platnou legislativou nahlášen bez prodlení SŽ

Přehled základních právních předpisů BOZP ve vztahu ke stavbě:

Zákon č. 262/2006 Sb. Zákoník práce (v platném znění)

Zákon č. 309/2006 Sb. kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP) (v platném znění)

NV č. 101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

NV č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

NV č. 168/2002 Sb. kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a desinfekčních prostředků

NV č. 378/2001 Sb. kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

#### **a) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů**

Korozní průzkum vzhledem k charakteru stavby nebyl zpracován.

### **B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení**

#### **D.1 Technologická část**

V rámci administrativního křídla jsou situovány prostory s drážní technologií zabezpečující bezpečný provoz dráhy.

V ŽST Klatovy je reléové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie AŽD 71 s rychlostní návěstní soustavou doplněné zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – jednotným obslužným pracovištěm (JOP) pro obsluhu PZS v mezistaničním úseku Klatovy – Běšiny. SZZ obsluhováno místně z dopravní kanceláře. Do staničního zabezpečovacího zařízení je napojeno zabezpečovací zařízení nákladíště Točnick a dále odbočení na neprovozovanou vlečku výhybkou Z1 z koleje 3a obsluhované z PSt.Z. V obvodu staničního zabezpečovacího zařízení jsou pro kontrolu volnosti a obsazení kolejových úseků použity kolejové obvody. Ve stanici jsou celkem tři pomocná stavědla.

Obslužné pracoviště DOZ v Klatovech je obsazeno výpravčím DOZ, vybaveno jednotným obslužným pracovištěm (JOP) dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení 3. kategorie pro úsek Plzeň hlavní nádraží (mimo) – Klatovy (mimo). Při zjišťování volnosti vlakové cesty nelze zjišťovat volnost kolejových úseků pohledem na monitor s reliéfem JOP. (pozn.: čl. 19 Zabezpečovací zařízení ve stanici, SŘ aktualizován k 23. 5. 2023).

V těchto prostorách jsou navrženy následující stavební práce:

#### Měniče KO (m.č. 0.100)

Tato místnost je nejvíce poškozena působením vody. Vliv špatné kanalizace dochází i k průnikům vody do místnosti. Proto je navrženo přemístění měničů KO do nového prostoru (místnost č. 0.99d). Místnost 0.99d bude v předstihu stavebně upravena, provedeny předepsané sanace a následně bude technologie do místnosti přesunuta. Místnost 0.100 bude nadále sloužit potřebám pracovníků SSZT jako sklad. V nové místnosti technologie je navržena sanační úprava stěn obnášející odstranění stávajících omítek a aplikaci hydroizolační stěrky se sanační omítkou. Podlaha místnosti bude provedena nově s antistatickou stěrkou a novou hydroizolační vrstvou napojenou na hydroizolační stěrku stěn. V místnosti je dále navržena výměna objektových rozvodů silnoproudu, ZTI a instalováno VZT zařízení, vyměněno otopné těleso a vyměněny výplně otvorů.

#### Kabelové závěry (m.č. 0.36)

V místnosti je navržena sanační úprava stěn obnášející odstranění stávajících degradovaných omítek a aplikaci nové sanační omítky. Podlaha místnosti bude vyčištěna, vyspravena a ošetřena difúzně otevřeným bezprašným nátěrem. V místnosti je dále navržena výměna objektových rozvodů silnoproudu, ZTI a instalováno VZT zařízení, vyměněno otopné těleso a vyměněny výplně otvorů. Zařízení bude v době provádění stavebních prací chráněno před poškozením vhodným zaplachtováním dle doporučení správce zařízení.

#### Sdělovací místnosti (m.č. 0.29, 0.30)

V místnosti je navržena pouze nutná oprava omítek tak, aby byla řízeně odstraněna vlhkostí odfouklá omítky. Podlaha místnosti bude vyčištěna, vyspravena a ošetřena difúzně otevřeným bezprašným nátěrem. V místnosti je dále navržena výměna objektových rozvodů silnoproudu, ZTI, zprovozněno stávající VZT zařízení, vyměněno otopné těleso a vyměněny výplně otvorů. Stávající chlazení bude ponecháno; venkovní jednotka bude v době rekonstrukce fasád demontována. Zařízení bude v době provádění stavebních prací chráněno před poškozením vhodným zaplachtováním dle doporučení správce zařízení.

V místnosti bývalé elektrorozvodny (0.24) vznikne nová sdělovací místnost.

#### ČD - Telematika (m.č. 0.26, 0.27)

V místnosti je navržena pouze nutná oprava omítek tak, aby byla řízeně odstraněna vlhkostí odfouklá omítky. Podlaha místnosti bude vyčištěna, vyspravena a ošetřena difúzně otevřeným bezprašným nátěrem. V místnosti je dále navržena výměna objektových rozvodů silnoproudu, ZTI,

zprovozněno stávající VZT zařízení, vyměněno otopné těleso a vyměněny výplně otvorů. Stávající chlazení bude ponecháno; venkovní jednotka bude v době rekonstrukce fasád demontována. Zařízení bude v době provádění stavebních prací chráněno před poškozením vhodným zaplachtováním dle doporučení správce zařízení.

#### Reléová místnost a dílna (m.č. 1.111, 1.112)

V místnosti je navržena pouze výměna vnitřních a vnějších výplní otvorů; stávající luxfery budou odstraněny a zazděny. Dále je navržena výměna objektových rozvodů silnoproudu. Nově bude instalováno VZT zařízení a systém chlazení. Hlavní rozvody VZT a chlazení jsou vedeny mimo reléovou místnost v rámci chodby m.č.1.109. V reléové místnosti bude proveden přívod a odtah vzduchu, a to formou vrtaného prostupu střední nosnou zdí a osazením větrací mřížky; dále do místnosti nebude zasahováno. Vnitřní jednotky chladu budou 2 a osazeny na střední zdi sousedící s chodbou 1.109. Rozvody budou provedeny též pomocí vrtů střední stěnou z chodby; dále do místnosti nebude zasahováno. Výměna oken bude provedena postupně po etapách. Mezi zařízením a obvodovou stěnou s měněnými výplněmi bude zřízen koridor pro pohyb stavby. Oddělení koridoru od zabezpečovacího zařízení bude v době provádění stavebních prací provedeno vhodným zaplachtováním dle doporučení správce zařízení. Pracovní prostor vně objektu bude případně vymezen dočasnou pevnou zástěnou (příčkou), a to od podlahy nástupiště po spodní hranu zastřešení.

#### Dopravní kancelář (m.č. 1.94, 1.103)

Stavební práce v rámci dopravní kanceláře budou probíhat za plného provozu. Práce je nutné předem řádně naplánovat a s harmonogramem prací seznámit a nechat si odsouhlasit provozovatelem. Stejně tak bude stanoven přesný rozsah prací odvislý od zabezpečení kvalitního pracovního prostředí.

V místnosti DK je navržena kompletní výměna povrchových úprav, nášlapné vrstvy podlahy, výměna vnitřních a vnějších výplní otvorů. Dále je navržena výměna objektových rozvodů silnoproudu, slaboproudu, ZTI a vytápění.

Stávající silnoproudé rozvaděče budou vymístěny do nové rozvodny. Nově bude instalováno VZT zařízení a systém chlazení.

Samotná drážní technologie není předmětem rekonstrukce.

Práce budou prováděny s ohledem na ponechávanou drážní technologii, která nesmí být stavebními pracemi poškozena.

Stavba zajistí dostatečné provozní a hygienické zázemí pro pracoviště o kapacitě 4 provozních zaměstnanců ve směně – 24h provoz (výpravčí ŽST, výpravčí DOZ, operátorka, dozorce výhybek). Je uvažováno i s využitím jedné bytové jednotky v přízemí bytového křídla. Současně bude vyčleněna bytová jednotka sloužící jako zázemí/nocležna pro vlakové čety bude.

Je uvažováno s umístěním nových antén TRS a MRS včetně nových kabelových tras. Antény budou osazeny na nové stožáry. Nejprve budou zřízeny nové stožáry, osazeny nové antény, provedeny kabelové trasy a umístěna nová koncová zařízení. Jakmile bude vše takto nachystáno, dojde po dohodě se správcem zařízení k jeho přepojení.

### **D.1.2. Železniční sdělovací zařízení**

PS 74-02-11 ŽST Klatovy, místní kabelizace

Ze sdělovací místnosti m.č. 0.30 z datového rozvaděče RACK 02-04 bude přes místnost kabelových závěrů m.č. 0.36 v objektu výpravní budovy veden metalický kabel pro připojení objektu záložního zdroje a ovládání závory vjezdu do manipulačního dvora. Z místnosti kabelových závěrů m.č. 0.36 budou vedeny rezervní HDPE trubky do objektu záložního zdroje a do sloupku závory vjezdu do manipulačního dvora. Metalické kabely a HDPE trubky budou vedeny z místnosti kabelových závěrů

v m.č. 0.36 v 1.PP úložnou kabelovou trasou v nástupišti. Dále je navržena úložná trasa v chodníku a zatravněném terénu.

Z místnosti číslo 0.66 hlavní uzávěr vody v 1.PP objektu výpravní budovy bude vedena trasa HDPE trubek a metalického kabelu pro připojení objektu SO 74-73-01 Cyklonům. Kabelová trasa bude vedena v zatravněném terénu a chodníku do objektu cyklo domu. Místnost číslo 0.66 hlavní uzávěr vody bude trvale přístupná servisní organizaci CTD.

Metalické kabely pro TCEPKPFLEZE 10xN0,8 budou zakončeny v datových rozvaděčích RACK ve sdělovací místnosti TÚDC m.č. 0.30 se zakončením na LSA svorkovnici. V místnosti záložního zdroje, ve sloupku závory a v objektu cyklo domu budou metalické kabely zakončeny rozvaděčem LSA svorkovnicí.

Z datového rozvaděče RACK ve sdělovací místnosti TÚDC m.č. 0.30 bude veden novou trasou HDPE trubky do objektu SO 74-73-01 Cyklonům optický kabel 12 vl. SM 9/125 OS2. V prostoru 1.PP objektu výpravní budovy bude trasa vedena na povrchu ve vkladací liště. Optický kabel bude zakončen v optických rozvaděčích.

V nástěnném boxu bude ponechána délková rezerva optického kabelu 20m.

Po zafouknutí optického kabelu a pokládce metalických kabelů bude proveden měření jejich parametrů včetně vypracování měřicího protokolu.

Metalické kabely místní kabelizace budou uzemněny pomocí konců pancířů. Provedené uzemnění bude změřeno, měřicí protokol bude součástí skutečného provedení stavby po dokončení instalace místní kabelizace.

#### PS 74-02-21 ŽST Klatovy, rozhlasové zařízení

V objektu je instalováno stávající rozhlasové zařízení s ústřednou AUB 4800. V prostoru pro cestující v objektu, na nástupištích a v podchodu jsou instalovány stávající reproduktory a rozvody rozhlasového zařízení. Stávající rozhlasová ústředna je instalována v místnosti kabelových závěrů v m.č. 0.36 v 1.PP objektu výpravní budovy.

Ve sdělovací místnosti m.č. 0.24 v datovém rozvaděči pro sdělovací zařízení bude instalována nová dálkově ovládaná rozhlasová ústředna s IP rozhraním a zesilovačem pro 100V rozvod. V objektu budou v prostoru pro cestující instalovány reproduktory rozhlasového zařízení. Reproktory budou pomocí převodních transformátorů, které jsou součástí reproduktorů, připojeny na 100V reproduktorovou linku výkonového zesilovače. Reproktory budou vybaveny převodním transformátorem s odbočkami pro nastavení výkonu jednotlivých reproduktorů.

Kabeláž reproduktorových linek bude provedena s elektrickou izolační pevností 4kV v souladu s příslušnou směrnicí TKP Kapitola 28 – Sdělovací zařízení.

V prostoru haly pro cestující budou použity stávající reproduktorové skřínky. Tyto reproduktorové skřínky budou repasovány (viz architektonicko-stavební část PD) a budou vybaveny novými reproduktory s převodním transformátorem s nastavením výkonu pomocí odboček převodního transformátoru.

Připojení rozhlasové ústředny bude prostřednictvím počítačové sítě TCP/IP pomocí strukturované kabeláže. Rozhlasová ústředna bude napájena ze zálohované napájecí sítě 230V a ze zálohované napájecí sítě 48V. Napájení bude provedeno z nového rozvaděče nové sdělovací místnosti m.č. 0.24, označení rozvaděče RSM1. Napájecí kabely budou instalovány v provedení NY-Y-J 3x1,5 s elektrickou pevností 4kV v souladu s příslušnou směrnicí TKP Kapitola 28 – Sdělovací zařízení.

Reproduktory v ostrovních nástupištích budou dle návrhu zapojeny do dvou samostatných reproduktorových linek.

#### PS 74-02-31 ŽST Klatovy, technologická datová síť

V prostorech objektu výpravní budovy je instalována stávající strukturovaná kabeláž. V 1.PP m.č. 0.29 sdělovací místnost ČD-Telematika je instalována stávající technologie pro zákazníky ČD-

Telematika. V m.č. 0.30 Sdělovací místnost CTD je instalována stávající technologie sdělovací techniky (hlavní hodiny hodinového zařízení, základnové radiostanice MRS, záznamové zařízení ReDat, technologie stávajícího informačního systému, zakončení optických rozvodů DOK, hlavní telefonní rozvod ATÚ, aktivní prvky technologické datové sítě, záložní napájecí zdroj 48V DC včetně baterií. V m.č. 0.36 kabelové závěry jsou instalovány kabelové závěry dálkové kabelizace, zakončení přípojky SEK CETIN, rozhlasová ústředna dále do této místnosti vstupují dálkové optické kabely a jsou zde umístěny kabelové rezervy dálkových optických kabelů. V ostatních částech objektu nejsou instalovány podružné datové rozvaděče. V prostorech sloužících pro zajištění provozu na železnici (dopravní kancelář, reléová místnost, dílna atd) jsou zakončeny stávající telefonní a datové rozvody vedené ze sdělovací místnosti m.č. 0.29.

V rámci rekonstrukce výpravní budovy budou stávající sdělovací místnosti m.č. 0.29 (ČD-TELEMATIKA), m.č. 0.30 (CTD) a místnosti kabelových závěrů m.č. 0.36 zachovány včetně instalované technologie s výjimkou rozhlasového zařízení, hodinového zařízení a informačního systému. Navržena je nová sdělovací místnost m.č. 0.24 v 1.PP objektu.

V době zpracování této projektové dokumentace probíhala realizace akce „Rekonstrukce a úprava přenosové sítě Správy železnic – Úprav a doplnění přenosového zařízení MPLS v OŘ Plzeň“ Před zahájením instalace dle této projektové dokumentace je nutné ověřit dle skutečného provedení uvedené akce, zda provedené montáže nezasahují do částí rozvaděčů a prostor řešených v této projektové dokumentaci.

Pro připojení telefonních přístrojů, počítačů, tiskáren, přístupových bodů Wi-Fi a dalších zařízení bude v objektu instalována nová strukturovaná kabeláž. Datové zásuvky RJ45 budou připojeny pomocí nových datových kabelů. Tyto datové kabely budou zakončeny v datovém patchpanelu RJ45 v nových datových rozvaděčích RACK pro sdělovací zařízení (v hlavním datovém rozvaděči v nové sdělovací místnosti m.č. 0.24 a v podružných datových rozvaděčích RACK v objektu. Stávající strukturovaná kabeláž a telefonní rozvody v objektu budou demontovány a odstraněny.

V datových rozvaděčích budou umístěny aktivní prvky – switche a optické převodníky. Datové rozvaděče budou propojeny pomocí optických kabelů, zakončených v optických rozvaděčích. Propojení bude provedeno hvězdicovitou topologií. Každý podružný rozvaděč RACK bude napojen samostatným optickým kabelem z hlavního rozvaděče RACK v nové sdělovací místnosti m.č. 0.24.

Provedení strukturované kabeláže musí být dle platných Technických kvalitativních podmínek staveb státních drah, kapitola číslo 28 – Sdělovací zařízení v platném znění (dále jen TKP).

Nová strukturovaná kabeláž, nové datové zásuvky a datové rozvaděče RACK dle výkresové části PD.

Součástí dodávky dle této projektové dokumentace jsou aktivní prvky, switche s SFP moduly.

#### Nová sdělovací místnost m.č. 0.24

Jelikož výše uvedená akce „Rekonstrukce a úprava přenosové sítě Správy železnic“ využívá prostorové rezervy ve stávajících datových rozvaděčích, bude v rámci tohoto projektu vybudována nová sdělovací místnost v m.č. 0.24 v 1.PP objektu. V této nové sdělovací místnosti bude instalován nový rozvaděč 230V AC. V nové sdělovací místnosti budou instalovány nové datové rozvaděče RACK a nový modulární záložní napájecí zdroj 48V DC se střídači. V nové sdělovací místnosti budou také instalovány jiné technologie: ústředna rozhlasového zařízení, ústředny PZTS a EACS včetně pomocných zdrojů, ústředna LDP včetně pomocného zdroje, záznamové zařízení dohledového videosystému a kamerového systému a server informačního systému.

PS 74-02-41 ŽST Klatovy, LDP a PZTS

#### **LDP – Lokální detekce požáru**

V objektu je instalován stávající systém EPS (elektrická požární signalizace) s ústřednou LITES MHU 108 umístěnou v dopravní kanceláři. Do stávající ústředny EPS jsou napojeny automatické a



tlačítkové konvenční hlásiče pomocí konvenčních smyček. Objekt je střežen automatickými hlásiči EPS částečně, dle požadavků norem a PBR platných v době instalace. Do ústředny EPS jsou připojeny také konvenční hlásiče instalované v objektu trafostanice s rozvodnou NN a hlásiče instalované v místnosti dieselagregátu.

