

OBSAH:

2. NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY.....	2
3. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU.....	2
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	11

2. NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY

Předmětem je variantní návrh řešení výpravní budovy v rámci záměru projektu Optimalizace t.ú. Mělník vč. – Litoměřice d.n.

Variantní řešení vyhodnocuje v jednotlivých variantách výpravní budovu s cílem optimalizace stavu vhodného k užívání s vazbou na současné požadavky kladené na veřejný prostor i zázemí pro jednotlivé složky provozovatele dráhy a dopravce.

Koncepce stavební obnovy a modernizace osobních nádraží ve správě Správy železnic s.o. vychází z výše ze základního principu, kdy nádražní budovy jsou: „budovy v dopravních a zastávkách, které jsou svojí dispozicí určeny pro poskytování služeb cestujícím na železnici, provozovatelům drážní dopravy nebo slouží provozovateli dráhy“.

Variety návrhu jsou řešeny v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. V řešení je kladen požadavek na maximální využití prostor pro cestující, ale i vlastní potřeby drážní dopravy. Železniční stanice je zařazena do kategorie D dle SŽ SM122. Dle programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží (PRRON 2022) se výpravní budova Mělník nachází v celkovém pořadí na 221. místě ze všech výpravních budov s opotřebením ve výši 36,4 %. V návrhu PRRON 2023 pro roky 2023-2027 s opotřebením již ve výši 50,22% - odpovídající stavu budovy v roce 2021. Po realizaci záměru se předpokládá, že objekt bude ve výborném stavu s hodnotou opotřebení do 10 % v případě rekonstrukce a 0% v případě nové stavby. Po realizaci celého záměru se vyjma běžné pravidelné údržby objektu nepředpokládají jiné opravné nebo investiční akce.

3. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU

1. Identifikace a význam stanice

Železniční stanice Mělník se nachází na východním směrem od historického jádra města. Podél nádraží vede ulice Nádražní, která patří k hlavním komunikacím města. Mělnická MHD je integrovaná do systému PID. Žel. stanice je přístupná linkou č.747 PID.

Dle směrnice SŽ SM122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost spadá železniční stanice Mělník do kategorie D, TEN-T, v celkovém pořadí se tak nalézá na 155. místě. Jedná se o regionální železniční stanici s počtem cestujících 600-3999.

Číslo stanice dle služebního předpisu SŽ SR70 je 530188 Mělník.

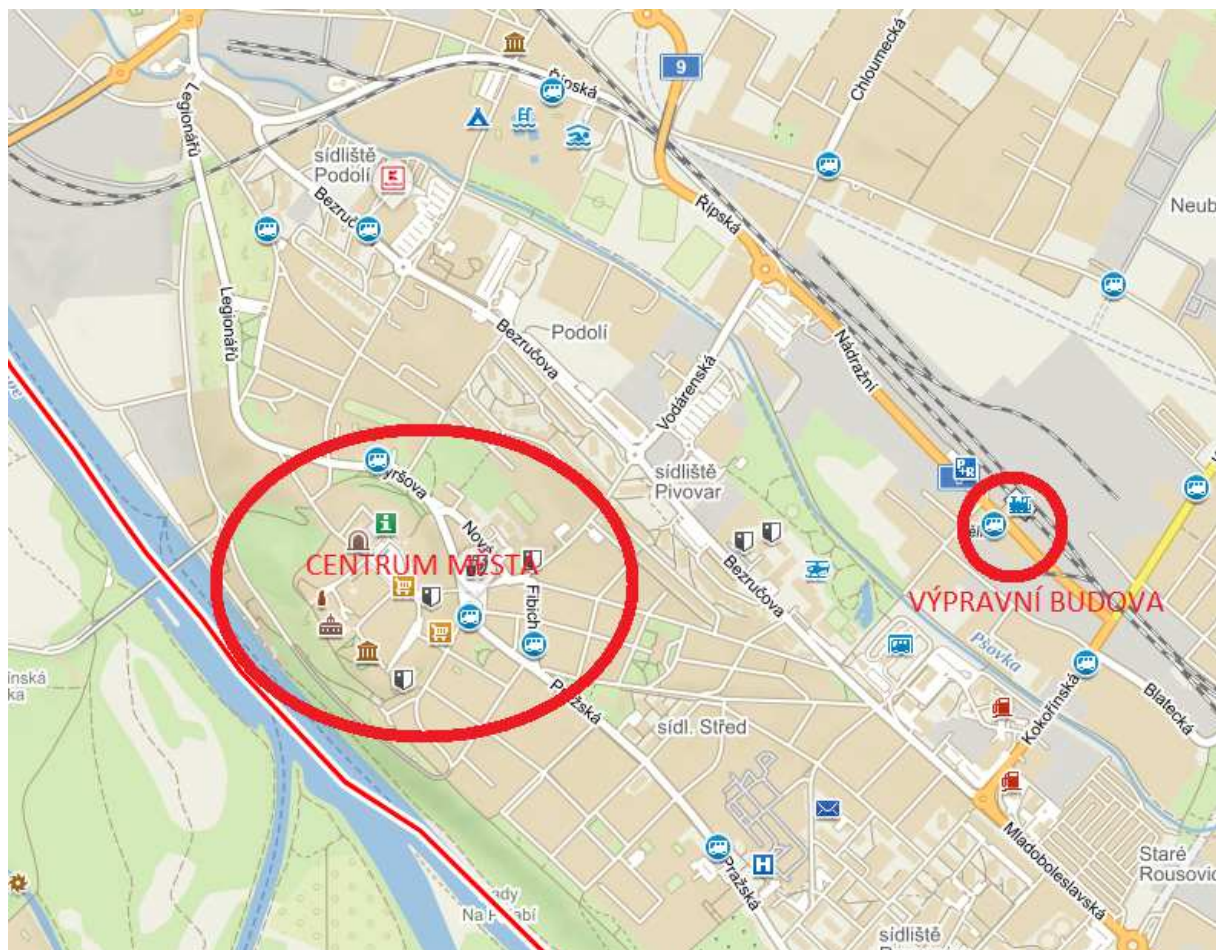
2. Informace o návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy

