

Název investora: **Správa železnic, státní organizace**  
Adresa včetně PSČ: **Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město**  
IČ: **70 99 42 34**  
DIČ: **CZ 70 99 42 34**

## ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce:

### Rekonstrukce výpravní budovy žst. Most

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

číslo a název programu<sup>1</sup>: **3273214901** ISPROFOND  
**5423520027** Subisprofin  
číslo projektu <sup>2</sup>: S631700107  
Název projektu: Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most  
Místo realizace: Ústecký kraj  
Termín realizace: 2020/2024  
Zpracovatel ZP: SUDOP EU a.s.

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku		Smíšená CÚ 2019-2024
Položka	CIN tis. Kč (bez DPH)	CIN tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava – (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN–T, EIB)</i>	<b>685 163</b>	<b>828 768</b>
Ostatní veřejné zdroje ( <i>uvést zdroj</i> )		
Soukromé zdroje		
Celkem	<b>685 163</b>	<b>828 768</b>

<sup>1</sup> dtto.

<sup>2</sup> uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

## OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU.....	1
2. NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY.....	3
3. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU.....	7
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	22
5. SPECIFIKACE ROZHODUJÍCÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ .....	26
6. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY .....	39
7. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY .....	39
7.1 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí .....	39
7.2 Seznam pozemků, které budou stavbou dotčeny .....	39
7.3 Sousední pozemky .....	40
8. HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA ENVIROMENTÁLNÍCH VLIVŮ .....	42
8.1 Vztah k proceduře EIA.....	42
8.2 Chráněná území přírody a krajiny .....	42
8.3 Územní systém ekologické stability (ÚSES) .....	42
8.4 Významné krajinné prvky .....	43
8.5 NATURA 2000 .....	43
8.6 Mimolesní zeleň.....	43
8.7 Akustická studie .....	44
8.8 Vliv na zemědělský půdní fond a PUPFL .....	44
8.9 Vliv provádění stavby na životní prostředí.....	44
8.10 Odpadové hospodářství.....	44
8.11 Hospodaření se srážkovými vodami .....	45
8.12 Bezpečnost práce .....	45
8.13 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace .....	45
8.14 Požárně bezpečnostní řešení stavby.....	45
9. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUCÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU .....	46
10. SHRUTÍ HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU / SHRUTÍ HODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPADŮ PROJEKTU	<b>CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.</b>
11. ROZPIS NÁKLADŮ.....	<b>CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.</b>
12. VÝČET PŘÍLOH .....	47

## 2. NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY

Předmětem záměru projektu je stavba „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most“.

Cílem stavby je celková rekonstrukce celé výpravní budovy osobního nádraží v žst. Most 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.

Základní princip – modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy je stanoven v Dopravní politice pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. Dokument byl schválen vládou ČR dne 12. 6. 2013. Zvláště je kladen důraz na veřejnou službu v přepravě cestujících. Mají být vytvářeny takové podmínky, aby doprava byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou.

Záměr je v souladu s programovým prohlášením vlády ČR ze dne 27.6.2018 „pro vyšší komfort cestujících zajistíme opravu minimálně šedesáti významných nádražních budov. Jedná se například o nádraží v Mostě, Praze-Smíchově či v Křižanově. Nevyužití prostory staničních budov budou nabídnuty k využití veřejné správě či komerčním subjektům“

Koncepce stavební obnovy a modernizace osobních nádraží ve správě Správy železnic s.o. vychází z výše uvedeného 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“. Provedení komplexní rekonstrukce je hlavním záměrem definovaným v Programu rekonstrukce osobních nádraží pro roky 2019-2023.

Záměr je v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. V záměru je kladen požadavek na maximální využití prostor pro cestující, ale i vlastní potřeby provozovatele dráhy umístěním jeho zázemí. Dle programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží (PRRON) se výpravní budova Most nachází v celkovém pořadí na 27. místě ze všech výpravních budov s opotřebením ve výši 66,95 %. Dle kategorizace UIC je to na 25. místě. Po realizaci záměru v podobě rekonstrukce se předpokládá, že objekt bude ve výborném stavu s hodnotou opotřebením do 15 %. Po realizaci celého záměru se vyjma běžné pravidelné údržby objektu nepředpokládají jiné opravné nebo investiční akce – napravení stávajících disfunkcí ve vnitřních prostorech a celkové sešlosti budovy a morální a technické opotřebovanosti je plně řešeno předkládaným záměrem.

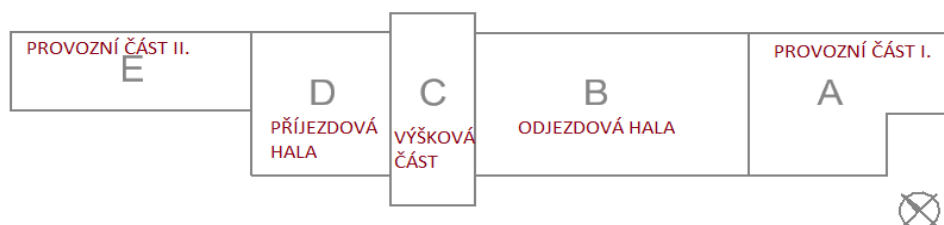
Dle plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy patří město Most do Ústeckého metropolitního regionu, který je výrazně polycentrický, a lze jej rozdělit do dvou vzájemně propojených více se integrujících částí – ústecko-teplické a mostecko-chomutovské. Město Most s 67,5 tis. obyvateli patří k jednomu z hlavních jader regionu.

Realizace záměru se předpokládá v období 10/2020 – 12/2024.

### Etapizace:

Vzhledem k velikosti objektu byla stavba již v původních projekčních pracích v 70. letech minulého století rozdělena do 5 etap – samostatných dilatačních celků. Kolaudace budovy probíhala také po etapách. V souvislosti s velikostí objektu a vzhledem k požadavkům na zachování jeho funkčnosti při rekonstrukci a prioritám investora, navrhuje rozdělit provádění rekonstrukce také na jednotlivé etapy. Důvodem pro provedení etapizace je i Koordinační dohoda doložená v příloze K.05.

Obrázek č. 1: Členění budovy



Na základě technického stavu objektu a jeho současného i budoucího plánovaného funkčního využití lze doporučit rozdělení rekonstrukce na 4. etapy:

**Etapa 0. - práce nepodléhající stavebnímu povolení**

Řešené v rámci SO 01.2 Úpravy a udržovací práce v hale (objekt B) výpravní budovy v žst. Most

- CIN cca 30
- mil. Kč, termín realizace 09/2020-12/2021

**Etapa 1. – část objektu „B“ neřešená v etapě 0.**

- úpravy prostor schodiště, provedení eskalátoru, užitné místnosti v 1.NP, 2.NP a 3. NP (úpravy podléhající stavebnímu povolení) CIN cca 243 mil. Kč termín realizace 01/2022-12/2022

**Etapa 2. – objekt „C“ a „D“**

- výšková část a příjezdová hala (úpravy podléhající stavebnímu povolení) CIN cca 279 mil Kč termín realizace 01/2023-06/2024

**Etapa 3. – objekt „A“**

- prostory po bufetu, restauraci a poště (úpravy podléhající stavebnímu povolení) CIN cca 76 mil Kč, termín realizace 03/2023-12/2024

**Etapa 4. – objekt „E“**

- objekt nutno řešit v koordinaci se stavbou Rekonstrukce žst. Most (úpravy podléhající stavebnímu povolení), provedení parkoviště, CIN cca 57 mil. Kč, termín realizace 03/2024-12/2024

Bližší popis jednotlivých objektů a jejich členění v kapitole 4.

### **Související investiční/opravné akce:**

1. Rekonstrukce žst. Most – záměr projektu (SUDOP PRAHA a.s.), předpokládaný termín realizace stavby 2025-2028. Předpokládané investiční náklady této připravované akce Správy železnic s.o. jsou cca 2 000 000 000,- Kč.

Stavba řeší úpravy kolejíště, zajištění bezbariérových přístupů na nástupiště a způsob organizace dopravy v žst. Most.

2. Autobusový terminál Most – Studie proveditelnosti nového autobusového nádraží v Mostě /PRO CEDOP s.r.o.), předpokládaný termín realizace 2021–2022.

Dokumentace navrhuje řešení multimodálního terminálu v souladu se současnými potřebami uživatelů, zlepšení veřejného prostoru a zlepšení prostředí ve městě Most.

V roce 2020 předpokládá zadavatel studie (Statutární město Most) zpracování nové Studie proveditelnosti dle návrhu 2B identifikovaného v již zpracované studii.

Technické řešení je průběžně s výše uvedenými záměry koordinováno a vzájemné rozhraní staveb je blíže uvedeno v Koordinační dohodě viz příloha č. K.05

Obrázek č. 2: Související stavby v okolí výpravní budovy



### **LEGENDA:**

- REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVA ŽST. MOST
- VÝPRAVNÍ BUDOVA
- PARKOVACÍ PLOCHY - PARKOVIŠTĚ B+R, P+R, REZIDENČNÍ PARKOVÁNÍ (SŽ s.o., NÁJEMCI)
- ZPEVNĚNÉ PLOCHY - ÚPRAVA KOMUNIKACE
- ZPEVNĚNÉ PLOCHY - SCHODIŠTĚ, CHODNÍK
- ZELEŇ

### **SOUVISEJÍCÍ STAVBY:**

- AUTOBUSOVÝ TERMINÁL MOST
- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ TERMINÁLEM MOST
- MODERNIZACE ŽST. MOST

## Stavebně provedené nebo připravované akce OŘ Ústí nad Labem

1. Most ON – oprava veřejných WC v 2.NP, PD 2016-2018, Ing. Vladimír Polda, stavební realizace provedena v 2019, cca 3 520 704,12 Kč
2. Most ON – opravy vnitřních prostor (učebna 3.NP), PD 2018 Petr Vachulka, stavební realizace provedena 2019, cena PD 59 tis. Kč, realizace 1,24 mil. Kč
3. Most, oprava chráněné únikové protipožární cesty z výškové budovy, PD 2017 Projekty CZ s.r.o., stavební realizace provedena v roce 2018, cena PD 285 tis. Kč, cena realizace 11,92 mil. Kč
4. Most – oprava VS (výměník), PD 2017 Miloslav Zeman, stavební realizace dokončena 2018, cena PD 165 tis. Kč, cena realizace 3,7 mil. Kč
5. Most – oprava pochozí střechy v přednádraží (nad trať Správy železnic a ČEZ za částí „A“), PD 2017 Petr Vachulka, stavební realizace dokončena 2017, cena PD 81,15 tis. Kč, cena realizace cca 0,85 mil. Kč
6. Projekt OPŽP, včetně energetického auditu zpracováno r. 2010
7. Most ON – příprava bezpečnostních technologií (Analýza současného stavu fyzické ochrany objektu) Enex group s.r.o., 2018, cena PD 597 tis. Kč
8. Most ON – oprava PD oprava (střecha), PD 2018 Stosmol s.r.o., v současné době v realizaci jako akce Most ON – oprava (střecha, VPP), cca 19 584 857,08 Kč

Dokumentace řešila opravu střešního pláště, včetně výměny stávajícího souvrství střech výpravní budovy osobního vlakového nádraží – Most

Ve vazbě na Rekonstrukci žst. Most bylo stanoveno rozhraní staveb „Rekonstrukce žst. Most“ (dále jen „žst.“) a Autobusový terminál Most (dále jen „přednádraží“), viz příloha K.05 „Koordinační dohoda“. V rámci obou staveb budou předávány informace o průběhu projektové činnosti, a i v navazujících stupních budou všechny akce koordinovány.

Stavba „žst.“ je s rekonstrukcí výpravní budovy provázána prostorově. Část technologie pro zajištění provozu dráhy je v současném i budoucím stavu umístěna ve stávající výpravní budově. V rámci rekonstrukce výpravní budovy bude pro stavbu „žst.“ provedena stavební připravenost v objektu „E“ (část výpravní budovy), kde došlo k nadefinování zájmových částí a technologií ze strany stavby „žst.“ v rozsahu stávajícího stupně poznání.

Ve vazbě na stavbu „přednádraží“ budou zachovány vstupy do výpravní budovy ve stávajících osách.

Do komerčních prostor v části „A“ stavby budou zřízeny nové vstupy z prostoru chodníku navazujícího na přednádraží. Stavba „přednádraží“ nevytváří žádné prostorové nároky na stavbu „budova“. Vzájemné rozhraní staveb je na hranici stávajících pozemků p.p.č. 6927/4,7559/5,6928/1 („přednádraží“) a pozemků 6934 a 6935 („budova“). V rámci obou staveb budou předávány informace o průběhu projektové činnosti, a i v navazujících stupních budou obě akce koordinovány.

Výpravní budova v novém obvodovém plášti spolu se zvýšením komfortu při cestování bude opět reprezentativní dominantou města. Rekonstrukcí výpravní budovy dojde ke zlepšení prostoru pro cestující a možnost umístění nových dosud ve stanici nerealizovaných služeb. Navazující akce přinesou zvýšení kvality a reprezentativnosti veřejného prostoru, zlepšení technického zařízení a v neposlední řadě i zvýšení bezpečnosti při pobytu cestujících veřejnosti v prostoru výpravní budovy a celé železniční stanice.



Dojde k optimalizaci vzájemného propojení jednotlivých nástupních ploch (MHD, vlak a dálková autobusová doprava).

Po realizaci této investiční akce, která zajistí rekonstrukci výpravní budovy se nepředpokládá další investiční nebo opravná akce spojená s výpravní budovou. I provedení opatření vycházejících ze zpracovávaných bezpečnostních projektů se předpokládá jako součást této investiční akce.

### 3. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU

#### 1. Identifikace a význam stanice

Železniční stanice Most se nachází na severovýchodním okraji města Most. V blízkosti nádraží vede ulice Teplická, která patří k hlavním komunikacím města. Nádraží je přístupné linkami MHD.

Dle směrnice SŽDC SM122 UIC – B Kategorizace železničních stanic a zastávek spadá železniční stanice Most do kategorie C, celková hodnota C 2,6, TEN-T, v celkovém pořadí se tak nalézá na 25. místě, dle PPRON je to 27. místo. Jedná se o frekventovanou železniční stanici a patří mezi významné české železniční stanice.

Informace o denním obratu cestujících v žst. jsou uvedeny v neveřejné příloze L.03.

Obrázek č. 3: Poloha výpravní budovy k centru města Most



Železniční stanice je součástí trati č. 504 Ústí nad Labem hl. n. – Kadaň-Prunéřov. Je významnou dopravní tepnou pro osobní i nákladní dopravu, spojující Ústecký a Karlovarský kraj, tvoří část tzv. Podkrušnohorské magistrály. Číslo stanice dle služebního předpisu SR70 je 533992 Most. Je počáteční/koncovou stanicí pro tratě dle jízdního řádu č.113 (Lovosice-Most), č.126 (Rakovník – Most), a č.135 (Most – Moldava v Krušných horách). Leží na páteřní železniční trati č. 130 Ústí n. L. – Chomutov. U vnitrostátní dopravy je zde nástup na linku R15 I. a II. Smíšeného přepravního segmentu Praha-Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a II. přepravního segmentu linku R 25 Plzeň-Žatec-Chomutov-Most.