Dle požadavku aktuálního projektu požárně bezpečnostního řešení stavby nebude objekt vybaven systémem EPS – elektrické požární signalizace, ale systémem LDP – lokální detekce požáru. Systém LDP bude sestaven a zapojen dle ČSN z komponent EPS. Stávající systém EPS bude demontován (hlásiče, ústředna i kabeláž). Stávající konvenční hlásiče v objektech mimo výpravní budovu ŽST Klatovy (trafostanice s rozvodnou NN a dieselagregát) budou napojeny do nové ústředny LDP pomocí smyčkové desky pro připojení konvenčních hlásičů. Kabeláž konvenčních linek těchto hlásičů EPS je zakončena v místnosti kabelových závěrů m.č. 0.36 v 1.PP objektu výpravní budovy

Zařízení LDP slouží k včasné signalizaci vzniklého ohniska požáru samočinně nebo prostřednictvím lidského činitele. Urychluje předání této informace osobám určeným k zajištění represivního zásahu, případně uvádí do činnosti zařízení, která brání rozšíření požáru a usnadňují nebo provádějí protipožární zásah.

Zařízení LDP budou vybavena vybraná místa s požárním rizikem dle požadavků PBR.

Na vytipovaných místech budou umístěny tlačítkové hlásiče pro manuální vyhlášení poplachu. Zejména budou tyto hlásiče umístěny u všech průchodů a vstupů do únikových komunikací (schodišť, chodeb) a v komunikačních prostorách u všech únikových východů.

Ústředna bude napojena z důvodu monitorování funkčnosti do systému DDTS pomocí příslušného komunikačního protokolu v souladu se směnicí TS2/2008. Monitoring funkčnosti ústředny LDP bude realizován na určeném dohledovém pracovišti s přístupem do systému DDTS. Na klientském pracovišti DDTS u HZS SŽ JPO Plzeň musí být doplněno vyskakovací okno „POŽÁR“, které se zobrazí při příchodu hlášení o působení hlásiče požáru LDP. Vyskakovací okno „POŽÁR“ musí obsahovat informaci o objektu, místnosti a identifikaci požárního hlásiče a současně musí být doprovázeno akustickou signalizací, která bude aktivní až do jejího zrušení obsluhou klientského pracoviště HZS SŽ.

### **PZTS – poplachový zabezpečovací a tísňový systém**

Výpravní budova v žst. Klatovy je zařazena do III. bezpečnostní kategorie, pro kterou definuje minimální rozsah bezpečnostních opatření a instalace systémů technické ochrany samostatný podkladový dokument Bezpečnostní projekt projekční, zpracováváný nejpozději ve stupni DSP/DUSP, který podléhá schválení O30. Zhotovitel ve spolupráci s Objednatel (O30 Odbor bezpečnosti a krizového řízení) prověří dopady do kategorizace vzhledem k navrhovanému stavu, vytipuje bezpečnostní zóny (třídy A až D) a zpracuje minimální standard zabezpečení a tento odhad ocení v rámci celkových investičních nákladů. Zhotovitel bude při návrhu systému technické ochrany objektu/ů pro jednotlivé bezpečnostní kategorie postupovat dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 – Standard fyzické ochrany objektů a prostor Správy železnic, státní organizace.

V objektu bude v souladu s požadavky bezpečnostního projektu projekčního instalován systém PZTS. V objektu bude v souladu s požadavky bezpečnostního projektu projekčního instalován nový systém PZTS.

Systém PZTS bude rozdělen do dvou nezávislých systémů PZTS se samostatnými ústřednami PZTS.

Ústředna PZTS č. 1 bude sloužit pro střežení prostor ve kterých se nachází technologie zajišťující provoz na železnici. Jedná se o tyto místnosti: V 1.PP sdělovací místnosti m.č. 0.24, 0.29, 0.30, místnost kabelových závěrů m.č. 0.36, rozvodna elektro m.č. 0.99d, místnost měničů kolejových obvodů m.č. 0.38. V 1.NP reléová místnost s dílnou m.č. 1.111 a 1.112, technická místnost m.č. 1.110 a dopravní kancelář m.č. 1.94 a příslušné chodby a zádveří m.č. 1.103, 1.105, 1.108, 1.107.

Ústředna PZTS č. 2 bude sloužit ke střežení všech ostatních prostor a pláště objektu (komerční prostory, zádveří, chodby, kanceláře atd.)

Systémy PZTS budou zabezpečovat plášťovou a prostorovou ochranu objektu. Dále bude systém zabezpečovat ochranu vybraných místností uvnitř objektu dle provozních celků (pokladna s denní místností, prostory veřejně přístupné pro cestující a technické místnosti objektu).

V místnosti WC pro imobilní bude instalován systém nouzového signalizace. Přivolání pomoci bude prostřednictvím táhel a tlačítek nouzového volání připojených do systému PZTS č. 2.

Poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS č.1 a č.2) bude dle bezpečnostních zón rozdělen do několika podsystémů. Jednotlivé podsystémy dle bezpečnostních zón bude možné ovládat samostatně. Rozdělení bude provedeno dle platného bezpečnostního projektu.

Ústředny budou napojeny z důvodu monitorování funkčnosti do systému DDTS pomocí příslušného komunikačního protokolu v souladu se směrnicí TS2/2008. Monitoring funkčnosti ústředny PZTS bude realizován na určeném dohledovém pracovišti s přístupem do systému DDTS. Na klientském pracovišti DDTS u dispečera železniční infrastruktury (DŽIn), musí být doplněno vyskakovací okno „NARUŠENÍ OBJEKTU“, které se zobrazí po příchodu poplachu a sabotáže detektorů či celého systému PZTS. Vyskakovací okno „NARUŠENÍ OBJEKTU“ musí obsahovat informaci o objektu, místnosti a identifikaci detektoru, zóny, podsystému a současně musí být doprovázeno akustickou signalizací, která bude aktivní až do jejího zrušení (potvrzení) obsluhou klientského pracoviště DDTS.

#### PS 74-02-71 ŽST Klatovy, informační systém

Stávající elektronický informační systém bude demontován (panely, rozvody, převodníky, server). Instalován nový elektronický informační systém v souladu s příslušnou směrnicí číslo SM 118.

V prostoru pro cestující uvnitř i vně budovy budou instalovány nové elektronické informační panely informačního systému. Informační panely budou pomocí komunikačního protokolu TCP/IP technologické datové sítě Ethernet připojeny k novému serveru elektronického informačního systému. Server elektronického informačního systému bude instalován v novém datovém rozvaděči RACK 19“ v nové sdělovací místnosti m.č. 0.24.

Elektronický informační systém bude ovládán z dopravní kanceláře v řešeném objektu. Propojení s ovládacím počítačem v dopravní kanceláři bude prostřednictvím TCP/IP pomocí strukturované kabeláže a technologické datové sítě. Server elektronického informačního systému a panely instalované v hale pro cestující budou napájeny ze zálohované napájecí sítě. Napájení bude provedeno nového rozvaděče v nové sdělovací místnosti m.č. 0.24, označení rozvaděče RSM1. Napájecí kabely budou instalovány v provedení NYY-J 3x1,5 s elektrickou pevností 4kV v souladu s příslušnou směrnicí TKP Kapitola 28 – Sdělovací zařízení.

V hale pro cestující a na ostrovních nástupištích budou instalovány elektronické informační panely pro cestující EIP. Venkovní elektronické informační panely EIP budou v provedení pro instalaci do venkovního prostředí. Elektronické informační panely budou připojeny pomocí komunikačního protokolu TCP/IP pomocí strukturované kabeláže a technologické datové sítě. Napájení elektronických informačních panelů bude provedeno z nového rozvaděče v nové sdělovací místnosti m.č. 0.24, označení rozvaděče RSM1. Napájecí kabely budou instalovány v provedení NYY-J 3x1,5 s elektrickou pevností 4kV v souladu s příslušnou směrnicí TKP Kapitola 28 – Sdělovací zařízení.

Instalované elektronický informační systém, server a panely budou zohledňovat sektorizaci nástupišť / kolejí dle aktuální směrnice SM118 – Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách.

Informační systém bude proveden dle požadavků příslušných směrnic zejména SM118 – Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách a SM122 – Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost, v aktuálním znění

Informační systém bude připojen do systému DDTS, s přenosem dohledu na určené pracoviště s přístupem do systému DDTS. Připojení bude provedeno pomocí příslušného komunikačního protokolu v souladu se směrnici TS2/2008 prostřednictvím technologické datové sítě.

Jelikož prvky informačního systému, včetně elektronických informačních panelů, jsou součástí prvků interoperability, musí tyto panely splňovat požadavky stanovené v bodě 5.3.1.1. TSI PRM 1300/2014. Instalované elektronické informační panely musí mít platné ES prohlášené o shodě.

Informační systém v době výstavby, především v době realizace vestavby výtahu ba 2. a3.nástupiště, je podrobněji popsán v „B8.1.001 POV – TZ“ a „B8.2.003 Koo sit osvětlení+IS+OS“.

#### Povinně zveřejňované informace tištěnou formou

Ve výpravní budově a 1. nástupišti jsou vymezeny plochy pro sdílení papírových instalací. Je navržena POUZE příprava pro elektronické informační systémy. Pohledy na stěny s vyznačenými plochami pro vitríny a klaprámy jsou v části C.4.1.b Odbavovací hala - pohledy na stěny. Podrobněji viz SO 74-79-01 Drobná architektura.

V odbavovací hale je umístěno: 10x vývěska typu D.1 formát A1 (rozměr 975 x 725 mm); 1x atyp. vývěska typu D.1 o rozměru 1600 x 1240 mm

Na 1. nástupišti je umístěn jeden samostatně stojící tabule obsahující 2x informačního panel typu D.2 (rozměr 2600 x 2500 mm).

PS 74-02-81 ŽST Klatovy, přemístění STA, TRS a MRS

#### Radiový systém TRS

Stávající systém TRS včetně ovládacích bloků, ovládacích stanic, záznamového zařízení REDAT bude zachován. V rámci opravy výpravní budovy bude instalován nový anténní stožár v nové pozici včetně nového anténního systému v pásmu 450MHz a svodů koaxiálních kabelů. Z důvodů stavebních úprav v místě umístění stávající základnové radiostanice ZR47 v chodbě 3.NP bude stávající základnová radiostanice přemístěna do nové pozice. Základnová stanice bude propojena se stávajícím ovládacím blokem pomocí nového kabelu. Nový anténní stožár TRS včetně konstrukce je řešen v části SO 74-71-01. Ochrana nového anténního stožáru před účinky atmosférické elektřiny je řešena v části SO 74-71-01.04.500.

Stávající systém TRS včetně ovládacích bloků, ovládacích stanic, záznamového zařízení REDAT bude zachován. V rámci opravy výpravní budovy bude instalován nový anténní stožár v nové pozici včetně nového anténního systému v pásmu 450MHz a svodů koaxiálních kabelů. Z důvodů stavebních úprav v místě umístění stávající základnové radiostanice ZR47 v chodbě 3.NP bude stávající základnová radiostanice přemístěna do nové pozice. Základnová stanice bude propojena se stávajícím ovládacím blokem pomocí nového kabelu. Nový anténní stožár TRS včetně konstrukce je řešen v části SO 74-71-01. Ochrana nového anténního stožáru před účinky atmosférické elektřiny je řešena v části SO 74-71-01.04.500.

Na střeše objektu bude instalován nový anténní stožár anténního systému TRS. Tento stožár bude instalován na hřebeni nejvyšší části střechy výpravní budovy, ve vzdálenosti 6 m jižním směrem po hřebeni střechy. Nejprve bude instalován nový anténní stožár v nové pozici. Následně bude provedena nová kabelová trasa koaxiálního kabelu anténního svodu anténního systému TRS do místa nového umístění základnové radiostanice TRS m.č. 2.06 v 2.NP. Současně bude provedeno zjištění azimutu stávajících antén TRS. Hodnoty azimutu (kolmo na kolejiště a k severu) jednotlivých antén budou zaneseny do dokumentace skutečného provedení stavby. Nové směrové antény TRS pro pásmo 450 MHz typ ZZ409 na novém stožáru budou instalovány se stejnou orientací jako stávající. Antény budou ke stožáru uchyceny příslušnými výložníky ve tvaru L pomocí příslušných třmenů.

Stávající oceloplechová skříň se základnovou radiostanicí ZR 47 je v kolizi s plánovaným stavebním otvorem do vedlejší místnosti (kancelář m.č. 3.04). Základnová radiostanice bude přemístěna

do datového rozvaděče RACK 19“ v místnosti skladu m.č. 2.06 v 2.NP. Pro základnovou radiostanici ZR 47 bude instalována nová akumulátorová baterie, která bude umístěna na ukládací polici v datovém rozvaděči RACK 19 pro základnovou radiostanici ZR 47. Stavební úpravy místnosti jsou řešeny ve stavební část SO 74-71-01.

Kabelová trasa anténního svodu bude provedena v chrániče průměr 40 mm. V souběžné trase koaxiálního kabelu anténního svodu bude vedena rezervní chránička o průměru 40 mm. Na trase budou instalovány protahovací krabice s víčkem po maximálně 10 metrech. Chráničky budou vybaveny protahovacím drátem v místech, kde nebude možné z technických důvodů využít protahovací krabici. Při instalaci kabelové trasy pro koaxiální kabel musí být dodrženy předepsané minimální poloměry ohybu koaxiálního kabelu. Při instalaci musí být zabráněno prověšení koaxiálního kabelu při svislém svodu velké délky. Délka kabelové trasy anténního svodu musí být provedena co nejkratší.

### Radiový systém MRS

V objektu je instalován místní radiový systém MRS. Na střeše objektu je instalován anténní stožár MRS, na kterém jsou umístěny dvě antény MRS 1 a MRS 2. Třetí anténa MRS 3 je instalována na stávajícím anténním stožáru TRS. Základnové radiostanice MRS 1 a MRS 2 typ DS 248 jsou umístěny na stěně ve sdělovací místnosti CDT m.č. 0.30 v 1.PP objektu. Základnová stanice MRS 3 typ DS 248 je umístěna ve stávající oceloplechové skříni (společně s základnovou radiostanicí TRS ZR 47) v 3.NP v chodbě před stávající jednací místností. Ovládací stanice základnových radiostanic jsou umístěny v dopravní kanceláři m.č. 1.94 v 1.NP.

Na střeše objektu bude instalován nový anténní stožár anténního systému MRS. Tento stožár bude instalován na hřebeni střechy severního křídla výpravní budovy, ve vzdálenosti 8 m východním směrem po hřebeni střechy. Nejdříve bude instalován nový anténní stožár v nové pozici. Dále bude provedena nová kabelová trasa koaxiálních kabelů anténních svodů anténního systému MRS do místa umístění základnových radiostanic MRS 1, 2 a 3 ve sdělovací místnosti CDT v m.č. 0.30 v 1.PP. Současně bude provedeno zjištění azimutu stávajících antén MRS. Hodnoty azimutu (kolmo na kolejiště a k severu) jednotlivých antén budou zaneseny do dokumentace skutečného provedení stavby. Nové antény pro pásmo 150MHz MRS typ ZZ21L na novém stožáru budou instalovány se stejnou orientací jako stávající. Antény budou ke stožáru uchyceny příslušnými výložníky ve tvaru L pomocí příslušných třmenů.

Základnová radiostanice MRS 3 je umístěna ve stávající oceloplechové skříni v 3.NP ve stávající chodbě. Tato základnová radiostanice bude přemístěna do sdělovací místnosti CTD m.č. 0.30 v 1.PP na stěnu vedle stávajících radiostanic MRS 1 a MRS 2.

Koaxiální kabely budou vedeny v UV stabilních chráničkách uchycených k severní straně anténního stožáru. Koaxiální kabely budou zakončeny u radiostanice úhlovými konektory typu „N“. Anténní svod bude vybaven svodičem bleskových proudů umístěným v elektroinstalační krabici v prostoru krovu. Svodič bleskových proudů bude připojen na přípojnicí ochranného pospojování. Jelikož anténní stožár nebude ve styku se soustavou bleskosvodu budovy a tím případně se zpětným kolejovým vedením, nebude instalován DC blok. Anténní stožár a anténní systém bude chráněn před účinky atmosférické elektřiny oddáleným (izolovaným) jímačem bleskosvodu (část PD SO 74-71-01.04.500).

### Zařízení STA

Je navržen přesun zařízení STA ze střechy hlavní budovy na střechu bytového křídla. Budou nataženy nové kabelové trasy, antény STA budou nové.

PS 74-02-91 ŽST Klatovy, kamerový systém

Dle požadavku bezpečnostního projektu bude instalován nový dohledový video systém a kamerový systém pro řízení provozu. Stávající systém bude demontován a nahrazen novým systémem dle aktuálních požadavků a standardů.

Kamerový systém je rozdělen na dva samostatné systémy. Kamerový systém pro videohled dle požadavků bezpečnostního projektu a kamerový systém pro řízení provozu. Každý kamerový systém bude připojen přes samostatné aktivní prvky do dvou samostatných záznamových zařízení NVR. Každý videosystém bude tak mít vlastní samostatné NVR

Instalované kamerové systémy musí umožnit dálkový přístup a dohled z konfiguračního a dohledového pracoviště CTD.

V prostoru pro cestující a na fasádě objektu budou instalovány IP kamery v příslušném provedení s IR přísvitem.

Kamery na fasádě objektu budou tvořit perimetrickou ochranu objektu. Dohledový kamerový systém bude sloužit ke sledování prostoru v okolí objektu pro ověření poplachu vyvolaného systémem PZTS.

Lokální dohledové pracoviště kamerového systému bude v prostoru dopravní kanceláře.

Dálkové dohledové pracoviště bude připojeno pomocí strukturované kabeláže a místní optické kabelizace na dohledové pracoviště DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty). Systém bude napojen do systému DDTS pro dálkový dohled dispečera. Připojení do DDTS slouží pouze k přenosu diagnostických informací, nikoliv přenos obrazu.

Systém bude proveden dle souboru platných norem ČSN EN Dohledové videosystémy pro použití v bezpečnostních aplikacích. Systém bude provozován dle směrnice SŽ SM097 – Ochrana osobních údajů

PS 74-02-92 ZŠT Klatovy, DDTS

Systém DDTS slouží k přenosu informací z technologických zařízení a jejich dálkové ovládání z lokálních či vzdálených pracovišť obsluhy. Systém zajišťuje jednotné grafické zobrazení na počítači obsluhy. Výše uvedené technologie budou napojeny pomocí komunikačního modulu TCP/IP na dohledové pracoviště DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty) prostřednictvím technologické datové sítě pomocí strukturované kabeláže a dálkové optické kabelizace. Napojení uvedených systémů bude pomocí příslušného komunikačního protokolu v souladu se směrnicí TS2/2008. Monitoring funkčnosti uvedených systémů bude realizován na určeném dohledovém pracovišti s přístupem do systému DDTS.