Informace o návaznosti na městskou hromadnou dopravu

Spoje městské hromadné dopravy jsou v přímé návaznosti na železniční stanici. V přednádražním prostoru se nachází stávající autobusové zastávky linky č.747 PID. V prostoru Nádražní ulice je navržena stavba ŘSD I/9, I/16 Mělník, Nádražní ulice, která upravuje uliční prostor v ul. Nádražní. V rámci stavby ŘSD dojde hlavně ke zlepšení prostorových parametrů pro provoz autobusů. Dojde k umístění autobusové zastávky do zálivu před stávající výpravní budovu. V blízkosti autobusové zastávky budou vytvořena 4 parkovací místa K+R. Dále dojde k usměrnění uličního prostoru, tj. vymezení jízdních

pruhů, vedení chodníků a vyčlenění kolmých parkovacích stání. V rámci stavby ŘSD je navrženo 13 kolmých parkovacích míst naproti výpravní budově umístěné na protější straně komunikace. Tyto parkovací místa nemají charakter parkování P+R. Tento počet odpovídá stávajícímu počtu parkovacích míst, kde dojde pouze k fyzickému oddělení parkovacích míst od chodníku.

Obrázek č. 1: Poloha výpravní budovy k centru města Mělník – stávající stav



Informace o návaznosti na cyklo dopravu

Městem Mělník prochází řada cyklotras, z nichž lze vyhodnotit jako nejvýznamnější Labskou a Vltavskou stezku. Další jsou pak cyklotrasy č. 7 (Kralupy nad Vltavou – Mělník), č. 203 (Mělník – Lhotka), č. 8171 (Mělník, Podolí- Jelenice).

Vlakové nádraží patří k jednomu z přepravních uzlů na území města a vytvoření zázemí pro cyklisty formou cyklostojanů se jeví jako vhodná aktivita pro rozšíření nabízených služeb cestující veřejnosti v rámci výpravní budovy. Pro zvýšení využívání cyklo dopravy jakožto prostředku denní dojížděky je vhodné zřídit parkování kol v režimu B+R.

Informace o návaznosti na leteckou a vodní dopravu

Město Mělník se nalézá mimo přepravní trasy letecké dopravy. Z hlediska vodní dopravy patří Mělník k významným přístavištím.

Obrázek č. 2: Schéma MHD Mělník



zdroj: <https://pid.cz/wp-content/uploads/mapy/mesta-region/Melnik-A3-mapa.pdf>

Obrázek č. 3: Situace dle KN (katastru nemovitostí)



Informace o podmínkách parkování pro cestující s osobními automobily

V současné době je parkování pro cestující zajištěno na parkovišti P+R v severozápadní části železniční stanice na pozemku Českých drah a.s. Celková kapacita parkoviště činí 54 míst.

Informace o podmínkách parkování pro zaměstnance a služební automobily při plně využití výpravní budově

V současné době je využíváno k parkování služebních automobilů a nájemců ve výpravní budově parkoviště P+R na pozemku Českých drah a.s. vedle výpravní budovy, které je ale primárně určeno pro cestující. Z tohoto důvodu bude nutné pro služební automobily složek Správy železnic a nájemce ve výpravní budově zajistit nové parkovací plochy na pozemcích Správy železnic.

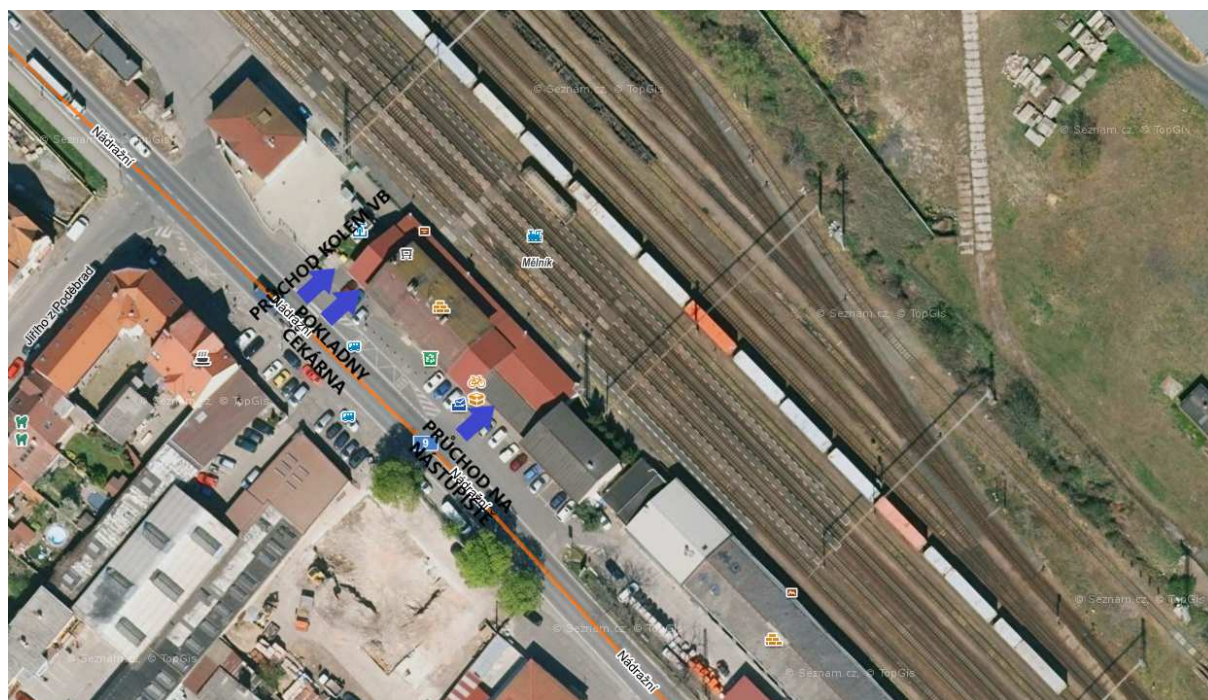
Informace o podmínkách parkování pro cestující s jízdním kolem

Ve výpravní budově ani v jejím nejbližším okolí se nenachází žádné možnosti pro parkování jízdních kol v rámci režimu B+R. Jediná možnost „parkování kol“ je v rámci služby Úschovna zavazadel zajišťované společností ČD a.s. ve výpravní budově.

