

Stavba: **Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně**

Stupeň: **Záměr projektu**

Investor: **Správa železnic, státní organizace**
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Zpracoval: **IPSUM CZ, s.r.o.**



ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně

Obsah projektu:

1. **Identifikační údaje projektu**

2. **Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu**

Návaznost projektu na dopravně koncepční nebo strategické dokumenty apod.

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

Stručné zhodnocení stávajícího stavu, zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu. Eventuálně stav přípravy akce v době zpracování záměru projektu. U rekonstrukce, optimalizace a modernizace a neinvestičních akcí dále uvést případné výsledky diagnostiky.

- 3.1 Identifikace a význam stanice
- 3.2 Popis žst. jako celku z hlediska provozovatele dráhy a širších vazeb
- 3.3 Stavebně technický stav
- 3.4 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele
- 3.5 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

4. **Požadavky na technické řešení**

Základní technické řešení investiční či neinvestiční akce.

- 4.1 Popis navrhovaného stavu
- 4.2 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele
- 4.3 Variantní řešení
- 4.4 Stanovení nákladů na památkovou ochranu
- 4.5 Porovnání variant (využití ploch a hlavní provozní ukazatele)

5. **Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů**

Přehled rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

6. **Územně technické podmínky**

Vazba projektu na územně plánovací dokumentaci, územně technické podmínky pro přípravu území, rozsah a způsob zabezpečení přeložek inženýrských sítí, napojení na ostatní dopravní infrastrukturu apod.

7. **Majetkoprávní vztahy**

Popis současných majetkoprávních vztahů a majetkoprávních otázek a rizik.

8. **Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů**

Zhodnocení projektu z hlediska vlivů na životní prostředí a aktuální stav případných environmentálních řízení (informace o případně provedených posouzeních). Uvedení rizik či přínosů.

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

Technické a finanční požadavky na zabezpečení budoucího provozu (užívání) stavby, přehled budoucích správců jednotlivých objektů apod., dělení nákladů dle druhu majetku (např. majetek Správy železnic, státní organizace, ČD atd.).

10. **Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu**

Vyhodnocení ekonomické efektivity projektu.

11. **Rozpis nákladů**

12. **Výčet příloh**

1. Identifikační údaje projektu

správce programu:	Ministerstvo dopravy České republiky
ISPROFOND/Sub. ISPROFIN:	3273214901 /5413520024
číslo projektu:	S631700099
název projektu:	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně
místo realizace (kraj):	Karlovarský
termín realizace:	06/2022-07/2023
zpracovatel ZP:	IPSUM CZ, Ing. arch. Luboš Sejkora, Ing. Miroslav Vlček

2. Návaznost na schválené koncepce a programy

Záměr projektu této investiční akce je předkládán pro naplnění cílů a záměrů stavební obnovy a modernizace železničních osobních nádraží ve správě Správy železnic, státní organizace.

Záměrem Správy železnic, státní organizace je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům dnešní doby z hlediska cestující veřejnosti nejen na železnici, ale i v navazující veřejné hromadné dopravě.

Předkládaný Záměr projektu vychází z níže uvedených specifických cílů a opatření stanovených v Dopravní politice České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050:

Vytváření podmínek pro soudržnost regionů

- Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje.
- Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.

Veřejná služba v přepravě cestujících

- Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).
- Z hlediska uživatele vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou.

Koncepčním dokumentem Správy železnic, státní organizace pro zpracování investiční akce je „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Nemovitosti železničních osobních nádraží jsou prvoplánově určeny k organizování, zabezpečování a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou osob a věcí.

2.1 **Cíle Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží**

- Zlepšení stavebně technického stavu budov a modernizace jejich vybavení, zamezení častým poruchám.
- Optimalizace a zlepšení prostor pro cestující (zvýšení kultury cestování).
- Zajištění bezbariérovosti budov.
- Zajištění hospodárného provozu budov.
- Adaptace prostor pro zázemí Správy železnic, státní organizace.
- Vazba na investiční akce Stavebních správ Správy železnic, státní organizace („liniové stavby“) či municipalit.
- Revitalizace areálů osobních nádraží včetně alternativního využití volných prostor.

Výpravní budova ve Františkových Lázních byla vybrána k realizaci investiční akce z následujících důvodů:

- nevyhovující celkový stavebně technický stav budovy a vnějších ploch (viz. Příloha E)
- objekt se nachází v památkové rezervaci města a dle stavebně historického průzkumu se jedná o mimořádně zajímavou a hodnotnou stavbu (viz. Příloha E), město navíc usiluje o zapsání na seznam světového dědictví UNESCO
- kultivace okolí VB a zřízení parkovišť pro osobní vozidla a jízdní kola, vč. řešení zálivů pro výlukovou autobusovou dopravu
- požadavek na úsporu provozních nákladů (instalace úsporných světelných zdrojů, řešení úniků tepla novými okenními a dveřními výplněmi s izolačními dvojskly aj. a zateplením stropů v posledních podlažích či vložením tepelné izolace do podlahy)
- na tuto stavbu naváže infrastrukturní stavba „Modernizace ŽST Františkovy Lázně“
- doplnění základní vybavenosti veřejných prostor o chybějící prvky interoperability (bezbariérový přístup, ...)
- zajištění odpovídajících prostor pro služby dopravců – informace a prodej jízdních dokladů včetně zázemí

2.2 Související investiční a neinvestiční akce

Souběžně s připravovanou rekonstrukcí VB ŽST FL se pokračuje v projektové činnosti na „Modernizaci ŽST Františkovy Lázně“, projekt zpracovává AFRY CZ s.r.o., jedná se o stupeň Záměr projektu, na projektu se pracuje od r. 2018.

V rámci přípravy stavby „Modernizace ŽST“ bylo s městem rozjednáno o vybudování nového podchodu pod tratí. Tento podchod by umožnil spojení rozvojového území nacházejícího se za nádražím. Trasa je uvažována v ose VB i nástupišť a s vyústěním před budovou na nově vytvořeném nádražním předprostoru. Podchod by umožnil městu lépe využít potenciál pozemků nacházejících se SV od trati. Podchod by měl být společnou investicí Správy železnic a města.

Na rekonstruovanou ŽST již dále nebude navazovat žádná další investiční akce. Po rekonstrukci bude výpravní budova v cílovém stavu a dále se uvažuje pouze s pravidelnou údržbou.

V dlouhodobém výhledu lze dle možností Města Františkovy Lázně předpokládat rekonstrukci povrchu vozovky místní komunikace, resp. řešení celého nádražního předprostoru, a to vč. zastávek linkové autobusové dopravy. Toto bylo vedením města mnohokrát zmíněno. Projekt zatím není.

Všechny navržené úpravy jsou prováděny na pozemcích v majetku Správy železnic, státní organizace a stávajícím pozemku ČD, a.s., který je zahrnut do programu ÚMVŽST.

Náklady na odkup pozemků v majetku ČD, a.s. jsou zahrnuty do CIN ZP Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně.

Navržené řešení ZP je v souladu s platným územním plánem města.

3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

3.1 Identifikace a význam stanice

místo stavby

- adresa: dům č.p. 97, Františkovy Lázně, ulice Nádražní stezka 2
- katastrální území: Františkovy Lázně

- dotčené pozemky a stavby

-- Správa železnic, státní organizace st. 124/1
-- ČD, a.s. 830/5

číslo železniční stanice dle SR70: 740050

pořadí dle PRON: 271

dle UIC 276

kategorie D

význam z hlediska mezinárodní, vnitrostátní a regionální dopravy:

jedná se o regionální dopravu, mezinárodní regionální dopravu a o dálkové spoje (Pendolino z Ostravy)

frekvence cestujících: skupina PRON 400-7499

součást TEN-T: NE

památková ochrana: nejedná se o kulturní památku, ale nemovitost se nachází v památkové rezervaci města Františkovy Lázně

Obrázek 1 Pohled na výpravní budovu z kolejiště



Zdroj: fotodokumentace IPSUM CZ

3.2 Popis žst. jako celku z hlediska provozovatele dráhy a širších vazeb

Z provozního hlediska se jedná o průjezdné nádraží. Budova železniční stanice slouží jak obyvatelům města, tak obyvatelům blízkého okolí k dojíždění do práce či do škol, ale také návštěvníkům lázní a turistům.