V datovém rozvaděči RACK v nové sdělovací místnosti m.č. 0.24 bude instalován switch pro připojení zařízení do DDTS prostřednictvím technologické datové sítě.

V dopravní kanceláři v 1.NP objektu v m.č. 1.94 bude instalována pracovní stanice (počítač s monitorem, klávesnicí a myší) pro lokální dohledové pracovišti s přístupem do systému DDTS.

Systém MaR (měření a regulace) bude z důvodu bezpečnosti připojen do technologické datové sítě TDS prostřednictvím L3 switche, tento switch zajistí komunikaci pouze s příslušným Integračním koncentrátorem. Napojení systému MaR bude v rozvaděči MaR RM01 a RM02 prostřednictvím rozhraní Ethernet.

#### Přenos z LDP – lokální detekce požáru do DDTS:

Na klientském pracovišti DDTS u HZS SŽ JPO Plzeň musí být doplněno vyskakovací okno „POŽÁR“, které se zobrazí při příchodu hlášení o působení hlásiče požáru LDP. Vyskakovací okno „POŽÁR“ musí obsahovat informaci o objektu, místnosti a identifikaci požárního hlásiče a současně musí být doprovázeno akustickou signalizací, která bude aktivní až do jejího zrušení obsluhou klientského pracoviště HZS SŽ.

#### Přenos z PZTS a EACS do DDTS:

Na klientském pracovišti DDTS u dispečera železniční infrastruktury (DŽIn), musí být doplněno vyskakovací okno „NARUŠENÍ OBJEKTU“, které se zobrazí po příchodu poplachu a sabotáže detektorů či celého systému PZTS. Vyskakovací okno „NARUŠENÍ OBJEKTU“ musí obsahovat



informaci o objektu, místnosti a identifikaci detektoru, zóny, podsystému a současně musí být doprovázeno akustickou signalizací, která bude aktivní až do jejího zrušení (potvrzení) obsluhou klientského pracoviště DDTS.

Instalace DDTS bude koordinována s investiční akcí OŘ Plzeň.

### **D.1.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT**

#### ***D.1.3.2 Technologie rozvoden VN/NN (energetika)***

##### **PS 74-03-21 ŽST Klatovy, Rozvodna nn**

Drážní objekt výpravní budovy bude připojen samostatným přívodem z trafostanice. Přípojka bude v soustavě 230/400V, ~50Hz, TN-C a bude ukončena v hlavní rozvodně objektu (rozvodna se nachází v 1.PP č.m.0.36).

V objektu bude ve 1.PP v rámci technologické části umístěna hlavní rozvodna objektu. Rozvodna bude samostatným požárním úsekem. V případě instalace technologií pro požární zabezpečení objektu budou mít rozvaděče pro připojení těchto technologií požární odolnost.

#### ***D.1.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu***

##### **PS 74-03-71 ŽST Klatovy, Přípojka nn - bytové křídlo + TČ**

Bytová část objektu bude mít vlastní přípojku v soustavě 230/400V, ~50Hz, TN-C poskytnutou dodavatelem ČEZ. Přípojka bude dotažena do pojistkové skříně na fasádě, kde bude ukončena. Řešeno v samostatném správním řízení.

### **D.1.4 Ostatní technologická zařízení**

#### ***D.1.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory***

##### **PS 74-04-11 ŽST Klatovy, výtahy na nástupiště**

Pro přístup osob se sníženou pohyblivostí a orientací budou na nástupiště a ve výpravní budově zřízeny celkem 3 výtahy, tedy technologie samoobslužných výtahů. Požadované vnitřní světlé rozměry jsou 1200 x 2100 mm. Výtahy budou neprůchozí s posuvnými dveřmi 1000/2100 mm, rychlost 1m/s, nosnost min. 1125 kg. Stěny a dveře budou v provedení kartáčovaný nerez plech. Uvnitř kabin bude umístěna ovladačová kombinace rovněž v nerez provedení. Dorozumívací zařízení z výtahu a kamera bude součástí dodávky výtahu. Nouzové signály z výtahů budou přenášeny do systému dálkové diagnostiky. Výtahová šachta je navržena se sníženým přejezdem.

### **D.1.5 Technologie Smart railway station**

Dálkové měření spotřeby energií – je navrženo, napojeno na DDTS

FTV – není uvažováno. Objekt výpravní budovy je nemovitou kulturní památkou. Se zástupci památkové péče byla možnost umístění panelů FVE na střechy VB projednáno se zamítavým závěrem.

Dynamické LED osvětlení - Osvětlovací tělesa budou vybavena výhradně LED zdroji světla; počítá se se 3 DALI linkami pro osvětlení haly strop, haly a koridoru, podchodu.

Perlátory – jsou navrženy

Bezdotykové baterie s PSD senzory – nejsou navrženy

Cykloboxy – nejsou navrhovány. Ve stanici je navržen samostatně stojící objekt pro úschovu kol.

Systémy technické ochrany (MZP, PZTS VSS, EACS, jiné) – Ve stanici je navržen systém PZTS

Nápojové automaty – je uvažováno s umístěním nápojového automatu ve vstupním zádveři VB



Potravinové automaty – je uvažováno s umístěním potravinového automatu ve vstup. zádveří VB

Úschovny / výdejní boxy – v hale je vyčleněna místnost 1.16b určená pro umístění úschovných, popř. výdejních boxů. Je navržena příprava pro boxy.

LED informační panely – je uvažováno;

LCD informační panely – je uvažováno

Nabíjecí stanice pro mobilní zařízení – je navržena příprava pro dobíjecí stanice pro elektromobily v rámci zaměstnaneckého parkování. Jako služba veřejnosti je v rámci cyklodому navržena příprava pro instalaci dobíjecích stojanů pro elektrokola. S místy pro dobíjení mobilních zařízení ve VB není uvažováno.

Informační kiosek – je uvažováno s přípravou pro interaktivní elektronickou tabuli formou informačního stojanu.

## **B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů**

### **D.2 Stavební část**

#### **D.2.1 Inženýrské objekty**

##### ***D.2.1.2 Nástupiště***

##### **SO 74-12-01 ŽST Klatovy, nástupiště**

##### **Kapacitní údaje**

• Úprava GPK koleje č. 5:	264 m
• Úprava GPK koleje č. 1:	260 m
• Úprava GPK koleje č. 2:	327 m
• Úprava GPK koleje č. 3:	347 m
• Úprava GPK koleje č. 4:	374 m
• Rekonstrukce nástupiště č. 1:	194 m
• Rekonstruovaná plocha nástupiště (dlažba):	1389 m <sup>2</sup>
• Zpevněný příkop:	37 m

##### **Úpravy geometrické polohy koleje**

V rámci tohoto stavebního objektu se provede:

- směrová a výšková úprava koleje č. 5 podél rekonstruované nástupní hrany nástupiště č. 1 v délce 264 m.
- směrová a výšková úprava koleje č. 1 a 3 podél částečně rekonstruovaného nástupiště č. 2 v délce 260 m (kolej č.1) a 347 m (kolej č.3).
- směrová a výšková úprava koleje č. 2 a 4 podél částečně rekonstruovaného nástupiště č. 3 v délce 327 m (kolej č.2) a 374 m (kolej č.4).

##### **Nástupiště č. 1**

Dojde k odstranění stávající nástupištní zidky a plochy vnějšího nástupiště č. 1. Na začátku i konci nástupiště bude také odstraněna šikmá část nástupiště (rampa), dále bude odstraněna zídka mezi nástupištěm č. 1 a veřejnou komunikací (stávajícím autobusovým obratištěm a parkovištěm) včetně zábradlí na této zídce.

**Nové (rekonstruované) vnější nástupiště č. 1** u koleje č. 5 je situováno celé v přímé, délka nástupiště je 194 m, což vychází z délky nástupní hrany stávajícího nástupiště. Na začátku nástupiště (na západním okraji) v délce 37 m bude nová šířka nástupiště zúžena oproti stávajícímu stavu na 3 m. Dále je šířka nástupiště dána vzdáleností nástupní hrany od líce výpravní budovy, na východním okraji nástupiště přechází do tzv. nástupiště integrované dopravy, kdy opačnou hranu nástupiště tvoří hrana autobusové zastávky vycházející ze stavby „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“. Na konci nástupiště (cca 15 m délky) na východním okraji je šířka nástupiště mezi nástupní hranou a zídkou cca 5,870m.

Přístup na nástupiště č. 1 bude řešen jako bezbariérový a bude možný ve třech místech:

- Nástupiště integrované dopravy na východním okraji výpravní budovy, kde plocha nástupiště č. 1 navazuje v délce 57 m na plochu nástupiště autobusové zastávky, resp. komunikace pro pěší ze související stavby „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“
- Výstupem z výpravní budovy na plochu nástupiště v blízkosti vstupu podchodu
- Chodníkem u západního okraje výpravní budovy (součást SO 74-50-01 „ŽST Klatovy, manipulační dvůr vč. příjezdové komunikace, přednádraží“)

Nástupiště bude ukončeno čelními zídkami.

Nástupiště č. 1 bude v novém stavu s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK, hrana nástupiště bude ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje č. 5. Konstrukce nástupiště bude z prefabrikátů typu L s předsazenou hranou, bez konzolových desek. Povrch nástupiště bude tvořen betonovou dlažbou bez zkosení o rozměrech 400 × 400 mm, tl. 60 mm. Na nástupišťích budou zřízeny prvky pro bezpečný pohyb nevidomých.

Na začátku nástupiště v délce 37 m bude nástupiště na nenástupní hraně ukončeno obrubníkem do betonového lože, na konci nástupiště v délce 19 m bude ukončeno monolitickou betonovou zídkou, která bude za koncem nástupiště pokračovat až k brance u služebního přechodu v km 49,313.

Odvodnění plochy vnějšího nástupiště bude provedeno příčným sklonem. Na začátku nástupiště v délce 37 m bude za vnější hranou nástupiště zřízen podélný zpevněný otevřený odvodňovací příkop vyústěný do kanalizace, v ostatních případech bude voda z nástupiště odvedena příčným sklonem buď ke koleji č. 5 (v části pod zastřešením, kde se předpokládá minimum dešťové vody), na konci nástupiště pak příčným sklonem do kanalizačních vpustí.

### **Ostrovní nástupiště č. 2 a 3**

Na ostrovních nástupišťích č. 2 a 3 bude v rámci tohoto SO upravena pochozí plocha (dlažba) nástupiště v místech rekonstruovaných výstupů z podchodu a nově budovaného výtahu. Upraveny budou rovněž prvky pro nevidomé. Uvažuje se s využitím stávající zámkové dlažby nástupiště, resp. s dosazením nové dlažby shodného tvaru. V místech, kde je to nutné s ohledem na vestavbu výtahů či nového výstupu z podchodu, dojde k navíc demontáži a zpětné montáži nástupišťních prefabrikátů.

#### ***D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi***

##### **SO 74-20-01 ŽST Klatovy, vestavba výtahů**

Předmětem projektu je vestavba výtahu v stávajícím podchodu v žst. Klatovy. Výtahy budou sloužit jako bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště č.2 a ostrovní nástupiště č.3. Stavební objekt je řešen v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu TSI subsystému PRM. Celá konstrukce podchodu bude ve správě SŽ. Předpokládaná přestavba podchodu bude prováděna ve dvou stavebních postupech. V první fázi se vybuduje výtah a schodiště v nové poloze na nástupišti č.2, ve druhé fázi se vybuduje výtah na ostrovním nástupišti č.3. Před prováděním výkopových a pažicích prací je nutno provést vytyčení veškerých stávajících sítí. Během výstavby je nutná dočasná výluka jednotlivých kolejí a trakčního vedení.

V rámci projektu se řeší demolice stávajících schodišť SCH2, SCH4 a demolice zídek na schodišti SCH1 a SCH3. V části tubusu při stávajícím schodišti SCH2 se uvažuje s částečným zvětšením vstupního otvoru. V podchodu bude vyměněná dlažba (narušení stávající dlažby realizací kanalizační stoky G).

Výkopy budou prováděny v zapažené stavební jámě. Použito bude dočasné pažení, štětovnice Larsen IIIIn dl. 6-10 m. Záporové pažení na 2.nástupišti bude zasahovat mimo nástupiště. Od počátku realizaci pažení až po jeho odstranění bude nutná dočasná výluka. Před realizací pažení v místě stávajících nástupišť bude nutno dočasně rozebrání vrstev nástupišť a prefabrikátů tvořících nástupištní hrany.

Založení všech konstrukcí bude v nezámrazné hloubce. Konstrukce výtahových šachet a schodiště budou zhotoveny na podkladní beton C12/15 tl. 100 mm.

Základová těsnící a hydroizolační vana pod konstrukcí podchodu je navržena v tl. 250 mm, vyztužení při spodním i horním povrchu. Po zhotovení systémové izolace bude do těsnící vany budována nosná konstrukce.

Pod schodišti v místě, kde končí vana je navržena oddílová základová deska v tl. 250 mm.

Vstupy do podchodu jsou navrženy jako železobetonové monolitické polorámy. Tloušťka dolní příčle i stěn je 400 mm. Zídky nad terénem jsou navrženy tloušťky 250 mm (lokálně, v místě kotvení sloupů zastřešení na 350 mm), Výška zídek nad terénem je 150 mm. Světla šířka schodiště SCH2a je 2,88m

Problematiku výtahových šachet řeší předpis SŽ S10. Výtahové šachty jsou navrženy jako železobetonové monolitické šachty v kombinaci se sklo-ocelovou konstrukcí. Světlé rozměry šachty jsou 1800x2500mm.

Schodiště SCH2a je dvouramenné s mezipodestou, přímé. Počet schodů 2x14, rozměr 150x330mm, sklon 24,44°. Před vstupem na schodiště bude umístěn hmatový pás šířky 400 mm na celou šířku. V každém schodišťovém rameni bude nástupní a výstupní stupeň označen bezpečnostním pruhem žluto/černé barvy šířky 100 mm na délku schodu. Všechny nášlapné plochy v podchodu musí být protiskluzové.

#### ***D.2.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)***

##### ***D.2.1.6.1 Potrubní vedení (kanalizace)***

###### **SO 74-31-01 ŽST Klatovy, Venkovní dešťová, splašková kanalizace; retence; podchod**

Stavební objekt řeší odvádění dešťových vod ze střechy výpravní budovy, ze zastřešení nástupiště a části terminálu, z nově upravovaných zpevněných ploch – parkoviště a chodníky a přečerpávané vody (ČS1 a ČS2) z jímky nově budovaných výtahů v podchodu. Dále objekt řeší splaškovou kanalizace vedoucím pod 1. nástupištěm.

Stávající systém odvádění dešťových vod bude zrušen, včetně všech potrubí, šachet a včetně šterbinového septiku umístěného ve vnitrobloku. Ve výpravní budově bude nově navržena vnitřní splašková kanalizace a všechny splaškové vody budou svedeny do stávající jednotné kanalizace vedené cca 5 m pod 1. nástupištěm. Napojovací body pro vnitřní splaškovou kanalizaci budou šachty v bývalé uhelně, v podchodu a v nástupišti. Nově bude stoka odpojena od dešťových vod a můžeme mluvit o splaškové kanalizaci. Splašková kanalizace DN500 bude zrušena v délce cca 40 m od začátku stoky do šachty v bývalé uhelně. Tato část bude zanechána v zemi a zafoukána cementopopílkovou suspenzí. V části kanalizace od šachty u uhelně bude proveden kamerový průzkum, z kterého bude jasné, v jakém je stoka stavu a podle toho bude navržen postup sanace. Kamerový průzkum bude proveden i pod autobusovým terminálem.

Dešťové vody jsou rozděleny celkem do 9 stok. Napojovacími body na nově budovanou dešťovou kanalizaci, která je projektována v rámci navazujícího projektu autobusového terminálu, jsou šachty před výpravní budovou – Š10 a Š11.

Stoka „A1-1“ odvodňuje anglický dvorek severního křídla budovy. Tato stoka je napojena přes šachtu „ŠA0“ přímo na vnitřní kanalizaci. Na stoce je navržena jedna šachta DN1000 a dvě šachty DN600, na které jsou napojeny přípojky anglického dvorku.

Stoka „A“ je vedena pod 1. nástupištěm a následně pod parkovištěm, kde je napojena na akumulační a retenční nádrž. Stoka „A“ svádí dešťové vody zčásti zastřešení 1. nástupiště, z části nástupiště, které není zastřešeno a zčásti střechy výpravní budovy.

Stoka „B“ je vedena ve vnitrobloku a odvádí dešťové vody ze střech spádovaných do vnitrobloku. Stoka je zaústěna do stoky „A“ a dále do nádrží.

Stoky „C“ a „C1“ jsou vedeny ve vnitrobloku u jižního křídla a odvádí dešťové vody ze střech spádovaných do vnitrobloku. Stoky jsou zaústěny do stoky „A“ a dále do nádrží.

Stoka „D“ je vedena pod rekonstruovaným parkovištěm a jsou do ní zaústěny čtyři uliční vpusti „UV1“ – „UV4“. Stoka je přímo do retenční nádrže.

Stoka „E“ je napojena na šachtu Š11 z navazujícího projektu. Dále je vedena jižně od bytového křídla výpravní budovy ve zpevněné ploše. Do stoky jsou napojeny uliční vpusti a dešťové svody z výpravní budovy.

Stoka „F“ je vedena pod 1. nástupištěm a následně pod zpevněnou plochou autobusového terminálu před výpravní budovou, kde je napojena na šachtu „Š10“ navazujícího terminálu. Stoka „F“ svádí dešťové vody zčásti zastřešení 1. nástupiště, z části střech výpravní budovy.

Stoka „A1-1“ je navržena z plastového potrubí DN250 SN16 délky 27,9 m.

Stoka „A“ je navržena z plastového potrubí DN250 SN16 délky 108,6 m.

Stoka „B“ jsou navržena z plastového potrubí DN250 SN16 délky 15 m.

Stoky „C“ a „C1“ jsou navrženy z plastového potrubí DN250 SN16 délky 48,7 m.

Stoka „D“ je navržena z plastového potrubí DN250 SN16 délky 79,4 m.