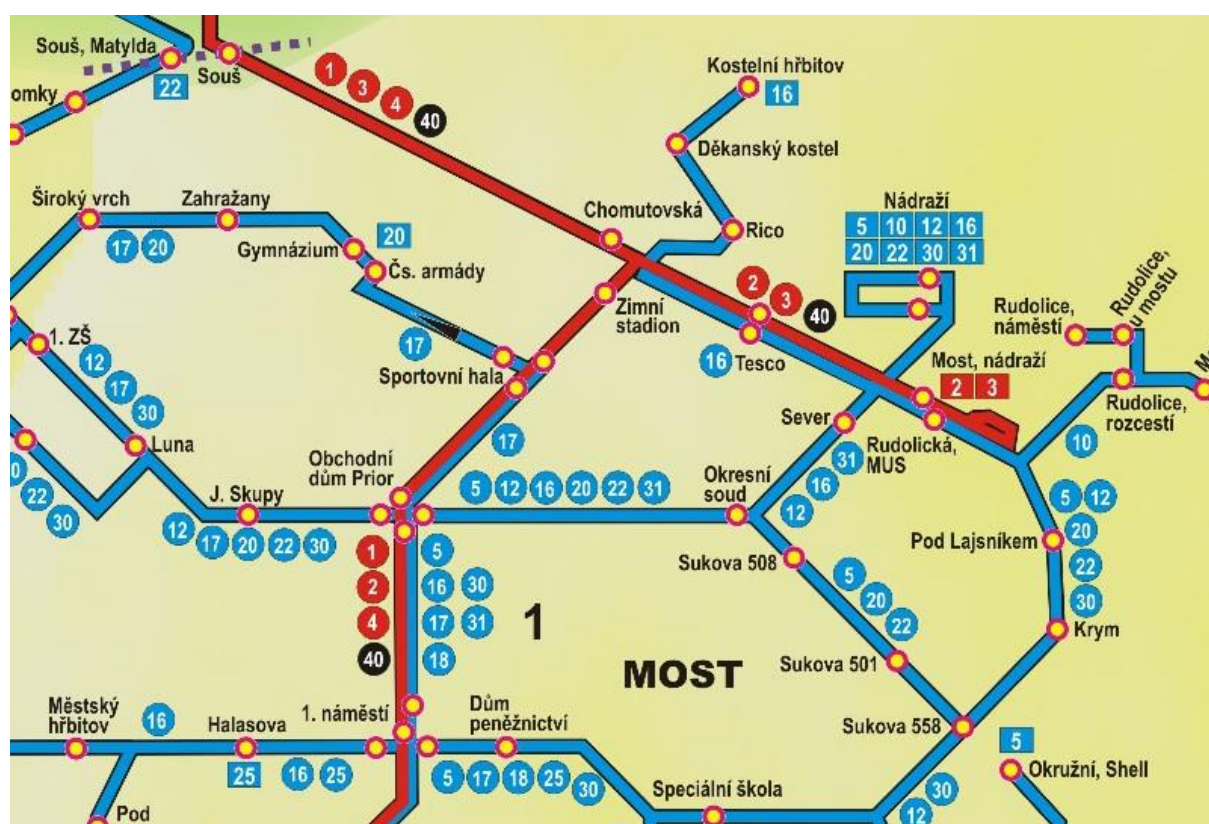
## 2. Informace o návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy

### Informace o návaznosti na městskou hromadnou dopravu

Spoje městské hromadné dopravy jsou v přímé návaznosti na železniční stanici. V přednádražním prostoru se nachází stávající zastávky MHD a východním směrem je původní nyní nevyužívané autobusové nádraží Most. V současné době je zpracována Studie proveditelnosti nového autobusového nádraží v Mostě, s cílem prověřit možnost umístění a výstavby nového autobusového nádraží a zároveň větší integraci jednotlivých druhů dopravy.

V rámci studie dojde hlavně ke zlepšení prostorových parametrů pro provoz autobusů. Nástupištní hrana se posune dále od výpravní budovy (směrem do prostoru) pro zajištění 2 jízdních pruhů mezi stanicujícími autobusy. Součástí studie je rozšíření prostoru pro odstav autobusů. V rámci studie se předpokládá v blízkosti přemostění silnice I/13 umístění 2 zastávek pro obsluhu dálkovými autobusy, pro linky, které nebudou v rámci terminálu přímo ukončeny. V rámci terminálu ukončené linky využijí nástupištní hrany MHD před nádražní budovou.

Obrázek č. 4: Schéma MHD Most 2019



zdroj: <http://www.dpmost.cz/mhd-mapa>



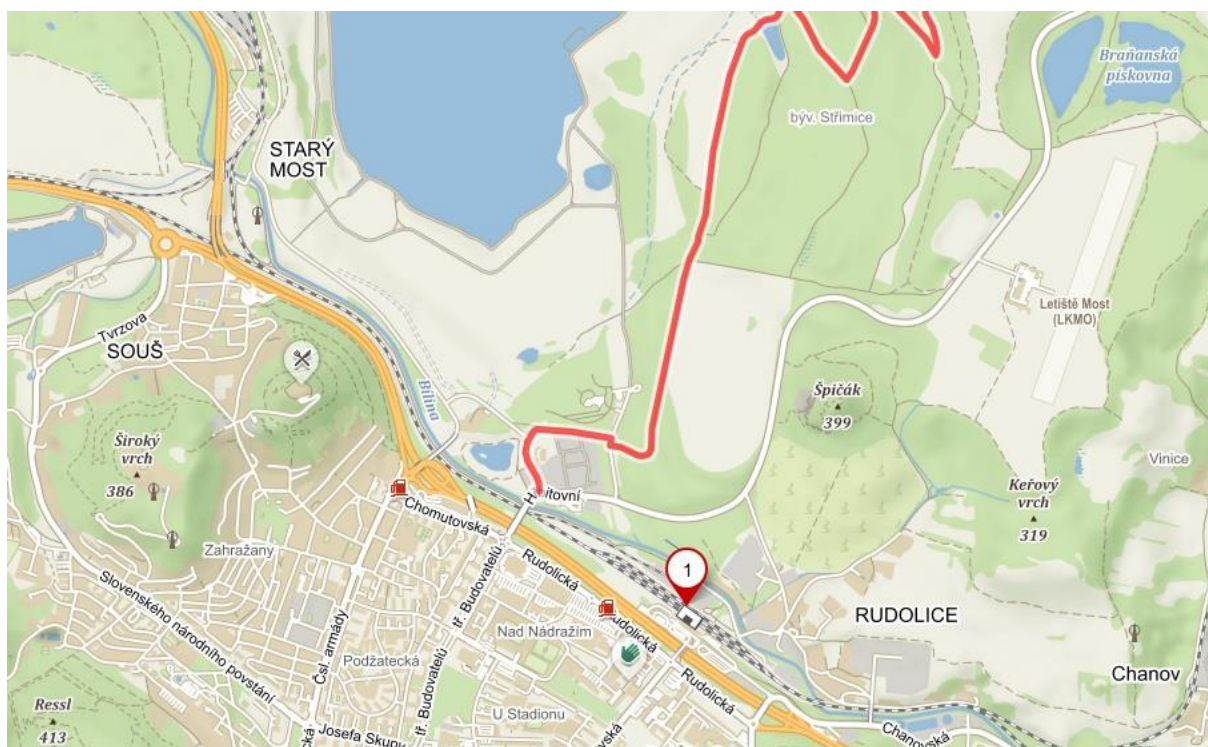
### Informace o návaznosti na cyklo dopravu

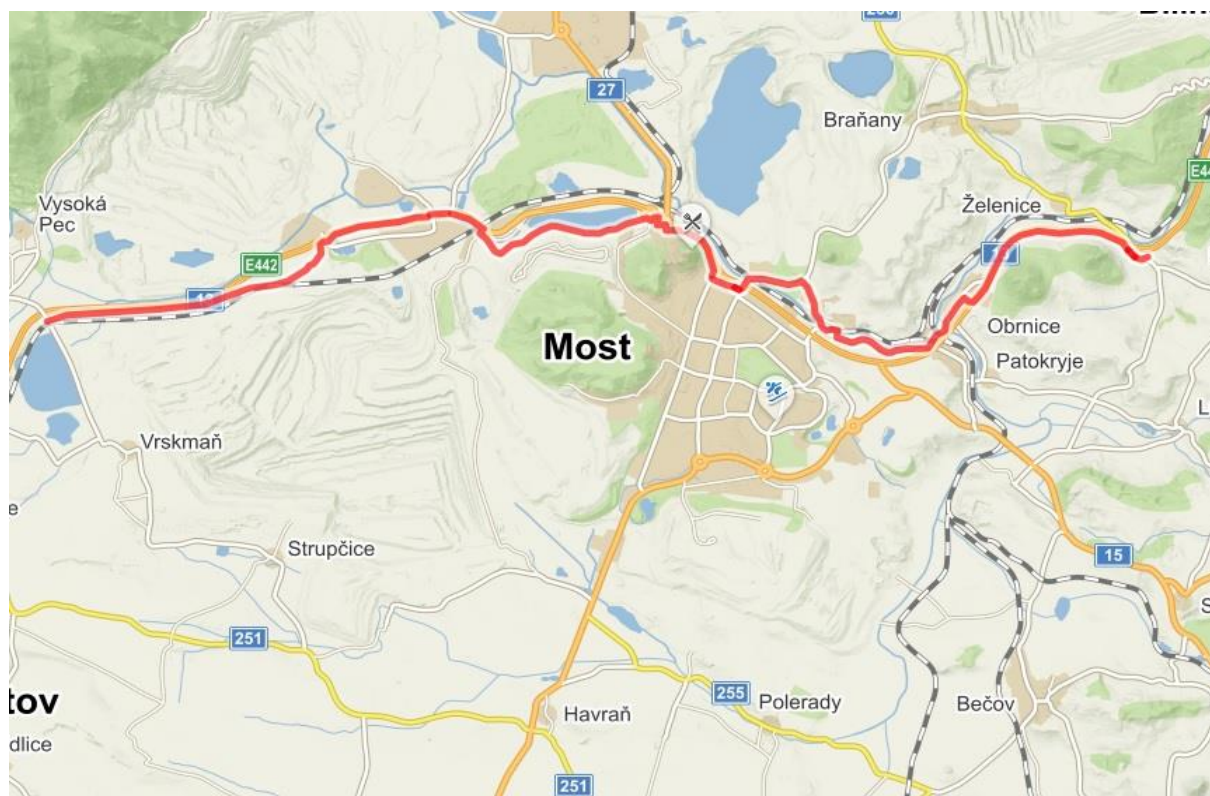
Železniční nádraží Most je výchozím bodem pro značenou cyklotrasu „Nádraží“. V blízkosti žst. Most se nachází další regionální cyklotrasy, například cyklotrasa č. 3113 a cyklotrasa č. 3107. Poblíž nádraží se lze napojit na dálkovou cyklotrasu č. 25 (Brandov-Litvínov-Most-Měrunice-Řisuty-Vlastislav-Opárno -V. Žernoseky).

Obrázek č. 5: Trasa cyklotrasy „Nádraží“



Obrázek č. 6: Trasa cyklotrasy č. 3113





Město Most má zpracovaný generel cyklistické dopravy (Generel cyklistické dopravy Statutárního města Mostu 2019-2021), jehož základní prioritou je umožnit bezpečnou a plynulou přepravu na kole z obytných čtvrtí do cílových míst v zastavěném území města se zohledněním požadavků rizikovějších skupin cyklistů. Cílem je, aby se podíl cyklo dopravy zvýšil o 50 % a tím podporovat čisté a udržitelné formy dopravy. Navazujícím vývojovým cílem je realizovat trasy vhodné pro skupiny rekreačních a sportovních cyklistů.

V generelu jsou s vazbou na vlakové nádraží definovány tyto trasy:

- trasa Liščí vrch – Ressler (odbočka na nádraží)
- Vlakové nádraží – Moskevská – Skupova-Autodrom-Matylida (napojení na trasy C 25, 3107 a 3112)

Zvýše uvedeného vyplývá, že město Most má zájem na podpoře cyklo dopravy na území města a podporuje ji, jako čistou dopravu.

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

#### Informace o návaznosti na leteckou a vodní dopravu

Město Most se nalézá mimo přepravní trasy letecké a vodní dopravy. Za zmínku stojí pouze veřejné vnitrostátní letiště LKMO – Most. Jedná se o malé regionální letiště umožňující komerční lety a seskoky padákem a z pohledu dopravy je zaměřeno spíše na tzv. zážitkovou turistiku.



### Informace o podmínkách parkování pro cestující s osobními automobily

Z hlediska současných možností pro parkování automobilů se nejbližší parkoviště P+R nachází přímo v přednádražním prostoru jako součást stávajícího terminálu MHD, a to na pozemcích a ve vlastnictví Statutárního města Most. Stávající podoba terminálu MHD a záchytného parkoviště pro 108 vozidel vznikla při modernizaci z let 2014 a 2015. Přímo před nádražní budovou je na kraji průjezdné komunikace umístěno 5 stání K+R a dvě místa pro vozy taxi. Chybí zde umístění nabíjecí stanice pro elektromobily. V rámci analýzy intenzit dopravy zpracované v rámci Studie proveditelnosti nového autobusového nádraží v Mostě je stávající kapacita parkoviště P+R v současné době již nedostatečná a v rámci špičkových časů tj. 9 hod a 13 hod je plně využita. Město Most řeší v rámci Studie proveditelnosti Nového autobusového nádraží v Mostě navýšení kapacity parkoviště P+R na 125 míst se započítáním 7 vyhrazených stání pro OA. Provoz automobilů před nádražní budovou bude zachován včetně počtu a umístění stání pro vozidla TAXI a rychloobrátkových stání K+R (5 míst).

V rámci rekonstrukce výpravní budovy se předpokládá vybudování parkoviště P+R o 15 parkovacích místech (výpočet a zdůvodnění viz příloha č. K.06) na pozemku u severozápadní strany výpravní budovy v současném vlastnictví ČD a.s. Pozemek je uvažovaný k převodu v rámci UMVŽST, vzhledem k současnému vývoji termínu převodu je v záměru projektu uvažováno s odkupem části dotčeného pozemku.

Celkový počet dostupných parkovacích míst po provedení obou akcí bude 140 míst, jedná se tak o dostatečnou kapacitu tohoto způsobu parkování OA.

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

V současné době je využíván k parkování služebních automobilů a nájemců ve výpravní budově parkoviště P+R ve vlastnictví města Most před výpravní budovou, které je ale primárně určeno pro cestující. V souladu s koncepcí parkování Statutárního města Most se předpokládá zpoplatnění parkování v tomto prostoru. Z tohoto důvodu bude nutné pro služební automobily složek Správy železnic a nájemce ve výpravní budově zajistit nové parkovací plochy na pozemcích Správy železnic.

V rámci rekonstrukce výpravní budovy se předpokládá vybudování parkoviště P+R (15 míst) a zajištění min. 29 parkovacích míst jako rezidenčního parkování pro služební auta složek Správy železnic (19 vozidel) a nájemců ve výpravní budově (10 vozidel). Výpočet min. počtu parkovacích stání a zdůvodnění navrženého počtu je v příloze č. K.06.

Obrázek č. 8: Schéma parkování a jeho možnosti (legenda barev viz obrázek 2)



Poznámka: legenda barev viz obrázek č. 2

Vzhledem k výpočtovému množství celkové potřeby parkovacích míst viz příloha č. K.06 (cestující, zaměstnanci, nájemci) ve výpravní budově by možným řešením byla výstavba vícepodlažního parkovacího domu. V prostoru v rámci řešení záměru navrženého parkoviště, je však z důvodu zachování stávajících garáží (vlastnictví ČD a.s. a soukromých fyzických osob) vedených souběžně s kolejištěm, umístění parkovacího domu nevhodné a nebylo záměrem sledováno. Vhodná plocha pro umístění vícepodlažního parkovacího domu vznikne po realizaci stavby Modernizace žst. Most, kdy na pozemcích nyní ve vlastnictví ČD a.s. dojde k demolici kusých kolejí (viz obrázek č. 8). Toto řešení není součástí tohoto záměru projektu.

#### 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. Město Most řeší v rámci Studie proveditelnosti Nového autobusového nádraží v Mostě vytvoření parkoviště B+R o 100 místech.

Při rekonstrukci výpravní budovy bude pro zvýšení komfortu pro cestující veřejnost tato služba také nabídnuta. Je navrženo umístění 5 ks oboustranných stojanů pro kola o 10 stáních tj. 50 stání B+R. Celkově tak bude kapacita parkování B+R v blízkosti žst. Most o 150 stáních. Toto množství je již dostatečné viz výpočet příloha K.06.

Dalším prvkem pro zvýšení atraktivity a v souladu s koncepcí umožnění rozvoje cyklo dopravy bude umístění tzv. cyklo boxů v rámci kterých, bude realizována i služba zajištění nabíjení elektrokol. Předpokládá se umístění 5 ks cyklo boxů. Předpokládané množství bylo stanoveno odborným odhadem s ohledem na velikost dostupné plochy.

Umístění parkoviště B+R řešeného v rámci rekonstrukce výpravní budovy a cyklo boxů bude na stávajícím pozemku výpravní budovy.

Obrázek č. 9: Cyklo boxy



#### Informace o hlavních tocích cestujících

Hlavní tok cestujících k odjíždějícím vlakům přichází z přednádražního prostoru (dopravní terminál) od linek MHD ke středu nádražní haly v přímé vazbě na odjezdový podchod. Cestující vstupují



do výpravní budovy do odjezdové haly a ve stávajícím stavu se samostatným schodištěm se dostanou na nástupiště 1. Zde je následně vstup na schodiště do podchodu k ostrovním nástupišťům.