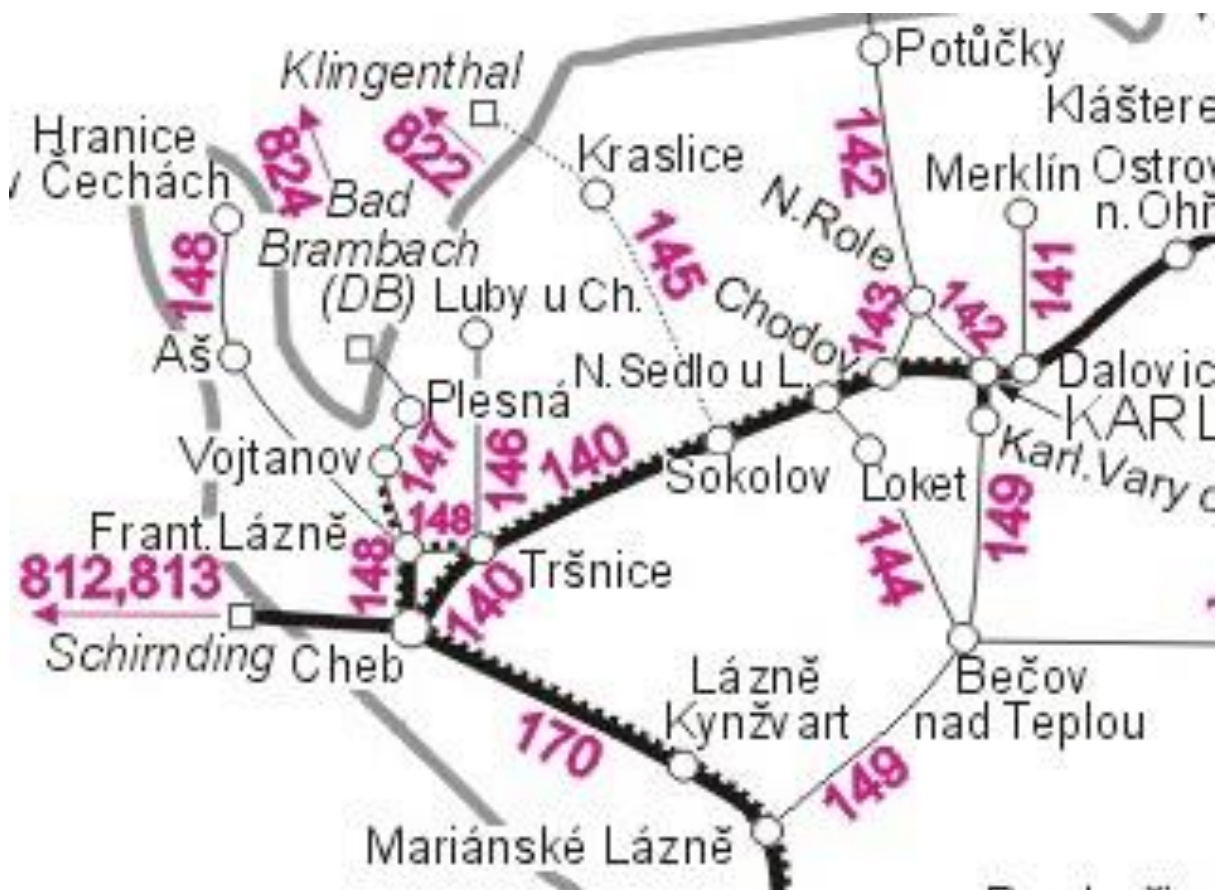
Z technologického hlediska se nacházejí prostory pro zajištění provozu dráhy v přízemí, v levém křídle VB. Rozsah těchto ploch bude identický, beze změny.

Železniční stanice Františkovy Lázně je situována na jednokolejně regionální trati 147 Cheb – Bad Brambach (-Zwickau) a č. 148 Cheb – Hranice v Čechách, Aš – Selb – Plößberg (- Hof).

Tato stanice je i konečnou stanicí vnitrostátního dálkového spoje vlaků SuperCity Pendolino vypravovaného z Ostravy každý den.

Stávající objekt žst. se nachází se na severovýchodním okraji města při ulici Nádražní.

Obrázek 2 Poloha dotčeného nádraží



Zdroj: ČD, GŘ, Odbor provozování dráhy, Ing. Pavel Krýže

V důsledku těchto aspektů má tato stanice průměrnou denní frekvenci cestujících na hodnotách, které jsou uvedeny v příloze L.

Dle kategorizace UIC je žst. Františkovy Lázně zařazena do kategorie D, v celkovém pořadí je stanice na 276. místě. Denní frekvence cestujících je uvedena v příloze L.

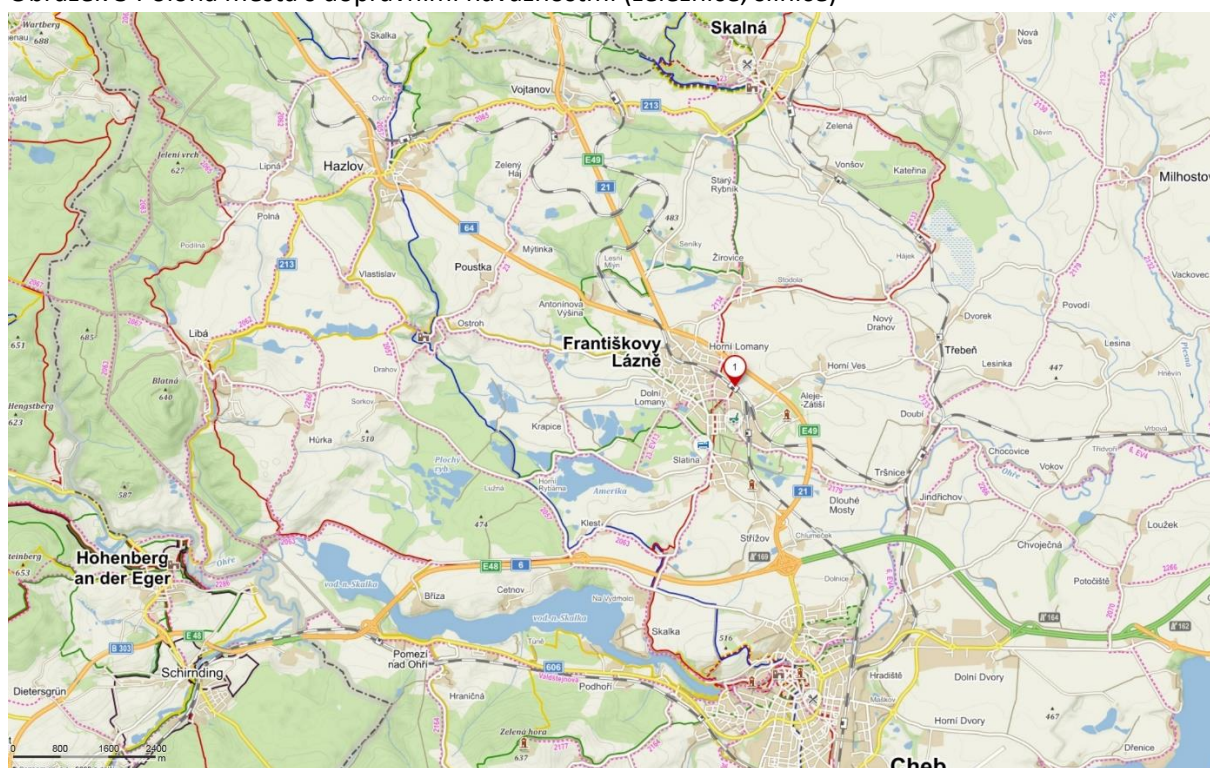
Město Františkovy Lázně je atraktivní a cílovou destinací jak pro projíždějící návštěvníky, tak koncovou stanicí pro návštěvníky lázeňských domů.