Stoka „E“ je navržena z plastového potrubí DN250 SN16 délky 82,7 m.

Stoka „F“ je navržena z plastového potrubí DN300 SN16 délky 62,5 m.

Retenční nádrž s retenčním objemem 67,50 m<sup>3</sup> je navržena jako prefabrikovaná o vnitřních rozměrech 9x5x2,3 m se zákrytovou deskou a dvěma vstupními komíny. V nádrži budou připraveny 3 vstupy pro stoky a jeden odvodnění anglických dvorků bytového křídla. Odtok z retenční nádrže je zaústěn na vnitřní splaškovou kanalizaci.

### **Čerpání srážkových vod z podchodu**

Do splaškové kanalizace budou nově napojeny vody odvodněné přes odvodňovací žlaby a přečerpávané vody z budovaných výtahových šachet, jejichž součástí jsou čerpací jímky. Tato stoka „G“ je vedena mělce pod podlahou podchodu. Do čerpací jímky bude osazeno ponorné drenážní (kalové) čerpadlo. Výtlačné potrubí bude z jímky vyvedeno v připravené nioce v betonové konstrukci a bude napojeno do revizní šachty DN400 v podchodu. Za čerpadlem bude na výtlačném potrubí osazen pryžový kompenzátor, zpětný ventil a uzavírací ventil.

Výtlačné potrubí pro čerpací jímku ČS1 je navrženo z plastového potrubí PE100 d50x4,6 mm SDR11 (DN40, PN16) délky 4,5 m (celková délka včetně svislé části je 6 m).

Výtlačné potrubí pro čerpací jímku ČS2 je navrženo z plastového potrubí PE100 d50x4,6 mm SDR11 (DN40, PN16) délky 5 m (celková délka včetně svislé části je 6,5 m).

Parametry navržených čerpadel:

$Q = 7,2 \text{ m}^3/\text{h} \text{ (} 2,0 \text{ l/s)}$

$H = 8,7 \text{ m}$

$P_1 = 1,1 \text{ Kw (} 3 \times 400 \text{ V)}$

Čerpací jímka bude také vybavena měřením hladiny v součinnosti s řídicí jednotkou čerpadla (spínací a vypínací hladina, max. hladina – alarm. signalizace). Řídicí jednotka se signalizací chodu a poruchy čerpadla bude umístěna ve výpravní budově. K čerpadlům bude nutné zabezpečit přívod elektrické energie a ovládací kabely.

Stoka „G“ je navržena z plastového potrubí DN150 SN16 délky 29 m.



### **Odvodnění cyklodому**

Cyklodům a přilehlé parkoviště je odvodněn pomocí dvou uličních vpustí. Tato stoka (přípojka) je napojena na přípojku od uliční vpusti navazujícího projektu.

### **Sanace páteřní stoky**

V rámci projektu bude provedena sanace páteřní stoky vedoucí pod prvním nástupištěm, pod autobusovým terminálem až do ulice Nádražní. Celkem se jedná o sanaci v délce 380 m.

Pro provedení sanačních prací jsou nutné kanalizační šachty o min. velikosti DN 1000. V případě šachet menších rozměrů bude zajištěno jejich rozšíření před zahájením sanačních prací a následné uvedení do původního stavu. Samotná sanace bude provedena použitím rukávce s vnitřní ochrannou vrstvou proti ohrusu. Rukávec je tvořen skelnými vlákny a po vytvrzení vzniká bezešvá sklolaminátová trubka. Vytvrzování probíhá za stálého tlaku a pomocí UV lamp.

#### ***D.2.1.6.1 Potrubní vedení (voda)***

##### **SO 74-31-02 ŽST Klatovy, nová přípojka vodovodu**

Stavební objekt řeší přeložku stávající vodovodní přípojky LT100 a samostatné přípojky DN80 pro výpravní budovu. Přeložka je zčásti vyvolána dalšími stavebními pracemi v místě plánovaného autobusového terminálu (řešeno v navazujícím projektu) a zčásti z požadavků investora, jelikož pravidelně dochází k haváriím na přípojce. V rámci navazujícího projektu je prodloužen vodovodní řad. Na konci řadu je bude vystavěna nová vodoměrná šachta, z které budou vycházet dvě přípojky.

Stávající vodovodní přípojka LT100 ve správě SŽ, s.o. bude přeložena od úrovně cyklodому z nové vodoměrné šachty, kde je navázáno na prodloužení vodovodního řadu z navazujícího projektu. Dále bude přípojka vedena ve zpevněné ploše podél výpravní budovy, přes nově rekonstruované parkoviště ve vnitrobloku výpravní budovy a přes upravovanou část nástupiště. Na konci úprav nástupiště (konec rozsahu projektu) bude přípojka přepojena na stávající potrubí LT100. Přípojka je vedena v předpokládané trase stávající přípojky.

Začátek úseku areálové přípojky LT DN100 bude provedeno v nové vodoměrné šachtě (za vodoměrem). Na trase budou osazen jeden požární hydrant v místě stávajícího ve vnitrobloku, v nejnižším a nejvyšším místě přípojky budou osazeny hydranty ve funkci kalníku, resp. vzdušníku. Napojení na stávající potrubí na konci úseku bude provedeno pomocí multitoleranční spojky jištěné proti posunu.

Z nové vodoměrné šachty je vedena samostatná přípojka DN80 pro výpravní budovu. Potrubí jsou vedena v souběhu 33 m.

Začátek úseku přípojky výpravní budovy LT DN80 bude proveden v nové vodoměrné šachtě (za vodoměrem). Přípojka je vedena v souběhu s areálovou přípojkou. Na trase je osazena přípojka pro požární vodovod – pomocí MMA kusu. Délka přípojky pro VB je 39,65 m. Délka přípojky pro požární vodovod je 47 m v materiálu LT DN80.

Výpočet spotřeby vody pro VB je obsažen v technické zprávě objektu SO 74-31-02.

Vodoměrná šachta je navržena jako prefabrikovaná s vnitřními rozměry 2,8x1,2x1,8 m (LxBxH). Ve vodoměrné šachtě bude umístěna vodoměrná sestava dle technických standardů provozovatele vodovodu.

Fakurační vodoměrná sestava bude zahrnovat:

- Šoupě DN100
- Lapač nečistot
- Redukce



- Vodoměr
- Uklidňující kus
- Vypouštěcí kulový kohout
- Zpětná klapka

Vodovod bude veden v min. sklonu 0,3%.

Před zahájením výkopových prací na navrženém vodovodu bude nutné provést kopané sondy v místě napojení a zjistit přesnou polohu, materiál, průměr a hloubku stávající vodovodu.

Přeložka vodovodu je navržena z litinového potrubí LT100 (PN10) v délce 185 m. Materiál je zvolen po komunikaci s projektanty navazujícího úseku.

Tlaková zkouška a hygienické zabezpečení vodovodu bude provedeno dle požadavků provozovatele a platných vyhlášek a norem.

V rámci přeložky bude zrušeno cca 185,90 m stávajícího potrubí. Rušené potrubí bude odstraněno a likvidováno dle platných předpisů a norem. Dále je rušeno 46 m litinového potrubí – odbočka pro hydrant před výpravní budovou, měřeno dle povrchových znaků. Dále budou rušeny dva požární hydranty a jedna vodoměrná šachta.

#### PODMÍNKY NAPOJENÍ NEMOVITOSTI NA VEŘEJNÝ VODOVODNÍ ŘAD:

- vnitřní rozvody vody musí být před napojením na vodovodní přípojku technicky způsobilé
- s rozvody vody z jiných zdrojů (např. studna, dešťová nádrž...) nesmí být propojeny s rozvody vody z veřejného vodovodu!

#### ***D.2.1.6.1 Potrubní vedení (plyn)***

##### **SO 74-31-03 ŽST Klatovy, přeložka plynovodu a přípojky plynu**

Bude provedena přeložka části STL plynovodu PE 110 a STL plynové přípojky PE dn 63 a přemístění HUP.

V rámci SO 74-71-01.04 - 200 ŽST Klatovy, rekonstrukce výpravní budovy, Domovní rozvod plynu bude v novém sloupku HUP + OPRMZ + HU kotelny za novým regulátorem tlaku plynu ve sloupku osazen plynoměrem G 25. Dále bude osazen hlavní uzávěr kotelny ruční a automatický, uzavírající přívod plynu do prostoru kotelny při poruchových stavech. Dále povede zemí NTL plynovod PE dn 90, který prostoupí zemí do objektu v prostoru kotelny, kde budou napojeny nová plynové kotle..

Stávající rozvody plynu pro byty budou kompletně demontovány, stávající plynová přípojka PE dn 32 bude zachována.

#### ***D.2.1.8 Pozemní komunikace***

##### **SO 74-50-01 ŽST Klatovy, manipulační dvůr vč. příjezdové komunikace, přednádraží**

Stavební objekt SO 74-50-01 řeší rekonstrukci stávající příjezdové komunikace z ulice Nádražní k manipulačnímu dvoru, komunikaci v rámci manipulačního dvora, zvýšenou plochu manipulačního dvora a navazující chodníky podél výpravní budovy.

Příjezdová komunikace je navržena jako účelová, protože bude od veřejných komunikací oddělena závorou a slouží výhradně pro zajištění obsluhy výpravní budovy a nástupiště. Je navržena jako obousměrná dvoupruhová o šířce jízdního pásu 6,0 m. Podél komunikace jsou navržena kolmá parkovací stání 4,5 m a chodník šířky 1,5 m. Kolmo ke komunikaci je opraven propojovací chodník k nástupišti ve stávající šířce cca. 4,7 m a nově umístěna plocha pro odpadové hospodářství. Součástí rekonstrukce komunikací bude zvětšení počtu parkovacích stání podél příjezdové komunikace a nově vytvořená stání pro cyklisty podél čela výpravní budovy. Odpadové hospodářství bude z větší části

přesunuto z manipulačního dvora, kde vznikne nová zvýšená plocha a nové plochy zeleně. Zvýšená plocha manipulačního dvora zajistí nejen bezbariérový přístup do výpravní budovy, ale zároveň poslouží jako obratiště pro zásobování či vozidla IZS.

Chodníky podél výpravní budovy budou propojeny s manipulačním dvorem a nástupištěm. Jejich šířkové uspořádání je z velké části zachováno, pouze dochází k lokálnímu rozšíření do stávajícího svahu, aby byl zajištěn homogenní a komfortní průchozí prostor.

Bližší informace včetně návrhových parametrů jsou uvedeny v technické zprávě tohoto objektu.

Bilance zemních hmot:

Výkopy – 77 m<sup>3</sup>

Bourání stávajících konstrukcí – 959 m<sup>3</sup>

Bourání pro AZ – 900 m<sup>3</sup>

Sejmutí travního drnu – 51,7 m<sup>3</sup>

Násyp – 2 m<sup>3</sup>

Nové konstrukční vrstvy – 819 m<sup>3</sup>

Nová AZ – 900 m<sup>3</sup>

Ohumusování – 40,5 m<sup>3</sup>

### **SO 74-59-01 ŽST Klatovy, dopravně inženýrské opatření**

Dopravně inženýrské opatření (DIO) řeší organizaci všech ovlivněných druhů dopravy v průběhu realizace stavby během jednotlivých etap.

V průběhu všech realizačních fází bude pro veškerou dopravu, mimo vozidla stavby, uzavřen manipulační dvůr z důvodu umístění zařízení stavby v jeho prostoru. Autobusová doprava nebude stavbou přímo ovlivněna, pouze během souběžné výstavby přestupního terminálu v přednádražním prostoru bude odkloněna do ulice Nádražní. Příjezd a odjezd vozidel stavby je navržen ze silnice II/185 ulicemi Koldinova, nebo Dr. Sedláka z důvodu minimalizace negativních dopadů na rezidenty podél Podhůrecké ulice.

Pěší a cyklistická doprava bude stavbou dotčena nejvíce, jelikož rekonstrukcí výpravní budovy bude ztížen příchod cestujících k vlakům a odchod od nich. Je uvažováno se stálým využitím podchodu pro přístup cestujících na 2. a 3.nástupiště. Pro pěší budou vyznačeny náhradní přístupové trasy. Cyklistické budou využívat shodné trasy s tím, že budou povinni v prostoru dotčeném stavbou vést kolo. Obchozí trasa bude vyznačena tabulemi „Příchod k vlakům“, respektive „Odchod od vlaků“ v provedení používaném Správou železnic.

Bližší informace jsou uvedeny v technické zprávě tohoto objektu a v k ní přiložené situaci DIO.

## **D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

### **D.2.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)**

#### **SO 74-71-01 ŽST Klatovy, rekonstrukce výpravní budovy**

Je navržena kompletní rekonstrukce celého objektu výpravní budovy. Kromě dispozičních úprav určených prostor se rekonstrukce dotkne především výměny veškerých instalací, zařizovacích předmětů, technických zařízení, budou upraveny vnitřní povrchy včetně skladeb a nášlapů podlah, osazeny nové vnitřní a vnější výplně otvorů. Je navržena výměna střešní krytiny na centrální části výpravní budovy. Je navržena kompletní sanace suterénních prostor proti vztlínající zemi vlhkosti;

stejně tak sanace vodou degradovaných břizolitových fasád. V rámci budovy je navržena vestavba 3 výtahů (z 1.nástupiště do podchodu, v centrální části pro komerční prostory ve vyšších patrech a v administrativní části). Výtah v centrální části je součástí vestavby komunikačního jádra, které zahrnuje i nové schodiště.

Nové vnitřní konstrukce jsou navrženy jako nosné stěny a příčky. Ve všech podlažích budou provedeny nové nenosné stěny (příčky) – zděné nebo SDK. Pro vedení instalací v bytech u mezibytových stěn jsou navrženy přízdívky z pórobetonových bloků tl. 50, 100 a 150 mm. Zbylé navrhované příčky budou zděné z keramických bloků tl. 115 a 190 mm. V tl. 115 mm budou některé zděné příčky provedeny z keramických AKU bloků. AKU bloky jsou určeny i pro zdivo tl. 190 mm (příčky hygienického zázemí pro veřejnost – větší tl. zdiva z důvodu zabudování mincovníků). Překlady nad dveřními otvory ve zdivu budou vyřešeny pomocí systémových keramických překladů. Příčky vymezující dispozici rekonstruovaných pokladen budou prosklené tl. 100 mm. Polopříčky jsou navrženy v systému umožňující kombinaci plných a prosklených modulů. V tomto případě se jedná o polopříčky. Systém příček proto bude vestavěn do ocelové konstrukce s možností celoobvodového kotvení. Prosklení je navrženo průhledné nebo neprůhledné průsvitné. Prosklené příčky jsou navrženy i v rámci 3.NP – kanceláře. Dále jsou navrženy výlohy oddělující halu od nájemních prostor a pokladní okénka.

V určených místnostech jsou navrženy sdk/akustické pohledy pro zakrývání instalací vedených pod stropem. Je navrženo zateplení stropu místností v 1.PP a to v celém jižním a severním křídle vyjma centrálních chodeb, kde je malá světlá výška a navíc zde povedou veškeré páteřní rozvody. Se zateplením stropu v centrální části 1.PP se neuvažuje. Zateplovat se také bude strop nad zádveřím u schodiště do podchodu (u vstupu na 1. nástupiště). Bude také zateplen strop průchodu v jižním křídle. Stropní kazetový podhled v hale bude kompletně rozebrán. Konstrukce krovu od haly bude nově oddělena protipožárním podhledem umístěným v úrovni stávajícího podhledu. Na tento podhled bude zavěšen nový akustický podhled tvořený rastrem děrovaných plechů s akustickou izolací. Kazety budou lemovány dřevěnými latěmi. Je zachováno původní členění podhledu tvořené diagonálním rastrem falešných trámů a diagonálním lemováním samotných plechů. Jsou zachovány původní světlá, která jsou v úrovni interiérového podhledu doplněna o nová zapuštěná svítidla, která jsou umístěna do středů.

Ve všech místnostech v nadzemních podlažích, vyjma reléové místnosti, budou provedeny kompletní nové skladby podlah. Místnostech je použita skladba s tepelnou/akustickou izolací a s cementovým litým potěrem. Všechny skladby budou od stěn a příček odděleny pásky tl. 10 mm z pěnového PE po obvodě místností (okrajová dilatační páska s integrovanou folií) z důvodu akustiky. V odbavovací hale je ve vybourávané části podlahy navržena skladba s podlahovým topením.

Je navržena výměna všech vnitřních dveří. Původní vstupní prosklené dveře z kovových profilů budou vyměněny za nové, rovněž prosklené z kovových profilů. Nově navrhované dveře v odbavovací hale budou také prosklené z kovových profilů. Ostatní nové vnitřní budou dřevěné plné s ocelovou zárubní. Dveře budou dle požadavků PBŘ s požární odolností, případně vybaveny samozavíračem nebo panikovým kováním, případně průvětrníkem dle požadavku VZT. Dveře do technologických místností musí splňovat bezpečnostní odolnost RC3. Nové vnitřní dveře v severním administrativním křídle (chodby) a některé dveře ve 3.NP (druhé podlaží v centrální části) z místností do chodeb jsou navrženy s průhledným nadsvětlíkem. Dveře do nové konferenční místnosti ve 2.NP severního administrativního křídla jsou navrženy také s bočním světlíkem. Vstupní dveře ze zádveří do odbavovací haly budou s elektrickým pohonem otevírání dveřních křídel. Stejně tak budou dveře s elektrickým pohonem z haly do chodby k WC veřejnosti.

Původní mobiliář (dřevěné lavice) bude doplněn současnými prvky informačního systému (tabule, volně stojící stojany, LCD displeje).

V celém suterénu bude dále provedena sanace poškozených omítek a podlah (poškození vlhkostí, solemi či dokonce plísní). Dále je navrženo zateplení stropu v celé ploše z desek z minerální izolace (desky mají povrchovou úpravu ve světle šedé barvě).

U fasád se počítá s výměnou všech oken (za repliky nebo dřevěná okna, s výjimkou některých dveří, které budou provedeny z ocelových či hliníkových profilů. Dále dojde k výměně všech klempířských prvků. U zámečnických prvků je navrženo demontáž a následné osazení jejich kopií.