Informace o hlavních tocích cestujících

Hlavní tok cestujících k odjíždějícím vlakům přichází z přednádražního prostoru od linky MHD. Cestující procházejí výpravní budovou na úrovňová nástupiště. Případně obcházejí budovu zleva nebo zprava přímo na nástupiště 1. Bezbariérový přístup je dodatečně provedenou rampou z přednádraží do čekárny, ale bez návaznosti na bezbariérový přístup na nástupiště. Nástupiště je bezbariérově přístupné pouze obejitím budovy.

Obrázek č. 4: Hlavní toky cestujících stávající stav



Vliv optimalizace traťového úseku Mělník – Litoměřice d.n. na toky cestujících je popsán dle jednotlivých variant v návrhové části.

Informace o stávajících napojeních na technickou infrastrukturu

Veškerá napojení na technickou infrastrukturu jsou stávající. Stávající napojovací body na sítě – voda, kanalizace, NN, plynová přípojka.

3. Stavebně technický stav

Informace o památkové ochraně a historické hodnotě budovy

Stanice byla vybudována jakožto součást Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) spojující Vídeň a Berlín, autorem podoby stanic pro celou dráhu byl architekt Carl Schlimp. Uvedena do provozu byla v roce 1880. Rakouská severozápadní dráha v roce 1874.

Objekt výpravní budovy není památkově chráněn a nejsou na něj uplatňovány požadavky historické hodnoty. Jedná se o stavbu svou kompozicí, použitými materiály a stavebně technickým řešením zcela odpovídající době svého vzniku tj. 2. polovině 19. století. Výpravní budova je obdélníkového půdorysu s centrální hlavní dvoupodlažní budovou a po obou stranách jednopodlažními přístavky. Zastřešení objektu je sedlovou střechou. Nad přístavky je hřeben střechy snížen. Mezi stávající výpravní budovou a sousední budovou ČD se nalézá zastřešený přístup do prostoru stanice (na nástupiště 1).

V katastru nemovitostí je budova nádraží vedena jako zastavěná plocha a nádvoří, stavba občanského vybavení čp. 2004 na st.p.č. 8076/1 k.ú. Mělník s adresou Nádražní 2004/2, Mělník. Vlastníkem objektu je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu má Správa železnic, státní organizace.

Historický vývoj budovy

Současné umístění vlakového nádraží Mělník vyšlo z trasování severozápadní dráhy. Půdorysný rozsah výpravní budovy je původní z doby výstavby. V průběhu užívání docházelo k různým utilitárním úpravám vnitřní dispozice, včetně zásahu do okenních a dveřních otvorů a fasády. Současný vzhled budovy je zcela nehistorický a odpovídá provedení posledních úprav na začátku 21. století.

Informace o provedených průzkumech

Žádné zvláštní průzkumy nebyly prováděny. Bylo provedeno vyhodnocení stavebně-technického stavu projektantem při místním šetření.

Funkční uspořádání budovy a zhodnocení stávajícího stavu systémů

Barevná schémata funkčního využití jsou uvedena v příloze 01 – půdorysy stávajícího stavu.

Hlavním vstupem z Nádražní ulice je přístupná čekárna s navazujícími pokladnami. Tento vstup je řešen i jako bezbariérový. Z čekárny je následně východ na zastřešené nástupiště 1, který již bezbariérový není a je nutné překonat 2 výškové stupně. Přístup do prostor využívaných jako úschovna ČD je samostatný z prostoru nástupiště a další vstupy z nástupiště jsou do dopravní kanceláře a zázemí ČD Cargo. Přístup do sklepa, 2. NP a na půdu je po schodišti. Přístup na schodiště je pouze přes dopravní kancelář. V jednopodlažní části navazující na dopravní kancelář se nachází šatny a hygienické zázemí SŽ (dopravní kanceláře). V čekárně je osazen 1 nápojový automat. V 2. NP se nachází místnost ČD Telematiky a kanceláře užívané společností ČD Cargo. Prostory půdy jsou zcela bez využití.

Stávající dispoziční a funkční uspořádání celé výpravní budovy je v mnoha případech řešeno nesystémově a neuspořádaně. Je to dáno často změnami, které přinesly nesystémové stavební zásahy. Jednalo se převážně o zásahy vedoucí k rychlému výsledku ve zrovna volných prostorech. Objekt dále vykazuje četné dysfunkce a stavební i estetické vady. Celých 22 % budovy není vůbec využito. Lze předpokládat, že vlivem zhoršujícího se stavebně-technického stavu by v budoucnu došlo k nárůstu těchto ploch. Stav interiérů a stávajícího stavebně-technického vybavení neumožňuje získat nové nájemce do prázdných nevyužívaných prostor ve výpravní budově.

Závažné závady vykazuje hlavně TZB, VZT, povrchy stropů a stěn, nedostatečné vybavení slaboproudými systémy.

Mnoho problémů také přináší samotná lokalita umístění v okrajové a spíše průmyslové části města. Proto je potřeba úpravou dispozičního uspořádání a stavebním provedením doplňkových prvků, systémově a preventivně předcházet jevům spojeným s vandalstvím.