Význam místa vynikne zapsáním města do seznamu UNESCO, o jehož provedení vedení města již několik let usiluje a dle jejich názoru by toto mělo být v nejbližší době realizováno.

Okolí lázní je obklopeno cennými přírodními lokalitami. Na prvním místě to je CHKO Slavkovský les. Velice známá je rovněž přírodní rezervace SOOS. Z Přírodních parků můžeme jmenovat např. Smrčiny, Kamenné vrchy či Halštrov.

Ve městě Františkovy Lázně žije přibližně 5 500 obyvatel. Historické jádro město je od r. 1992 prohlášeno za památkovou rezervaci. Ve městě se nacházejí lázeňské domy, kolonády a celkem 19 léčivých pramenů.

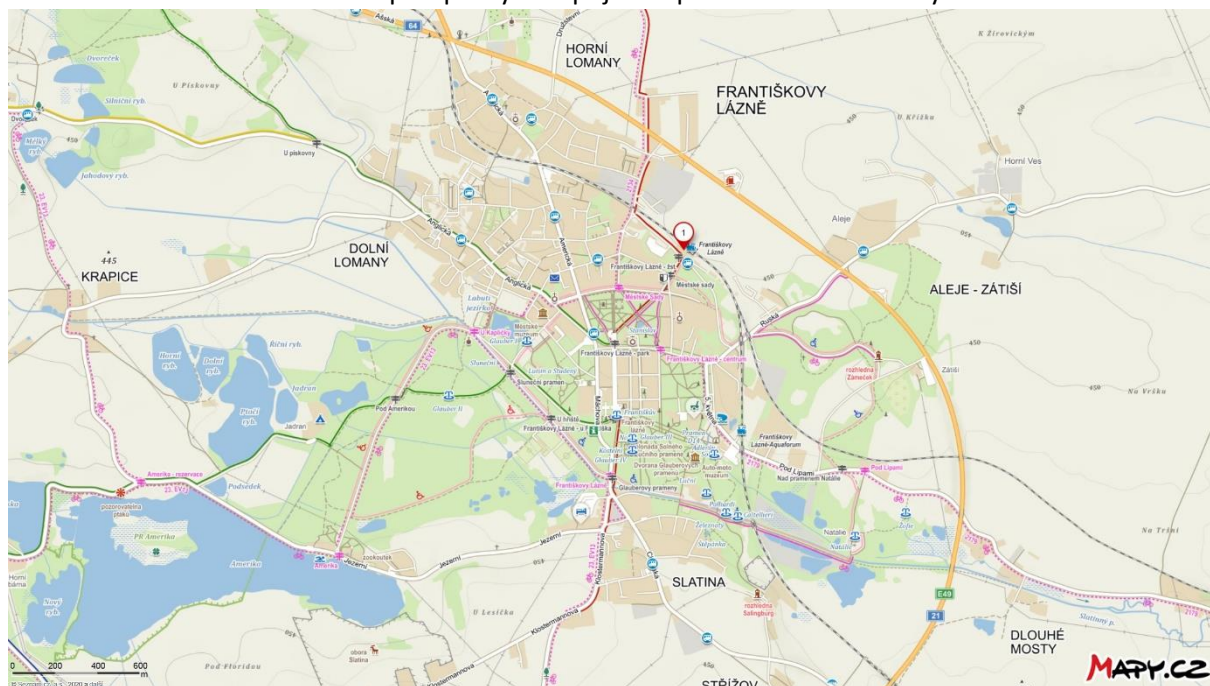
Obrázek 3 Poloha města s dopravními návaznostmi (železnice, silnice)



Zdroj: mapy.cz

V bezprostředním okolí města se nalézá např. významná městská památková rezervace Cheb, z hradů např. Hazlov a Seeberg či méně významné ve Skalné. Mimořádně cenné jsou rovněž původní zachovalé hrázdné venkovské usedlosti, např. Starý rybník a další. Zajímavostí je také muzeum úzkorozchodné železnice v rezervaci SOOS.

Obrázek 4 Detailní turistická mapa s přímým napojením prostoru nádraží na cyklotrasu č. 15



Zdroj: mapy.cz

Městem prochází významná evropská cyklotrasa EuroVelo EV13, která vede po hranicích České republiky, Rakouska a Německa. Začíná v Petržalce v Bratislavě vede až do Aše). Jedná se o nejdelší evropskou cyklotrasu z rodiny EuroVelo, její délka je téměř 800 km.

Další významná cyklotrasa je tzv. Kušňohorská magistrála, značená číslem 23. Vede z Děčína do Chebu. Z méně významných cyklostezek jsou to pak dvě trasy, č. 2134 která vede na sever a č. 2179 vedoucí na východ-

Z nejbližších měst v okolí lze zmínit Cheb, Mariánské Lázně či Karlovy Vary. Všechna tato města mají spojení po železnici a mohou tedy sloužit jak k dojíždění za prací, do školy či k návštěvě daných oblastí, tedy k rozvoji turistiky.

Obrázek 5 Ortofoto mapa ilustrující umístění VB ve vztahu k městu



Zdroj: mapy.cz

Napojení na technickou infrastrukturu je vyhovující. Objekt je napojen na všechny sítě – kanalizace, vodu, plyn, elektřinu a dálkové teplo. V suterénu se nachází výměníková stanice.

Z hlediska stavu navazující dopravní infrastruktury v daném místě není v současné době žádné funkční zařízení typu B+R, K+R nebo P+R. Tuto službu v současnosti supluje soukromý investor provozováním parkoviště „Parkán“ naproti nádraží.

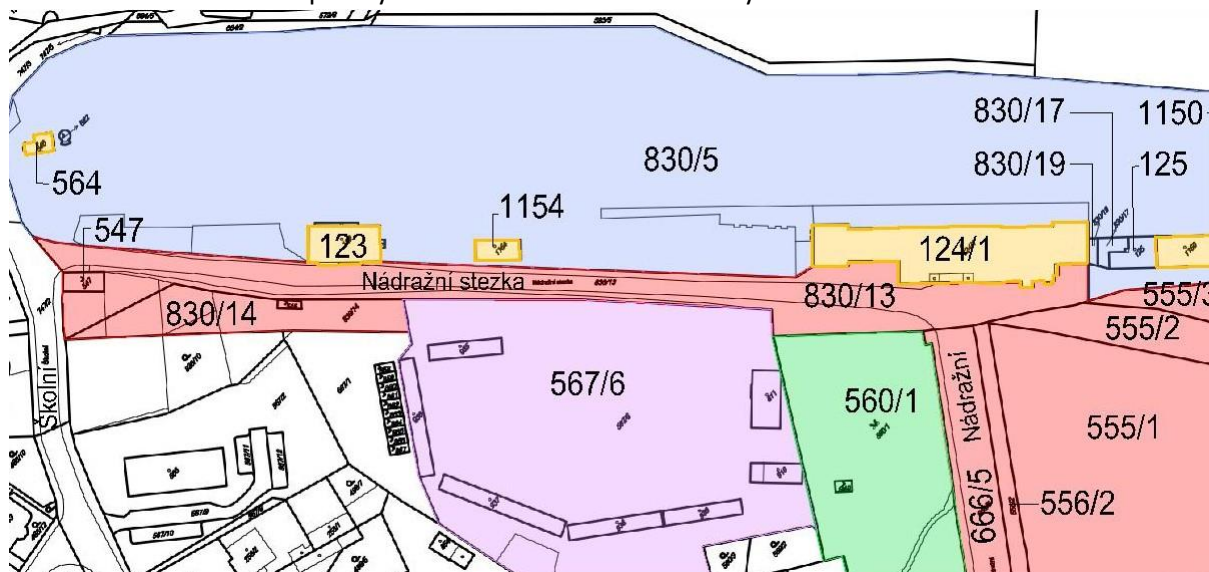
Železniční stanice je využívána obyvateli města i blízkého okolí jako místo přestupu z autobusové dopravy na vlakovou, neboť před VB se dnes nachází hojně využívaná autobusová zastávka spojující město Cheb a Luby.