Střešní plášť bude kompletně vyměněn. Na hlavní střeše centrální části bude po sanaci ocelového krovu osazeno nové laťování a skládaná krytina. Krytina boční křidel stejně jako menších pultových střeš je navržena plechová falcovaná z měděného plechu. Střešní krytina z keramických tašek na valbové střeše nad odbavovací halou bude vyměněna za nové keramické střešní tašky (taška esovka) ve stejné barvě. Při výměně tašek budou zrušeny dvě střešní okna na západní straně střechy a v rámci východní části střechy dojde k vytvoření 5-ti malých vikýřů s okny. Plechová krytina ploché střechy a markýzy nad zádveřím / hlavním vstupem bude odstraněna a nahrazena jednoplášťovou plochou střechou s povlakovou krytinou ve formě asfaltových pásů. Součástí rekonstrukce bude také instalace nového hromosvodu.

Komínová tělesa v rámci bytového křídla jsou z velké části přepažena novými konstrukcemi; resp. novými otvory v místech nových WC a koupelen. Tělesa již nebudou do budoucna využita k původnímu účelu. Místy bude průduchy protaženo potrubí ZTI, ostatní instalace jsou směřovány do stávajících domovních světlíků. Využití komínových těles se uvažuje od úrovně půdy nad střechu, kde budou některá tělesa využita pro odvětrání půdního prostoru, případně pro zaústění potrubí VZT (platí pro bytové i administrativní křídlo). Nevyužitá komíny budou odstraněny, resp. rozebrány na úroveň podlahy půdy, kde budou zaslepeny. Ostatní komínky budou sanovány, resp. rozebrány pod úroveň střešního pláště a opětovně vyzděny z lícového zdiva.

### **Vnitřní instalace:**

**ZTI – kanalizace** - Před zahájením prací na kanalizaci musí být proveden průzkum. Veškeré trasy kanalizace budou provedeny nově. Kanalizace bude v rámci objektu vedena jako oddílná. Objekt je napojen na splaškovou kanalizaci kanalizační přípojkou DN700, která je součástí samostatné dokumentace. Řešená část bude napojena na potrubí kanalizace vedené pod nástupištěm krátkými svodnými trasami vedenými v zemi a situovanými pod výpravní budovou. V případě potřeby a za předpokladu zjištěného dobrého technického stavu mohou být tato potrubí využita. To bude zjištěno při kamerovém průzkumu.

Nové řešení počítá s maximálním využitím hlavních chodeb pro zavěšenou svodnou kanalizaci, zejména z důvodu zkrácení doby a rozsahu výstavby, ale i možných revizí a případných oprav. Nepotřebné trasy vedené pod deskou budou zaslepeny, případně vyplněny. Odpadní vody od zařizovacích předmětů v 1.PP budou čerpána a výtlač bude vždy zaústěn do zavěšených tras svodného potrubí pod stropem. V technických prostorách a kotelnách budou zbudovány jímky pro umístění kalových čerpadel. Odpadní potrubí budou přednostně odvětrána nad střechu. V objektu budou napojeny zařizovací předměty a technologie dle požadavku ostatních profesí.

Dešťová voda z objektu je odváděna převážně vnějšími klempířskými svody. Vnitřní svody jsou situovány pouze z čela výpravní budovy. Tento systém odvodnění zůstane zachován, ovšem provedení bude nové. Odvodnění 1.Nástupiště, okolních ploch i hospodářského dvora řeší samostatná projektová dokumentace. Dešťová voda z objektu je odváděna klempířskými prvky a střešními vtoky.

Přípojovací potrubí bude provedeno z materiálu PP-HT. Odpadní potrubí splaškové kanalizace nad podlahou 1.NP se navrhuje ze základního zvukoizolačního vícevrstvého potrubí PP. Potrubí dešťové



kanalizace může částečně procházet vnitřními prostory. Zde se pak předpokládá provedení ze svařovaného PE. Na potrubí v zemi bude jednotně použito plnostěnné PVC-C (KG) min. SN10. Potrubí, která by měla vést v rozšířeném základu navrhujeme ze svařovaného PE.

**ZTI – vodovod** - Objekt je napojen stávající přípojkou DN100. Ta bude především z důvodu zaručení dostatečné životnosti vyměněna za novou DN80. Tato část je předmětem samostatné projektové dokumentace. Fakturační měření je umístěno mimo budovu ve vodoměrné šachtě.

V objektu budou napojeny zařízení a předměty a technologie dle požadavku ostatních profesí. Za průchodem do objektu bude umístěn uzávěr a jemný proplachovací filtr na spotřebním rozvodu. Dále bude ze spotřebního rozvodu oddělen přes BA armaturu požární vodovod. I v případě vodovodu bude v první řadě proveden průzkum a budou ověřeny polohy hlavních rozvodů a stoupaček především důvodu demontážních prací při zachování funkčnosti některých provozů ve výstavbě. Rozvody vodovodu budou kompletně zbudovány nově. V objektu bude proveden hlavní ležatý rozvod ve spojovacích chodbách 1.PP pod stropem. Od tohoto rozvodu budou vysazeny odbočky vedoucí ke stoupacím vedením. Z nich jsou pak provedena potrubí patrová a připojovací.

V objektu je v současnosti centrální ohřev teplé vody pro celý objekt v kotelně umístěné v 1.PP. Nově je požadováno oddělení přípravy teplé vody pro bytovou část za pomoci nově uvažované kotelny v 1.PP bytové části. Pro nově navržené trasy centrálního ohřevu budou zřízena cirkulační potrubí teplé vody.

Na předepsaných místech jsou osazeny hydrantové skříně D19 s 30m hadicí dle požadavku PBR. Požární rozvod pro hydranty bude z oboustranně pozinkovaného potrubí pro pitnou vodu se závitovými spoji. Spotřební rozvody jsou navrženy z materiálu PP-RCT spojeného polyfuzním svařováním, případně v lepším standardu zaručujícím dlouhotrvající nezávadnost, např. lisovaná nerez. Materiál potrubí vodoměrné sestavy před oddělením požární vody rovněž z nerez.

**Plynovod** - Tato část projektu řeší regulaci a měření spotřeby plynu a navazující rozvod plynu pro plynovou kotelnu 3. kategorie. Stávající plynovodní přípojka je ukončena HUP ve sloupku HUP.

V rámci PRZ - SO\_743103 bude provedena přeložka části STL plynovodu PE 110 a STL plynové přípojky PE dn 63 a přemístění HUP".

Stávající rozvod plynu pro kotelnu bude od HUP kompletně demontován.

V novém sloupku HUP + OPRMZ + HU kotelny bude za novým regulátorem tlaku plynu ve sloupku osazen plynoměr G 25. Dále bude osazen hlavní uzávěr kotelny ruční a automatický, uzavírající přívod plynu do prostoru kotelny při poruchových stavech. Dále povede zemí NTL plynovod PE dn 90, který prostoupí zemí do objektu v prostoru kotelny.

V prostoru kotelny povede potrubí NTL rozvodu plynu pod stropem prostoru kotelny DN 100 a ke kotli potrubím DN 40. Na společném přívodu plynu v kotelně bude osazena mezipřírubová klapka DN 100. Na konci přívodního potrubí bude osazen uzávěr K.K. DN 25 a před ním osazen manometr a napojeno odvězdušňovací potrubí se vzorkovací odbočkou a společně odvězdušňovací potrubí povede nad střechem objektu. Potrubí bude uchyceno na konzolách a závěsech uchycených ke stěně a stropu. NTL rozvod plynu bude proveden v souladu s platnými předpisy.

Stávající rozvody plynu pro byty budou kompletně demontovány, stávající plynová přípojka PE dn 32 bude zachována.

**Vytápění** - Jako zdroj tepla pro vytápění a přípravu teplé vody administrativní a centrální části budovy je uvažována kaskáda dvou plynových kotlů. Plynové kotle budou každý o výkonu 200 kW instalovány v kotelně III. kategorie v 1.PP. Jmenovitý výkon zdroje tepla bude 400 kW. Nad každým kotlem je typová přípojovací sada s uzavíracími armaturami, zpětným ventilem, expanzní nádobou, čerpadlem s plynulou regulací otáček, pojistný ventil (6 bar). Normová účinnost kotle je 98%. Přívod spalovacího vzduchu pro kaskádu kotlů bude zajištěn profesí VZT. Kotle budou v provedení – plynové spotřebiče typu B. Potřeba spalovacího vzduchu je min. 380 m<sup>3</sup>/h. Hodnota NO<sub>x</sub> ve spalínách max. 40 mg/kWh pro jeden kotel.

Příprava teplé vody pro společné prostory a komerční prostory bude probíhat centrálně v nepřímotopném stacionárním zásobníkovém ohřivači o objemu 500 l s příkonem 28 kW. Termická dezinfekce bude probíhat jednou týdně na teplotu min. 60°C.

Jako zdroj tepla pro vytápění a přípravu teplé vody bytové části je uvažována kaskáda čtyř tepelných čerpadel s bivalentním provedením - elektrickým dotopem. Tepelné čerpadlo je o jmenovitém výkonu 11,6 kW při nejvyšším stupni provozu. Součástí vnitřní jednotky tepelného čerpadla je oběhové čerpadlo, expanzní nádoba, pojišťovací ventil. Elektrický dotop pro každou vnitřní jednotku je o výkonu 9kW, při nižších teplotách a při plném vyřízení tepelného čerpadla slouží pro dohřev otopné soustavy a přípravu teplé vody. Primárně bude ohřev TV realizován pomocí tepelného čerpadla.

Do systému bude zařazena akumulární nádoba o objemu 1000 l, která bude zajišťovat plynulý provoz tepelných čerpadel a otopné soustavy, zároveň bude sloužit jako hydraulický vyrovnávací dynamických tlaků.

Ohřev teplé vody pro bytovou část bude probíhat v nepřímotopném stacionárním zásobníkovém ohřivači o objemu 1000 l. Termická dezinfekce bude probíhat jednou týdně na teplotu min. 60°C.

**Vzduchotechnika** - hygienické větrání pokladen, obchodních jednotek, kanceláří a ordinací je navrženo rovnotlaké, bude zajištěno vzduchotechnickými jednotkami pro přívod a odvod vzduchu. Jednotky jsou přednostně umístěny v podkrovních prostorách výpravní budovy.

Větrání kanceláří bude rovnotlaké. Větrání v těchto prostorech je zajištěno vzduchotechnickou jednotkou pro přívod a odvod vzduchu. Jednotka je umístěna v podkrovním prostoru v úrovni 3np. Jednotka nasává čerstvý vzduch nad střechou a upravuje ho na požadované parametry. Výfuk vzduchu je vyveden nad střechu objektu. Do vnitřního prostoru je přivedeno potrubí pro odvod vzduchu a přívod čerstvého upraveného vzduchu zakončené distribučními elementy.

Větrání technických místností a suterénních prostor je navrženo nucené, větrání zajišťuje potrubní odvodní ventilátor. Ventilátor nasává vzduch z místností a vyfukuje ho přes potrubí do venkovního prostoru. Přívod vzduchu je podtlakem přes dveřní nebo stěnovou mřížku z prostoru chodby. V administrativním křídle bude možné nasávat přírodní vzduch z instalačního kanálu vedeném podél výpravní budovy v ploše nástupiště a vyfukovat jej na druhé straně objektu v místě anglického dvorku. Instalační kanál je zastropen luxferami, v rastru zasklení jsou umístěny větrací mřížky zajišťující přirozené provětrání kanálu. V technických místnostech jsou umístěna okna, která jsou směřována právě do tohoto instalačního kanálu.

Pro odvětrání hygienických zázemí je navržen lokální odvodní ventilátor. Ventilátor nasává vzduch z místností a vyfukuje ho do venkovního prostoru. Přívod vzduchu je pod tlakem z prostoru chodby.

Pro větrání bytů v 1np a 2np je uvažováno s podtlakovým systémem. Pro odvětrání je navržen lokální potrubní odvodní ventilátor. Ventilátor nasává vzduch z místností přes potrubní rozvod s výustěmi a vyfukuje ho nad střechu objektu. Přívod vzduchu je pod tlakem z okolních prostor (okny z exteriéru a vchodovými dveřmi).

**Chlazení** – chlazení je navrženo v prostorách obchodních jednotek, kanceláří, pokladen, zasedací místnosti, ordinací a technických místnostech. Systém chlazení je navržen dle charakteru a rozsáhlosti chlazených místností; jsou navrženy systémy SPLIT a multi-SPLIT.

Pro zamezení vnikání chladného vzduchu do odbavovací haly v zimním období budou nad vstupními dveřmi osazeny teplovodní vzduchové dveřní clony.

**Silnoproudé elektroinstalace** - Drážní objekt výpravní budovy bude připojen samostatným přívodem z trafostanice. (AYKY 2x 4x240 + 120). Přípojka bude v soustavě 230/400V, ~50Hz, TN-C a bude ukončena v hlavní rozvodně objektu (rozvodna se nachází v 1.PP č.m.0.36).

Bytová část objektu bude mít vlastní přípojku v soustavě 230/400V, ~50Hz, TN-C poskytnutou dodavatelem ČEZ. Přípojka bude dotažena do pojistkové skříně na fasádě, kde bude ukončena.

Hlavní napájecí trasy budou vedeny v podhledech jednotlivých podlaží. Hlavní trasy budou vedeny přednostně chodbami a koridory, aby nebylo zasahováno do prostor ostatních subjektů. Stávající drážní technologie bude přepojena ze stávající rozvodny do nové rozvodny v (č.m. 0.36).

Pro bytový objekt bude trasa vedena z přípojkové skříně drážkou ve zdi. Drážka povede u stropu S.H. 2500mm. Bude zakončena v elektroměřovém rozvaděči na poschodí v 1.NP. Z elektroměřového rozvaděče povedou jednotlivé kabely do jednotlivých bytových rozvaděčů v 1.NP a 2.NP. Rozvaděč společné spotřeby bude umístěn v 1.PP a bude společný pro všechny tři vchody.

Z hlavního rozvaděče objektu budou připojeny podružné rozvaděče jednotlivých „nájemníků“ celků a rozvaděče pro chod budovy.

Osvětlení je navrženo tak, aby byly splněny minimální požadavky ČSN EN 12464-1. Osvětlovací tělesa budou vybavena výhradně LED zdroji světla. Osvětlení pro cyklo dům bude přisazené. Osvětlení na nástupišti bude provedeno dle ČSN EN 12 464-2 s minimálním krytím IP65. Osvětlení venkovních nástupišť musí splňovat vnitřní ustanovení SŽDC E11. Nouzové osvětlení bude provedeno dle požadavků ČSN EN 1838.

Je navržena příprava pro instalaci dvou nabíjecích stanic pro elektromobily.

Odpojování elektrické energie pro potřeby zasahujících jednotek požární ochrany bude v souladu s požadavky normy ČSN 73 0848 zajištěno výrazně označenými vypínacími prvky CENTRAL STOP a TOTAL STOP (dále také CS a TS).

Objekt je zařazen do třídy ochrany před bleskem LPL II v souladu s ČSN EN 62305-2, ed. 2.

### **Slaboproudé elektroinstalace**

#### **Zařízení pro autonomní detekci požáru a akustickou signalizaci**

Dle platných státních norem a vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění vyhl. 268/2011 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, musí být každý byt v bytovém domě, rodinný dům a ubytovací zařízení vybaven autonomním hlásičem požáru se signalizací. Tento hlásič bude umístěn v chodbě bytu vedoucí k východu z bytu.

Zařízením autonomní detekce a signalizace se rozumí:

- autonomní hlásič kouře podle ČSN EN 14604 nebo
- hlásič požáru podle ČSN EN 54 “Elektrická požární signalizace” a to například část 5, část 7 a část 10; tyto hlásiče jsou použity například v lince elektrických zabezpečovacích systémů v souladu s českými technickými normami řady ČSN EN 50131 “Poplachové systémy – Elektrické zabezpečovací systémy”.

### **Společná televizní anténa – STA**

Objekt bude vybaven společnou televizní anténou. Rozvod společné televizní antény bude přenášet pomocí koaxiálních kabelů televizní signál do jednotlivých účastnických zásuvek v bytových jednotkách. Televizní signál bude přijímán anténní soustavou na střeše objektu. Anténní soustava bude tvořena anténami UHF, VKV a DAB pro příjem pozemního televizního i rozhlasového vysílání a přípravou pro parabolu pro příjem satelitního vysílání.

### **Domácí telefon – DT**

Vstup do objektu bude pomocí třech vchodů. U jednotlivých vchodů na do objektu bude instalováno zvonkové tablo s videokamerou digitálního (interkom) IP systému domácího videotelefonu. Vstupní dveře do objektu budou vybaveny elektromechanickým zámekem ovládaným reléovým výstupem z interkomu. Na chodbách před vchodovými dveřmi do bytů budou instalována zvonková tlačítka. V bytech budou instalovány IP videotelefony.

### **Systém kontroly vstupu – ACS**

Systém kontroly vstupu omezuje možnost nekontrolovatelného přístupu osob do prostor, z bezpečnostního hlediska považovaných za exponované, umožňuje lokalizovat pohyb osob v objektu, ovládá otevírání mechanických zábran, nahrazuje používání klíčů identifikačním prostředkem, který není snadno kopírovatelný, přitom umožňuje po skončení pracovní doby ještě uzamčení prostor klíčem. Dle potřeby je možnost zadáná přístupová oprávnění nadefinovat i časově.

Přístupový systém je projektován jako autonomní se samostatnou řídicí jednotkou součástí čtečky s rozhraním TCP/IP. V objektu bude použit systém, kdy budou dveře elektronicky uzavřeny z vnější strany. Pro zajištění bezpečného úniku budou u všech dveří použity elektromechanické zámky s funkcí panikové kliky. Venkovní vstupní tablo domácího telefonu bude doplněno o bezkontaktní čtečku. Napájecí zdroj vstupního tabla, čteček ACS a elektromechanických zámků bude doplněn o záložní akumulátor. Při přiložení bezkontaktní karty či přívěsku k integrované čtečce ve vstupním panelu domácího telefonu. Dojde k odblokování vstupních dveří do objektu pro východ z objektu bude osazena klika.

Na vjezdu do manipulačního dvoru bude instalována závora. Tato závora bude ovládání interkomem a systémem ACS a případně pomocí dálkových ovladačů. Pro výjezd bude závora otvírána automaticky na základě indukční smyčky instalované ve vozovce.