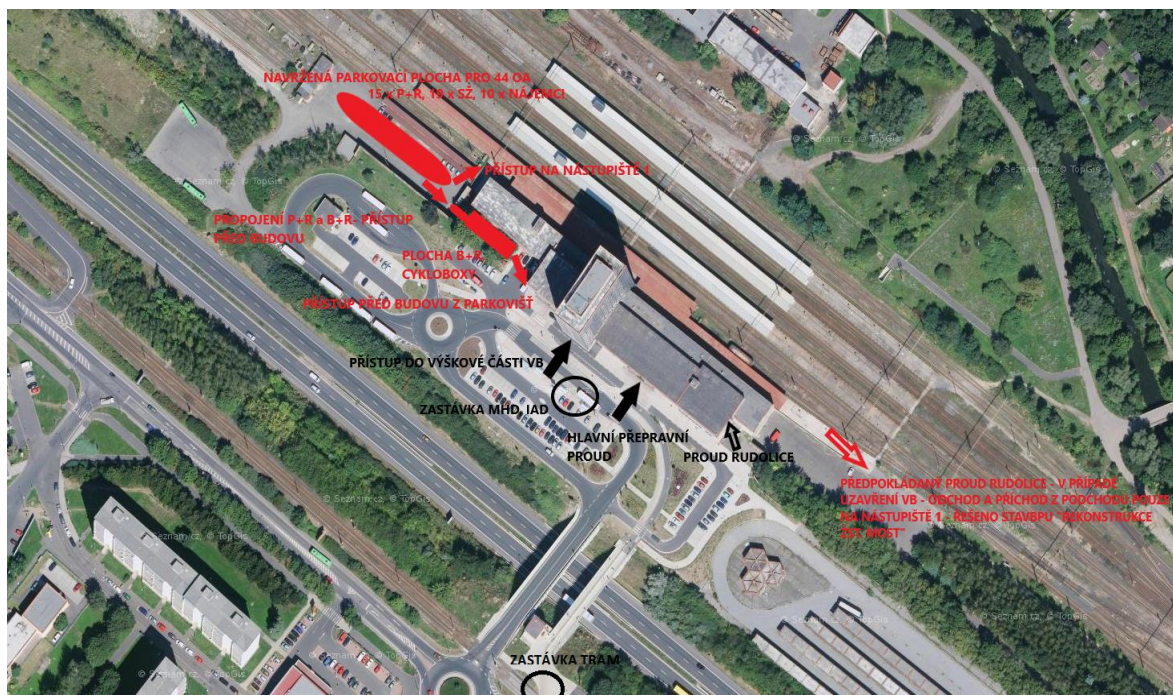
V navrženém stavu je schodiště z haly zúženo a jsou zde osazeny dva nové eskalátory. Vedle eskalátorů je zřízen nový bezbariérový přístup ukončený výtahem, který propojí nejenom halu s nástupištěm 1, ale i s podchodem zajišťující přístup na ostrovní nástupiště.

Hlavní přepravní proud cestujících je dlouhodobě stabilizovaný a ani v rámci souvisejících akcí „žst.“ a „přednádraží“ se nepředpokládá změna proudu.

Obrázek č. 10: Hlavní přepravní proudy – stávající stav



Obrázek č. 11: Hlavní přepravní proudy – nový stav dle návrhu ZP



Vznikne nový proud mezi navrženými parkovacími plochami a stávajícími vstupy do VB. V době uzavření odjezdové haly pro veřejnost cca 24:00-4:00 h denně probíhá trasa občanů procházejících stávajícím podchodem z/do Rudolic mimo halu. Tento proud je na obrázku označen „PROUD RUDOLICE“. V rámci stavby „žst.“ se předpokládá zrušení samostatného podchodu zpřístupňujícího městskou část Rudolice a zajištění přístupu z/do Rudolic prodloužením stávajícího podchodu k ostrovním nástupištím. V době uzavření haly pro veřejnost tak vznikne následně nový „PROUD RUDOLICE“ odvádějící průchozí podchodem z/do Rudolic z nástupiště 1 podél výpravní budovy na stávající komunikační síť v místě. Tato trasa není řešena záměrem projektu pro výpravní budovu, ale záměrem projektu „žst.“

#### Informace o stávajících napojeních na technickou infrastrukturu

Veškerá napojení na technickou infrastrukturu jsou stávající. Stávající napojovací body na síť – voda, kanalizace, NN, plynové přípojky a topný kanál budou zachovány. V rámci rekonstrukce výpravní budovy se předpokládá úprava a obnova veškerých vnitřních rozvodů.

### **3. Stavebně technický stav**

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

Výpravní budova v žst. Most byla postavena v roce 1975–1977. 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 20. století. Výšková část výpravní budovy však vytváří dominantní architektonický a pohledový prvek v této části města Most.

V katastru nemovitostí je budova nádraží vedena jako zastavěná plocha a nádvoří, stavba pro dopravu čp. 774 na st.p.č. 6934 a 6935 k.ú. Most II s adresou Nádražní 774, 434 01 Most. Vlastníkem objektu je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu má Správa železnic, státní organizace. V souladu s koncepcí „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ je dle PPRON procento opotřebení 66,95 %, což odpovídá velmi špatnému technickému stavu.

#### Historický vývoj budovy

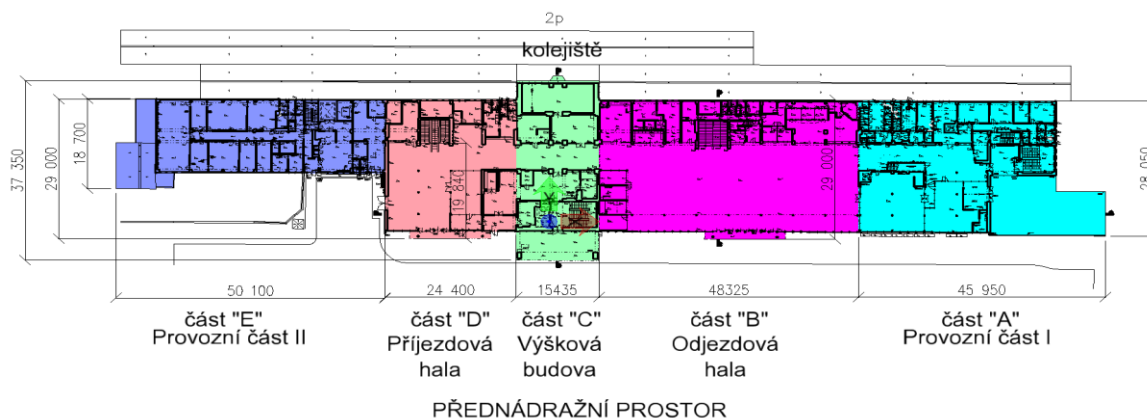
Současné umístění vlakového nádraží Most plně souvisí s rozvojem těžby na Mostecku. Stará nádražní budova přestala v průběhu bourání starého Mostu sloužit svému účelu. Byla provedena přeložka a elektrifikace trati. Umístění nové výpravní budovy vycházelo z urbanistické koncepce při stavbě nového Mostu. Byla postavena na okraji nového Mostu, ale s návazností na všechny ostatní druhy dopravy. Byla tak zajištěna dobrá přístupnost vlakového nádraží pro cestující. Vedle výpravní budovy bylo postaveno autobusové nádraží. Přes spojovací most s městem (přes průjezdní komunikaci I/13) jsou pro cestující dostupné zastávky tramvaje a MHD zajižďela až před výpravní budovu. Výpravní budova je řešena jako seskupení halových prostor s dopravní částí, kde nejvýrazněji vystupuje výšková služební budova. Autorem nádražního komplexu je Jan Reiterman. Výpravní budovu navrhl architekt Václav Dědek a na vzhledu interiéru odbavovací haly se podílel architekt Josef Danda. Výpravní budova jako celek byla zkolaudována v roce 1977. Veřejný dopravní prostor tvoří 4 nástupiště spojená dvěma



podchody, které ústí na 1. nástupiště. Odtud vede jedno schodiště do příjezdové haly a jedno schodiště do odjezdové haly. Obě haly jsou oproti terénu kolejiště převýšeny o cca 4 metry. Vzhled nádražních budov v 2. polovině 20. století vycházel nejenom z architektonického návrhu, ale byl významně vázán na možnosti stavebního průmyslu preferujícího prefabrikované konstrukce. V dispozičním uspořádání měla dominantní postavení odjezdová a příjezdová hala. Oficiální dělení podchodů na příjezdový a odjezdový se drželo až do 80. let 20. století.

Bližší popis výpravní budovy a jejích částí včetně popisu stávajícího stavu viz příloha E.

Obrázek č. 12: Členění budovy



Vzhledem k rozsahu stávající výpravní budovy je následně celá budova členěna na dílčí části dle zažitého členění. Fotodokumentace exteriérů a interiérů výpravní budovy je uvedena v příloze E – současný stav a výsledky průzkumů.

- Objekt „A“ – provozní část I. (původně bufet, restaurace, pošta a stávající trafostanice)
- Objekt „B“ – odjezdová hala
- Objekt „C“ – výšková budova
- Objekt „D“ – příjezdová hala
- Objekt „E“ – provozní část II. (technologická část)

Výpravní budova je osazena ve svahu směřujícím ke kolejišti. Nástupiště 1 před výpravní budovou je v úrovni +- 0,000 1.NP výpravní budovy. Vstup do budovy z prostoru přednádraží je tak v úrovni podlahy 2.NP a část objektu „B“ – odjezdová hala nemá 1.NP. Jedná se o prostor pod vlastní odjezdovou halou.

### Informace o provedených průzkumech

Průzkumy a jejich závěry jsou uvedeny v příloze E – současný stav a výsledky průzkumů.

### Funkční uspořádání budovy a zhodnocení stávajícího stavu systémů

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

Objekt „A“

Jedná se o první postavenou část výpravní budovy. Objekt je 3. podlažní. V 1.NP se nacházejí prostory trafostanice přístupné samostatnými vstupy od jihovýchodu, které jsou pouze jednopodlažní.

K jihovýchodní stěně také přiléhá schodiště průběžné přes všechna patra objektu. Na severovýchodní straně přilehlé ke kolejišti a přístupné z nástupiště 1 jsou v převážné většině provozní prostory dopravců. Na severozápadní straně objektu „A“ se nacházejí komerčně pronajímané sklepní prostory odvětrávané anglickými dvorky. 2.NP navazuje na halu komunikačním prostorem tvořící pasáž. Z jedné strany směrem ke kolejišti se nacházejí sociální zařízení pro cestující, prostory komerce a prostory využívané složkami Správy železnic a dopravců. Na druhé straně směrem do přednádraží jsou v 70 letech velkolepě navržené prostory restaurace a bufetu od haly oddělené vnitřními prosklenými stěnami. Prostory restaurace v 3.NP jsou přístupné schodištěm z 2.NP z prostoru pasáže. Z 3.NP jsou prostory restaurace ve 4.NP přístupné prostorově řešeným čtvrtočlým schodištěm. Pasáž je ukončena hlavním schodištěm zpřístupňujícím prostory v 1. i 3.NP a bočním východem na pochozí střechu trafostanice. Převážná většina 3.NP sloužila pro restauraci a bufet a její zázemí. V současné době je bez využití. V 3. NP je využito pouze několik kanceláří se sociálním zázemím, které zde využívají složky Správy železnic a dopravců. Prostor restaurace přechází do 4.NP, které je pouze nad částí objektu a je rovněž v současné době bez využití.

#### Objekt „B“

Objekt odjezdové haly navazuje na objekt „A“ na jeho jihozápadní straně. Je s ním propojen přímým vstupem. Na severozápadní straně navazuje na objekt „B“ výšková budova „C“. Odjezdová hala je řešena z převážné části jako jednopodlažní její výška přechází přes 3. běžná podlaží. Z prostoru přednádraží je hlavní vstup do odbavovacího prostoru. Na severní straně haly jsou umístěny prostory dopravců s prodejem jízdenek, městské policie a je zde výstup ze schodiště z nástupiště 1. Při jihozápadní stěně haly byly v 90. letech provedeny dodatečné vestavěné prodejny, nepřevyšující 1. podlaží, tj. cca 3,5 m a svým charakterem zcela ruší původní architektonický záměr velkého otevřeného prostoru. Kdy provozovny služeb jsou umístěny až na úrovni výstupu schodiště. Prostory v 1.NP jsou přístupné z prostoru nástupiště 1 a spojovací chodbou ze schodiště výškové části „C“. Většina prostor je využívána pro technologii zajišťující provoz dráhy. V menší míře jako sociální zázemí dopravců a složek Správy železnic. Prostory v 3.NP jsou přístupné pouze propojením s 3.NP výškové budovy. Nacházejí se zde prostory kanceláří využívané pro většinou dopravci, v malé míře komerčně nebo bez současného využití. Tato část haly je 3.NP ukončena a nad 3. NP je již plochá střecha.

#### Objekt „C“

Objekt „C“ je výškovou budovou o 15. podlažích obdélníkového tvaru. Vytváří jednu z pohledových a orientačních dominant města. Je přístupný samostatným vstupem z přednádražního prostoru a druhým vstupem z prostoru chodby „pasáže“ mezi odjezdovou a příjezdovou halou. Hlavní vstup z prostoru „přednádraží“ je v rovině vstupů do odjezdové a příjezdové haly. Budova je jakoby vsazena do obou hal, které nejenom ve svislé i ve vodorovné rovině přesahuje. Přesahem navazujících podlaží (3.-14.) je tak provedeno přirozené zastřešení hlavního vstupu do objektu. Základní dispozice jednotlivých podlaží je řešena v třítraktovém uspořádání s centrálním komunikačním chodbou ve svislé ose a užitnými prostory v navazujících traktech po pravé i levé straně. Ve vodorovné ose je základní uspořádání šestimodulové. Jednotlivá patra jsou přístupná po centrálním schodišti a 2 výtahy umístěnými vedle sebe, kdy schodiště i výtahy jsou v druhém modulu. V 1.NP se směrem ke kolejišti nacházejí prostory zajišťující provoz dráhy (dopravní kancelář), která má přímý přístup na nástupiště 1. V ostatních částech 1NP, které je pod úrovní terénu přednádraží je centrální přístupové schodiště, opravená výměňková stanice a navazující sklepní prostory s původním technickým zázemím, které



jsou bez využití. V 2.NP v úrovni haly je významným prostorem pasáž propojující obě haly kdy po obou stranách pasáže jsou obchodní jednotky nebo služby pro cestující zajištěné dopravci (úschovna zavazadel). 3.NP slouží mimo jiné k přístupu do funkčních prostor v 3.NP haly „B“ a k přístupu do celého prostoru 3.NP objektu „D“ příjezdové haly. V 3.NP výškového objektu je většina prostor kromě komunikačních přístupů v současné době nevyužívána. Pouze v prostoru nad dopravní kanceláří jsou užívány dvě opravené učebny. Ve 4.NP se od schodiště směrem do přednádraží v prvním modulu nachází byt. V 3.-6. modulu v přímé návaznosti na modul schodiště jsou komerčně využívané prostory pro lékařské ordinace a jejich zázemí. Dále je zde jediný přístup do prostor ve 4.NP objektu „D“. V navazujících patrech jsou dispozice obdobné. V 5.NP a 6.NP se v prvním modulu nachází bytová jednotka a ve 2.-6. modulu jsou komerčně využívané prostory pro provoz lékařských ordinací a jejich zázemí. V 7.NP a 8. NP se opět v prvním modulu nachází bytová jednotka. V 3.-6. modulu jsou po obou stranách středového komunikačního traktu prostory kanceláří a jejich zázemí (WC). Prostory jsou v převážné míře využívány složkami Správy železnic a dopravci. V 9.NP je v prvním modulu bytová jednotka. V 3.-5. modulu jsou kanceláře drážních dopravců a komerčně využívané prostory nedrážních dopravců. Významná část patra je však nevyužívána. V 10.NP je využíván pouze byt v 1. modulu zbývající prostory kanceláří jsou neobsazené. V 11.NP a 12.NP jsou využívány byt v 1.modulu a 3.-6. modul je využíván složkami Správy železnic. Ve 13.NP jsou prostory v prvním modulu uzpůsobeny jako nocležna, která je z části využívána ČD. Kancelářské moduly 3.-6. jsou bez využití. Ve 14. patře byly prostory uzpůsobené pro nocležnu. V současné době jsou zcela bez využití. Na celém podlaží je využívána pouze část jedné místnosti a jsou zde umístěny drážní technologie TÚDC. Jsou zde ukončeny výtahy a přístup do dalšího 15. NP je pouze točitým schodištěm. 15.NP ustupuje oproti předchozím podlažím po celém obvodu o cca 3,0 m v příčném směru a 6,0 m ve směru podélném. Sloužilo jako technické podlaží a byly zde umístěny archivy, v současné době je z celého podlaží jako archiv využíván složkami Správy železnic pouze jeden prostor.

#### Objekt „D“

Objekt navazuje na severovýchodní straně na výškovou budovu „C“, kdy je s ní i komunikačně propojen ve všech patrech. Světlá výška v příjezdové haly přechází na rozdíl od odjezdové haly „B“ pouze jedno podlaží. V 1.NP, které je zapuštěno z prostorou přednádraží pod úroveň terénu, se v celé jeho jihozápadní části nacházejí prostory evidovaného krytu CO. Kryt CO je z hlediska technického vybavení ve stavu z roku výstavby. Veškeré vybavení (VZT, zařizovací předměty apod.) je zastaralé a v převážné míře nefunkční. V souvislosti s tím, je zpracovávána žádost o vyškrtnutí krytu z evidence. Do objektu „D“ zasahuje svým půdorysem i stávající výměňková stanice. V 1.NP jsou využívány pouze prostory přiléhající k nástupišti 1 a to složkami Správy železnic a dopravců. V 2.NP je samotná příjezdová hala s výstupem ze schodiště a jediného eskalátoru ve stanici z nástupiště 1. V prostoru haly je skleněnou vnitřní stěnou vymezena komerční jednotka přiléhající k nosné stěně výškové části „C“. Příjezdová hala je s odjezdovou halou spojena „pasáží“ pod výškovým objektem. Podél této komunikační plochy jsou umístěny obchodní jednotky a služby dopravců. Rovina pasáže je zde dodatečnými úpravami a posuny výkladců a příček výrazně narušena. Většina 3.NP je tvořena nevyužívanou zasedací místností. Přístup do 3.NP je možný pouze přes výškovou budovu „C“. Prostory ke kolejišti jsou řešeny jako sociální zázemí a učebna využívaná složkami Správy železnic. Nad 3.NP je částečně ustupující 4.NP, které je opět přístupné pouze z výškové budovy „C“. Nachází se zde zázemí ordinací (sklad) a prostory využívané Správou železnic jako archiv.