Vnější opláštění budovy – budova není zateplena, stávající stav vnějšího pláště budovy je ve vyhovujícím stavu. Dřevěná okna a dveře byla v minulosti, za předchozího vlastníka (ČD a.s.), vyměněna za plastová. Vstupní dveře do objektu jsou dvoukřídlé. Velikosti vstupních otvorů byly stavebně nevhodně přizpůsobeny.

Odvětrání VZT, klima jednotky – v souvislosti s výše uvedeným jsou stávající systémy nedostatečné nebo zcela chybí. V případě stávajících starých systémů (provedeno za předchozího vlastníka), jsou tyto již za hranicí své životnosti a nesplňují požadavky současnosti.

Z energetického hlediska budova nevyhovuje současným požadavkům. Je potřebné snížit náklady na její provoz a splnit, současně platné předpisy týkající se energetické náročnosti staveb.

Vnitřní rozvody ZTI – Vnitřní rozvody vody a kanalizace byly v minulosti většinou na základě havarijních stavů sice vyměněny, ale došlo vždy pouze k náhradě poškozených a nefunkčních částí. Výměny nebyly řešeny komplexně a páteřní rozvody jsou z cca 70 let a již nyní za hranicemi své životnosti. Vnitřní rozvody je potřeba řešit nově. Zvláštním problémem je zcela nevyhovující odkanalizování objektu do nepřehledného systému septiků a jímek, které nesplňují žádné požadavky na nakládání s odpadními vodami kladenými předpisy v současné době

Absence VZT byla nahrazena lokálními klimatizačními jednotkami. Jejich venkovní prvky jsou nahodile a rušivě umístěny na fasádě a střeše objektu.

Parkování OA – v současném stavu není na pozemku budovy možné zajistit parkování pro cestující v systému P+R ani rezidenční parkovací plochy pro nájemce a služební vozidla Správy železnic.

Parkování cestujících je řešeno v prostoru vedle výpravní budovy na pozemcích Českých drah a.s.. Samostatným projektem ŘSD dojde k navýšení kapacity P+R před výpravní budovou na pozemcích Českých drah a.s..

Parkování kol – systém B+R v prostoru nádraží zcela chybí. Úschovna kol je umožněna pouze omezeně v rámci služby úschovny zavazadel dopravce ČD a.s., kapacita úschovny kol je 8 ks.

Zhodnocení stávajících technologických objektů a technických zařízení:

Vytápění

Zdrojem tepla pro vytápění jsou stávající plynové kondenzační kotle. Stávající rozvody vytápění jsou však v převážné většině původní ze 70. let 20. století a je nutná jejich výměna. Již nyní dochází vlivem k jejich stáří a opotřebení k jejich časté poruchovosti.

Vzduchotechnika a chlazení

V objektu se vykytují pouze lokální větrací zařízení v provozních prostorech dodatečně umísťovaná. Stávající chladicí zařízení, pokud je realizováno, je systémem přímého chlazení SPLIT, tj. vnitřní výparníkové jednotky, propojené chladivovým potrubím s venkovními kondenzačními jednotkami. Venkovní kondenzační jednotky jsou rozmístěny po jednotlivých částech budovy, většinou na střeše nebo obvodovém plášti. Chladicí jednotky jsou různého stáří, v mnoha případech není znám rok výroby ani použité chladivo.

Vodovod

Zásobování výpravní budovy pitnou vodou je v současnosti zajištěno stávající vodovodní přípojkou. Přípojka je ukončena stávající vodoměrnou sestavou s fakturačním měřením spotřeby vody ve stávající vodoměrné šachtě, která je ale umístěna za oplocením na soukromém pozemku a přístup k ní je tak významně omezen. Dále je odtud veden stávající vodovod do výpravní budovy, kde je v suterénu ukončen hlavním uzávěrem vodovodu. Stávající rozvody vnitřní vodovodu včetně technického zařízení jsou v dožilém technickém stavu.

Kanalizace

Stávající systém kanalizace probíhá pod celým 1.PP a ústí do několika šachet před výpravní budovou. Vnitřní rozvody kanalizace jsou povětšinou původní ze 70. let 20. století výstavby a pouze při provádění nových vnitřních stavebních úpravách byly provedeny nová připojovací potrubí od sanitárních předmětů. Další lokální výměny byly provedeny pouze v případě havárií. Napojení na veřejnou kanalizaci není realizováno. Kanalizace je svedena do systému jímek a septiků u výpravní budovy, jejichž stav není vyhovující. Přesné uspořádání vnější části kanalizace není známo.

Elektroinstalace

Stávající rozvody silnoproudé elektroinstalace v objektu výpravní budovy jsou různého stáří a tomu odpovídá jejich celková funkčnost. V současné době jsou prostory výpravní budovy napájeny z hl. rozvodny NN umístěné v samostatné objektu u výpravní budovy

Tabelární přehled procentuálního využití budovy – stávající stav

Následující tabulka představuje procentuální využití jednotlivých funkčních ploch objektu a odkazuje na příložená schémata s rozdělením prostor do kategorií dle pokynů Správy železnic s.o., GŘ „Návrh barevného rozlišení při projektování ON po funkčních celcích“. Provozní schémata, výměry jednotlivých ploch veřejně přístupných, technologických prostor, provozních prostor Správy železnic, prostor pro dopravce a výměry komerčních prostor vychází z podkladů předaných OŘ Praha.