Obrázek 6 Ortofoto mapa železniční stanice s přehledem pozemků a objektů



Zdroj: mapy.cz

Obrázek 7 Katastrální mapa s vyznačením aktuálních vlastnických vztahů



LEGENDA PLOCH DLE KATASTRU

	SŽ
	Město Františkovy Lázně
	České dráhy
	MAGNUM Filia a.s.
	FL Property Dev.

Zdroj: snímek z katastru nemovitostí

3.3 Stavebně technický stav

Opotřebením budovy nádraží je dle Koncepce 74,62 %, což odpovídá zhoršujícímu se stavebně technickému stavu a vyžaduje celkovou rekonstrukci. Hodnocení by bylo více negativní, ale je částečně ovlivněno provedenou opravou technologického části 1: NP.

V roce 2018 byl vyhotoven Stavebně technický průzkum Kanceláří stavebního inženýrství s.r.o., Ing. Stanislavem Vonkou. Průzkum byl zaměřen na určení celkového stavu výpravní budovy v rámci předprojektové dokumentace investiční akce stavby „Františkovy Lázně, rekonstrukce výpravní budovy“. Suterén objektu tvoří kamenné zdivo, zastropen je cihelnými klenbami. Nadzemní část je tvořena cihlovým zdivem, stropní konstrukce jsou dřevěné, trémové, pouze konstrukce stropu výpravní haly je tvořena ocelovými „I“ profily uloženými na cihelných pilířích.

Krov dřevěný, hambalkový, ve spojovacím krčku vazníková konstrukce.

Střešní krytina plechová, na bednění.

Objekt VB je tvořen 3 nadzemními podlažími, stropní konstrukce výpravní haly je umístěna ve 2.NP.

Celkově lze říct, že objekt nevyzývá žádné významné statické poruchy. Dřevěné konstrukce jsou bez viditelného napadení dřevokaznými škůdci. Stropní dřevěné konstrukce odpovídají dlouhodobému užívání a jsou nepoškozené. Sondami bylo ověřeno, že nedochází k nadměrným průhybům trámů. Konstrukce krovu jsou nepoškozené a vyschlé. Suterén je převážně vyschlý, lokálně dochází ke kondenzaci vlhkosti na stěnách a k opadávání omítky. Cihly v klenbách jsou nepoškozené.

Z větších poruch či poškození můžeme jmenovat konkrétně tyto:

1/ hlavní výpravní budova

- ve 2.NP zasaženy místnosti při ulici požárem, stropní konstrukce jsou však funkční

- lokálně se objevují stopy po zatékání, které způsobují degradaci omítky či rákosového stropu, stejný problém je ve schodišтовém traktu, kde dochází k zatékání okenními otvory, v jehož důsledku dochází opět k degradaci omítky
 - v suterénu dochází lokálně ke kondenzaci a důsledku této činnosti opět k opadávání omítky
- 2/ provozní budovy vč. spojovacích krčků (bez objektu bývalé restaurace)
- zdivo suterénu vlhké, omítka degradována, opadává
 - klenby v suterénu jsou lokálně významně poškozeny umístěním rozvodů
 - v suterénu rovněž dochází k periodickému zaplavitování srážkovou vodou (až do v 0,3m!)
 - v JV objektu ve stropu 2.NP provedeno odvětrání, které v kombinaci se zatékáním vedlo k hloubkové degradaci nosného stropního trámu
- 3/ objekt bývalé restaurace
- bez poruch či poškození

Obrázek 8 Pohled na výpravní budovu z kolejiště



Zdroj: fotodokumentace IPSUM CZ

Stav především nosných prvků je překvapivě v dobrém stavu. Toto se však již nedá říci o zbývajících prvcích stavby, neboť tyto jsou morálně i funkčně hluboko za hranicí své životnosti. Jedná se o okenní a dveřní výplně, podlahy, vnitřní omítky, obklady, sanitární technika jakožto inženýrské sítě – rozvody, vody, kanalizace, elektra či plyn. Stejně platí i o vnější obálce budovy, omítky, střešní krytina, komínová zhlaví, ...

Celkově tedy můžeme konstatovat, že ač statika domu se jeví relativně v dobrém světle, VB jako celek je ve špatném a nevyhovujícím stavu a vyžaduje radikální a komplexní rekonstrukci.

1. NP je ve stavu vyžadující celkovou rekonstrukci. Budou zde zachovány veřejně přístupné prostory pro cestující. Dojde k zachování prostor pro dopravce (ČD a.s.) a zároveň bude rozšířena plocha pro

ostatní (komerční) dopravce. Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy budou ponechány ve stávajícím rozsahu. Nově zde vznikne zázemí SŽ namísto bytové funkce, v prostoru SZ věže. V prostoru JV věže bude nově situováno zázemí bytů. Prostor bývalé restaurace bude připraven do stavu shell and core a bude nabídnut potenciálnímu zájemci.

2. NP je rovněž ve špatném technickém stavu. V rámci navržené změny funkčního využití dojde k rozšíření plochy bytové funkce a nově zde vznikne zázemí SŽ, vše na úkor dnes nevyužitých ploch.

3. NP bude opět potřeba rekonstruovat. I zde dojde k rozšíření stávající bytové funkce na úkor nevyužitých prostor.

Prostor půdy je volný, bez využití, a tak také zůstane i nadále. S novým využitím tohoto prostoru se nepočítá.

1.PP (suterén) je částečně vlhký, ale kromě současného umístění výměňkové stanice se nepočítá s jeho rozsáhlejším využitím, nově je počítáno pouze s využitím volného prostoru pro umístění veřejného podchodu s přístupem na nástupiště, z důvodu umístění předávací stanice a rozvodů inženýrských sítí, bude nutné v maximální míře eliminovat stávající vlhkost.

Obálka budovy

Stávající omítka je nevyhovující, a to jak po technické, tak i po estetické stránce. Na mnoha místech je poškozena, některé partie zdobení jsou silně poničeny, jiné chybějí zcela.

Okenní výplně jsou různého stáří a kvality a je třeba je jak po technické, tak vizuální stránce v předpokládané rekonstrukci budovy sjednotit, tedy vyměnit za nová. V podobném stavu jsou i veškeré dveřní výplně.

Venkovní kryté prostory

Jedná se o prostor před nádražím s krytou markýzou a prostor u prvního nástupiště zakrytým pultovou střechou. Zpevněné plochy ve špatném stavu, totéž platí o původní markýze u hlavního vstupu. Kryté nástupiště, resp. nosný systém a zastřešení provedeno nově, původní s litinovými sloupy odstraněno. Na zvážení návrat k původnímu stavu.