## Objekt „E“

Objekt „E“ navazuje na příjezdovou halu „E“ na její severozápadní stěně a je široký pouze na cca ½ její délky. Oproti předcházejícím částem je pouze 3. podlažní. 1.NP je přístupné z nástupiště 1 a schodištěm z 2.NP. Podél nástupiště 1 jsou využívané prostory pro zajištění provozu dráhy a další jsou využívány složkami Správy železnic a dopravce. V jihovýchodní části podlaží, která je pod úrovní přilehlého terénu přednádraží jsou nevyužívané skladovací plochy. 2.NP je přístupné samostatným vstupem z prostoru přednádraží, na který navazuje příčná centrální chodba zakončená schodištěm. Severozápadní větší část podlaží je částečně komerčně využívána, část prostor je zde bez využití a dva prostory jsou využívány pro zajištění provozu dráhy. Severovýchodní část cca 1/3 půdorysu je využívána z cca z ½ pro komerční využití a druhá polovina složkami Správy železnic jako skladovací prostor. V této části se nacházejí dva nákladní výtahy. 3.NP této části objektu je 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 31,6 % budovy není vůbec využito. Lze předpokládat, že vlivem zhoršujícího se stavebně-technického stavu by bez rekonstrukce 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 a estetické vady – stav vnějšího opláštění budovy, stav TZB, VZT, povrchy stropů a stěn, nedostatečné vybavení slaboproudými systémy, chybějící přímý bezbariérový přístup na nástupiště.

Mnoho problémů také přináší samotná lokalita umístění, kdy ve městě Most je výrazně vyšší koncentrace problémového obyvatelstva než v jiných lokalitách ČR. Ve vyšší míře se zde potýkají s kriminálními projevy a je potřebou i v dispozičním uspořádání a stavebním provedení doplňkových prvků, systémově a preventivně těmto jevům předcházet.

Vnější opláštění budovy – stávající stav vnějšího pláště budov je dožilý a nesplňuje ani stavebně-technické ani tepelně technické požadavky. Je proveden z tzv. „boletických panelů“. Jejich konstrukční uspořádání obsahu životnímu prostředí a pro lidské zdraví nebezpečné azbestocementové desky.

Celoprosklené vnější opláštění budov – stávající prosklení již nesplňuje tepelněizolační požadavky na něj kladené současnými předpisy. Velikost prosklených ploch neumožňuje v současném stavu dostatečné přistínění v hlavních komunikačních prostorech při velmi teplém letním počasí.

Vstupní dveře do objektu – hlavní vstupy do objektu jsou vybaveny systémy dveří, které nesplňují základní estetické požadavky. V minulosti došlo k výměně původních vstupních dveří za automatické. Velikosti vstupních otvorů jim byly stavebně nevhodně přizpůsobeny – doplnění plechových prvků místo prosklení a v současné době jsou již značně poruchové.

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

Bezbariérové řešení – jedním ze základních problémů ve výpravní budově je zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště. V současné době je bezbariérový přístup na nástupiště 1 zajišťován nákladním výtahem v úschovně zavazadel. Je nutné se dopředu nahlásit, případně využít otevírací dobu úschovny zavazadel. Tento systém je složitý a pro potřeby vozíčkářů nekomfortní. Ostatními pohybově omezenými cestujícími je využíván vzhledem ke své komplikovanosti minimálně. Systémové řešení musí zajistit bezbariérový přístup nejenom na nástupiště 1, ale i do podchodu na ostrovní nástupiště. Ve stávajícím stavu jsou ostrovní nástupiště přístupná 2 podchody. Samotný bezbariérový přístup z podchodů na ostrovní nástupiště bude řešen akcí „Rekonstrukce žst. Most“.

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

Vnitřní rozvody ZTI – Původní 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 původní a již nyní za hranicemi své životnosti. Vnitřní rozvody je potřeba řešit nově i v souvislosti s úpravami vnitřních dispozic.

VZT – původní systém VZT je již za hranicí své životnosti nebo nefunkční. V mnoha případech byla jeho absence nahrazena lokálními klimatizačními jednotkami. Jejich venkovní prvky jsou nahodile a rušivě nyní 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. Pro parkování některých vozidel Správy železnic jsou využity stávající samostatné garáže (7 ks) umístěné v severozápadním okraji prostoru žst. ve vlastnictví Správy železnic.

Parkování cestujících je řešeno v prostoru před výpravní budovou na pozemcích města Most, po úpravě terminálu MHD (autobusového nádraží) dojde k navýšení kapacity P+R před výpravní budovou na pozemcích města Most na 125. Provedením úprav autobusového terminálu bude možnost rezidenčního parkování složek Správy železnic a nájemců v budově buď výrazně omezena nebo zcela potlačena.

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. Zájem o tuto službu projevil i město Most, nabídnutí této služby je v souladu s generem cyklo dopravy. V rámci úpravy terminálu MHD předpokládá město Most vybudování plochy pro parkování B+R pro 100 kol.

Ve výpravní budově byly provedeny diagnostické průzkumy zaměřené na vybrané konstrukce objektu. Z výsledku průzkumů vyplývající závěry s popisem současného stavu konstrukcí, které jsou popsány blíže uvedeny v příloze E. Podrobnější informace ke zhodnocení jsou uvedeny v kap. 2.1.

***Zhodnocení stávajícího stavu výpravní budovy a fotodokumentace interiérů je uvedeno v příloze E – současný stav a výsledky průzkumů.***

Zhodnocení stávajících technologických objektů a technických zařízení:

### Vytápění

Zdrojem tepla pro vytápění všech částí budovy je stávající centrální výměníková stanice typu voda / voda umístěná v 1.NP objektu „C“ a zasahující svým půdorysem i do 1.NP objektu „D“. Stávající výměníková stanice je v současné době po celkové opravě a ve vyhovujícím stavu. V návrhu je tak uvažováno se zachováním stávajícího zdroje bez dalších úprav. Stávající rozvody vytápění jsou však v převážné většině původní a je nutná jejich výměna. Již nyní dochází vlivem k jejich stáří a opotřebení k jejich časté poruchovosti.

### Vzduchotechnika a chlazení

Stávající vzduchotechnické zařízení je většinou z roku výstavby, a je tudíž technicky zastaralé a ve více případech i nefunkční. Provozně vyhovující jsou pouze některá zařízení, která byla instalována dodatečně a lokální větrací zařízení v provozních prostorech a obchodních jednotkách, dodatečně umísťovaná.

Stávající chladicí zařízení, pokud je realizováno, je ve všech částech budovy 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 všech částí výpravní budovy pitnou vodou je v současnosti zajištěno stávající vodovodní přípojkou PE DN 100 mm. Přípojka je ukončena stávající vodoměrnou sestavou s fakturačním měřením spotřeby vody ve stávající vodoměrné šachtě. Dále je odtud veden stávající areálový vodovod PE DN 100 do výpravní budovy, kde je v suterénu ukončen hlavním uzávěrem vodovodu. Stávající rozvody vnitřní vodovodu včetně technického zařízení jsou v havarijním technickém stavu.

### Kanalizace

Stávající systém kanalizace je řešen jako jednotný, kdy dešťové vody jsou odváděny kanalizační stokou, která probíhá pod celým 1.PP a ústí do revizní šachty. Vnitřní rozvody kanalizace jsou povětšinou původní z doby 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.

### 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 n.n. umístěné v 1.NP budovy části „C“. Z HL. rozvodny n.n. je napájena i osvětlovací rozvodna RH 11, zajišťující osvětlení kolejiště a haly. Rozvodna HL. n.n. je napájena z prostoru



trafostanice TS. TS a rozvodna 6 KV je umístěna na severovýchodní straně výpravní budovy jako součást objektu „A“.

### Výtahy

V budově je v současném stavu několik typů osobních i nákladních výtahů, z nichž ve funkčním provozu jsou 3 výtahy. Dva osobní výtahy ve výškové budově přes 14 podlaží, nákladní výtah z úschovny zavazadel na nástupiště 1. Ostatní výtahy jsou buď nefunkční nebo v provozu pouze omezeně, jedná se 2 ks výtahů v části budovy „A“ a 1 ks nákladního výtahu v části „E“. Výtahy ve výškové části objektu v současné době neplní funkci požárního výtahu.

### Eskalátory

V současnosti se ve výpravní budově nachází jeden eskalátor, který je v prostoru schodiště z nástupiště 1 do 2.NP příjezdové haly. Jiné eskalátory se v objektu nenacházejí.

### Tabelární přehled stávajícího stavu (bez projektu)

Viz samostatná neveřejná příloha L.01 - tabelární přehled stávajícího stavu.

### Tabelární přehled procentuálního využití budovy – stávající stav

Následující tabulka představuje procentuální využití jednotlivých funkčních ploch objektu a odkazuje na přiložená 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, bytů, prostor pro dopravce, výměry komerčních prostor, prostory státní správy a municipalit vychází z podkladů předaných OŘ Ústí nad Labem.

Tab. 1 Využití ploch – stávající stav

<b>Přehled využití ploch – výpravní budova v žst. Most – STÁVAJÍCÍ STAV</b>			
Celková plocha ON	15 451	m <sup>2</sup>	
Veřejně přístupné prostory	2586	m <sup>2</sup>	16,7 %
Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy	897	m <sup>2</sup>	5,8 %
Prostory pro vlastní potřebu Správy železnic	1836	m <sup>2</sup>	11,9 %
Prostory pro dopravce	196	m <sup>2</sup>	1,3 %
Ostatní prostory dopravců	1533	m <sup>2</sup>	9,9 %
Komerční prostory	2243	m <sup>2</sup>	14,5 %
Byty	767	m <sup>2</sup>	5,0 %
Municipality	54	m <sup>2</sup>	0,3 %
Prostory pro využití orgány státní správy	0	m <sup>2</sup>	0,0 %

Nevyužité prostory	4881 m2	31,6 %
Společné prostory (chodby a schodiště bez přístupu veřejnosti, sociální zázemí v případě, že je pro více obchodních jednotek či uživatelů)	460 m2	3,0 %

**Konkrétní využití jednotlivých zón ve stávajícím stavu je patrné z přílohy K.01 – půdorysy stávajícího stavu a L.01 - Tabelární přehled stávajícího stavu (bez projektu).**

#### 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Účel stavby „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most“ vychází z celkové koncepce modernizace železniční sítě na území České republiky, která počítá s modernizací stávajících železničních staveb a zařízení, která jsou mnohdy za dobou své fyzické a morální životnosti, případně provoz technických zařízení ve výpravních budovách neodpovídá dnešním úsporným a provozním standardům. Současně je rekonstrukce navržena v souladu s dílčím bodem Programového prohlášení vlády ČR ze dne 27.6.2018 „pro vyšší komfort cestujících zajistíme opravu minimálně šedesáti významných nádražních budov. Jedná se například o nádraží v **Mostě**, Praze-Smíchově či v Křižanově. Nevyužité prostory staničních budov budou nabídnuty k využití veřejné správě či komerčním subjektům“.

Stavba je navržena do plánu čerpání prostředků z OPŽP, Prioritní osa 5 Energetické úspory. Stavba bude za předpokladu ekonomické efektivity investice navržena ve shodě s požadavky pro získání dotačního titulu. Další stupeň dokumentace je z tohoto důvodu třeba konzultovat se zpracovatelem žádosti o čerpání dotačních prostředků. Předání kontaktu zajistí zástupce objednatele ve věcech technických.

**Varianta s projektem** – V rámci navržených úprav byly navrženy takové změny, které umožňují optimální využití prostorů výpravní budovy a zlepši jejich vzájemné vazby a napojení, které přispějí ke zvýšení komfortu a větší bezpečnosti cestujících.

Záměrem rekonstrukce výpravní budovy je zajistit dobrý technický, provozní a estetický stav, umožňující její možnosti pro plné využití. Úpravou prostor minimálně v současných standardech technických a estetických, je mimo jiné sledováno udržení, případně možné zvýšení zájmu o komerční pronájmy v budově a snížení provozních nákladů budovy. Druhotně, tak dojde k rozšíření nabídky doplňkových služeb pro cestující veřejnost. Jednotlivé prostory budovy jsou zařazeny do funkčního využití a jejich stavební připravenost odpovídá dokumentu Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

Svému účelu už budova slouží více než 40 let za podmínek minimalizace nákladů do běžné údržby. I z tohoto důvodu bylo nutné provést v poslední době finančně nákladnější opravy pro odstranění nevyhovujících stavů a zajištění provozu budovy (výměna oken, oprava výměňkové stanice, probíhající oprava střešních plášťů). Po rekonstrukci by měla budova opět sloužit svému účelu v plném rozsahu a rekonstrukcí by měla být zajištěna minimalizace nákladů na její provoz.

Dojde k odstranění všech technicky nevyhovujících stavů. Nově budou upraveny dispozice ve výpravní budově tak, aby odpovídaly jak provozním požadavkům Správy železnic, tak i dopravcům.

Návrh je 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 navrhovaných a upravovaných administrativních prostorech budou splněny současné hygienické požadavky – doplnění VZT (větrání a chlazení). Budou upraveny prostory pro čekání cestujících se zajištěnou teplotou ve vazbě na VZT, chlazení a klimatizaci. 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 technologiemi 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.

Mezi prioritní přínosy této investice je navýšení komerčních výnosů z pronájmů. U nově vytvářených komerčních prostor je uvažována průměrná cena 800 Kč/m<sup>2</sup>/rok. Tato průměrná cena vychází z cen za jednotlivé typy komerčních prostor zjištěných průzkumem realitního trhu (průzkum trhu viz příloha č. K.08) v lokalitě (420 Kč/m<sup>2</sup> - sklady; 750 Kč/m<sup>2</sup> - kanceláře; 880 Kč/m<sup>2</sup> – obchodní plochy; 1.020 Kč/m<sup>2</sup> - restaurace). U rekonstruovaných bytových prostor se předpokládá tržní nájemné ve výši 1008 Kč/rok, které vychází z průměrné ceny v místě na realitním trhu (viz příloha K.08). Po provedení investice bude provoz budovy hospodárnější a optimalizován při její plné obsazenosti. Se stávajícími nájemci budou po rekonstrukci zahájena jednání o navýšení nájemného na úroveň v místě a čase obvyklou. Případně budou tyto prostory přesoutěženy po uplynutí smluvních závazků (ceny v místě a čase obvyklé).

Stavebními úpravami dojde ke změně ploch ve stavu bez projektu a s projektem. Celková užitná plocha objektu (výpravní budovy) bude ze současných 15 451 m<sup>2</sup> upravena na 15 533 m<sup>2</sup>. Změna plochy je dána především úpravami dispozičního uspořádání v budově, provedením nového bezbariérového přístupu (výťahu) a zastřešené lávky k němu na nástupiště 1 a do podchodu.

Součástí rekonstrukce objektu je vytvoření nové parkovací plochy pro cyklisty B+R před objektem „E“ o ploše 165 m<sup>2</sup>. Tato plocha bude osazena cyklo stojany (5 ks oboustranných cyklo stojanů) a cyklo boxy (5ks), které umožní nabíjení elektrokol. V současné době není služba cyklo boxů v ŽST nabízena a dojde k rozšíření nabídky služeb pro cyklisty. Zajištění úschovy kol lze pouze v rámci časově omezené služby Úschovny zavazadel zajišťované ČD a.s. V rámci služby cyklo boxů bude umožněno nabíjení elektrokol.

Dále je navržena výstavba parkoviště v severozápadním prostoru žst. za objektem „E“ pro 44 stání OA o potřebné ploše 833 m<sup>2</sup>. Součástí výstavby parkoviště bude úprava přístupové komunikace k parkovišti po hranici pozemku. Komunikaci je nutné upravit výškově a provést zde úpravu stávajícího odvodnění vč. osazení odlučovače ropných látek pro parkoviště. Osazení odlučovače vyplývá z požadavků platné legislativy. Rozsah upravované komunikace je 1471 m<sup>2</sup>. V rámci výstavby parkoviště je navržena i zeleň. Obě parkoviště P+R a B+R budou napojena přes inteligentní dopravní systémy s jejich využitím v rámci informačního systému. Inteligentní dopravní systémy umožňující sledovat technický stav dopravní cesty jsou primárně řešeny v akci: Rekonstrukce žst. Most.