### **Strukturovaná kabeláž – Telefonní a datové rozvody**

Bytové jednotky budou napojeny přípojkou stávající SEK CETIN a ČD-T. Přípojky budou zakončeny v rozvaděči slaboproudu v bytových jednotkách. Jako příprava pro přípojku pomocí optického kabelu budou instalovány mikrotrubičky pro zafouknutí optického vlákna optické přípojky pomocí technologie FTTH – Fiber-to-the-home – technologie přivedení optického vlákna do každé bytové jednotky.

Datový rozvaděč RACK pro připojení bytových jednotek pomocí WAN bude napojen na metalický kabel Sek CETIN a paralelně také na přístupový bod SŽ/ČD-T z datového rozvaděče RACK ve sdělovací místnosti.

Dle platných státních norem a vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění vyhl. 268/2011 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, musí být každý byt v bytovém domě, rodinný dům a ubytovací

zařízení vybaven autonomním hlásičem požáru se signalizací. Tento hlásič bude umístěn v chodbě bytu vedoucí k východu z bytu.

Objekt je napojen přípojkami SEK (síť elektronických komunikací) CETIN pomocí metalických kabelů. Stávající přípojka SEK CETIN vedená v úložné kabelové trase a v kabelovém kanálu bude zachována. Tato přípojka je zakončena v místnosti kabelových závěrů m.č. 0.36 v 1.PP objektu rozvaděčem přípojky s označením 10/0/49a/001 KLTV454.

Telefonní linky této zemní přípojky budou přivedeny do bytových jednotek pomocí vnitřních rozvodů.

Objekt je dále napojen pomocí nadzemních vedení přípojek SEK CETIN. Tato nadzemní vedení budou zrušena. Nadzemní vedení je zakončeno rozvaděči s označením 10/0/49a/002/2 KLTV2270 a KR151.

## Měření a regulace

Pro monitorování a ovládání uvedených technologií bude navržen řídicí systém MaR umístěný v rozvaděčích MaR blízko ovládané technologie. Řídicí systém MaR, resp. automatizační stanice MaR budou obsahovat webserver. V rámci dodávky je třeba zajistit otevřený řídicí systém bez nutnosti licenčních ujednání ev. s plným přístupem do SW vč. licencí, hesel a zdrojových kódů SW. Komunikace bude probíhat pomocí standardních protokolů, případně protokolů s kompletní dokumentací. Preferován je protokol Modbus v síti Ethernet. Komunikace musí probíhat pomocí zadavatelem schválených protokolů. Protokoly jsou definované v „TS 2/2008“ v aktuálním znění. (směrnice 34/ SŽ).

Dodavatel MaR poskytne podklady (schémata, tabulky dat, seznamy hodnot) - a to i v elektronické podobě – pro možnou integraci systému MaR do centrální vizualizace.“

Jednotlivé technologie budov (VZT, kotle, tepelná čerpadla atd.) budou řízena z centrálního systému MaR. Dodavatel technologie poskytne potřebnou dokumentaci (adresování, komunikační tabulky) a součinnost při uvádění do provozu. Centralizace MaR se předpokládá v rámci jednoho objektu. Dálkový dohled a obsluha je realizován přes DDTS z např. OŘ.

Systém musí být připraven na další potenciální rozšiřování – integraci jiných technologií přes komunikační rozhraní (API), která poskytnou jejich dodavatelé. Pro možnou integraci MaR s jinou externí aplikací, je v tomto případě požadována přítomnost API rozhraní, ke které bude dodána kompletní dokumentace nutná pro vzájemné propojení.

Systém MaR bude vybaven z důvodu normalizace dat rozhraním pro IoT (internet věcí pro manažerské zpracování na úrovni OŘ, GŘ s využitím technologie IoT Smart Station). Komunikace např. protokolem MQTT. Zdrojem telemetrických dat bude každý I/O modul samostatně přímo snímající/ovládající periferii a to protokolem MQTT nebo HTTP (format JSON). Systém MaR musí umožňovat komunikaci se zdroji telemetrických dat (I/O modulů monitorující nebo ovládající různé periferie) využívající pro komunikaci platformu IoT za užití protokolu MQTT.“

Do strany technologie se předpokládá komunikace MODBUS TCP/IP nebo RS485 případně další protokoly závislé na ostatních zařízeních TZB.

Předpokládá se zřízení rozvaděče:

- RM0.1 – v m.č.0.22a – kotle, R/S topení, dveřní clony, odtahové ventilátory pro 1PP, WC a sociálek veřejných a společných prostor, připojení měřičů tepla, vodoměrů a podružných elektroměrů společné spotřeby a nájemních jednotek, monitoring a detekce předepsaných stavů ve stanovených prostorech.



- RM0.2 – v m.č.0.91 – ohřev teplé vody. V rozváděči bude prostorová a rezerva pro eventuelní doplnění elektroohřevu pro přípravu teplé vody. Rozváděč bude obsahovat ústřednu pro připojení měřičů a vodoměrů v bytech linkou MBus.

- IRC v dopravních a administrativních kancelářích. Regulátory místností budou ovládat chladicí jednotky přednostně prostřednictvím komunikační linky, pouze pokud tyto nebudou komunikací vybaveny, musí být jejich ovládání zajištěno hardwarově (kontaktním výstupem (uvolnění/blokace provozu). Otopná tělesa budou na regulátor IRC připojena hardwarově, předpokládá se osazení těles elektrotermickými hlavicemi s ovládáním ON/OFF resp. PWM. Okna v místnostech s IRC budou osazena okenními kontakty, při otevření oken bude blokován jak topný, tak chladicí režim.

### **SO 74-73-01 ŽST Klatovy, cyklodům**

Jedná se o novostavbu samostatně stojícího jednopodlažního objektu. Objekt má půdorysné rozměry cca 35x9,3 m a výšku 3 m. Samotná konstrukce bude provedena jako ŽB deska podepřená obdélníkovými ocelovými sloupy. Tato konstrukce bude přímo navazovat na novou opěrnou stěnu a bude zároveň její součástí. Na střešní desce bude provedena extenzivní zelená střecha. Součástí střechy jsou 4 střešní světlíky kruhového průřezu. Severní a východní strana přístřešku bude opatřena dřevěným opláštěním. Bude se jednat dřevěné latě, které budou do ocelových sloupů kotveny pomocí svlaků. Vstup do tohoto prostoru bude pomocí dvou vstupních uzamykatelných dveří. Přístup bude umožněn skrze platební terminál. Součástí vnitřního prostoru cyklodому bude 6 zamykatelných kójí. V rámci jedné kóje bude možné parkovat dvě jízdní kola. Tyto kóje jsou určeny především pro parkování elektrokol. Součástí všech kójí budou dále 2ks nabíjecích zásuvek. Jako pochozí plocha v celém objektu bude položena betonová dlažba, která bude spádovaná směrem k novému přestupnímu terminálu. Tato plocha bude přímo navazovat na nové zpevněné plochy, které jsou řešeny v rámci SO 74-50-01. Součástí dodávky domu budou základy pro kolostavy, samotné kolostavy jsou hrazené v rámci rámcové smlouvy.

V rámci výstavby je NUTNÁ koordinace se související stavbou „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“.

Cyklodům bude z výpravní budovy napojen na rozvod NN. V rámci objektu bude instalováno vnitřní a vnější osvětlení. Před čelní fasádou budou umístěny 3 dobíjecí stanice zásuvkového typu pro dobíjení e-kol. Jeden stojan je vždy vybaven 2 zásuvkami.

Objekt bude vybaven kamerový systémem a platebním terminálem obsluhující i zámky vnitřních kójí.

### **SO 74-73-02 ŽST Klatovy, přístřešky odpadového hospodářství**

Přístřešek č. 1 je navržen jako pevná masivní železobetonová konstrukce se zastřešením a boky, které budou sloužit pro umístění nádob na recyklované odpady. Hlavní konstrukci přístřešku tvoří železobetonová stěna půdorysného tvaru písmene „S“. Toto zalomení stěny rozděluje přístřešek na část pro nádoby odpadového hospodářství a část pro jednotku VZT. Obě konstrukce budou založeny na plošné základové konstrukce, patky. Podlaha přístřešků bude součástí zpevněných ploch, které na přístřešky navazují; v obou případech se jedná o litý asfalt.

Přístřešek č. 2 na smíšený odpad je umístěn ve vazbě na vstupy do administrativní a obytné části domu. Hlavní konstrukci přístřešku tvoří železobetonová stěna a střecha. Stěna je atypicky uložena na příčných základech, které umožňují vést po přístřeškem potrubí plynovodu. Ve stěně je vytvořen výklenek pro umístění HUP. Střechu tvoří železobetonová konstrukce s příčným spádem 2%. Střecha je podpírána ocelovými sloupky. Přístřešek umožňuje umístit minimálně 2 kontejnery na tříděný odpad (objem 1100L) a 1 popelnici (240L). Boční strany přístřešku tvoří ocelová konstrukce obložené dřevěnými profily.

Přístřešek č. 3 je technickým přístřeškem pro umístění tepelných čerpadel. Konstrukce přístřešku je navržena obdobně, tedy v kombinaci masivní ŽB konstrukce s výplní. Výplň v tomto případě bude odpovídat doporučení hlukové studie. Velikost přístřešku bude odpovídat prostorovým požadavkům výrobce na umístění tepelných čerpadel. Směrem do přilehlého svahu bude přístřešek otevřený, budou zde pouze opěrné zídky lemující zářez v terénu. Zídky budou ukončeny min. 150 mm nad přiléhající terén, jako přirozená bariéra proti případné vodě stékající po svahu. Podlaha přístřešku bude betonová, dle požadavku výrobce TČ o 100 mm vyvýšena nad přiléhající komunikaci. Hlavní konstrukci přístřešku tvoří železobetonová stěna a střecha. Stěna je uložena na základových pasech. Střechu tvoří železobetonová konstrukce s příčným spádem 2%. Střecha je podpírána ocelovými sloupky. Ostatní strany přístřešku tvoří ocelová konstrukce obložené dřevěnými profily. Delší strana přístřešku je tvořena demontovatelnými panely, které umožňují případnou výměnu technologie. Přístřešek má servisní vstup z boční strany, který je uzamykatelný. Boční strany přístřešku jsou tvořeny plným obkladem stěn, které zabraňují min. útlum hluku jednotek o 10dB.

#### **D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích**

##### **SO 74-74-01 ŽST Klatovy, rekonstrukce zastřešení 1.nástupiště, řešení ostrovních nástupišť v rámci vestavby výtahů**

**Rekonstrukce stávajících ŽB přístřešku** - ŽB zastřešení vnějšího nástupiště a hlavního vstupu bude kompletně rekonstruováno. Budou odstraněny nesoudržné části, oklepány omítky, vyspraveny povrchy a zastřešení bude opatřeno novou omítkou v odstínu dle výběru architekta. Veškeré stávající klempířské výrobky a dešťové svody budou odstraněny a nahrazeny novými. Jedná se zejména o lemování střechy a krytí dilatačních spár a napojení přístřešků u výpravní budovy. Dešťové svody jsou na viditelných místech litinové, na místech zakrytých klempířskými výrobky z plastového potrubí (PVC, příp. PP). Svody jsou pod povrchem nástupiště svedeny do stoky A a F (součást venkovní dešťové kanalizace, SO 74-31-01).

Stávající asfaltová krytina bude odstraněna a provede se pokládka krytiny nové. Je navržen nový princip odvodnění střechy. Původní řešení spádováním střešních rovin do mezistřešního žlabu je zrušen. Mezistřešní žlaby jsou nahrazeny střešními rozháněcími klíny, které tvoří součást zateplení střechy a směřují vodu ke střešním vpustím. Jedná se o standardní odvodnění plochých střech bez složitých detailů. Vyrušením mezistřešního žlabu navíc střechy dosahují bezpečných sklonů pro daný typ krytiny. Objektové dilatace jednotlivých částí zastřešení jsou řešeny pásy s větší průtažností, které jsou pro daný typ dilatace určeny. Provedení technických detailů, zejména v místech dilatačních spár a napojení na dešťové svody, bude dle technických listů a doporučení výrobce krytiny.

**Stavební úpravy zastřešení ostrovních nástupišť** - Pro zajištění bezbariérovosti železniční stanice jsou budovány nové výtahy ve výpravní budově a z podchodu na ostrovní nástupiště (SO 74-20-01). Výtahy jsou na nástupiště umístěny v místě stávajících východních výstupů. Související stavební úpravy vyžadují demontáž a zpětnou montáž střešního pláště zastřešení nástupišť včetně nosných podélných paždíků. Rozsah demontáže je sedm polí na 2. nástupišti a pět polí na 3. nástupišti. Nosné vazby v tomto rozsahu budou vyměněny za nové, dle statického návrhu – viz stavebně konstrukční řešení. Demontovaný střešní plášť včetně odvodňovacího žlabu bude proveden nově dle stávajícího stavu. Odvodnění v demontovaných vazbách je navrženo nově, kopírující stávající stav, ale upraveno dle podoby plných vazeb zastřešení. V rámci nástupiště bude položena nová ležatá dešťová kanalizace. Průběh stávající kanalizace nebyl ověřen, nové vedení bude přizpůsobeno novým konstrukcím. Vlivem vestavby výtahu V4 na 2. nástupišti bude zrušena jedna reklamní plocha v majetku ČD, a.s. a budou demontovány některé prvky mobiliáře. Reklamní panely ČD a.s. budou provedeny nově v rámci všech 3 nástupišť, resp. bude provedena příprava pro jejich umístění. Stejně tak dojde k výměně mobiliáře. Mobiliář umístěvaný v nové poloze bude proveden včetně základových konstrukcí.

### D.2.2.4 Orientační systém

#### SO 74-77-01 ŽST Klatovy, orientační systém

V rámci SO 74-77-01 budou sejmuty všechny tabule a nápisy z fasády výpravní budovy i z prostor haly a podchodu. Demontáž bude provedena vč. závěsů a kotevních prvků, otvory po kotevních prvcích budou vyspraveny. Demontovány budou rovněž tabule a výstrče na nástupištích a v podchodu a ostatní piktogramy jako jsou zákaz kouření, zákaz vstupu – vč. montážních prvků.

V souvislosti s historickým odkazem bude obnoven někdejší nápis s označením stanice „KLATOVY“, sestavený ze samostatných písmen (viz. příloha 2\_002 Tabulka výrobků, bližší specifikace v architektonickém bookletu) a umístěný na přístřešku hlavního vstupu do budovy. Písmena budou kotvena k nosné konstrukci zastřešení (ŽB desce) přes pomocné konzoly/žiletky, a budou vybavena světelnými zdroji (LED nebo neon), které budou součástí dodávky nápisu.

Historické značení bude obnoveno také v interiéru odbavovací haly, která se zachovala včetně řady hodnotných umělecko-řemeslných prvků figurální sgrafitové výzdoby i včetně označení cílů nade dveřmi vstupů do navazujících prostor. To je tvořeno nápisy ze samostatných 3D písmen, osazených na podkladu s keramickým páskovým obkladem. Vzhledem k dispozičním změnám a změnám využití navazujících prostor budou tato značení nahrazena replikou ve světle žluté barvě a s novými texty. Budou osazeny stále nápisy – infocentrum, wc, poliklinika, pokladny, úschova zavazadel, odjezd, příjezd. Text bude umístován zejména v jednom řádku a primárně osově na horizontální i vertikální osu výklenků nade dveřmi – a písmena budou přednostně rozmístěna v šíři výklenků/nadpraží. U dvouslovných nápisů se doporučuje text dvouřádkový, rovněž osově umístěný. Obdobně bude osazen i nápis ODJEZD (na zaobleném nároží průchodu k nástupištím) a označení příjezd ve vstupním zádveří odbavovací haly. Dále jsou navrženy dočasné názvy provozů a služeb (CAFÉ, OBCHOD, LÉKÁRNA a jiné) a to jak v prostoru haly, tak na fasádách u vstupů do budovy. Na hlavní východní fasádě jsou navrženy formou plochých písmen v nadsvětlíku dveří. Na západní straně, v prostoru dvora, se jedná zejména o číselné/písmenné označení vstupů pro větší přehlednost – bližší specifikace viz. architektonický booklet.

Značení mimo historicky cenný prostor odbavovací haly bude standardní dle aktuálních předpisů Správy železnic a platných technických norem a směrnic.

Pod zastřešením nástupišť, v místě nad podchodem, bude z konstrukce zastřešení svěšena oboustranná prosvětlená tabule (buton) s názvem stanice, další tabule – prosvětlené butony budou ukotveny k obvodovým profilům ocelové konstrukce na obou koncích zastřešení ostrovních nástupišť. Přívodní kabely pro napájení butonů jsou řešeny v části elektro.

Pohyb ve stanici bude upraven příslušnými směrovými tabulemi. Ve vstupním zádveří bude umístěna směrová tabule s odkazem na nejdůležitější směry pro cestující – prodej jízdenek, úschovu zavazadel, informace, toalety a přístup na nástupiště. Tabule bude umístěna v nadpraží vstupu do odjezdové haly a pod ní na pilíři umístěna tabulka „Zákaz kouření“. Další sestavy tabulí s piktogramy budou umístěny u vstupů do podchodu a výstupů z něj a budou navigovat cestující na jednotlivá nástupiště trasou po schodech i bezbariérovou cestou.

Nad schodišti ostrovních nástupišť budou umístěny tabule s označením čísla přílehlého nástupiště a dále zde bude vyznačen východ a bezbariérová cesta pro opuštění nástupiště – směr cesty k výtahu. V podchodu bude ve směru pohybu z nástupišť vyznačen směr východu.

Informování cestujících o poloze zastavení vlaku je řešeno standardním systémem číslování hrany nástupiště a rozdělením nástupiště do sektorů. Tabulky s číslem hrany nástupiště a označením sektoru budou zavěšeny na konstrukci zastřešení, mimo zastřešení budou přednostně využity stožáry veřejného osvětlení, trakčního vedení, staničního rozhlasu apod. Na sloupech u schodišť budou rovněž nalepeny piktogramy „Zákaz kouření“.