Stávající drážní technologie se nachází v levém křídle přízemí VB, bude zde i nadále a bude zachována ve stávajícím rozsahu.

Vybavení budovy

Hygienické zázemí v současnosti neodpovídá soudobým standardům ani normovým požadavkům. Chybí invalidní WC, přebalovací pult(-ty) a místo pro dohled nad WC.

Odbavovací hala slouží současně jako čekárna, nemá odpovídající vzhled ani osvětlení.

Objekt je napojen na dálkové teplo s výměňkovou stanicí umístěnou v suterénu domu. Výměňkovou stanicí bude třeba přemístit s ohledem na kolizi s projektovaným podchodem pod tratí. Stáří výměníků je cca 11 let, rekonstrukce proběhla v r. 2009. Veškeré rozvody jsou ve velice špatném stavu.

V návrhu se počítá s tím, že jednotlivé celky budou řešeny jako samostatné okruhy se samostatným měřením (např. Správy železnic, státní organizace, pokladna se zázemím, pronájem ostatním dopravcům apod.)

Bezbariérovost objektu hlavním vstupem ve směru od města dnes není vyřešena.

Bezbariérový přístup je z přednádraží po chodníku kolem VB na 1. nástupiště a z 1. nástupiště pak i do odbavovací haly.

Obrázek 9 Pohled na kryté nástupiště 1. koleje s dnes řešeným „bezbariérovým“ přístupem do objektu VB a s „novou“ konstrukcí zastřešení 1. nástupiště.



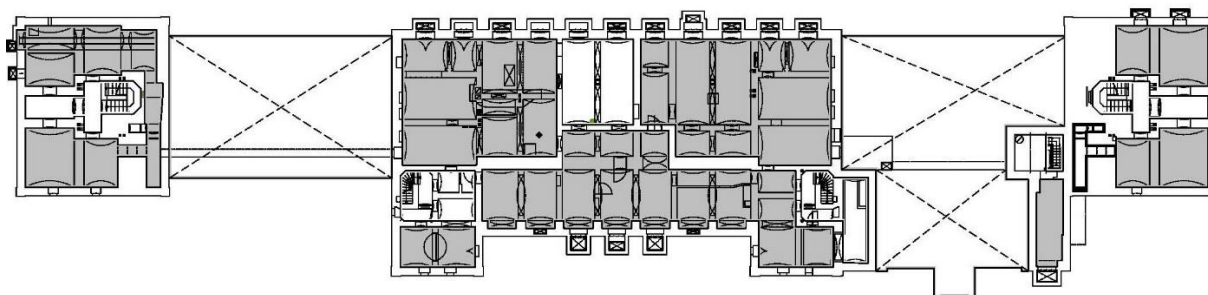
Zdroj: fotodokumentace IPSUM CZ

3.4 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele

Současné využití budovy je následující:

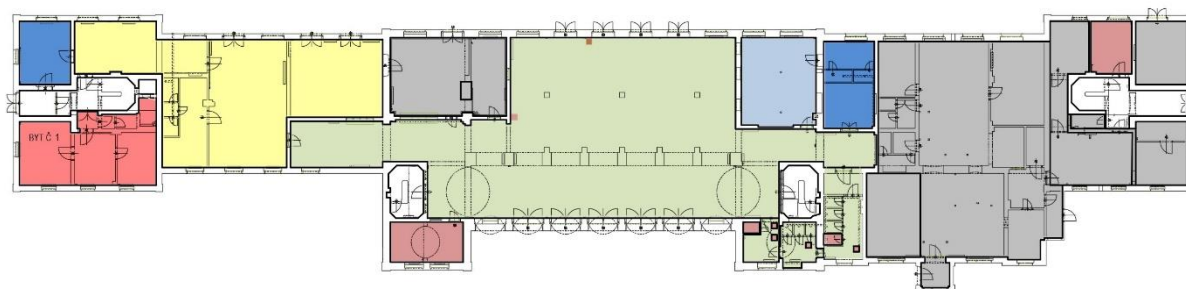
- 1.PP, suterén - společné a nevyužité prostory
- 1.NP, přízemí - prostory veřejně přístupné, technologické, provizorní prostory pro dopravce a ostatní dopravci, komerční prostory, byty a společné a nevyužité prostory
- 2.NP, patro - byty a společné a nevyužité prostory
- 3.NP, patro - byty a společné a nevyužité prostory
- Půda - volný prostor bez využití

Obrázek 10 Stávající stav – půdorys 1.PP



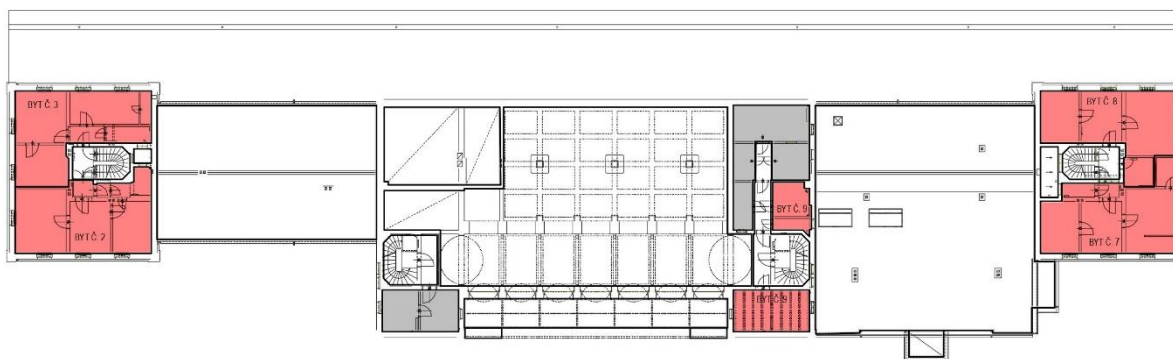
Zdroj: údaje OŘ UNL

Obrázek 11 Stávající stav – Půdorys 1.NP



Zdroj: údaje OŘ UNL

Obrázek 12 Stávající stav – Půdorys 2.NP



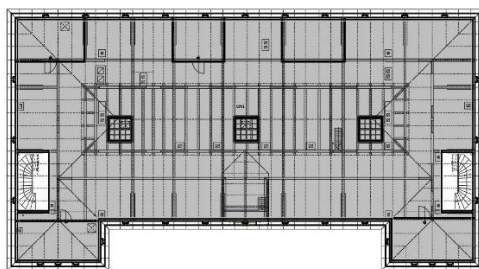
Zdroj: údaje OŘ UNL

Obrázek 13 Stávající stav – půdorys 3.PP



Zdroj: údaje OŘ UNL

Obrázek 14 Stávající stav – Půda



Zdroj: údaje OŘ UNL

V následující tabulce je přehledně znázorněno funkční využití jednotlivých prostor v celkovém vyjádření současného stavu.