Tab. 1 Využití ploch – stávající stav

Přehled využití ploch – výpravní budova v žst. Mělník – STÁVAJÍCÍ STAV		
Celková plocha ON	579 m ²	
Veřejně přístupné prostory	33,8 m ²	6,2 %
Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy	76 m ²	13,1 %
Prostory pro vlastní potřebu Správy železnic	52,5 m ²	9,1 %
Prostory pro dopravce	169,9 m ²	29,3 %
Ostatní prostory dopravců	64 m ²	11 %
Komerční prostory	2 m ²	0,1 %
Byty	0 m ²	0 %
Municipality	0 m ²	0 %
Prostory pro využití orgány státní správy	0 m ²	0 %
Nevyužité prostory	127,1 m ²	22 %
Společné prostory (chodby a schodiště bez přístupu veřejnosti, sociální zázemí v případě, že je pro více obchodních jednotek či uživatelů)	53,7 m ²	9,2 %

Konkrétní využití jednotlivých zón ve stávajícím stavu je patrné z přílohy 01 – půdorysy stávajícího stavu

Tabelární přehled nákladů – stávající stav

Provozní náklady na objekt výpravní budovy v žst. Mělník tvoří náklady na vytápění, vodné a stočné, elektřinu a úklid. Jedná se jen o náklady, které reálně zůstávají, resp. platí SŽ s. o. – OŘ Praha. Zbývající část těchto provozních nákladů je přímo přefakturována jednotlivým nájemcům a dopravcům v rámci jejich spotřeby a do výpočtu tedy nevstupují.

Periodické náklady tvoří především náklady na pravidelné opravy, revize a servis, pojištění, deratizace, čištění spalinových cest, ostraha objektu apod. Vzhledem k celkovému stavu objektu a některých zařízení se dá předpokládat nárůst těchto nákladů o cca 10 % každých 5 let. Náklady na opravy pronajímaných jednotek si hradí nájemci samostatně, poměrově jim je však přefakturována část nákladů na revize a servis.

Tab. 2 Přehled nákladů výpravní budova Mělník. – STÁVAJÍCÍ STAV

Přehled nákladů výpravní budova Mělník (Kč/rok) – STÁVAJÍCÍ STAV	
Vytápění	152 648 Kč
Vodné a stočné	48 988 Kč

Elektrická energie	183 003,53 Kč
Úklid	21 902 Kč
Periodické náklady	28 894 Kč
Provozní náklady celkem	406 541,53 Kč

Tab. 3 Hospodářský výsledek výpravní budova Mělník –STÁVAJÍCÍ STAV

Hospodářský výsledek výpravní budova Mělník (Kč/rok) – STÁVAJÍCÍ STAV	
Výnosy z pronájmů (Kč/rok)	110 941,75Kč
Náklady na provoz (Kč/rok)	406 541,53 Kč
Hospodářský výsledek (Kč/rok)	-324 493,78 Kč

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Stávající výpravní budova již neodpovídá svým uspořádáním a celkovým stavem současným požadavkům moderních, bezbariérových a bezpečných objektů. Výpravní budova je za dobou své morální životnosti, provoz technických zařízení ve výpravní budově neodpovídá dnešním úsporným a provozním standardům.

Projekt byl vyhodnocen ve variantách.

Varianta bez projektu – předpoklad pouhé nezbytné údržby stávající budovy je samostatně řešen v ekonomickém hodnocení. Z hlediska zajištění služby cestujícím zůstanou služby zajištěny v současné době ve stávajícím rozsahu. Do budoucna lze při variantě bez projektu předpokládat odliv stávajících nájemců do atraktivnějších lokalit ve městě Mělník. Finanční prostředky vkládané do běžné údržby bude potřeba navyšovat z důvodu větší poruchovosti zařízení (TZB, elektro) a možného výskytu častějších havarijních stavů. Do budoucna bude muset dojít k opravě vnitřních rozvodů TZB a vnějších rozvodů kanalizace.

Bude-li budova ponechána ve stávajícím stavu bude dále docházet k degradaci budovy a zvyšování rizika úrazů či vážných poškození stavby při případných havarijních stavech. V budově není zajištěno hygienické zázemí pro cestující, které je realizováno pronájmem hygienického zázemí ve vedlejší budově ČD a.s. a nelze proto zajistit ani jeho bezbariérovost.

Toky cestujících budou zachovány ve stávajícím stavu, v návrhu optimalizace je nutné zajistit úpravy budovy tak, aby byla bezbariérově přístupná jak z přednádraží, tak z nástupiště. Upřesnění toku cestujících na nástupiště bude provedeno při v rámci návrhu celkového ZP.

Varianta výstavby nové budovy v místě stávající budovy „A“ – stávající výpravní budova je nevhodně dispozičně řešena a neodpovídá současnému standartu kladenému na výpravní budovy, zcela chybí hygienické zázemí pro cestující. Ve variantě výstavby nové budovy musí být provedena úplná demolice stávající výpravní budovy v celém rozsahu, objem všech demolovaných částí 4600 m³. Do demolic je nutné zahrnout i zrušení stávajících jímek na vybírání – předpoklad 50 m³. Při výstavbě nové budovy by bylo nutné zajistit provizorní stavby pro řízení drážního provozu a umístění drážních technologií. Dále vybudování nových přípojek vody a kanalizace napojených na veřejné rozvody. Musí dojít k zajištění dočasných přístupů cestující veřejnosti k železniční dopravní cestě a umístění provizorních pokladen na pozemcích jiných vlastníků (ČD a.s.). Toto umístění nové budovy vyvolává požadavky na úpravy kolejíště a vazbu na výstavbu podchodu v přímé návaznosti na výpravní budovu. Kolejíště i podchod jsou řešeny v celkovém záměru projektu Optimalizace a zohlední preferovanou variantu řešení VB. V rámci optimalizace se předpokládá vybudování nové technologické budovy, jejíž umístění nadefinuje celkový záměr projektu pro akci Optimalizace.