Na koncích ostrovních nástupišť i vnějšího nástupiště budou na stávající samostatné sloupky osazeny tabule „Průchod pro pěší zakázán“ (tj. budou nahrazeny stávající tabulky s neaktuální grafikou). Na východním konci vnějšího nástupiště bude tato tabule osazena na sloup trakčního vedení – a stávající tabule se zastaralým piktogramem bude sňata.

V místech vstupu do podchodu budou instalovány OHM. Přívodní kabely pro napájení hlasových majáčků jsou řešeny v části elektro.

#### Provizorní orientační systém po dobu výstavby

Během výstavby budou zajištěny průchodné trasy pro cestující, a to omezením rozsahu stávajících tras. Tabule stávajícího orientačního systému budou doplněny o dočasné značení a dvě omluvné tabule (jedna bude umístěna nad vchodem do podchodu u prvního nástupiště, druhá na prosklení vstupních dveří/předsazené oplocení). Tabule dočasného značení jsou provedeny v oranžovo-bílém provedení (dle GM, 2.2 Tabulka barevnosti) z trvanlivého materiálu, vhodného do venkovního prostředí (plastové tabulky a polepy), nebo jako štítky umístěné z vnitřní strany oken – viz. výkresová část POV.

Orientační systém a informační systém musí být po celou dobu výstavby v souladu a musí reflektovat aktuální omezení.

Stávající OHM dotčené změnou přístupů k cílům budou během výstavby zneplatněny – vypnuty (starší zařízení na fasádě budovy neumožňují úpravu hlasových frází). Pro účely možné kontroly frází musí být na stavbě k dispozici povelový vysílač. Informace pro nevidomé cestující zajistí hlavní zhotovitel formou pomoci informátora nebo umístěním 1 dočasného OHM u vstupu (fráze: „Budova v rekonstrukci, přístup na nástupiště omezen.“)

#### **D.2.2.6 Drobná architektura a oplocení**

##### **SO 74-79-01 ŽST Klatovy - mobiliář**

Stavební objekt řeší mobiliář v exteriéru a interiéru železniční stanice Klatovy. Původní dochovalý mobiliář umístěný ve výpravní budově bude repasován. Jedná se např. o stávající lavice v odbavovací hale, pítka, stolky u pokladen, zákryty topení a boxy reproduktorů. Nově umísťovaný mobiliář podléhá pokynu SŽ PO-20/2019 Moderní design a architektura nádraží a zastávek v ČR – Mobiliář; resp. Dodatku č.1 k Rámcové dohodě uzavřené dne 22.7.2021. Jedná se o venkovní lavičky typ A.1, odpadkové koše typu B.1-3, kolostavy typu C.1 a informační vývěsky a panely.

Atypickým prvkem umísťovaným v přednádraží a v rámci 1. nástupiště jsou betonové kvádry s dřevěnými podsedy tvořící tak prvky k sezení.

V hale u pokladen a při průchodu na 1. nástupiště budou ve stávajících nikách v obvodových zdech umístěny 1 kusy závěsné vývěsky typu D.1 atypického rozměru a 10 kusů závěsné vývěsky klasického typu D.1. Jeden klaprám sloužící k zobrazení informací o odjezdech vlaků bude mít tyto informace dostupné ve výšce nepřesahující 160 cm v souladu s požadavky TSI PRM 1300/2014, bodu 4.2.1.10., odstavce 4, resp. v rozmezí 1000 – 1600 mm. Na 1. nástupišti bude umístěn nový panel typu F.3 - panel

oboustranný na podstavci s vlastním zdrojem prosvětlení. Klaprámy na ostrovních nástupištích budou zachovány stávající.

#### **D.2.2.7 Příprava území a kácení, náhradní výsadba**

##### **SO 74-92-01 ŽST Klatovy, kácení**

##### **Kácení mimolesní zeleně**

Problematika kácení mimolesní zeleně je včetně tabelárních a grafických příloh řešena v samostatné příloze Dendrologický průzkum a SO 74-92-01 Kácení.

Návrh kácení vychází z výsledků znaleckého posudku (Ing. Jan Spěváček, září 2021) a z potřeb vyplývajících z realizace stavby. Pro část dřevin je vyžadováno povolení ke kácení dle § 3 Vyhlášky č. 189/2013 Sb. v platném znění. Tyto dřeviny nejsou součástí stromořadí ani Významného krajinného prvku. Bude zpracována žádost o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les. Lokalizace stromů určených ke kácení je zřejmá z přiložené dokumentace.

Ke kácení/odstranění je navrženo 15 ks dřevin (z toho 10 stromů) a jeden souvislý keřový porost:

- Stromy č. 4-11 a keře E-CH se nachází ve svahu na ploše budoucího cyklodomu. Některé dřeviny budou káceny v přímé souvislosti se stavbou, keře a stromy 10 a 11 z důvodu nízké kvality. Kácené dřeviny budou nahrazeny novými výsadbami.

- Stromy č. 35 a 36 a keřový porost J při příjezdové cestě k nádražní budově budou odstraněny za účelem rozšíření vozovky a v případě keřového porostu také z důvodu celkového zpřehlednění území. Kácení lesních dřevin (PUPFL)

Záměr nebude spojen se vznikem trvalých ani dočasných záborů lesní půdy. Záměr se bude nacházet na stávajících pozemcích dráhy. Současně nedojde ani k jeho vstupu do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.

##### **Terénní úpravy**

Lokality pro případnou náhradní výsadbu budou stanoveny dodatečně dle požadavků orgánů ochrany přírody.

V rámci stavby nejsou navrhovány terénní úpravy s cílem měnit reliéf okolního území stavby. Všechny úpravy stávajících zemních svahů, vzniklé v důsledku stavební činnosti, budou opatřeny vegetační ochranou, budou tedy ozeleněny.

##### **SO 74-96-01 ŽST Klatovy, náhradní výsadba**

V rámci tohoto SO jsou navrženy výsadby alejových stromů, keřů a trvalkových záhonů v okolí výpravní budovy. Na dvoře je před obytným křídlem budovy navržena čtveřice alejových stromů taxonu *Prunus padus* 'Schloss Tiefurt' (stromy S1-S4), s obvodem kmene 20-25 (18-20). Mezi anglickým dvorkem a parkovacím stáním je navržen dešťový záhon ve formě šterkového odvodňovacího žlabu o šířce 75 cm celkové ploše 22 m<sup>2</sup>. Propustná vegetační vrstva umožní odvodnění parkovacích stání a svedení dešťové vody do podloží. 8 ks stromů dvou druhů stromů bude vysazeno v prostoru mezi schodištěm z ulice Nádražní a cyklodomem. Opěrná zeď mezi parkovištěm a svahem bude namísto zábradlí opatřena lemem ze souvislé výsadby nižších keřů o celkové ploše 122 m<sup>2</sup> a celkové délce 70 bm. Budou voleny taxony s kompaktním tvarem, které budou evokovat upravovaný živý plot. Střecha



cyklodomu bude pojednána jako vegetační. Mezi pěší komunikací pod svahem a fasádou výpravní budovy navrhujeme 2 trvalkové záhony o celkové ploše 127 m<sup>2</sup>, rozdělený na dvě části průchodem skrz obytné křídlo budovy.

### **D.2.3 Trakční a energetická zařízení**

#### ***D.2.3.6 Rozvodny VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů***

SO 74-86-01 ŽST Klatovy, rozvody NN, VO - cyklodům, manipulační dvůr (vjezdová závora, dobíjení elektromobilů)

Objekt cyklodomu bude napojen z výpravní budovy trasou vedenou v rámci přednádražního prostoru. Trasa bude provedena dle ČSN 766005. Kabel bude veden v chrániče zasazené ve výkopu v zemi. Dno výkopu bude vyplněno pískem, po uložení trasy bude výkop zasypán. Přívodní kabel bude ukončen v rozvodnici pro předhradné přístroje 230VA/24VDC.

Osvětlení pro cyklo dům bude přisazené. Napájení pro osvětlení bude vyřešeno pomocí trubkování, které bude provedeno v rámci betonové konstrukce střechy. Ovládání osvětlení ve vnitřní části bude vyřešeno pomocí čidel. Ovládání osvětlení ve venkovní části bude řešeno pomocí spínacích hodin.

Z rozvaděče bude dál napojeny 3 dobíjecí stanice zásuvkového typu pro dobíjení e-kol. Dobíjecí stanice budou splňovat „Technické požadavky – dobíjecí stanice pro elektrokola“; Správa železnic, s.o. 2021-5-28.

Dle požadavků investora bude provedena stavební příprava pro instalaci dvou nabíjecích stanic pro elektromobily. V daném místě (dle výkresu) bude vyveden napájecí kabel spolu se zemnicím páskem. Kabel a jištění budou dimenzovány dle typu dodaného zařízení. 02

Na vjezdu do manipulačního dvora (příjezdové komunikace) je navržena jednostranná vjezdová závora. Trasa bude provedena dle ČSN 766005. Kabel bude veden v chrániče zasazené ve výkopu v zemi. Dno výkopu bude vyplněno pískem, po uložení trasy bude výkop zasypán.

SO 74-86-02 ŽST Klatovy, osvětlení nástupišť

Osvětlení venkovních nástupišť a venkovních prostor musí splňovat vnitřní ustanovení SŽDC E11.

Osvětlení na nástupišti bude provedeno dle ČSN EN 12 464-2 s minimálním krytím IP65. Napájení svítidel bude vedeno po povrchu v chráničkách. Ovládání osvětlení na nástupištích bude řešeno pomocí nadřazeného systému MaR.

### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby**

Posouzení technických podmínek požární ochrany je řešeno v samostatné části této projektové dokumentace D.2.4 Požárně bezpečnostní řešení.

### **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Předmětná stavba je nemovitou kulturní památkou. Proto je úspora energie a tepelná ochrana objektu řešena přiměřenými prostředky v souladu s požadavky památkové péče. V potaz je také bráno využití a prostorové uspořádání daných částí objektu. Primárně je tepelná ochrana navrhována v administrativní a bytové části a v rámci retailů. V rámci stavby jsou navrženy následující prvky tepelné ochrany:

Centrální část

- zateplení podlahy v rámci obchodních jednotek a pokladen;

- zateplení stěny nad obchodními jednotkami a vstupním zádveřím, které jsou předsazeny v průčelí před samotnou odbavovací halou;
- instalace výplní otvorů s přerušeným tepelným mostem a tepelně izolační výplně, a to ve fasádě objektu, tak mezi obchodní jednotkou a odbavovací halou;

#### Administrativní křídlo

- zateplení podlahy v rámci 1.np, popř. zateplení stropu v rámci 1.pp (oddělení nevytápěných sklepních prostor od vytápěných prostor;
- zateplení střechy v úrovni podlahy půdy;
- zateplení štítové stěny (západní fasády);
- výměna výplní za repliky s odpovídajícími tepelně technickými parametry;

#### Bytové křídlo

- zateplení podlahy v rámci 1.np + zateplení stropu v rámci 1.pp (oddělení nevytápěných sklepních prostor od vytápěných prostor bytů;
- zateplení střechy v úrovni podlahy půdy;
- zateplení štítové stěny (západní fasády);
- zateplení fasád a stropu v rámci průchodu do manipulačního dvora;
- interiérové zateplení tepelně izolačními omítkami obvodových stěn bytů, vč. ostění a parapetů oken;
- výměna výplní za repliky s odpovídajícími tepelně technickými parametry.

Jako zdroj tepla pro vytápění a přípravu TV v rámci bytového křídla je navržena sestava 4 tepelných čerpadel.

Umístění FVE na střechách objektu bylo projednáno se zástupci památkové péče s negativním výsledkem. V současné době umísťování FVE na nemovité kulturní památky není povolováno.

Podrobněji je řešeno v „Energetickém posouzení“ viz Dokladová část E.9.

### **B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

Zásady řešení parametrů stavby jsou součástí návrhu jednotlivých SO a PS. Toto se týká především pracovního prostředí provozních zaměstnanců provozovatele dopravní infrastruktury, pracovního prostředí obchodních jednotek a bytů.

V rámci návrhu je řešeno:

- nucené větrání obchodních jednotek a kanceláří, přirozené větrání bytů;
- vytápění objektu s možností regulace tepla;
- umělé, sdružené osvětlení splňující normové hodnoty;
- denní osvětlení a proslunění bytů
- denní osvětlení kanceláří; v případě kanceláří bez možnosti denního osvětlení, mají zaměstnanci k dispozici denní místnost
- denní místnosti pro potřeby provozovatelů obchodních jednotek a ordinací;
- hygienická zázemí o dostatečné kapacitě a docházkové vzdálenosti (max. 120 m; při ztíženém přístupu 75 m);
- umístěny šatny a umývárny (sprchy)

Po dobu realizace stavby lze očekávat zvýšenou prašnost v lokalitě stavby. Toto bude eliminováno požadavky na technické a organizační opatření zhotovitele stavby. V cílovém stavu nebude stavba zdrojem zvýšení emisí v okolí železniční stanice.

### **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Návrh opatření ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí je řešeno přiměřeně s ohledem na stávající stav objektu a fakt, že je objekt nemovitou kulturní památkou. Stavební konstrukce a materiály jsou navrženy tak, aby odolávaly vnějším vlivům (dáno samotnou konstrukcí a životností, na kterou jsou navrženy).

#### **a) Ochrana před pronikáním radonu**

Objekt je vyjma odbavovací haly celý podsklepený. Sonda v podlaze haly odhalila přítomnost hydroizolační vrstvy. Tato hydroizolační vrstva bude zachována, v místě podlahového vytápění provedena dle požadavku na protiradonovou ochranu. Podlahy 1.np nad podsklepenou částí budou opatřeny asfaltovou hydroizolací s napojením na infuzní clony obvodových a vnitřních nosných stěn. Suterénní prostory nejsou opatřeny dodatečnou ochranou proti radonu. Je zde však navrženo nucené větrání zajišťující permanentní větrání těchto prostor. Navíc se jedná o prostory skladů, sklepních kójí a technologie bez trvalého pobytu osob.

#### **b) Ochrana před bludnými proudy**

Vzhledem k charakteru stavby není ochrana před bludnými proudy touto dokumentací řešena.

#### **c) Ochrana před technickou seizmicitou**

Objekt netrpí zjevnými poruchami způsobenými technickou seizmicitou, ochrana před tech. seizmicitou není navrhována.

#### **d) Ochrana před hlukem a vibracemi**

Pro zjištění stávající hlukové zátěže z provozu dráhy a stanovení možných negativních dopadů stavby na své okolí byla zpracována akustická studie.

V návrhu stavby jsou zohledněny požadavky akustické studie kladené na obvodový plášť, jsou navržena okna do obytných a pobytových místností o parametrech předepsaných touto akustickou studií. Snahou návrhu bylo dále neumísťovat venkovní zdroje hluku (venkovní jednotky chlazení SPLIT, MultiSPLIT a tepelná čerpadla) v těsné blízkosti oken do obytných a pobytových místností. Dále byla snaha směřovat hlavní proud hluku od těchto zdrojů směrem do odlehlých nebo již hlukem zatížených částí vnějšího prostředí. Jedná se např. o umístění venkovních jednotek chlazení při severní fasádě objektu směrem ke kolejišti, při čelní fasádě směrem do autobusového terminálu, na východní fasádě a komínových tělesech nad úrovní střech. Tepelná čerpadla budou umístěna v samostatně stojící ohrádce s akustickou výplní; čerpadla jsou směřována západním směrem do přiléhajícího svahu.

Výtahy uvnitř objektu nejsou umístěny v těsné blízkosti chráněných pobytových místností. Výtah v centrální části je umístěn v zrcadle tříramenného schodiště, které výtah obtéká, schodiště je akusticky odděleno od přiléhajících konstrukcí, výtah v admin. křídle je situován uvnitř hnízda hygienického zázemí, výtah do podchodu je situován vedle pokladny autobusových dopravců – konstrukce budou tomuto stavu přizpůsobeny, navíc se nejedná o trvalé pracoviště.

Veškerá zařízení a instalace budou v objektu ukotvena přes akustické závěsy a podložky tak, aby nedocházelo k přenosu vibrací z těchto zařízení do okolních konstrukcí.

Navržená zařízení, která jsou zdrojem hluku v chráněných vnitřních prostorech (ventilátory, vnitřní jednotky chlazení a VZT), jsou navržena s ohledem na hygienické limity.

Instalovaná zařízení, která mohou být zdrojem hluku ve vnitřních prostorech (ventilátory, vnitřní jednotky chlazení a VZT) jsou navržena

**e) Ovzduší**

Dojde pouze k lokálnímu a dočasnému zhoršení kvality ovzduší v období výstavby.

Znečištění ovzduší způsobuje stavební činnost. Jedná se zejména o zemní práce, výrobu betonu, výrobu živíc, apod.

Zhotovitel musí dodržovat zejména:

Nařízení vlády 351/2002, kterým se stanoví závazné emisní stropy pro některé látky znečišťující ovzduší a způsob přípravy a provádění emisních inventur a emisních projekcí ve znění pozdějších předpisů;

Nařízení vlády 352/2002, kterým se stanoví emisní limity a další podmínky provozování spalovacích stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší ve znění pozdějších předpisů;

Nařízení vlády 353/2002, kterým se stanoví emisní limity a další podmínky provozování ostatních stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší ve znění pozdějších předpisů;

Nařízení vlády 354/2002, kterým se stanoví emisní limity a další podmínky pro spalování odpadu ve znění pozdějších předpisů;

Vyhlášku MŽP 355/2002, kterou se stanoví emisní limity a další podmínky provozování ostatních stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší emitujících těkavé organické látky z procesů aplikujících organická rozpouštědla a ze skladování a distribuce benzínu ve znění pozdějších předpisů;

Vyhlášku MŽP 356/2002, kterou se stanoví seznam znečišťujících látek, obecné emisní limity, způsob předávání zpráv a informací, zjišťování množství vypouštěných znečišťujících látek, tmavosti kouře, přípustné míry obtěžování zápachem a intenzity pachů, podmínky autorizace osob, požadavky na vedení provozní evidence zdrojů znečišťování ovzduší a podmínky jejich uplatňování ve znění pozdějších předpisů;

Vyhlášku MŽP 358/2002, kterou se stanoví podmínky ochrany ozónové vrstvy Země ve znění pozdějších předpisů;

Zákon 86/2002 o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů;

Nařízení vlády 372/2007 o Národním programu snižování emisí tuhých znečišťujících látek, oxidu siřičitého a oxidů dusíku ze stávajících velkých spalovacích stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší

V navrhovaném stavu dojde ke snížení emisí v ovzduší vzniklých spalováním zemního plynu. Je navržena výměna stávajících kotlů za nové. Je navržena kaskáda dvou plynových kotlů, hodnota NO<sub>x</sub> ve spalínách max. 38 mg/kWh pro jeden kotel. Zdrojem tepla pro ohřev topné vody a přípravu TV pro bytovou část je sestava 4 tepelných čerpadel, bezemisní zdroj tepla.