Tabulka 2 Funkční využití prostor VB – současný stav

kategorie – prostory	užitná plocha v m ²	podíl v %
Veřejně přístupné prostory	386,70	17
Technologické prostory	134,66	6
Provozní prostory Správy železnic, státní organizace	0	05
Prostory pro dopravce	19,04	1
Ostatní prostory dopravců	44,89	2
Komerční prostory	47,87	2
Byty	607,51	26
Municipality	0,50	0
Státní správa	0	0
Nevyužité	901,67	39
Společné prostory	194,31	8
celkem	2337,15	100

Zdroj: údaje OŘ UNL

3.5 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

K naplnění cílů dle čl. 2 a dalších tento ZP řeší zejména:

- nevyhovující a zhoršující se stavebně-technický stav objektu, prodloužení životnosti objektu a odstraněním všech vad minimalizaci nákladů na běžnou údržbu
- bezbariérovost objektu, tedy přístup a nezbytné vybavení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- zásadní zlepšení obslužnosti místa a zlepšení kvality cestování zejména zřízením venkovních parkovacích stání pro osobní vozidla, umístěním stojanů na kola a cyklo boxů
- v případě cykloboxů a parkoviště P+R se uvažuje s instalací dobíjecích stanic pro e-kola a elektromobily
- optimalizaci využití vnitřních prostor objektu pro reálné komerční využití včetně zjištění zájmu nájemců
- zásadní zlepšení bezpečnosti objektu s pozitivním dopadem na provoz železnice

- v rámci vyššího stupně PD bude zpracován Bezpečnostní projekt, náklady na zpracování jsou zahrnuté v CIN
- odpovídající orientační systém pro cestující
- celkovou úpravu části okolních pozemků ve správě Správy železnic, státní organizace vnímaných veřejností jako součást železnice pro optimální vzhled a možnosti údržby (revitalizace stávající a výsadba nové zeleně)

4. Požadavky na technické řešení

4.1 Popis navrhovaného stavu

Výše uvedená rekonstrukce globálně řeší následující technické aspekty:

- nové stavebně technické provedení splňuje všechny požadavky požárně bezpečnostního řešení
- v rámci realizace projektu dojde ke zvýšení pocitu bezpečnosti cestující veřejnost – kamerový systém, vhodnější osvětlení aj.
- výpravní budova bude splňovat veškeré aspekty kladené na interoperabilitu
- v rekonstruované budově bude doplněn instalovaný orientační a informační systém pro cestující v souladu se směrnici č. 118 a grafického manuálu k této směrnici
- do veřejně přístupných prostor VB bude umístěna informační tabule s informacemi o možných turistických aktivitách
- ve veřejných prostorách výpravní budovy bude navrženo doplnění rozvodů vč. koncových zařízení rozhlasového a hodinového zařízení
- záměr řeší rekonstrukci veřejně přístupných ploch vč. prostor pro cestující veřejnost
- akce řeší kompletní rekonstrukci – interiér i exteriér
- v odbavovací hale bude provedena příprava pro instalaci bankomatu, nápojových a jídelních automatů
- nově budou zřízena parkovací místa typu P+R a stání pro jízdní kola (budou zastřešena, částečně řešeno formou cykloboxů), tímto dojde úspoře času cestující veřejnosti
- v rámci rozvoje cestovního ruchu bude v prostorách výpravní budovy zřízen infokoutek (držák prospektů)
- součástí rekonstrukce je i revitalizace stávající i a výsadba nové zeleně, konkrétní podoba bude řešena ve spolupráci s ekologem, dle požadavku OŘ UNL Oddělení ekologie
- výpravní budova bude přiměřeně zateplena s ohledem na současné požadavky na snižování energetické náročnosti budov, avšak s ohledem k historickému významu budovy (podlahy, stropy, veškeré okenní a dveřní otvory)

Stručný popis hlavních stavebních prací na objektu VB

Práce v interiéru budovy – rekonstrukce podlah, vnitřních omítek stěn a stropů, úprava schodiště včetně zábradlí, výměna dveřních křídel vč. zárubní, úprava dispozičního řešení místností; dále kompletní rekonstrukce vnitřních rozvodů vody, kanalizace, plynu, elektřiny a UT (vč. výměny technologie předávací stanice). Bude provedeno zateplení budovy, které vyhoví vyhlášce č. 78/2013 Sb. (Vyhláška o energetické náročnosti budov), konkrétně § 6, odst. 2, písm. c), kdy objekt „jako celek“ musí vyhovět doporučeným hodnotám. Výsledkem bude zateplení podstřešního prostoru a prostoru v úrovni 1.NP – podlaha vč. výměny okenních a dveřních prvků na fasádě.

1.PP

- bude provedeno odvlhčení sklepních prostor, avšak v minimalistickém provedení, stav je v celku spokojivý, bude třeba zabezpečit provětrávání prostor (rehabilitovat provětrávací otvory) a eliminovat vniknutí srážkových vod
- suterénem bude nově procházet podchod spojující prostor „před“ a „za“ nádražím s vazbou na nástupiště a s možností propojení přímo s odbavovací halou (výtah)
- v cestě podchodu stojí stávající výměňková stanice, její technologie (vybavení) bude buď přemístěno anebo nahrazeno novu, před vlastní realizací bude zvážena výhodnost investice, zda dojde k přesunu či k nákupu a osazení nové
- v případě realizace podzemního koridoru dojde k prohloubení této partie (příliš nízká výška stropů) což vyvolá potřebu podchycení (podezdění) sousedních stěn, při této příležitosti bude realizováno jejich odizolování (chemická injektáž), snížení této partie suterénu o cca 0,7 m (čistá podlaha), vlastní výkop do hloubky cca 1m, výška podchycení cca 0,4 m, konkrétní opatření a výše jejich nákladů budou známy až po provedení geologického a upřesnění stavebně technického průzkumu, zaměřeného na základy a podzákladí objektu (ze stávajícího průzkumu vyplývá, že základy v suterénu mají hloubku 0,6m)
- celý suterénní prostor bude i nadále sloužit především jako rozvod inženýrských sítí
- nově zde budou instalovány nádoby na akumulaci nebo retenci dešťové vody, v prvním případě s jejím dalším možným využitím (tzv. šedá voda – splachování, zálivka), v druhém případě pouze jako zpoždění odtoku dešťové vody v případě vydatné srážkové činnosti
- zbývající části suterénu mohou být využity pouze jako skladovací prostory bez velkého ekonomického potenciálu, podlaha nově ze skládaných betonových dlaždic „na sucho“ kladených do šterku, omítka bude otlučena a nově hozena pouze špricem, stěny budou vápněny, veškeré dveře musí umožňovat provětrávání (např. křídlo tvořené rámem s výplní z tahokovu) avšak musí zamezit pohybu hlodavců!
- veškeré okenní otvory budou otevřeny do své původní podoby i za cenu instalace nových anglických dvorků a tyto otvory budou osazeny provětrávacími mřížkami

1.NP

- rekonstrukce vstupní haly, pokladny, rekonstrukce sociálních zařízení, příprava prostor pro komerční dopravce a zázemí SŽ, zázemí bytů a příprava prostoru bývalé restaurace potenciálnímu zájemci na pronájem
- kompletní rekonstrukce všech povrchů s akcentem na veřejně přístupné plochy (viz Stavebně – historický průzkum, příloha E)
- v případě markýzy při nástupišti v souladu s výše zmíněným dokumentem uvažováno o jejím odstranění a provedení v původní podobě s litinovými sloupky, jako vzor pro jejich odlití je možno použít dochované sloupky z této trati (evidentně byly na této trati všechny stejné) a to z nádraží v Chomutově

2.NP

- celé podlaží rekonstruováno na byty, jedinou výjimku tvoří 2 místnosti, tyto budou sloužit potřebám SŽ

3.NP

- toto podlaží bude zcela adaptováno na byty

Půda

- pouze odstranění přítěžující stávajících podlahových vrstev a zateplení podlahy spojené s kontrolou stropních trámů
- stávající přepříčkování těchto prostor bude odstraněno

Krov

- zbude kontrolován jeho stav, v případě poškození sanován, opatřen nátěrem proti biologickým škůdcům a houbám

Střecha

- bude provedena nová, plechová, na plném prkenném pobití, komínová zhlaví budou přezděna, komínová tělesa budou nově omítnuta, nové klempířské prvky musí zachovat ráz historické budovy, bude proveden nový hromosvod

Obálka budovy

Nová omítka vč. klempířský prvků. Nové okenní a dveřní otvory. V historické budově ve veřejném prostoru je kladen vyšší požadavek na úroveň zpracování těchto prvků, než tomu bude ve zbývajících partiích VB. Dveře zde budou historizující, kazetové, výplňové, odpovídající době vzniku, bude použito stávajících dochovaných jako vzor pro jejich výrobu. V ostatních případech bude použit jako vzor dveře meziválečné produkce, které se v objektu vyskytují v hojném počtu. Okna dřevěná, špaletová s izolačním dvojsklem na vnější straně.