Součástí výkresové části je vize návrhu nové výpravní budovy pro stanovení předpokládaných půdorysných rozměrů. Vize návrhu pouze dokládá realizovatelnost budovy v navrženém objemu, přesné dispoziční řešení a vzhled vč. možnosti zelené střechy bude součástí navazujících stupňů dokumentace. Předpokládá se jednopodlažní nepodsklepená budova o vnějších rozměrech 27 x 12 m x 6 m. V případě zastřešení plochou střechou nebo střechou o velmi nízkém spádu je navržený objem nové výpravní budovy cca 2000 m³. Pro samotný objekt se v navazujících fázích přípravy doporučuje

provést architektonickou soutěž, tak aby nová výpravní budova byla nejen funkčním, ale i reprezentativním prvkem městského prostoru.

Ideový návrh nové budovy umísťuje do budovy hygienické zázemí pro cestující veřejnost, zázemí pro pokladny a 2 komerční jednotky o ploše cca 30 m² s vlastním hygienickým zázemím. Dochází k vymístění kancelářských prostor užívaných ČD Cargo a v souladu s technickým řešením stanice i prostor dopravní kanceláře. Technické prvky pro dopravu (NN, SZ, ZZ, DK) budou umístěny do nové technologické budovy. Veškeré vnitřní instalace jsou nové včetně nových napojení na inženýrské sítě.

Budova bude navržena v nízkoenergetickém standartu, předpokládá se provedení FVE na střeše nové VB v kombinaci s tepelnými čerpadly – vzduch-voda. FVE vyrobená elektřina sníží podíl nakupované elektřiny od energetické společnosti pro zajištění provozu budovy. Základní podmínkou je umožnění čerpání prostředků z programu OPŽP. V navazujících stupních dokumentace bude pro výpravní budovu zpracováno Energetické posouzení dle SŽ MP.

Vzhledem k demolici stávající budovy a její nové výstavby o menším objemu dojde k navýšení pochozí plochy kolem nové VB. Plocha bude sloužit pro pohyb cestujících a pro umístění cyklostanů (celkem 25 ks). Stojany je možné zastřešit.

Před výpravní budovou bude umístěna autobusová zastávka a parkovací podélné stání K+R pro 4 vozidla. Tyto parkovací místa budou provedena v rámci související stavby ŘSD. Poloha výpravní budovy neumožňuje návrh parkovacích míst v těsné blízkosti VB. Parkovací plocha pro cestující a služební vozy složek Správy železnic bude umístěna na ploše stávajícího parkoviště P+R na pozemku ČD a.s. v severozápadní části. Celkem je navrženo 40 parkovacích míst. Z toho 5 míst bude vyhrazeno pro služební vozidla Správy železnic a 2 místa vyhrazena pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Z celkového počtu parkovacích míst bude vyčleněno 20% parkovacích míst pro vybavení dobíjecími stanicemi. Na 10 parkovacích míst připadá jedno dobíjecí místo a každé páté parkovací místo musí být opatřeno kabelovody pro pozdější instalaci dobíjecí stanice. Toto platí pro veřejné parkoviště. Pro potřeby SŽ, s.o. toto neplatí a záleží na vlastním požadavku. Šířka takového místa činí 3,5m.

Pro 35 míst P+R připadá 7 míst vybavených pro dobíjecí stanici.

Pro 5 vyhrazených míst pro SŽ, s.o. uvažujeme 1 parkovací místo pro vybavení dobíjecí stanicí.

Plocha parkoviště pro 40 aut vč. úpravy příjezdové komunikace činí 1200 m².

Plocha pochozích ploch činí 556 m².

Toky cestujících budou kopírovat stávající ve vazbě na nově prováděný podchod. Bude zajištěn bezbariérový přístup nejen do výpravní budovy, ale i do navrhovaného hygienického zázemí pro cestující. Upřesnění toku cestujících bude provedeno při v rámci návrhu celkového ZP.

Varianta výstavby nové budovy v novém prostoru „B“ – Ve variantě výstavby nové budovy v novém prostoru bude provedena úplná demolice stávající výpravní budovy v celém rozsahu (4600 m³). Objem nové budovy je předpokládán cca 2000 m³ viz výše (varianta A vč. ideového návrhu). Při výstavbě nové budovy v novém prostoru není nutné zajistit provizorní stavy pro řízení drážního provozu a umístění drážních technologií a umístění provizorních pokladen. Umístění budovy bude co nejblíže na stávající propojení komunikace Jiřího z Poděbrad v prostoru stávající nepevněné plochy,

posun budovy od stávající VB o cca 50 m. Toto umístění nové budovy vyvolává požadavky na úpravy kolejíště a vazbu na výstavbu podchodu v přímé návaznosti na výpravní budovu. Kolejíště i podchod jsou řešeny v celkovém záměru projektu Optimalizace a zohlední preferovanou variantu řešení VB. V rámci optimalizace se předpokládá vybudování nové technologické budovy, jejíž umístění nadefinuje celkový záměr projektu pro akci Optimalizace. Pozemky pro umístění jsou ve vlastnictví ČD a.s. Pro tuto variantu je nutné zajistit i odkup a demolici přístavků vedených souběžně s ulicí Nádražní p.p.č. 8073/6, které by bránili vyznění výpravní budovy jako centrální stavby tohoto městského prostoru.

Budova bude navržena v nízkoenergetickém standartu, předpokládá se provedení FVE na střeše nové VB v kombinaci s tepelnými čerpadly – vzduch-voda. FVE vyrobená elektřina sníží podíl nakupované elektřiny od energetické společnosti pro zajištění provozu budovy. Základní podmínkou je umožnění čerpání prostředků z programu OPŽP. V navazujících stupních dokumentace bude pro výpravní budovu zpracováno Energetické posouzení dle SŽ MP.

Tato varianta řeší parkovací a pochozí plochy na základě přesunu výpravní budovy do nové polohy. Výpravní budova bude přesunuta severozápadním směrem k současnému parkovišti P+R. Na místě původní budovy vznikne plocha, která se využije pro celkem 36 parkovacích míst, z toho dvě místa pro osoby se sníženou schopností pohybu a 5 míst pro služební vozy SŽ, s.o. Vedle této plochy je možné využít ještě 6 kolmých míst na stávající komunikaci.