Minimální počet parkovacích míst při plném využití nadzemních prostor výpravní budovy je výpočtem dle ČSN stanoven na 60 parkovacích stání. Ve výpočtu bylo uvažováno s redukčním koeficientem, z důvodu velmi dobrého napojení na stávající veřejnou dopravu. V současném stavu nesplňuje objekt výpravní budovy požadavky dle ČSN na počty parkovacích míst, protože nemá žádná parkovací místa, ve vlastnictví Správy železnic je pouze 7 ks garáží na severozápadní straně za VB. V rámci rekonstrukce je uvažováno s vybudováním 44 parkovacích míst sloužících potřebám obsazené výpravní budovy. Parkovací plochy jsou uvažovány pro parkování P+R (15 míst), služebních vozidel (19 míst) a vozidel nájemců (10 míst) v souladu s ČSN. 10 parkovacích míst bude nabídnuto nájemcům ve výpravní budově ke komerčnímu pronájmu. (výpočet potřeby parkovacích stání dle ČSN viz příloha č. K.06). U komerčního nájmu parkovacích míst je uvažováno s cenou 550 Kč/měsíc za 1 parkovací stání. Tato cena je nižší než běžně komerčně nabízená cena v centrální části města Most, a to z důvodu lokality a primárního určení pro parkování nájemců v budově jako doplňková, ale potřebná služba pro zatraktivnění pronajímaných prostor ve VB.

Při rekonstrukci 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. Pro umístění informačních systémů prostoru přednádraží MHD a IAD bude provedena stavební připravenost umožňující napojení těchto systémů. Zvýšení bezpečnosti cestujících v budově dojde i instalací CCTV napojeného na 24hodinový přímý dohled a zároveň bude navrženo zařízení dálkového přenosu s připojením přímo na operační středisko HZS a městské policie Most. V prostoru haly budou umístěny nové informační panely a provedena stavební připravenost pro umístění zařízení na dobíjení mobilních telefonů a umožnění umístění bankomatů a nápojových a potravinových automatů apod. Ve veřejně přístupných prostorách budou umístěny informace o městě, cyklotrasách, turistických destinacích apod. – podpora cestovního ruchu v regionu. V rámci rekonstrukce dojde k rozšíření ploch pro bankomaty, nápojové a potravinové automaty apod.

Budova bude doplněna o nový bezbariérový výtah pro potřebu zajištění přímého bezbariérového přístupu na nástupiště 1. 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). Z hlediska bezbariérovosti aktuální stav objektu neumožňuje bezbariérový přístup na nástupiště 1 bez cizí pomoci – přístup je nákladním výtahem z úschovny zavazadel. Bude zřízen nový výtah vedle prostoru schodiště do odjezdové haly, který zajistí bezbariérový přístup nejenom na nástupiště 1, ale i do stávajícího podchodu k ostrovním nástupišťům.

Výtahy ve výškové části objektu v současné době neplní funkci požárního výtahu. V rámci rekonstrukce bude nutné, aby dle požadavků PBŘ byl min. jeden z výtahů řešen jako evakuační. Ostatní výtahy je potřeba obnovit, tak aby byl zajištěn bezbariérový přístup do všech částí budovy v souladu s výše uvedenou vyhláškou. Celkem bude provedena výměna nebo doplnění 7 ks výtahů.

Pocitové hledisko ve vazbě na úsporu času cestujících bude zlepšeno instalací 2 ks eskalátorů v prostoru schodiště z odjezdové haly na nástupiště 1. Stávající eskalátor do prostoru odjezdové haly vykazuje v současné době již častou poruchovost a je za hranicí své životnosti, v rámci stavby je navržena jeho výměna za nový.

Stávající energetická náročnost budovy bude snížena nejenom instalací nových úsporných osvětlovacích těles, ale hlavně rekonstrukcí vnějšího opláštění budovy. Základní podmínkou při výměně obvodového pláště je požadavek na čerpání prostředků z programu OPŽP a estetická funkce pláště, vzhledem k tomu, že výšková část výpravní budovy patří k jednomu z dominant města Most. V navazujících stupních dokumentace bude pro výpravní budovu zpracováno Energetické posouzení dle SŽDC MP.

Převážná většina obvodového pláště budovy je tvořena tzv. „boletickými panely“. Dle STP vyhodnoceného v příloze E je obvodový plášť z „boletických panelů“ z hlediska konstrukčního s výrazně sníženou funkčností a téměř zcela nefunkční z hlediska tepelně technických vlastností. Panely jsou dožilé a lokálně dochází k zatékání do spár mezi panely. Úchyty panelů jsou dožilé a dochází postupně k jejich korozi. Součástí konstrukce boletických panelů jsou osinkocementové desky na bázi azbestu.

Pro řešení výměny boletických panelů se na trhu nabízí několik dostupných a ověřených řešení. V rámci tohoto ZP bylo zvoleno systémové řešení, které vede k odstranění boletických panelů ze stavby. Dojde k demontáži výplní i otvorových prvků s následným vyzdřením pórobetonovými tvárnicemi a osazení nových otvorových prvků. Další uvažovaná řešení viz příloha K.08. Pórobetonová vyzdívka se musí zakotvit, ale v případě použití sendvičové konstrukce – pórobeton, tepelná izolace a nový lehký obvodový plášť ve sloupkovopříčkovém systému je možné dosáhnout optimálních tepelně-izolačních vlastností v poměrně štíhlé konstrukci. Je zde nutnost provedení bouracích prací a zásahů do interiéru v době provádění prací s přerušením provozu při provádění. Toto řešení je navrženo a sledováno i z důvodu preference tohoto řešení zástupci města. Lehký obvodový plášť je výrobek většinou kompletovaný na stavbě, skládající se z předvyrobených částí. Lehké obvodové pláště lze řešit s požární odolností, která bude u výpravní budovy v Mostě po zpracování PBŘ v navazujících dokumentacích požadována. V rámci tohoto řešení dochází vzhledem k demontáži stávajícího obvodového pláště a vyzdívce pórobetonem k omezení provozu vždy v dotčeném prostoru. Z tohoto důvodu je doporučeno provádět opravy po jednotlivých částech (patrech) tak, aby mohli být provoz provizorně přesunuty např. do nevyužívaného patra (části).

Dosud nevyužívané i ve stávajícím stavu využívané prostory budou nově upraveny pro potřeby zázemí všech zaměstnanců tak, aby byly splněny aktuálně platné hygienické standardy. Rekonstrukce je navržena komplexně a napravuje mnohde nefunkční provozní návaznosti mezi jednotlivými pracovišti. Ve 14. NP dojde v rámci rekonstrukce k prosklení celého obvodového pláště. Tato úprava, spolu s navrženou úpravou vnitřní dispozice, umožní následné komerční využívání prostoru za účelem kavárny nebo jiného obdobného zařízení s panoramatickou vyhlídkou. Umístění budovy umožňuje výhled na město Most a přilehlé okolí, kde v souvislosti s útlumem těžby probíhají na původně nevhledných plochách nové pohledově atraktivní a zajímavé aktivity např. napouštěné jezero Most.



Jezero a jeho okolí má po napuštění sloužit k rekreaci. Dojde k úpravě dispozic volných prostor na kancelářské prostory dle požadavků daných v rámci současných ČSN.

Obsahem rekonstrukce je samotná výpravní budova, spolu s řešenými vnějšími plochami (parkoviště P+R a B+R). Navržené stavební úpravy v objektu nebudou mít vliv na navazující dopravní infrastrukturu. Navazující dopravní infrastruktura je v současném stavu vyhovující – viz kap 3 a z hlediska náplně záměru není ani předmětem řešení.

**V rámci záměru byla projektantem hodnocena pouze varianta s projektem a bez projektu. Varianta výstavby nové budovy po její úplné demolici byla již v počátku vyhodnocena jako nerealizovatelná z důvodu nesouhlasného přístupu města a varianta částečné demolice byla také vyhodnocena v prvotní fázi jako nevhodná. Dále již tedy nebylo s těmito variantami pracováno.**

## 5. SPECIFIKACE ROZHODUJÍCÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ

výpravní budova v k. ú. Most II

číslo popisné: 774

parcelní číslo: st.p.č. 6934 a 6935

parkovací plocha: p.p.č. 7540/11

číslo železniční stanice dle SR70: 533992

### Dosažené technické parametry (stávající stav)

Počet nadzemních podlaží	15
Počet podzemních podlaží	0
Výška budovy	52,2 m
Zastavěná plocha dle KN	4229 m <sup>2</sup> na p.č. 6934 a 452 m <sup>2</sup> na p.č. 6935
Obestavěný prostor	67 440 m <sup>3</sup>

Tab. 2 Velikosti užitných ploch budovy

označení	Užitná plocha	
	stávající stav	nový stav
	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
1NP	2987	2987
2NP	3736	3788
3NP	2793	2826
4NP	812	812
5NP	490	490
6NP	484	474
7NP	489	489
8NP	493	493

9NP	499	499
10NP	496	496
11NP	498	498
12NP	494	494
13NP	490	490
14NP	504	510
15NP	188	188
plocha celkem	15451	15533

V současné době není znám žádný provozovatel navrhovaných ploch se stavební připraveností pro bankomaty, nápojové a potravinové automaty a z tohoto důvodu nevstupují do FA.

Tab. 3 Plochy dotčené realizací projektu

Popis	podlaží	Plocha [m <sup>2</sup> ]	Poznámka
Budova nový stav	1.PP-15.NP	15 533	Plocha dotčená realizací
Plocha parkoviště OA		833	Z toho 758 m <sup>2</sup> vlastní parkovací plocha, nezbytné ozelenění 75 m <sup>2</sup>
Plocha schodiště + úprava u schodiště		68	Z toho vlastní konstrukce schodiště 23 m <sup>2</sup> , nutná úprava plochy realizací schodiště – ozelenění 45 m <sup>2</sup>
Plocha parkoviště kol		165	
Úprava příjezdové zpevněné plochy		1471	Vlastní plocha komunikace 1415 m <sup>2</sup> a plocha chodníku 56 m <sup>2</sup>
<b>Celková plocha</b>		<b>18070</b>	<b>Pro MKA</b>

Zdroj: vlastní zpracování

Poznámka: Zákres a popis ploch viz příloha D.02

Tab. 4 Objemy budov dotčené realizací projektu

Popis	podlaží	Objem [m <sup>3</sup> ]	Poznámka
Budova nový stav	1.PP-15.NP	67440	
Objekt pro technické zařízení VZT se zpevněnou plochou pro parkoviště kol (sloupový systém s ŽLB deskou)		950	
<b>Celkový objem</b>		<b>68390</b>	

Zdroj: vlastní zpracování

Rekonstrukce výpravní budovy je rozdělena na tyto rozhodující stavební objekty a podobjekty:

## SO 01 Výpravní budova

### SO 01.1 Objekt „A“

V 1.NP objektu se nacházejí v současné době komerčně využívané sklady a z prostoru nástupiště 1 přístupné prostory pro dopravce. Dále je přístupný prostor trafostanice a rozvoden. Trafostanice s rozvodnami jsou nedílnou součástí objektu „A“. V 2.NP objektu se předpokládá rekonstrukce a nové dispoziční uspořádání původního bufetu a odjezdové čekárny pro autobusy, na nové komerční jednotky. Jednotky přiléhající k hale jsou navrženy s plynulým pasážovým přechodem do stávající haly. Každá z komerčních jednotek bude od prostoru haly oddělena roletovým systémem. Po zvednutí bezpečnostní rolety bude umožněn přímý vstup z haly v návaznosti na čekací plochy. Každá z jednotek má samostatný vstup pro personál a navrženo dispoziční uspořádání splňující hygienické standardy. Stávající komerční jednotka po původní odjezdové hale autobusů je pouze drobně dispozičně upravena.

V 1.NP objektu „A“ se nacházejí zrekonstruované WC pro veřejnost, do kterých nebude rekonstrukcí zasahováno.

V 3.NP a 4.NP objektu „A“ se nacházel prostor restaurace a jejího zázemí a kancelářské prostory. Využití prostoru po restauraci a její galerii ve 4.NP se do budoucna předpokládá jako galerijní – jedná se o prostor nabídnutý ke komerčnímu pronájmu. Možnost využití těchto prostor je vázáno na celkové zatraktivnění objektu výpravní budovy a zvýšení bezpečnosti ve výpravní budově. Bez atraktivního vzhledu celé budovy jsou tyto prostory v současném stavu nepronajatelné. Stávající kanceláře bez výrazných dispozičních zásahů, účel užívání stávající.

## **SO 01.2 Objekt „B“**

Základní úpravou v prostoru odjezdové haly je umístění nových eskalátorů do stávajícího schodiště a úprava schodiště z haly na nástupiště 1 v souladu s ČSN – vytvoření podesty. Pro provedení popsanych úprav dojde v 1.NP k posunutí stávajících dveří do schodiště do prostoru nástupiště 1. Významným zásahem do prostoru haly je vytvoření samostatného přístupu k výtahu, který řeší bezbariérový přístup jak na nástupiště 1, tak i do podchodu. Z tohoto důvodu je výtah umístěn dále od budovy a přístup do něj je navržen zastřešenou lávkou přístupnou z nově vytvořené chodby v prostoru haly řešenou v SO 15. V rámci bližšího popisu bezbariérový přístup bude organizován následovně: z haly navrženou chodbou na lávku. V konci lávky umístěn bezbariérový výtah. Na výtahu kromě uvedené nástupní stanice další dvě stanice – nástupiště 1 a podchod. Bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště zajistí až stavba Modernizace žst. Most.

U haly je nutné provést výměnu stávajících dožilých podhledů a předpokládá se, že bude provedeno nové architektonické ztvárnění haly, kdy je toto umožněno právě způsobem řešení podhledů. V hale bude umístěno nové vnitřní vybavení budov (lavičky, koše, informační tabule...) a umístění nové solitérní zeleně. Prostory haly, budou v místě průchodů do budovy část „A“ a část „C“ zajištěny bezpečnostní roletou. Samostatně budou prostory haly řešeny v rámci etapy 0. Kdy budou prováděny úpravy nevyžadující stavební povolení. Nepředpokládá se jiný významný dispoziční zásah do stávajících prostor v 1.NP a 3.NP. Tyto prostory slouží pro komerční využití, nalézá se zde služebna MP a informační centrum s pokladnami.

## **SO 01.3 Objekt „C“**

Objekt „C“ výpravní budovy je výšková budova plynule navazující na odjezdovou halu na straně jedné a příjezdovou halu na straně druhé. Výškový objekt je samostatně přístupný z exteriéru samostatným zastřešeným vstupem. Výšková budova byla navržena v převážné míře jako administrativní s doplňkovou funkcí bydlení. Toto řešení se opakuje pravidelně na typickém podlaží výškové části. Z centrálního schodiště a výtahů je na jednu stranu přístupná vždy jedna bytová jednotka a na druhou stranu středová chodba s kanceláři po obou stranách.

Významný zásah do dispozičního a funkčního uspořádání je navržen pouze ve 14 NP výškové budovy. Předpokládá se zde provedení základní stavební připravenosti pro komerční prostor kavárny (cukrárny) či obdobného typu. Součástí provedení stavebních úprav je provedení prosklení obvodových stěn v co největším možném rozsahu. Jedná se o nejvyšší funkční patro budovy (v 15 NP je stávající i navržené technické zázemí). Vzhledem ke své poloze a umístění zde bude umožněn panoramatický výhled na nejbližší okolí města Most, a zvláště pak na napouštěné jezero Most. Jedná se o vodní nádrž vzniklou při rekultivaci bývalého povrchového dolu Vrbenský. Jedná se o lokalitu po ukončené těžbě hnědého s navrženou rekreační funkcí.

V souvislosti s rekonstrukcí a výškou budovy bude řešení evakuačního výtahu v rámci PS 01.

#### **SO 01.4 Objekt „D“**

Objekt navazuje na severovýchodní straně na výškovou budovu „C“, kdy je s ní i komunikačně propojen ve všech patrech. V 1. NP se předpokládá úprava prostor po krytu CO, při zpracování záměru podalo OŘ ÚL žádost o jeho vyřazení z evidence. V případě jeho vyřazení lze prostory krytu využít jako skladovací. V záměru je s těmito prostory uvažováno jako s nevyužitými. V případě, že by nedošlo k vyškrtnutí krytu z evidence bude nutné uvést prostory do provozuschopného stavu včetně nezbytného technického vybavení. Převážnou většinu prostor v 1.NP tvoří komunikační prostory – propojení s částí „E“ a „C“ Z prostoru nástupiště slouží pro Správu železnic a dopravce. V 2.NP se předpokládá rekonstrukce prostor bez zásadních dispozičních úprav. Bude vyměněn stávající eskalátor za nový.