**f) Protipovodňová opatření**

Záměr se nachází v povodích 1-10-03-001 Úhlava a 1-10-03-039 Drnový potok. Výpravní budova se nachází od toku Úhlavy cca 660 m východním směrem; od Drnového potoka cca 540 m západním směrem (měřena nejkratší vzdálenost od budovy kolmo na vodní tok). V blízkosti železniční stanice se nenacházejí žádné další vodní plochy. Železniční stanice Klatovy se dle Povodňového plánu Plzeňského kraje nenachází v záplavovém území.

Protipovodňová opatření nejsou navrhována.

**g) Ochrana před ostatními účinky**

Údaje o sesuvech, tektonice a poddolovaném území jsou popsány v kapitole B.1.e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika této zprávy.

**h) Staré ekologické zátěže**

Záměr nepředpokládá, že by rozsahem stavby došlo k odhalení staré ekologické zátěže. Stavba řeší rekonstrukci výpravní budovy a její nejbližší okolí. V objektu nejsou provozy, které by byly zdrojem

znečištění a kontaminace konstrukcí nebezpečnými chemickými látkami (např. dílny, servisní střediska apod., kde se pracuje ve velké míře s oleji, čisticidly, rozpouštědly, apod.)

### B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Viz. kapitola této zprávy B.1.1) Územně technické podmínky.

### B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

#### a) Popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie

Klatovy jsou město v okrese Klatovy v Plzeňském kraji, 40 km jižně od Plzně. Protéká jím Drnový potok, který se vlévá za městem do Úhlavy. Žije zde přibližně 22 tisíc obyvatel, a je tak druhým největším městem v kraji. Město je někdy také nazývané „brána Šumavy“.

Dnes je nejvýznamnějším průmyslovým odvětvím v Klatovech potravinářství – působí zde mlékárna, pekárny a cukrárny, drůbežářské závody, rybářství nebo pivovar. Zastoupen je průmysl dřevozpracující a optika. Je zde i několik stavebních firem.

Ve městě se setkávají dvě jednokolejné železniční tratě. Trať 183 (Plzeň – Klatovy – Železná Ruda) má velký význam pro dopravu na Šumavu a jsou po ní vedeny také rychlíky a spěšné vlaky. V roce 1996 na ní byla v úseku Plzeň–Klatovy provedena modernizace a elektrifikace. Trať 185 je regionálního významu. Vede v trase Domažlice – Kdyně – Janovice nad Úhlavou – Klatovy – Sušice – Horažďovice. Na nádraží v Klatovech zastavují všechny dálkové a regionální vlaky. V katastrálním území města se dále nachází zastávky Klatovy město, Dehtín a zastávka (nákladiště) Točnick.

Městem taktéž prochází mezinárodní silnice E53, vedoucí v trase silnice první třídy č. 7, spojující Most, Plzeň a hraniční přechod Železná Ruda. Město je obsluhováno regionální a dálkovou autobusovou dopravou. Dále je zajištěna městská hromadná doprava (3 linky), zajištěná společností Klatovská dopravní společnost s.r.o. Regionální a dálkovou autobusová doprava.

trať Horažďovice předměstí - Klatovy

Železniční trať Horažďovice předměstí – Klatovy vede z Horažďovic, přes Sušici do Klatov. Klatovy, Janovice nad Úhlavou do Domažlic. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná.

Trať je vybavena traťovým rádiovým systémem, základní rádiové spojení je GSM-R (Horažďovice předm.); SRD - 67 (Horažďovice - Luby u Klatov z); SRD - 62 (Klatovy město z - Klatovy). Jako náhradní lze v ŽST Horažďovice předměstí využít SRD – 67, v ostatní části trati není zřízeno. Jako nouzové je použito VOS - S12, případně GSM-R.

Provozovatelem dráhy je SŽ s.o. (dále jen „SŽ“), místním správcem pak OŘ Plzeň. Organizačně spadá pod Provozní obvod Plzeň.

trať Plzeň hl.n. – Železná Ruda-Alžbětín

Železniční trať veze z Plzně hl. n. přes Přestice, Klatovy, Špičák až na státní hranici – Železná Ruda-Alžbětín/ Bayerisch Eisenstein. Trať je jednokolejná, v úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín neelektrifikovaná.

Trať je vybavena traťovým rádiovým systémem, základní rádiové spojení je pro úsek Plzeň hl.n.os.n. - Plzeň-Valcha GSM.R; v úseku Plzeň-Doudlevec z – Klatovy SRD – 62, na úseku AHR Bezděkov u Kl. z - Železná Ruda st. hr. SRD – 78. Náhradní rádiové spojení není

Provozovatelem dráhy je SŽ s.o. (dále jen „SŽ“), místním správcem pak OŘ Plzeň. Organizačně spadá pod Provozní obvod Plzeň.

Frekvence cestujících

Dle směrnice SŽ SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 spadá ŽST Klatovy do kategorie C, s celkovým počtem 600 – 3999 cestujících za den využívajících vlak a s celkovou hodnotou C rovno 2,30, což jí řadí 62. pozici mezi všemi železničními stanicemi a zastávkami ve správě SŽ.



### Výkony v nákladní dopravě

V nákladní dopravě má stanice výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek přepravců, kteří mají uzavřenu zvláštní dohodu s dopravcem. Organizačně spadá pod PJ České Budějovice, PP Plzeň hl.n.. Stanice disponuje boční a čelní rampou.

Stanice má 4 smluvní místa a to Agrowest a.s., Karel Rožeň, Coalex, s.r.o. Klatovy, smluvní místo Klatovy, Vlečka DKV Plzeň, PP Klatovy.

### b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Viz. kapitola této zprávy B.1.1) Územně technické podmínky.

### c) Doprava v klidu

Potřeba dopravy v klidu je stanovena následujícím způsobem:

Výpočet dopravy v klidu podle ČSN 73 6110 vč. změny Z1 => výpočet byl použit pro stanovení počtu parkovacích stání pro bytovou část a obchodní jednoty jako jsou ordinace, kavárna, lékárna a další komerční prostory bez bližší specifikace. U větších obchodních jednotek se zázemím je do výpočtu započítána pouze odbytová část bez zázemí. V rámci Lékárny je uvažováno se součtem ploch odbytové plochy, skladu a kanceláře.

Výpočtem byla stanovena potřeba dopravy v klidu v celkovém počtu 44 parkovacích stání. Z toho vychází 22 krátkodobých stání a 22 dlouhodobých stání. 22 dlouhodobých parkovacích stání bude umístěno v rámci manipulačního dvora; 22 krátkodobých stání bude umístěno na parkovišti P+R v rámci dopravního terminálu.

Výpočet dopravy v klidu podle „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ => výpočet byl použit pro stanovení počtu parkovacích stání pro zaměstnance Správy železnic, zaměstnance ČD a.s., zázemí řidičů BUS, zaměstnance jiných dopravců a cestující veřejnost.

Výpočtem byla stanovena potřeba dopravy v klidu v celkovém počtu 86 parkovacích stání. Z toho vychází 7 stání pro zaměstnance, 76 stání pro cestující veřejnost a 3 stání K+R. Stání pro zaměstnance bude umístěno v rámci manipulačního dvora, ostatní stání budou umístěna na parkovišti P+R v rámci dopravního terminálu.

#### **Závěr:**

Oběma výpočty byla stanovena celková potřeba dopravy v klidu pro krátkodobá a dlouhodobá stání.

Dlouhodobá stání jsou generována pro potřeby uživatelů domu (nájemci bytů, nájemci komerčních prostor a zaměstnanci SŽ), a to v počtu 29 parkovacích stání. Tato stání budou umístěna ve dvoře domu a podél příjezdové komunikace do dvora. Stání budou zabezpečena proti zneužití cizích osob vjezdovou závorou na začátku příjezdové komunikace do dvora. V rámci dvora a příjezdové komunikace je tedy navrženo celkem 30 parkovacích stání.

Krátkodobá stání jsou vyhrazena pro návštěvníky nabízených služeb a cestující veřejnost. Z charakteru provozu výpravní budovy lze uvažovat, že návštěvníky nabízených služeb bude zejména cestující veřejnost. Proto uvažujeme potřebu krátkodobých parkovacích stání v počtu 76 stání + 3 stání K+R (počet stání 22 z výpočtu dle ČSN je již zahrnut v tomto počtu stání). Tato stání v celkovém počtu 79 budou pokryta v rámci nově navrhovaného dopravního terminálu, kde je celkově uvažováno se 121 parkovacími stáními.

Podrobněji je výpočet potřeby dopravy v klidu obsažen v příloze této STZ „B.4 c) Doprava v klidu - Výpočet parkovacích stání“.

Je navržena stavební příprava na připojení 2 dobíjecích stanic v souladu s dokumentem SŽ „Plán rozvoje infrastruktury pro dobíjení el. vozidel“ a v souladu s §48b Vyhlášky č.266/2021 Sb. v platném znění.

#### **d) Pěší a cyklistické stezky**

Pěší a cyklistické stezky nejsou prioritně předmětem stavby.

V ploše navrhovaného autobusového terminálu bude umístěna navrhovaná cyklotrasa CT03 z obch. zóny Pražské předměstí - Karafiátová - Domažlická - Janovická - Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů. plochy krajiny K4 - K5 - Luby Na šíji - Luby - žel. zastávka - trasu v ploše 21a upřesní ÚS.6

Cyklotrasa je k výpravní budově přivedena z východní strany a bude ukončena na hraně s plánovaným cyklodomem.

Podél komunikace autobusového terminálu budou zřízeny autobusové zastávky pro 3x cyklobusy.

Počet stojanů B+R je dán výpočtem dle „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Počet stojanů je stanoven na základě výhledového obratu cestujících ve stanici a při koeficientu rozvinutosti cyklodopravy v lokalitě 0,75 vychází na 107 stání.

Podrobněji je výpočet potřeby dopravy v klidu B+R obsažen v příloze této STZ „B.4 d) Doprava v klidu - Výpočet B+R“.

Bezpečná úschova kol je zajištěna výstavbou samostatného objektu cyklo domu. Vně objektu je jako pohotovostní stání umístěno celkem 36 cyklostanů. Uvnitř objektu je umístěno dalších 78 cyklostanů. Celková kapacita parkovacích stání pro kola tak činí 115 kol. Před čelní fasádou a uvnitř cyklo domu bude umístěna dvojice dobíjecích stanic zásuvkového typu pro dobíjení e-kol. Jeden stojan je určen pro dobíjení 4 elektrokol současně, tedy celková kapacita dobíjení 16 e-kol současně. V cyklo domu je dále umístěno celkem 6 samostatně uzamykatelných kójí pro individuální úschovu a zabezpečení kol; každá kóje je vybavena 2 kolostavy a zásuvkami pro nabíjení elektrokol. V rámci manipulačního dvora bude dále umístěno 14 stojanů pro využití zaměstnanců dráhy a nájemníků budovy. Budou zde umístěny 2 dobíjecí stanice, každá s kapacitou dobíjení 4 e-kol současně.

### **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

#### **Kácení mimolesní zeleně**

Problematika kácení mimolesní zeleně je včetně tabelárních a grafických příloh řešena v samostatné příloze Dendrologický průzkum a SO 74-92-01 Kácení.

Součástí DSP je také projekt náhradní výsadby SO 74-96-01. V rámci tohoto SO jsou navrženy výsadby alejových stromů, keřů a trvalkových záhonů v okolí výpravní budovy.

Ke kácení/odstranění je navrženo 15 ks dřevin (z toho 10 stromů) a jeden souvislý keřový porost:

#### **Kácení lesních dřevin (PUPFL)**

Záměr nebude spojen se vznikem trvalých ani dočasných záborů lesní půdy. Záměr se bude nacházet na stávajících pozemcích dráhy. Současně nedojde ani k jeho vstupu do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.

#### **Terénní úpravy**

Nově bude vysázeno:

8 ks nových stromů tvořící rozvolněnou řadu rámuující pruhled na hlavní budovu vysázených na pozemku p.č. 1483 v k.ú. Klatovy - kombinace větších a menších stromů, zelenolisté, habitem obdobné již vyskytujícím se taxonům např. dub, lípa, bříza, střemcha;

4 ks střemchy obecné v řadě vysázené na pozemku p.č. 1482/4 v k.ú. Klatovy.



Po dobu 5 let od provedení výsadby bude zajištěna následná péče o tyto dřeviny, která bude spočívat zejména v zajištění kotevních prvků, zálivky, odplevelení, provádění potřebných řezů a v případě úhynu kterékoli z vysazených dřevin v její náhradě.

V rámci stavby nejsou navrhovány terénní úpravy s cílem měnit reliéf okolního území stavby. Všechny úpravy stávajících zemních svahů, vzniklé v důsledku stavební činnosti, budou opatřeny vegetační ochranou, budou tedy ozeleněny.

## **B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

### **Vlivy na floru**

Na ploše zájmového území nebyl zjištěn žádný druh rostliny zvláště chráněný podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č.395/1992 Sb. a vzhledem k povaze lokality je jejich trvalý výskyt vyloučen.

### **Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci**

Požadavek na způsob, rozsah a termín ochranných opatření se řídí zejména charakterem, vývojovým a růstovým stadiem stávající vegetace, jakož i druhem, rozsahem a trváním stavební činnosti.

Ochrana před chemickým znečištěním

Vegetační plochy nesmějí být znečištěny látkami škodlivými pro rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, solemi, barvami, cementem nebo jinými pojivy.

Ochrana před ohněm a jinými tepelnými zdroji

Ohniště a jiné tepelné zdroje smějí být zřizovány nebo umíst'ovány ve vzdálenosti nejméně 5 m od okapové linie koruny stromů a keřů.

Otevřené ohně mohou být zažehnuty se zřetelem na směr větru ve vzdálenosti nejméně 20 m od okapové linie korun stromů a keřů.

Ochrana před zamokřením a zaplavením

Kořenové prostory stromů a vegetační plochy nesmějí být nadměrně zamokřeny či zaplaveny v důsledku stavebních činností.

### **Vlivy na faunu**

Na ploše zájmového území nebylo zjištěno žádné stanoviště výskytu zvláště chráněných druhů živočichů, včetně prostorů jejich reprodukce. Jde o zastavěné území města Klatovy s výskytem stanovišť silně ovlivněných člověkem.

### **Vlivy na ekosystémy**

Záměrem nejsou dotčeny jiné než popsané ekosystémy. Vliv lze označit za malý.

### **Vlivy na ÚSES**

Zájmové území je mimo kontakt s jakýmkoliv skladebným prvkem ÚSES. Vliv nenastává.

### **Vlivy na zvláště chráněná území**

Lokalita není zvláště chráněným územím ve smyslu ust. § 14 zákona č. 114/1992 Sb., přechodně chráněnou plochou (§13 téhož zákona) ani evropsky významnou lokalitou nebo ptačí oblastí ve smyslu § 45a a § 45e citovaného zákona.

## B.7 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby se nacházejí celkem 3 kryty civilní ochrany (CO). Kryty však již neplní svoji funkci a nejsou vedeny jako kryty CO. Byť již prostory nemají oficiální status krytů CO, stavba počítá s jejich zachování v dosavadním stavu. Nová zařízení CO se v rámci stavby nezřizují. Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva se nedotýkají stavby „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Klatovy“. Řešení zásad prevence závažných havárií a zón havarijního plánování bude řešeno v případě potřeby v dalším stupni projektové přípravy. Obecně je nutno pro eliminaci vzniku možných havarijních situací dodržet bezpečnostní opatření vyplývající z příslušných právních předpisů a norem.

## B.8 Zásady organizace výstavby

Stručný popis problematiky viz kapitola B.2.1.i) Základní předpoklady stavby. S ohledem na rozsah stavby je problematika dokladována v samostatné příloze této zprávy B.8 Zásady organizace výstavby.

## B.9 Celkové vodohospodářské řešení

V rámci projektu „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Klatovy“ je problematika hospodaření s vodou řešena v rozsahu samotné výpravní budovy, cyklodому, 1.nástupiště a řešených zpevněných ploch. V dosavadním stavu jsou splaškové a dešťové vody likvidovány společně. Splaškové vody jsou z objektu svedeny přes stávající septik situovaný ve dvoře do jednotné kanalizace vedoucí následně skrze objekt a 1. nástupiště do přednádraží. Zde se kanalizace společně s dešťovou kanalizací odvodňující čelní střechy a přístřešky napojuje na areálovou přípojku jednotné kanalizace. Přípojka je v ulici Nádražní napojena na veřejný řád jednotné kanalizace ŽB 600, která je dále odváděna do ČOV Klatovy.

V rámci areálu budou nově dešťové a splaškové vody od sebe odděleny. Dešťové vody jsou navrženy s regulovaným odtokem. Uvažuje se o napojení se na dešťovou kanalizaci zřízenou v rámci navazující investiční akce autobusového terminálu. Retence jsou navrženy dvě, jedna v rámci „Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Klatovy“, jedna v rámci související akce „Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech“. Stávající septik bude zrušený a nahrazený retenční nádrží. Splaškové vody budou napojeny do stávající jednotné kanalizace. Splaškové a dešťové budou opět napojeny na jednotný řád veřejné jednotné kanalizace s odtokem do ČOV Klatovy.

Pokud dojde k oddálení výstavby autobusového terminálu, bude dešťová voda z cyklodому a přiléhajících střech výpravní budovy likvidována do doby realizace AN dosavadním způsobem bez možnosti regulace odtoku. V případě, že by nedošlo k realizaci přestupního terminálu vůbec, byla by v rámci změny stavby před dokončením navržena vlastní retenční nádrž s napojením do stávajícího systému kanalizace.

Vypracoval:



Sestavil: Ing. Petr Adam