Před novou budovou bude umístěna autobusová zastávka a 4 parkovacích míst K+R. V tomto místě je třeba provést demolici stávajících přístavků cizích vlastníků. Příjezd k autobusové zastávce a na parkoviště K+R bude jednosměrný. Na pochozí ploše vedle výpravní budovy jsou umístěny stojany s možností zastřešení pro celkem 25 jízdních kol. Všechny parkovací plochy jsou s výpravní budovou propojeny chodníkem. Součástí řešení je také úprava vjezdu do areálu soukromé firmy vedle nové budovy o ploše 36 m².

Umístění autobusové zastávky vychází z nového umístění VB. Zastávka na původním místě je zrušena z důvodu návrhu nového parkoviště. Zastávka na původním místě také prodlužuje docházkovou vzdálenost k VB. Vzhledem k těmto úpravám byly navrženy chodníky pro bezpečný pohyb chodců. Investorem bude SŽ, s.o., jelikož se jedná o vyvolanou investici. Případně je možné vést jednání s městem o spolufinancování.

Tyto úpravy také vyvolají změnu související stavby ŘSD.

Tato varianta řeší pouze část ulice Nádražní směrem ke kolejíšti. Pro komplexnost je třeba řešit celou ulici Nádražní.

Z celkového počtu parkovacích míst bude vyčleněno 20 % parkovacích míst pro vybavení dobíjecími stanicemi. Na 10 parkovacích míst připadá jedno dobíjecí místo a každé páté parkovací místo musí být opatřeno kabelovody pro pozdější instalaci dobíjecí stanice. Toto platí pro veřejné parkoviště. Pro potřeby SŽ, s.o. toto neplatí a záleží na vlastním požadavku. Šířka takového místa činí 3,5m.

Pro 37 míst P+R připadá 7 míst vybavených pro dobíjecí stanici.

Pro 5 vyhrazených míst pro SŽ, s.o. uvažujeme 1 parkovací místo pro vybavení dobíjecí stanicí.

Plocha parkoviště pro 36 aut na ploše původní budovy činí 896 m².

Pojížděná plocha v místě autobusové zastávky, 4x K+R činí 480 m².

Plocha pochozích ploch činí 508 m².

Toky cestujících budou zcela nové ve vazbě na nově umístěnou VB a prováděný podchod. Bude zajištěn bezbariérový přístup nejen do výpravní budovy, ale i do navrhovaného hygienického zázemí pro cestující. Upřesnění toku cestujících bude provedeno při v rámci návrhu celkového ZP.

Varianta rekonstrukce stávající výpravní budovy „C“ – V rámci navržených úprav budou navrženy takové změny, které umožní optimální využití prostorů výpravní budovy a zlepši jejich vzájemné vazby a napojení, které přispějí ke zvýšení komfortu a větší bezpečnosti cestujících. Bude zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště.

Rekonstrukcí výpravní budovy dojde k zajištění dobrého technického, provozního a estetického stavu, umožňujícího její plné využití. Úpravou prostor minimálně v současných standardech technických a estetických je primárně snížení provozních nákladů budovy. Druhotně dojde k rozšíření nabídky doplňkových služeb pro cestující veřejnost v souvislosti s nabídkou prostor pro komerční nájmy (zájem o pronájem doložen v příloze). Svému účelu už budova slouží více než 140 let za podmínek minimalizace nákladů do běžné údržby. I z tohoto důvodu byly provedeny opravy pro odstranění nevyhovujících stavů a zajištění provozu budovy (výměna oken, nová fasáda za předchozího vlastníka objektu). Po celkové rekonstrukci by měla budova opět sloužit svému účelu v plném rozsahu a rekonstrukcí by měla být zajištěna minimalizace nákladů na její provoz.

Předpokládá se odstranění všech technicky nevyhovujících stavů. Nově budou upraveny dispozice ve výpravní budově tak, aby odpovídaly jak provozním požadavkům Správy železnic, tak i dopravcům. Návrh bude řešen tak, aby zohledňoval požadavky ve veřejně přístupných částech a neveřejně přístupných částech, tzn. s cílem optimalizace a maximálního využití prostor celé výpravní budovy. V upravovaných administrativních prostorech budou splněny současné hygienické požadavky – doplnění VZT (větrání a chlazení), úprava hygienického zázemí. Budou upraveny prostory pro čekání cestujících se zajištěnou teplotou ve vazbě na VZT, chlazení a klimatizaci. Do výpravní budovy bude nově umístěno hygienické zázemí pro cestující. Stávající prostory pro provozní zaměstnance budou upraveny s cílem zlepšení zázemí zaměstnanců provozovatele dráhy i dopravců.

Budou nově koncepčně řešeny veškeré zdravotnické instalace vody, kanalizace, VZT, topení včetně hlavních páteřních rozvodů a zajištění klimatizování prostor pro cestující. Předpokládá se komplexní výměna vnitřních rozvodů (voda, kanalizace, VZT, topení, chlazení), které jsou již na hranici své fyzické a morální životnosti nebo se ve stávajícím stavu v budově nevyskytují. Nové a měněné rozvody budou nahrazeny a doplněny dle příslušných norem a předpisů.