Ve 3.NP zabírá převážnou většinu prostor nevyužívaná kulturní místnost. V rámci návrhu je v záměru uvažováno s jejím komerčním nájmem. Možnost využití těchto prostor, je ale vázáno na celkové zatraktivnění objektu výpravní budovy a zvýšení bezpečnosti ve výpravní budově. Bez atraktivního vzhledu celé budovy jsou tyto prostory v současném stavu nepronajatelné. Stávající kanceláře ve zbývajících částech 3. NP a 4. NP bez výrazných dispozičních zásahů, účel užívání stávající.

Světlá výška v příjezdové haly přechází na rozdíl od odjezdové haly „B“ pouze jedno podlaží. V 1.NP, které je zapuštěno z prostorou přednádraží pod úroveň terénu, se v celé jeho jihozápadní části nacházejí prostory evidovaného krytu CO. Kryt CO je z hlediska technického vybavení ve stavu z roku výstavby. Veškeré vybavení (VZT, zařizovací předměty apod.) je zastaralé a v převážné míře nefunkční. V souvislosti s tím, je zpracovávána žádost o vyškrtnutí krytu z evidence. Do objektu „D“ zasahuje svým půdorysem i stávající výměňková stanice. V 1.NP jsou využívány pouze prostory přiléhající k nástupišti 1 a to složkami Správy železnic a dopravců. V 2.NP je samotná příjezdová hala s výstupem ze schodiště a jediného eskalátoru ve stanici z nástupiště 1. V prostoru haly je skleněnou vnitřní stěnou vymezena komerční jednotka přiléhající k nosné stěně výškové části „C“. Příjezdová hala je s odjezdovou halou spojena „pasáží“ pod výškovým objektem. Podél této komunikační plochy jsou umístěny obchodní

jednotky a služby dopravců. Rovina pasáže je zde dodatečnými úpravami a posuny výkladců a příček výrazně narušena. Většina 3.NP je tvořena nevyužívanou zasedací místností. Přístup do 3.NP je možný pouze přes výškovou budovu „C“. Prostory ke kolejišti jsou řešeny jako sociální zázemí a učebna využívaná složkami Správy železnic. Nad 3.NP je částečné ustupující 4.NP, které je opět přístupné pouze z výškové budovy „C“. Nachází se zde zázemí ordinací (sklad) a prostory využívané Správou železnic jako archiv.

## **SO 01.5      Objekt „E“**

Objekt „E“ bude do budoucna sloužit pro zajištění provozu dráhy. Na základě dostupných informací byla vypracována koordinační dohoda – viz příloha L5. Ve stavbě „žst“ je řešeno umístění technologií pro zajištění provozu na dráze. Pro umístění technologií bude využita celá část E objektu výpravní budovy. V rámci stavby „budova“ bude provedena stavební připravenost v objektu E pro stavbu „žst“. Rozsah stavební připravenosti bude vzájemnou koordinací zpřesněn v navazujících stupních dokumentace. V současné době se předpokládá – provedení nových výplň otvorů, zateplení a fasáda, zateplení střechy, vnitřní dispoziční úpravy pro umístění technologických zařízení a sociální zázemí pro zaměstnance. Zpracovatel záměru stavby „žst.“, se bude zúčastňovat porad při zpracování přípravné dokumentace budovy, a to v objektech týkající se relevantních objektů a souborů. Při zpracování „společných“ objektů bude vytvořena „struktura“. Ta bude obsahovat část časovou, objektovou a případně věcnou.

V možnostech podrobnosti, kterou poskytuje záměr projektu infrastrukturní stavby, tedy „žst“ lze pouze vyjmenovat zájmové části výpravní budovy nebo druhy technologie. V tomto případě se jedná o tyto prostory, povětšinou umístěných v části „E“.

Části VB:

- Stavědlová ústředna
- Dopravní kancelář
- Místnost baterií
- Místnost pro sděl. zařízení
- Trafostanice
- Rozvodna 22kV
- Rozvodna NN

Druhy technologie:

- EZS
- EPS
- Rozhlas
- Rozhlas pro cestující
- Informační systém
- Strukturovaná kabeláž

V přípravné dokumentaci infrastrukturní stavby „Rekonstrukce žst. Most“ dojde k technickému precizování požadavků na stavební připravenost (objektová skladba, velikosti dispozic, časové



souslednosti). V rámci zařízení – rozhlas, EPS bude v rámci stavby „budovy“ provedena stavební připravenost, stavba „žst.“ zajistí umístění koncových prvků.

## **SO 01.6      Eskalátory**

Pro zvýšení uživatelského komfortu pro cestující bude v části prostoru schodiště z nástupiště 1 do stávající odjezdové haly objekt „B“ umístěny 2 nové eskalátory. V rámci objektu je koordinováno založení eskalátorů a návaznost na stavební úpravy stávajícího schodiště. Stávající eskalátor z nástupiště 1 do příjezdové haly bude vyměněn za nový. Eskalátory jsou v současné době běžnou součástí komunikačních cest v dopravních stavbách, usnadňují pohyb cestujícím s pohybovým omezením, se zavazadly, dětmi apod.

## **SO 02   Orientační systém**

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících ve výpravní budově Most. Orientační systém bude vypracován v souladu se směrnicí SŽDC č. 118, vydanou v září 2017, resp. „Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“. Bude zahrnovat tabule s označením vstupu do haly, východu z ní, označení přístupu k nástupišťům, označení přepážek výdeje jízdenek a informací, a rovněž i označení WC, čekárny, úschovny zavazadel atd.

Všechny tabule orientačního systému budou pouze osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením vnitřních prostor ve výpravní budově.

Pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých budou sloužit orientační hlasové majáčky umístěné u vchodu do haly a nad eskalátory v hale i v podchodech.

Součástí SO 02 bude i rekonstrukce názvu stanice nad hlavním vstupem do výpravní budovy v objektu „B“.

## **SO 03   Informační systém**

V prostoru výpravní budovy bude provedeno umístění informačních systémů v souladu s požadavky Správy železnic s.o. a TSI. V rámci akce rekonstrukce výpravní budovy bude řešena stavební příprava. Informační systém jako celek bude v žst. řešen v rámci infrastrukturní akce.

## **SO 04   ZTI – vodovod a kanalizace**

V rámci stavby dojde k výměně veškerých stávajících rozvodů vody, splaškové kanalizace a dešťové kanalizace v objektu. Stávající dožilé zařizovací předměty budou vyměněny za nové.

### Vodovod

Zásobování řešeného objektu pitnou vodou bude zajištěno stávající vodovodní přípojkou PE D 100, která je napojena na stávající veřejný vodovodní řad. Kapacita stávající vodovodní přípojky a její technický stav je pro uvažovaný záměr dostačující.

V objektu bude osazen rozdělovač pitné vody, kde bude rozvody pitné vody rozdělen pro jednotlivé části budovy s uzavěry a podružným měřením. Dále budou ve všech částech budovy provedeny kompletně nové rozvody vnitřního vodovodu k jednotlivým stoupacím potrubím a místům spotřeby. Celý páteřní rozvod, stoupací a přípojovací potrubí vnitřního vodovodu bude proveden z tlakových trub PP-RCT spojovaných polyfúzním svařováním. Hlavní rozvod bude veden na závěsech pod stropem. Potrubí vedené pod stropem bude opatřeno pozinkovanými instalačními žlaby a bude uloženo na závěsech nebo konzolách. Přípojovací a stoupací potrubí bude vedeno v instalačních šachtách, předstěnách, výjimečně v drážkách ve stěnách. Dimenze vnitřního vodovodu budou v souladu s ČSN. Na jednotlivých odbočkách z páteřního rozvodu budou osazeny sekční uzavěry s vypouštěním a revizními dvířky. Pro nájemní jednotky bude provedeno podružné měření spotřeby vody (s dálkovým odečtem dat M-Bus).

#### Splašková kanalizace

Splaškové odpadní vody z jednotlivých částí budovy budou svedeny oddělenými větvemi nové vnitřní oddílné splaškové kanalizace vně budovy, kde budou svedeny do stávající páteřní kanalizační stoky. Dále budou ve všech částech budovy provedeny kompletně nové rozvody vnitřní kanalizace k jednotlivým stoupacím potrubím a místům spotřeby.

Materiál nových přípojovacích a odpadních potrubí od zařizovacích předmětů bude z kanalizačního „tichého“ potrubí PP spojovaného hrdlovými spoji. Materiálem nových svodných potrubí pod stropem bude potrubí PE spojované svařováním a pod podlahou bude kanalizační potrubí PVC KG-systém spojované hrdlovými spoji. Budou použity průměry potrubí DN 32 až 200 mm. Dimenze potrubí budou navrženy dle doporučených hodnot v ČSN.

#### Dešťová kanalizace

Dešťové vody ze střechy jednotlivých částí budovy budou podchyceny novými střešními vtoky. Dešťové vody budou poté svedeny kompletně novou vnitřní oddílnou dešťovou kanalizací.

Materiálem odpadního potrubí bude odhlučňené kanalizační potrubí PE spojované svařováním. Dále bude opatřeno náplekovou protihlukovou izolací a zároveň izolací proti rosení. Budou použity průměry potrubí DN 100-300 mm. Dimenze potrubí budou navrženy dle doporučených hodnot v ČSN.

### **SO 05 Vytápění a rozvody chladu**

Zdrojem tepla pro vytápění všech částí budovy je stávající centrální výměníková stanice typu voda / voda umístěná v 1.NP pod objektem „C“. Stávající výměníková stanice je v současné době po celkové opravě a ve vyhovujícím stavu. V návrhu je tak uvažováno se zachováním stávajícího zdroje bez dalších úprav.

V prostoru 1.PP výpravní budovy je navrženo realizovat centrální distribuční rozvod topné vody vedený ze stávající výměníkové stanice a zakončený sekundárními strojovny v jednotlivých částech budovy. Způsob vytápění bude navržen dle předpokládaných využití jednotlivých částí objektu a bude rozdělen na několik částí

### **SO 06 Vzduchotechnika a zdroj chladu**

Větrání nuceným způsobem, je navrhováno tam, kde není možné zajistit větrání přirozeným způsobem otvíravými okny, nebo tam, kde větrání okny je nedostačující. Místnosti bez trvalého pobytu osob a bez požadavku na mikroklimatické vnitřní parametry, jako technické místnosti apod., budou větrány podtlakovým způsobem s přisáváním náhradního vzduchu z okolních vnitřních prostor, nebo přímo z venkovního prostředí bez úpravy přiváděného venkovního vzduchu. V opačném případě, jsou k větrání vnitřních prostor použity centrální vzduchotechnické jednotky vybavené ZZT (zpětné získávání tepla z odsávaného vzduchu), prachovými filtry, vodními ohřevači a ve většině případů i vodními chladiči. Vzduchotechnické jednotky budou umístovány v samostatných strojovnách VZT, dispozičně rozmístěných v jednotlivých objektech, tak aby potrubní vedení upraveného vzduchu do větraných prostor, bylo ekonomické. Pro jednotky bude použito dvou způsobů ZZT, a to buď deskové rekuperační výměníky (tam kde je znehodnocení vnitřního odsávaného vzduchu významné, např. kuchyně, šatny apod.), nebo výměníky rotační (tam, kde není znehodnocení vnitřního odsávaného vzduchu významné, např. čekárny, ordinace).

Teplovodní výměníky, budou napojeny na centrální rozvod topné vody a vodní chladiče budou napojeny na centrální rozvod chladicí vody. Centrální zdroj chladicí vody bude vybudován v 1.NP SO 01.5 – objekt „E“ bude sestaven ze tří kompresorových strojů ve vnitřním provedení s vodou chlazenými kondenzátory. Voda z kondenzátorů bude chlazena venkovním vzduchem pomocí tří suchých chladičů umístěných vedle objektu. Vzduchotechnické zařízení bude navrženo tak, aby byly splněny hygienické požadavky, jež jsou předepsány platnými právními předpisy.

Základní předepsané návrhové hodnoty:

- přívod venkovního upraveného vzduchu 35 m<sup>3</sup>/h/osobu (vnitřní vzduch mírně znehodnocen, např. učebny, ordinace, kancelář, zasedací místnost)
- přívod venkovního upraveného vzduchu 50 m<sup>3</sup>/h/osobu (vnitřní vzduch více znehodnocen, např. restaurace, komerční jednotky)
- přívod venkovního upraveného vzduchu 70 m<sup>3</sup>/h/osobu (trvalé pracoviště s třídou práce II.b až III.b, např. kuchyně)
- přívod venkovního upraveného vzduchu 20 m<sup>3</sup>/h na šatní skříňku
- množství odsávaného vzduchu 25 m<sup>3</sup>/h na pisoár, 30 m<sup>3</sup>/h na umývadlo, 50 m<sup>3</sup>/h na WC a úklid, 150 m<sup>3</sup>/h na sprchu.

## **SO 07 Elektroinstalace, osvětlení – koncepce**

Objekt SO 07 Elektroinstalace, osvětlení řeší kompletní rekonstrukce vnitřní elektroinstalace silových rozvodů výpravní budovy.

Rekonstrukce se týká potřebných úprav v transformační stanici. Dále úprav spojených s potřebou zajištění záložních rozvodů elektrické energie, dodávku a montáž instalačních rozvaděčů pro rozvod elektrické energie, páteřní elektrické rozvody, světelné rozvody a nové umělé osvětlení, zásuvkové rozvody, napojení provozních technologií, připojení na stávající uzemnění objektu a ochranu objektu před bleskem a přepětí s maximálním využitím stávajícího uzemnění objektu.

Celková rekonstrukce budovy bude provedena podle platných norem a požadavků zadavatele Správy železnic. Každá část bude proveditelná bez návaznosti na další. V rámci každé části bude nutné umístit hlavní podružný rozvaděč, ze kterého bude napájena celá vybraná část budovy a další podružné



rozvaděče. Je tedy nutné navrhnout hlavní podružný rozvaděč tak, aby z něj bylo možné připojit celou část budovy a všechny podružné rozvody.

Nová svítidla budou umístěna dle světelně technického výpočtu, provedeného světelným technikem. Světelně technický výpočet a konečné umístění svítidel musí respektovat požadované a normované hodnoty osvětlení. Pokud dojde k úpravě (pozic) světlených bodů, popř. k náhradám referenčních svítidel je nutné udělat nový přepočít svítidel. Zásuvkové rozvody budou navrženy v projektu podle předpokladů projektanta, popř. dle požadavků Správy železnic a dalších profesí.

V rámci návrhu nového rozvodu elektrické energie bude navrženo napájení jednotlivých rozvaděčů paprskovitě.

## **SO 08 Slaboproudé systémy a sdělovací systémy budovy**

Stávající slaboproudé technologie a sdělovací technologie v budově budou propojeny s novými technologiemi a budou upraveny stávající konektivity všech instalovaných technologií. Nové prostory budou nejprve zabezpečeny systémem PZTS, budou zde provedeny nové datové rozvody systému SSK a budou zde umístěny veškeré rozvaděče a datové skříně pro zakončení nové kabeláže. Následně dojde k přesvorkování stávajících kabelů a přepojení na novou technologii. Veškeré práce budou provedeny podle předem připraveného a schváleného harmonogramu stavby.

V průběhu dalších stavebních prací a rekonstrukce nádražní budovy, bude zajištěn neomezený provoz těchto přesunutých/nových slaboproudých systémů:

- systém navádění nevidomých
- systém přivolání pomoci
- univerzální kabelážní systém
- aktivní datové prvky a telefonie
- systém jednotného času
- pokrytí signálem Wifi
- elektrická požární signalizace
- místní/evakuační rozhlas
- rozvod televizního signálu
- poplachový zabezpečovací a tísňový systém
- dohledový videosystém
- elektronická kontrola vstupu
- grafický, monitorovací a ovládací nadstavbový systém

Systém přivolání pomoci – Ve veřejnosti přístupných prostorách toalet pro invalidy je instalován systém přivolání pomoci. Tento systém bude upraven tak, aby splňoval podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. (Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb). Přenos poplachového stavu bude nově do poplachového zabezpečovacího a tísňového systému s výnosem do místa 24hodinové ostrahy (místnosti ostrahy – recepce v části objektu „C“).

Systém navádění nevidomých – Systém bude složen z orientačních majáčků pro nevidomé, které budou dálkově ovládány nevidomou osobou a budou tak usnadňovat jejich prostorovou orientaci a podávat případně doplňující hlasovou informaci (navádění ke dveřím, směr pohybu eskalátorů apod.). Předpokládá se instalace nad hlavními dveřmi ve veřejné části objektu, u všech eskalátorů

z obou stran a u veřejně přístupných výtahů. Systém bude navrhován ve spolupráci se Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR (SONS).