Chybějící prvky na fasádě, jakou jsou římsy, šambrány, terče aj. budou nově doplněny. Jako předloha budou sloužit ty partie fasády, kde jejich profilace zůstala zachována.

Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

- jednotný čas
- exteriérové digitální podružné hodiny
- systém CCTV
- informační systém
- zvukový hlásič pro nevidomé
- komunikační systém pro výdej jízdenek – instalace přepážkového systému
- ostatní kabelové rozvody – příjem pozemního vysílání a datové vývody pro možné budoucí připojení internetu prostřednictvím vybraného poskytovatele STA + data

Komunikace a zpevněné plochy v bezprostředním okolí VB

- ZP řeší prostor nacházející se SZ od VB
- v tomto prostoru jsou uvažovány následující realizace
 - krytá stání na jízdní kola, částečně i formou cykloboxů
 - parkoviště typu P+R v počtu 31 stání vč. 2 míst pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
 - 8 stání pro zaměstnance (výpočtově odpovídá počtu 32 zaměstnanců VB)
 - 2 stání typu K+R
 - stání pro kola a vozidla při VB budou vybavena možností dobíjení elektromobilů či elektrokol
- bezbariérovost chodců řešena nově provedením krátké rampičky kompenzující dnes existující 1 výškový stupeň před vlastním nádražím
- komplexněji přistoupit k tomuto problému a navrhnout budoucí podobu přednádražního prostoru spolu s vyústěním podzemní chodby je možno jedině ve spolupráci s městem, resp. jeho samosprávou, neboť se jedná o pozemky v jejich majetku
- ZP navrhl případnou možnou podobu předprostoru rozšířením plochy u vstupu a provedením malé kruhové křižovatky s přechody pro chodce, vyústění podzemní chodby by bylo v tomto prostoru formou schodiště a výtahu, dlouhá rampa s ohledem na stísněné prostorové možnosti nebyla vůbec uvažována (viz Příloha D, str. 6, Nový stav – návrh řešení venkovních ploch), tento návrh může sloužit SŽ jako podklad pro další jednání s městem

Zeleň

- stávající zeleň bude v maximální možné míře zachována, další zeleň bude doplněna dle návrhu dendrologa s ohledem na místní půdní podmínky
- úprava těchto ploch reaguje na právě zpracováváný záměr projektu „Modernizace ŽST Františkovy Lázně“ a bere v úvahu jednak zrušení stávající části odstavné koleje a přepokládanou výstavbu garáže se skladem (již zakresleno v situaci tohoto ZP), viz příloha D, str. 6 a 7

Navazující dopravní infrastrukturu tvoří linkový autobus se zastávkou na veřejné komunikaci, dále jsou to osobní vozidla či jízdní kola nebo mopedy. Pro náhradní výlukovou dopravu nejsou z ekonomického důvodu zřízena (blokována) vymezená stání. Náhradní doprava v době výluky použije část z nově navržených podélných stání v ulici Nádražní stezka.

Odůvodnění počtu stání pro kola

Návrh uvažovaný v ZP vychází ze špičkové frekvence cestujících, (údaj o počtu osob součást neveřejné Přílohy L – uvažováno 10 % z průměrné denní frekvence) a z doporučení dle „Pravidel pro posuzování parkovacích potřeb kol“, která jsou uvedena ve Stavební příručce – 2. aktualizované vydání. Podle tohoto doporučení je vhodné realizovat 1 parkovací stání na 3-10 cestujících.

V záměru projektu je uvažováno s realizací 15 parkovacími místy pro jízdní kola ve venkovním přístřešku a variantně v uzamykatelných boxech. Bude se tak jednat o zlepšení stavu oproti současné situaci. V rámci projektu není uvažováno s úschovnou kol.

Výpočet: vychází ze špičkové frekvence, podrobnosti v Příloze L.

Úschovna kol v objektu není a dopravce ČD ani v budoucnu neuvažuje o jejím provozování. Město o této službě jakožto např. i o otevření informační kanceláře neprojevovalo zájem.

Odůvodnění počtu stání pro osobní vozidla

Pro potřebu parkování zaměstnanců VB a jejich smluvních nájemců jakožto cestujících bylo navrženo parkoviště o kapacitě 38 stání, z toho 2 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Navíc jsou navržena 2 krátkodobá stání typu kiss and ride.

Podrobný výpočet uveden v Příloze L.

4.2 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele

Nájemné za prostory pro dopravce jsou kalkulovány dle oficiálního sazebníku Správy železnic, státní organizace pro dopravce 2019.

Nájemné za bytové prostory bude odpovídat nájemnému v místě a čase obvyklému. Nájemné vychází z průzkumu, který provedlo OŘ UNL SOČ. Toto nájemné je kalkulováno ve výši 600,- Kč/m2/rok (viz. Příloha L).

Suterénní prostory budovy (1.PP) budou rekonstruovány v minimalistickém provedení a s relativně malou změnou využití, většina prostoru zůstane i nadále bez využití.

Nový podchod suterénem bude realizován na úkor části či celých prostor místností č. 1S14, 1S41 a 1S42. Z koridoru povede výtah s vyústěním do odbavovací haly VB.

Z důvodu výstavby podchodu dojde k přesunu výměňkové stanice umístěné v místnosti 1S41 do nové pozice 1S38. S oběma těmito realizacemi souvisí změna trasování inženýrských sítí – rozvodů, vedených suterénem, které jsou ve špatném technickém stavu a vyžadují každopádně obměnu.

Přízemí budovy (1.NP) dozná jen nepatrných funkčních změn, což je patrné z Obrázku 16.

Odbavovací hala, m.č. OP01 zůstane ve svém původním rozsahu, nově je zde navržen dojezd výtahu, který propojuje tento prostor bezbariérově podchodem s nástupištěm. Pozice stávající pokladny, m.č. OP02 a 03, jakožto veřejných WC se nemění. Totéž se týká prostor pro zajištění provozuschopnosti

dráhy, OP46 a 47 + OP57 - 60. Komerční prostora umístěná západně od vstupu, m.č. OP43, zůstává beze změny. Nemění se ani komerční dopravci, m.č. OP56 v SZ věži a prostory, -y přiléhající bezprostředně ke stávající pokladně.

Nově přibudou prostory ostatních (komerčních) dopravců. Jedná se o m.č. OP61 a OP62 a OP19. Namísto bytu v přízemí SZ věže OP48 – 52 zde nově budou tyto prostory využívány SŽ, jako prostory provozní. JV věž bude mít nově funkci bytovou, jedná se o zázemí bytů – m.č. OP14 a 15 a OP22 a 23. Novou funkcí zde bude komerční dopravce (Pendolino), m.č. OP19 ... tato prostora již zmíněna v tomto odstavci výše.

Prostory bývalé restaurace, dnes nevyužité, budou nabídnuty potenciálnímu nájemci. Jejich plocha nově redukována, již nebudou součástí prostory v JV věži, tyto případnou jiné funkci. V případě bývalé restaurace je předpoklad, že ve finále zde vzniknou 2 samostatné jednotky kanceláří.