Budou vyměněny a rozšířeny vnitřní slaboproudé rozvody (rozhlasové zařízení, elektrická požární signalizace, poplachový zabezpečovací a tísňový systém a elektronická kontrola vstupu, kamerový systém, informační systém pro cestující, dálková diagnostika technologických systémů, pokrytí Wi-Fi ve veřejných prostorech, vnitřní sdělovací a datové rozvody). Je navržena komplexní výměna vnitřních silnoproudých rozvodů (elektroinstalace), které jsou již na hranici své fyzické a morální životnosti; bude nahrazeno a doplněno novými rozvody odpovídající příslušným normám a předpisům. Stávající sdělovací technologie (slaboproudé rozvody) bude propojena s novými

technologemi a bude upravena stávající konektivita všech instalovaných technologií. Místnosti budou nejprve zabezpečeny systémem PZTS, budou zde provedeny nové datové rozvody systému SSK a budou zde umístěny veškeré rozváděče a datové skříně pro zakončení nové kabeláže. Následně dojde k přesvorkování stávajících kabelů a přepojení na nové technologické rozvody výpravní budovy.

Stávající energetická náročnost budovy bude snížena instalací nových úsporných osvětlovacích těles, ale hlavně rekonstrukcí a zateplením obvodového a střešního pláště. Vytápění objektu se předpokládá tepelnými čerpadly vzduch-voda v kombinaci s FVE. FVE vyrobená elektřina sníží podíl nakupované elektřiny od energetické společnosti pro zajištění provozu budovy. Základní podmínkou je umožnění čerpání prostředků z programu OPŽP. V navazujících stupních dokumentace bude pro výpravní budovu zpracováno Energetické posouzení dle SŽ MP.

Tato varianta vychází z umístění stávající výpravní budovy. Stavebními úpravami dojde ke snížení užitné plochy budovy. Prostor okolo budovy bude poté upraven na pochozí plochu. Plocha bude sloužit pro pohyb cestujících a pro umístění cyklostojanů (celkem 25 ks). Stojany je možné zastřešit.

Současná poloha výpravní budovy nedovolí stavbu nových parkovacích míst přímo u budovy. Před budovou bude umístěna nová autobusová zastávka a 4 parkovací místa K+R. Tyto úpravy jsou součástí související stavby ŘSD. Parkování pro osobní automobily bude možné na ploše současného parkoviště P+R v severozápadní části na pozemku Českých drah.

Celkem je navrženo 40 parkovacích míst. Z toho 5 míst bude vyhrazeno pro služební vozidla Správy železnic a 2 místa vyhrazena pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Z celkového počtu parkovacích míst bude vyčleněno 20 % parkovacích míst pro vybavení dobíjecími stanicemi. Na 10 parkovacích míst připadá jedno dobíjecí místo a každé páté parkovací místo musí být opatřeno kabelovody pro pozdější instalaci dobíjecí stanice. Toto platí pro veřejné parkoviště. Pro potřeby SŽ, s.o. toto neplatí a záleží na vlastním požadavku. Šířka takového místa činí 3,5m.

Pro 35 míst P+R připadá 7 míst vybavených pro dobíjecí stanici.

Pro 5 vyhrazených míst pro SŽ, s.o. uvažujeme 1 parkovací místo pro vybavení dobíjecí stanicí.

Plocha parkoviště pro 40 aut vč. úpravy příjezdové komunikace činí 1200 m².

Plocha pochozích ploch činí 381 m².

Součástí všech variant je úprava stávajícího odvodnění vč. osazení odlučovače ropných látek pro parkoviště. Osazení odlučovače vyplývá z požadavků platné legislativy.

Toky cestujících budou podobné stávajícím ve vazbě na nově prováděný podchod. Bude zajištěn bezbariérový přístup nejen do výpravní budovy, ale i do navrhovaného hygienického zázemí pro cestující ve VB. Upřesnění toku cestujících bude provedeno při v rámci návrhu celkového ZP.

Výpočet min. počtu parkovacích míst je proveden v samostatné příloze.

Ve variantách s projektem se předpokládá provedení navržených úprav a doplnění bezpečnostních, orientačních a informačních systémů tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti v prostoru výpravní budovy i v jejím bezprostředním okolí. Zvýšení bezpečnosti cestujících v budově dojde i instalací CCTV a zároveň bude navrženo zařízení dálkového přenosu s připojením přímo na operační

středisko HZS a městské policie Mělník. V prostoru haly budou umístěny nové informační panely a provedena stavební připravenost pro umístění zařízení na dobíjení mobilních telefonů a umožnění umístění bankomatu, nápojových a potravinových automatů apod. Ve veřejně přístupných prostorách budou umístěny informace o městě, cyklotrasách, turistických destinacích apod. – podpora cestovního ruchu v regionu.

Z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace bude ve vztahu k prováděným dispozičním a stavebním úpravám stavba řešena v souladu s platnými národními právními předpisy (vyhl. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb) i nadnárodními předpisy (Nařízení komise EU č. 1300/2014 o technické specifikace pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace).

Obsahem této části dokumentace je samotná výpravní budova, spolu s řešenými vnějšími plochami (parkoviště P+R a B+R).

V rámci záměru byla projektantem hodnoceny varianty s projektem a bez projektu.

Varianty s projektem

- **Varianta „A“ – výstavba nové budovy v prostoru původní budovy**
- **Varianta „B“ – výstavba nové budovy v novém prostoru**
- **Varianta „C“ – úplná rekonstrukce stávající výpravní budovy**

Doporučení projektanta:

Po zvážení všech 3 popsaných variant s projektem a varianty bez projektu by projektant doporučil výstavbu nové výpravní budovy v prostoru stávající VB vč. provedení nových přípojek vody a kanalizace tj. **Variantu A**.

SEZNAM TABULEK:

Tab. 1	Využití ploch – stávající stav	9
Tab. 2	Přehled nákladů výpravní budova Mělník. – STÁVAJÍCÍ STAV.....	9
Tab. 3	Hospodářský výsledek výpravní budova Mělník –STÁVAJÍCÍ STAV.....	10

SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obrázek č. 1: Poloha výpravní budovy k centru města	3
Obrázek č. 2: Schéma MHD Mělník.....	3
Obrázek č. 3: Situace dle KN (katastru nemovitostí).....	4
Obrázek č. 4: Hlavní toky cestujících stávající stav.....	5