Univerzální kabelážní systém – V rámci rekonstrukce výpravní budovy bude kompletně rekonstruován i systém strukturované kabeláže (univerzální kabelážní systém). Tato kabeláž bude navrhována v souladu s normami řady ČSN EN 50 173. V rámci této univerzální kabeláže budou připraveny kabelové rozvody a trasy pro systémy datové sítě, telefonie, kamerového systému, přístupového systému, audio-vizuální techniky, informačních systémů, ... Systém se bude skládat z vlastních koncových datových zásuvek, které budou hvězdicově zapojeny z patrového datového rozvaděče (FDn). Tyto rozvaděče budou dále pomoci optických kabelů hvězdicově propojeny do hlavní serverovny (BD) a odtud bude zajištěna datová konektivita s ISP. Systém je navrhován minimálně v kat. 6A (třída EA, přenosové rychlosti až 10 Gbps), ve stíněném provedení. Navrhovaná kapacita datové sítě je min. 2 přípojná místa na každé pracovní místo (1x datová dvouzásuvka = 2x RJ45), datová dvouzásuvka u každého technologického bodu (kamery, AP WiFi, informační panel, ...) a rezervní přípojná místa v místech předpokládaných, budoucích instalací dalších technologií (pokladny, informační panely, ...). Hlavní kabelové trasy budou vedeny elektroinstalačními kabelovými žlaby v suterénu objektu do míst vertikálních stoupacích vedení. Odtud již vlastními stoupačkami do místa instalovaného patrového datového rozvaděče. Horizontální kabely budou vedeny hlavními trasami v podhledech, případně zasekány v chr. pod omítku. Koncové datové zásuvky se předpokládají vedle silnoproudých zásuvek nn (sjednocený design krytů) v provedení zápustném. Při vyšší koncentraci v jednom místě budou osazeny parapetní žlaby, podlahové krabice, případně konsolidační body v podhledech.

Aktivní datové prvky a telefonie – Součástí dodávky v rámci tohoto provozního souboru „Aktivní datové prvky“ (ADP) bude komplexní dodávka aktivních prvků sítě LAN, které budou sloužit jak pro připojení vlastních informačních systémů, tak i pro bezpečnostní systémy, telefonii (VoIP), intercomy a pro připojení nových přístupových bodů (AP) Wifi. Navrhované prvky budou nainstalovány v plné konfiguraci s maximálními funkcemi pro ochranu investic. Pro další rozšiřování funkcí tak nebudou potřebné další licenční náklady ani poplatky. Datové přepínače budou navrženy s ohledem i na budoucí kapacitní požadavky. Hlavní uzel sítě bude v serverovně a bude jej tvořit L3 přepínač osazený v základu 10GE SFP+ porty. Součástí dodávky bude také potřebný počet SFP, SFP+ optických transceiverů a systémových kabelů ke stackování přístupových switchů.

Systém jednotného času – Jako systém jednotného času je označován systém, jehož úkolem je zabezpečit zobrazení správného a stejného času v požadovaných prostorech a zároveň bude sloužit pro synchronizaci času všech instalovaných technologií. Do objektu navrhujeme instalovat zcela nový systém, kdy hlavní hodiny, řízené přesným krystalovým generátorem budou ovládat podružné hodiny z jednoho centrálního místa. Tím bude zaručen stejný časový údaj na všech podružných hodinách. Hlavní hodiny budou vybaveny přijímačem signálu DCF/GPS, které zaručí spolehlivou a nepřetržitou synchronizaci hodin s přesným časem (např. stále aktuální změna na letní čas a zpět bude probíhat automaticky). Hlavní hodiny budou vybaveny výstupními linkami pro připojení podružných hodin a programovatelnými spínacími kanály. K hlavním hodinám bude připojen záložní napájecí zdroj, čímž bude zajištěn chod celého systému i v případě výpadku napájení.

Pokrytí signálem Wifi – Koncepce řešení Wifi je navrhována na myšlenku semi-autonomních přístupových bodů s centrálním kontrolérovým řízením a monitoringem. Jednotlivé AP pro svůj provoz

nebudou potřebovat centrální kontrolér, rozhodovací a prováděcí úkony budou řešit jednotlivé AP. Centrální kontrolér bude sloužit pro jednotný sběr statistik a pro konfigurační úkony. Řešení tak bude vysoce spolehlivé = výpadek kontrolérů neovlivní vlastní provoz. Z důvodu vyšší propustnosti bude navrhováno využití SingleSSID, kdy bude do prostředí vysíláno minimální množství SSID a tím i minimální množství rámců „beacon“, což umožní vysokou přenosovou rychlost. Toto zajistí implementace L2-L4 ACL pravidla a také L2-L4 pravidla pro QoS (802.1p + DSCP + omezení rychlosti) a navíc i navrhovaná topologie. Navrhována bude rovněž aplikační analýza všech dat v bezdrátové síti, a to nejen pro marketingové účely.

Elektrická požární signalizace – V rámci rekonstrukce výpravní budovy, bude v souladu s požadavky požárně bezpečnostního řešení stavby, instalován kompletně nový systém elektrické požární signalizace. Návrh systému dle požadavků norem ČSN 73 0875, ČSN 34 2710 a souvisejících zákonů, vyhlášek a norem. Systémem EPS budou chráněny veškeré prostory objektu, vyjma prostor bez požárního rizika (toalety, sprchy, ...). Systém bude s hlavním výnosem požárního poplachu do místnosti s 24hodinovou službou (místnosti ostražky), tedy nepředpokládá se osazení zařízení dálkového přenosu na pult poplachového centra místního HZS. Lokální výnos se předpokládá akustickými, případně opticko-akustickými sirénami. Ve výškové budově se předpokládá výnos poplachu v rámci evakuačního rozhlasu. Podmínky budou blíže specifikovány v dalších stupních projektové dokumentace. Systém EPS bude řešen osazením ústředny EPS, od které budou vedeny kabeláže hlásicích linek (v podhledech, případně v chráničkách pod omítkou), na které budou připojeny samočinné (multisenzorové, opticko-kouřové, teplotní, plamenné, optické lineární, nasávací, ... – dle daného prostoru a prostředí) a tlačítkové hlásiče systému EPS. Jako výnos požárního poplachu (vyjma hotelové části) budou instalovány akustické signalizace (sirény). Ústředna systému EPS bude mít vlastní záložní akumulátory a bude schopna provozu při výpadku hlavního napájení po dobu min. 24 hodin. Návrh systému EPS bude konzultován se zástupci místního HZS a bude zohledňovat jejich případné požadavky.

Místní/evakuační rozhlas – Systém místního/evakuačního rozhlasu bude navrhován pro shromažďovací prostory a prostory ve výškové části, pokud požadavky zástupců HZS, případně zpracovatel PBŘS neurčí jinak. Předpokládá se instalace jedné rozhlasové ústředny, od které budou vedeny reproduktorové linky, na kterých budou připojeny vlastní reproduktory. Celý systém bude certifikován a instalován jako evakuační, s přímou vazbou na ústřednu EPS, tzn. za splnění podmínek norem ČSN EN 54-16 (Elektrická požární signalizace – Část 16: Ústředny pro hlasová výstražná zařízení) a ČSN EN 54-24 (Elektrická požární signalizace – Část 24: Komponenty pro hlasové výstražné systémy – Reproduktory). Systémem evakuačního rozhlasu budou vyhlášována různá hlášení (možnost i provozních hlášení) a to buď automaticky při požárním poplachu (z předebrané zprávy), případně dle zásahu obsluhy pomocí mikrofonních pultů. Mikrofonní pulty budou instalovány v recepci, pokladnách, informačním centru, místnosti ostražky a dalších prostorech určenými uživatelem. Evakuační rozhlas umožní zónové hlášení a bude mít nadřazenou funkci vůči staničnímu rozhlasu.

Rozvod televizního signálu – Rozvod televizního signálu (STA) bude zajišťovat příjem a rozvod televizních, rozhlasových a satelitních kanálů z jednoho příjmového místa ke všem účastníkům v objektu, a to ve stejné kvalitě. Základní částí systému STA bude anténní systém umístěný na střeše výškové části budovy. Systém bude umožňovat rozvod pozemního TV signálu DVB-T/T2 a příjem z alespoň jedné satelitní paraboly DVB-S/S2, včetně rozhlasového vysílání DVB-A. Svody z anténních systémů budou přivedeny do centrální rozvodnice s aktivními prvky STA, kterou navrhujeme umístit co



nejblíže anténnímu systému. Vlastní rozvod TV signálu navrhujeme řešit s využitím hvězdicových a kaskádových multipřepínačů, které mají různý počet výstupů. Tyto multipřepínače budou rozmístěny dle potřeby v rámci objektu (propojeny optickými kabely v rámci systému SSK) a od nich budou provedeny již hvězdicové rozvody TV signálu k jednotlivým koncovým SAT/TV/R zásuvkám.

## **SO 09 MaR**

Objekt MaR zajišťuje propojení a ovládání navržených moderních systémů a technologií a řízení těchto systémů v budově.

## **SO 10 Parkoviště**

Úprava vnějších ploch zahrnuje úpravy pro nově navržená parkovací stání, úpravu přístupové komunikace od hranice parcely k parkovacím stáním, vybudování objektu s plochou pro umístění stojanů na kola, cyklo boxy a schodiště vč. nezbytné úpravy jeho okolního terénu propojující parkoviště OA s parkovištěm B+R a návazné přístupové plochy do budovy.

Parkoviště je navrženo na ploše v u severozápadního konce objektu. Velikost parkoviště je max. pro 44 OA. V systému parkování P+R je navrženo 15 parkovacích míst pro cestující, v systému rezidenčního parkování je navrženo 10 parkovacích míst pro nájemce ve výpravní budově a 19 parkovacích míst pro zajištění parkování služebních vozů složek Správy železnic. Plocha parkoviště vč. nezbytné zeleně je navržena o velikosti 833 m<sup>2</sup>.

V souvislosti s přístupem na navržené parkoviště je nutné provést úpravu okolní zpevněné plochy a přístupové komunikace o rozsahu 1471 m<sup>2</sup>. Bude vybudován přístupový chodník podél upravované komunikace. Stávající plocha je zpevněná asfaltovým krytem, bude nutné provést jeho odstranění a nové provedení z důvodu výškové úpravy v souvislosti s napojením na stávající vjezdy do garáží a nájezdy na nově budované parkoviště. Úprava této komunikace je nutná i vzhledem k zásahu do stávajícího odvodnění plochy a umístění odlučovače ropných látek, který bude osazen pro parkoviště z důvodu požadavků platné legislativy.

V prostoru před objektem „E“ vedle stávajícího vstupu do objektu z přednádraží dojde k úpravě stávajícího dvorku a vybudování objektu pro technické zařízení VZT se zpevněnou plochou pro parkoviště kol. Předpokládá se sloupový systém s ŽLB deskou. V úrovni 2.NP na ploše vznikne prostor pro osazení cyklo boxů a cyklo stojanů. V úrovni 1.NP bude prostor sloužit pro umístění vnějších zařízení VZT. Předpokládá se provedení železobetonové desky vynesené sloupovým systémem bez vnějšího opláštění. Způsob založení se předpokládá pilotáží nebo mikropilotáží vzhledem k složitým základovým poměrům (násypy) a vyloučení ovlivnění stávajícího založení přilehlé výpravní budovy.

Propojení parkoviště P+R a B+R bude novým železobetonovým schodištěm. Součástí vybudování schodiště je nezbytná úprava okolních ploch. Plocha schodiště se předpokládá 23 m<sup>2</sup> a velikost plochy dotčené vybudováním je 68 m<sup>2</sup>. Plocha 45 m<sup>2</sup> po vybudování schodiště bude výškově upravena a ozeleněna.

## **SO 11 Vnitřní a vnější vybavení budov**

V rámci vybavení budov bude doplněn a obnoven mobiliář – koše, lavičky, informační cedule apod. Při obnově mobiliáře bude postupováno v souladu s platnou metodikou.

### **SO 13 ZOKT (zásady odvětrání kouře a tepla)**

Vzhledem k typu objektu je v souvislosti s platnými předpisy v prostoru odjezdové haly objekt „B“ SO 01.1 navrhnout systém pro odvětrání kouře a tepla. V ostatních částech, tj. objekty „A“, „C“, „D“ a „E“ není tento systém uvažován. Systém bude zajišťovat odvětrání 1.NP. Vzhledem ke členění objektu je zvoleno požární odvětrání přirozeným způsobem, a to systémově otevíravými výplněmi v prosklené fasádě objektu směrem do přednádražního prostoru.

### **SO 14 Technická ochrana objektu**

V dalším stupni projektové dokumentace musí být provedeno určení bezpečnostní kategorie objektu a bezpečnostních zón, na jejichž základě bude vypracován Bezpečnostní projekt, který podrobněji (nejpozději v dokumentaci pro stavební povolení) nadefinuje minimální rozsah instalace systémů technické ochrany.“ V rámci záměru projektu jsou součástí CIN i požadavky, které budou zpřesněny v navazujících stupních projektu.

### **SO 15 Lávka k výtahu**

Pro zajištění bezbariérového přístupu k navrženému výtahu na nástupiště je navržena lávka. Lávka se předpokládá lehké ocelové konstrukce se zastřešením. Boční stěny lávky se předpokládají z tvrzeného skla. Lávka navazuje na výpravní budovu a v úrovni 2.NP je vedena nad stávajícím nástupištěm 1 až k navržené výtahové šachtě.

### **SO 16 Kácení, náhradní výsadba a zeleň**

V prostoru před budovou „E“ u výpravní budovy na nezepevněné ploše se nachází cca 5 ks stromů, které budou v rámci rekonstrukce pokáceny. V prostoru parkoviště bude vysázena nová zeleň, která zajistí stínění a zvýší celkové estetické vnímání této nyní neupravené plochy.

### **SO 17 Zásady organizace výstavby**

V rámci doporučení v předchozích kapitolách je vhodné stavbu provádět po navržených etapách. Součástí 1. etapy (v rozsahu stavebního povolení) vždy musí být provedení výměny veškerých páteřních rozvodů ZTI. Při provádění prací na obvodovém plášti v rámci jednotlivých etap musí být zajištěna dislokace dotčených pracovišť do náhradních prostor. Přesné umístění bude stanoveno v navazujících částech dokumentace. Prostory, které nebude možné z důvodu zachování provozu přemístit budou řešeny systémem provizorních stavebních opatření, tj. trvalý dozor, pevné a mobilní předstěny, zabránění prašnosti při stavbě apod.) Bližší opatření budou stanovena v navazujících stupních projektu. Pro zařízení staveniště se jeví jako nejvhodnější plocha pro navržené parkoviště. Z tohoto důvodu bude výstavba parkoviště pro OA vždy prováděna až po dokončení všech prací na samotné výpravní budově. Pro projekční práce doporučuji vypracování dokumentace ve stupni DÚR pro celou výpravní budovu z důvodu sjednocení parametrů vnějšího opláštění budovy a stanovení upřesněného rozsahu prováděných prací ve vazbě na zařízení VZT, klimatizaci a v neposlední řadě na jednotné zpracování PBR. Následný projektový stupeň dokumentace pro stavební povolení již může být řešen po jednotlivých etapách dle potřeb investora.

### **PS 01 Výtahy**

Stávající dosluhující výtahy budou vyměněny za nové. Budou umístěny nové výtahy splňující požadavky TSI a zajišťující bezbariérové užívání i vybraných v současné době bezbariérově nepřístupných prostor. V rámci rekonstrukce výpravní budovy budou výtahy splňovat požadavky platných požárně bezpečnostních předpisů (např. evakuační výtah ve výškové části „C“).

## 6. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Stavba je výrazným architektonickým a urbanistickým prvkem. Dojde k zachování objemu a hmoty stavby při provedení výměny dožilých vnitřních systémů budovy. Bude vyměněn celý obvodový plášť budovy.

Dosavadní využití území – stavba pro dopravu se nemění.

Stavba „Rekonstrukce výpravní budovy žst. Most“, se nalézá v prostoru stávající železniční stanice. Stávající výpravní budova je umístěna na drážním pozemku – dle KN je budova součástí pozemku. Navržen je nový zábor drážních pozemků pro umístění trvalých staveb – parkoviště. Přístup k výpravní budově je stávající a je nutné přístup i nadále zachovat a bez podmínek neumožnit investice jiných vlastníků, které by stávající přístupy (pro dopravní techniku) k výpravní budově znehodnotily.

## 7. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

### 7.1 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stávající budova se nachází v okrese Most na katastrálním území Most

Předmětem šetření majetkoprávních vztahů byly pozemky, které jsou dotčeny stavbou a pozemky sousední. Podkladem pro šetření majetkoprávních vztahů byly zákresy předpokládaných záborů stavbou do katastrální mapy v měřítku 1: 1 000.

Vlastní budova se nachází na pozemku ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu Správa železnic s. o. pozemky přiléhajícího kolejiště a nástupiště 1 a pozemek pro umístění parkovacího stání jsou ve vlastnictví ČD a. s. Zásah do jiných pozemků není navrhován.

### 7.2 Seznam pozemků, které budou stavbou dotčeny

Tab. 5 Seznam pozemků stavby

Číslo pozemku	Druh pozemku	Vlastník pozemku
---------------	--------------	------------------

p. p. č. 6934	Zastavěná plocha a nádvoří (4229 m <sup>2</sup> )	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p. p. č. 6935	Zastavěná plocha a nádvoří (425 m <sup>2</sup> )	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p. p. č. 7540/11	Ostatní plocha (123 152 m <sup>2</sup> )	České dráhy a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1

Pozemek p.p.č. 7540/11 je v rámci UMVŽST určen k převodu na ČR s právem hospodařit s majetkem státu pro Správu železnic s.o. V rámci záměru projektu se předpokládá jeho výkup pro provedení navrhovaného parkoviště a přístupové zpevněné komunikace. Velikost odkupované plochy se předpokládá 2304 m<sup>2</sup>. Výkupní cena je uvažována dle cenové mapy města Most (viz příloha č. K.09) ve výši 500 Kč/m<sup>2</sup>.

### 7.3 Sousední pozemky

Tab. 6 Sousední pozemky stavby

Číslo pozemku	Druh pozemku	Vlastník pozemku
p. p. č. 7559/5	Zastavěná plocha a nádvoří (582 m <sup>2</sup> )	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
p. p. č. 7559/4	Zastavěná plocha a nádvoří (41 m <sup>2</sup> )	Ing. Václav Pomahač, Zdeňka Fibicha 2690/50, 434 01 Most
p. p. č. 7559/3	Zastavěná plocha a nádvoří (38 m <sup>2</sup> )	Ing. Zdeněk Šíma, Josefa Suka 265/19, 434 01 Most
p. p. č. 7559/1	Ostatní plocha (1674 m <sup>2</sup> )	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
p. p. č. 7552	Ostatní plocha (22 691 m <sup>2</sup> )	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
p. p. č. 7540/13	Ostatní plocha (10 753 m <sup>2</sup> )	České dráhy a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1
p. p. č. 7540/4	Zastavěná plocha a nádvoří (19 m <sup>2</sup> )	Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1



p. p. č. 7540/5	Zastavěná plocha a nádvoří (17 m <sup>2</sup> )	Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p. p. č. 7540/6	Zastavěná plocha a nádvoří (17 m <sup>2</sup> )	Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p. p. č. 7540/7	Zastavěná plocha a nádvoří (17 m <sup>2</sup> )	Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p. p. č. 7540/8	Zastavěná plocha a nádvoří (17 m <sup>2</sup> )	Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p. p. č. 7540/9	Zastavěná plocha a nádvoří (17 m <sup>2</sup> )	Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p. p. č. 7540/10	Zastavěná plocha a nádvoří (19 m <sup>2</sup> )	Právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p. p. č. 6927/4	Ostatní plocha (2321 m <sup>2</sup> )	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
p. p. č. 6927/2	Ostatní plocha (8731 m <sup>2</sup> )	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most
p. p. č. 7190/4	Ostatní plocha (2012 m <sup>2</sup> )	České dráhy a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1
p. p. č. 7190/1	Ostatní plocha (49 710 m <sup>2</sup> )	České dráhy a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1
p. p. č. 6928/1	Ostatní plocha (3076 m <sup>2</sup> )	Statutární město Most, Radniční 1/2, 434 01 Most

## **8. HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA ENVIROMENTÁLNÍCH VLIVŮ**

Navržená řešení nevyžadují výjimky z norem a předpisů z hlediska hygienických, jakostních a bezpečnostních předpisů, ochrany zdraví při práci apod. Všechna jsou v souladu s příslušnými ustanoveními.

### **8.1 Vztah k proceduře EIA**

Stavba ani změna stavby nevyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí. Na stavbu se nevztahuje zákon č. 100/2001 Sb. ani § 45 i zákona č. 114/1992 Sb.

### **8.2 Chráněná území přírody a krajiny**

Zvláště chráněná území jsou definována §14 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Území stavby Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most se nenachází v žádném velkoplošném chráněném území. Nejbližším velkoplošným chráněným územím je CHKO České Středohoří, jehož hranice se nalézá ve vzdálenosti cca 54 km od objektu výpravní budovy.

Nejbližšími maloplošnými chráněnými územími jsou:

- národní přírodní rezervace Zlatník ve vzdálenosti cca 3,5 km
- přírodní památka Kopistská výsypka ve vzdálenosti cca 3,5 km
- národní přírodní památka Jánský vrch ve vzdálenosti cca 5,5 km

Žádné z maloplošných chráněných území nebude stavbou dotčeno.

### **8.3 Územní systém ekologické stability (ÚSES)**

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodě blízkého charakteru, který příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny. Ochrana prvků ÚSES (definována v § 4 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je povinností všech vlastníků a uživatelů daných pozemků. V bezprostřední blízkosti stávající výpravní budovy se nenachází žádné prvky ÚSES, které by mohli být stavbou dotčeny nebo ovlivněny.

Nejbližší prvky ÚSES jsou:

- RBC Hněvín (cca 2 km)
- RBC Rýzel (cca 2,6 km)
- RBC Niva Bíliny II (cca 2,7 km)
- RBC Zlatník (3,5 km)
- RBC Jánský vrch - Špičák (cca 5,5 km)
- RBK Jánský vrch – Luční potok (cca 4,5 km)

- RBK Zlatník – Jánský vrch (cca 4 km)

Vzhledem k uvedeným vzdálenostem prvků ÚSES od stávající výpravní budovy lze předpokládat, že nedojde k žádnému jejich ovlivnění stavbou.

#### **8.4 Významné krajinné prvky**

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák. ř. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§3 zák. ř. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Stavba není v kontaktu se žádným VKP ze zákona ani s žádným VKP registrovaným dle §6 zák. č. 114/1992 Sb. Veškerá činnost se bude provádět ve stávající výpravní budově a jejím bezprostředním okolí, které se nachází v urbanizovaném prostředí města Most.

V blízkosti stavby se nachází pouze vodní tok:

- Bílina (ID 10100034) ve správcovství povodí Ohře s. p.

#### **8.5 NATURA 2000**

Natura 2000 (def. zák. ř. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi, což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

##### **Evropsky významné lokality (EVL)**

V bezprostřední blízkosti výpravní budovy v železniční stanici Most (území stavby a její okolí) se nenachází žádná evropsky významná lokalita.

Nejbližší EVL Kopistská výsypka se nalézá ve vzdálenosti cca 3,6 km od nejbližší hranice stavby.

##### **Ptačí oblasti (PO)**

V bezprostřední blízkosti výpravní budovy v žst Most (území stavby a její okolí) se nenachází žádná ptačí oblast.

Nejbližšími ptačí oblastí je Novodomské rašeliniště – Kovářská (cca 15 km).

#### **8.6 Mimolesní zeleň**

Na území OOP Most ve vzdálenosti do 2 km od výpravní budovy jsou tyto památné stromy:

- Dub pod Lajsníkem (kód ÚSOP 106148), ve vzdálenosti cca 0,8 km
- Lipové stromořadí u Oblastního muzea v Mostě 7 ks (kód ÚSOP 105198), ve vzdálenosti cca 1,5 km
- Borovice Schwerinova (kód ÚSOP 101825), ve vzdálenosti cca 1,6 km
- Dub u Muzea (kód ÚSOP 106147), ve vzdálenosti cca 1,5 km

Všechny památné stromy se nacházejí ve vzdálenosti větší 300 m (vzdušnou čarou). A nepředpokládá se jakékoliv ovlivnění stavbou.

V prostoru před budovou „E“ u výpravní budovy na nebezpečné ploše se nachází cca 5 ks stromů, které budou v rámci rekonstrukce pokáceny.

## **8.7 Akustická studie**

Příspěvek hluku provozem vlastní výpravní budovy do vnějšího prostředí je zanedbatelný a technologická zařízení (suché chladiče, kondenzační jednotky), která budou nově umístěna u objektu budou plnit podmínky NV č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Ve výpravní budově se nachází chráněné vnitřní prostory stavby. Chráněným vnitřním prostorem se rozumí obytné a pobytové místnosti s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování. V dalších stupních projektové dokumentace bude provedeno posouzení s detailním 3D modelem stavby, ve vazbě na vstupní údaje dopravní technologie akce: „Rekonstrukce žst. Most“.

## **8.8 Vliv na zemědělský půdní fond a PUPFL**

### Zemědělský půdní fond

V rámci stavby se nepředpokládá dočasný ani trvalý zábor ZPF.

### Pozemky určené k plnění funkcí lesa

V rámci stavby není požadavek na zábor PUPFL.

## **8.9 Vliv provádění stavby na životní prostředí**

Vliv provádění stavby na životní prostředí bude dočasný formou zvýšené hlučnosti a prašnosti při provádění prací. Tato negativa mohou být v nejvyšší možné míře eliminována typem použitých stavebních strojů, koordinací stavební činnosti a zajištěním opatření k jejich snížení (pouze denní práce v rozsahu 6-22 hodin, zkrápění, lokální ochranné zástěny, optimalizace dopravních tras apod.). Vliv na ZPF a PUPFL se nevyskytuje. Jedná se o stávající pozemní stavbu (budovu), vlivy na vodoteče a vodní zdroje se nevyskytují. Nejsou dotčeny oblasti surovinových zdrojů.

Při navazující projektové činnosti a při provádění rekonstrukce budovy bude postupováno v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. V platném znění.

## **8.10 Odpadové hospodářství**

Problematika odpadového hospodářství bude podrobně řešena v samostatné části navazujících stupňů projektové dokumentace. Specifikace druhů odpadů bude stanovena na základě pochůzky za účasti objednatele. Předmětem pochůzky bude stanovení částí stavby, kde je očekáván vznik nebezpečných odpadů (výskyt materiálů s obsahem azbestu – v případě dané stavby se jedná o „boletické panely“, výskyt dalších materiálů s nebezpečnými vlastnostmi dílny s úkapy ropných látek apod.). Dokumentace bude zpracována v souladu s platnou legislativou – jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o opadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek.



„Boletické panely“ - se vyskytují celoplošně na vnějším plášti budov. Jejich konstrukční uspořádání obsahuje životnímu prostředí a pro lidské zdraví nebezpečné azbestocementové desky. Stávající stav celoproskleného opláštění z „boletických panelů“ je dožilý a nesplňuje tepelně-technické požadavky. V rámci ZP se předpokládá, že „boletické panely“ budou ze stavby odstraněny. Způsob jejich odstranění ze stavby bude v souladu s platnými předpisy na úseku odpadového hospodářství.

Množství odpadů, které vzniknou během realizace stavby, bude evidováno souhrnně za celou stavbu, dle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady budou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001Sb.) a bude specifikováno jejich možné využití, popřípadě odstranění v souladu s platnou legislativou a na základě doporučení příslušných orgánů státní správy. Za původce odpadu bude považována realizační firma.

### **8.11 Hospodaření se srážkovými vodami**

V současném stavu jsou srážkové odpadní vody ze střech objektu odvedeny do místní kanalizace. Srážkové odpadní vody ze stávající zpevněné plochy jsou odvedeny stávajícím systémem kanalizace a vpustí do místní kanalizace. Způsob odkanalizování se v rámci rekonstrukce výpravní budovy nemění. V rámci výstavby parkoviště dojde k zásahu do stávajícího způsobu odvodnění zpevněné plochy. Bude upravena dešťová kanalizace a systém vpustí vč. osazení odlučovače ropných látek. Následný způsob odvedení vyčištěné odpadní vody se nemění.

### **8.12 Bezpečnost práce**

Během stavby je nutné řešit postupy práce tak, aby vždy část haly a alespoň jeden přístup na nástupiště byly pro veřejnost přístupné. Předpokládá se vytvoření průchozích koridorů. Při provádění stavby je nutné vždy zajistit řízení provozu. Dodržování vyhlášek, norem a předpisů upravujících pracovní postupy během výstavby tak, aby byla zajištěna bezpečnost práce, je plně v kompetenci a odpovědnosti zhotovitele stavebních prací. Za původce odpadu bude považována realizační firma.

### **8.13 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace**

Stavba vzhledem ke svému charakteru bude respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace, především vyhl. 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### **8.14 Požárně bezpečnostní řešení stavby**

V rámci navazujících stupňů projektové dokumentace bude zpracováno PBŘ v rozsahu § 41, odst. 2, vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to pro všechny stavební objekty ve všech souvislostech v souladu s Metodickým návodem pro NAVRHOVÁNÍ A POSUZOVÁNÍ POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ (Ministerstvo vnitra - generální ředitelství HZS ČR, srpen 2018).

Při stanovení počtu a určení druhu přenosných hasicích přístrojů v PBŘS se bude prioritně uvažovat s těmito standardy: PHP typu práškový – hasební schopnost 34A a vyšší, PHP typu CO<sub>2</sub> - hasební schopnost 89B a vyšší.

## **9. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUČÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU**

Stavba předpokládá standardní zabezpečení budoucího provozu. Základní pravidla pro nakládání s majetkem státu jsou uvedena ve Statutu státní organizace Správa železnic s.o. (č.j. S31774/2014-O26), který byl schválen správní radou 9. července 2014.

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

- Směrnice SŽDC č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic (č.j. 41101/2016-O31 ze dne 5. ledna 2017);
- Směrnice SŽDC č. 88 - Dočasné užívání bytového fondu SŽDC (č.j.: S 54964/2013-O31 ze dne 20. prosince 2013).

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

U prostor pro municipality je nájemné stanoveno v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi ON, pro veškeré dopravce vychází cena nájemného z Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravcům osobní drážní dopravy v aktuálním znění pro daný rok.

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

Správu majetku vykonává, a i nadále bude vykonávat, složka Správa železnic s.o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem a její odborné správy:

- správa pozemních staveb
- správa elektrotechniky a energetiky
- správa sdělovací a zabezpečovací techniky

Realizací stavby nedojde k úspoře provozního personálu. Podle předpokladů nedojde realizací stavby k nárůstu potřeby pracovníků provozu a údržby infrastruktury.

## 12. VÝČET PŘÍLOH

příloha A: Formuláře VZOR 80–83

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu

příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3

***nedokládá se***

příloha D: Orientační výkres se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby

příloha E: Doložení současného stavu a výsledků průzkumů

příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem

příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“<sup>11</sup> (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací)

***nedokládá se – tento záměr není záměrem projektu pozemní komunikace***

příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T)

***nedokládá se – tento záměr není záměrem projektu pozemní komunikace***

příloha I: Hodnotící list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) - pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací

***nedokládá se – tento záměr není záměrem projektu pozemní komunikace***

příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: Ostatní přílohy

K.01 - Půdorysy stávajícího stavu

K.02 - Půdorysy navrhovaného stavu

K.03 - Průzkum realitního trhu (pro potřeby stanovení ceny pronájmu komerčních prostor)

K.04 – Zápisy z jednání

K.05 - Koordinační dohoda

K.06 – Výpočet potřeby parkovacích ploch

K.07 – Stanovisko architekta města Most

K.08 – Varianty vnějšího opláštění

K.09 – Cenová mapa

příloha L: Neveřejné přílohy

L.01 - Tabelární přehled stávajícího stavu (bez projektu)

L.02 - Tabelární přehled navrhovaného stavu (s projektem) - do r. 2029

L.03 – Frekvence cestujících



## SEZNAM TABULEK:

Tab. 1	Využití ploch – stávající stav .....	21
Tab. 2	Přehled nákladů – stávající stav .....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
Tab. 3	Hospodářský výsledek – stávající stav ..	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
Tab. 4	Tabelární přehled procentuálního využití budovy – navrhovaný stav	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
Tab. 5	Tabelární přehled nákladů – navrhovaný stav (s projektem) .....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
Tab. 6	Hospodářský výsledek – s projektem ....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
Tab. 7	Velikosti užitných ploch budovy .....	26
Tab. 8	Plochy dotčené realizací projektu .....	27
Tab. 9	Seznam pozemků stavby .....	39
Tab. 10	Sousední pozemky stavby .....	40
Tab. 11	Výsledky zpracované a finanční a multikriteriální analýzy	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>
Tab. 12	Rozpis nákladů .....	<b>Chyba! Záložka není definována.</b>

## SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obrázek č. 1: Členění budovy .....	4
Obrázek č. 2: Související stavby v okolí výpravní budovy .....	5
Obrázek č. 3: Poloha výpravní budovy k centru města Most .....	7
Obrázek č. 4: Schéma MHD Most 2019 .....	8
Obrázek č. 5: Trasa cyklotrasy „Nádraží“ .....	9
Obrázek č. 6: Trasa cyklotrasy č. 3113 .....	9
Obrázek č. 7: Trasa cyklotrasy č. 3107 .....	10
Obrázek č. 8: Schéma parkování a jeho možnosti (legenda barev viz obrázek 2) .....	11
Obrázek č. 9: Cykloboxy .....	12
Obrázek č. 10: Hlavní přepravní proudy – stávající stav .....	13
Obrázek č. 11: Hlavní přepravní proudy – nový stav dle návrhu ZP .....	13
Obrázek č. 12: Členění budovy .....	15