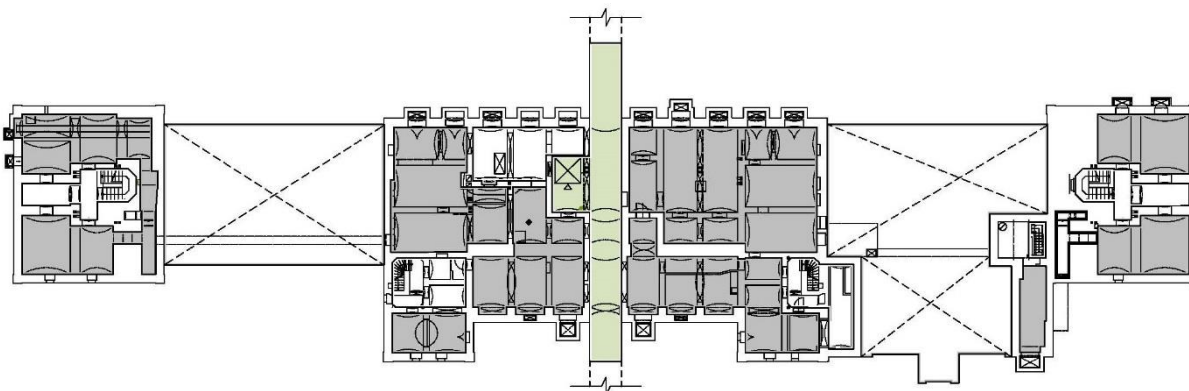
Druhé nadzemní podlaží (2.NP) bude po rekonstrukci sloužit celé jako byty, tzn. vč. bývalé nocležny m.č. 1P15 – 17 + 19. Dnes volné prostory, m.č. 1P26 a 27, budou následně využívány SŽ.

Třetí nadzemní podlaží (3.NP) bude po rekonstrukci sloužit celé jako byty, tzn. vč. bývalé nocležny.

Půda (podkroví) bude bez využití.

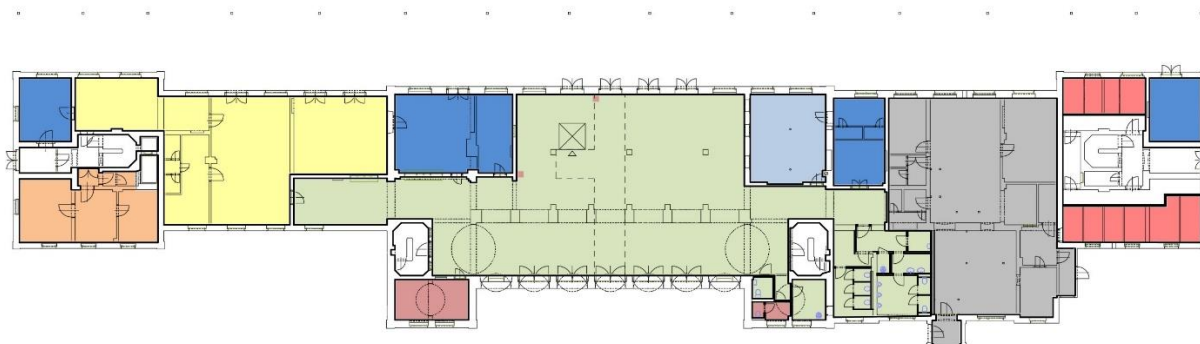
Následující obrázky 15–19 znázorňují navrhované využití VB.

Obrázek 15 Nový stav – půdorys 1.PP



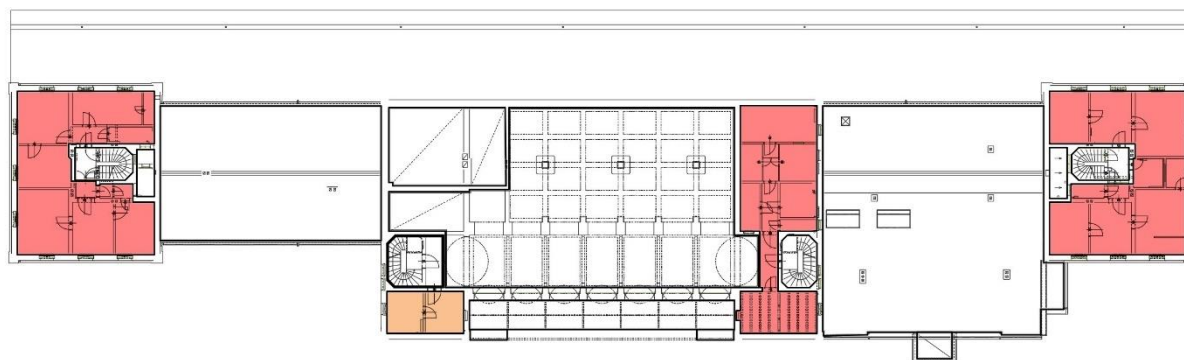
Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 16 Nový stav – půdorys 1.NP



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 17 Nový stav – Půdorys 2.NP



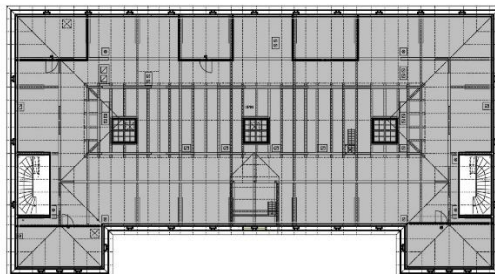
Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 18 Nový stav – Půdorys 3.NP



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 19 Stávající stav – Půda



Zdroj: údaje OŘ UNL

V následující tabulce je přehledně znázorněno funkční využití jednotlivých prostor v celkovém vyjádření po realizaci projektu.

4.4 Stanovení nákladů na památkovou ochranu

Zvýšení nákladů na rekonstrukci výpravní budovy je provedeno prostřednictvím koeficientu ve Sborníku pro oceňování ŽS (SPOŽES). Hodnota koeficientu byla stanovena na 1,26.

Koeficient zahrnuje náklady, které vyvstanou na opravu objektu v souladu s požadavky orgánu památkové péče a to především provádění vnější fasády objektu původní technologií, kdy v současné době nejsou původně použité materiály na trhu běžně dostupné. Bude třeba provést chybějící římsy, vytvořit si jejich profilace dle zachovaných anebo úplně nové. Totéž se týká dalších profilací jako šambrán kolem oken, nadpraží či parapetních výplní.

U výplní otvorů (okna a dveře) je nutné provést opravy v souladu s památkovou ochranou. Bude se jednat o repliky původních výplní patrných ze zachovaných dobových fotografií. V interiéru bude postupováno přísněji ve veřejně přístupných prostorech, mimo tyto prostory mohou být dveře jednodušší, avšak vždy se bude jednat o kazetové dveře, opět repliky dnes zachovaných.

U haly je nutné řešit požadavek na vysokou estetickou funkci. Z tohoto vyplývá nutnost sladění soudobých požadavků na požární bezpečnost stavby, technickou infrastrukturu a požadavků památkové ochrany. Sladění těchto požadavků si vyžádá složité technické řešení.

Budou prováděny práce na vnitřních podlahách, podlaha haly bude vyměněna za novou odpovídající původní.

Budou osazeny nové, větší hodiny na fasádě domu.

Rehabilitováno bude zastřešení nástupiště první koleje, počítá se s odlitím původních sloupků, namísto svařovaných „U“ profilů do krabice. Vzorem pro vytvoření formy je zachovaný sloup z nádraží v Chomutově. Viz provedený SHP.

5. Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Rekonstrukce objektu VB bude rozdělena na následující stavební objekty:

- objekt vlastní VB
- úprava venkovních ploch (vč. parkingu a stání pro kola).

Výpravní budova v katastrálním území Františkovy Lázně.

Stavba na parcelních číslech – st. 124/1 a 830/5.

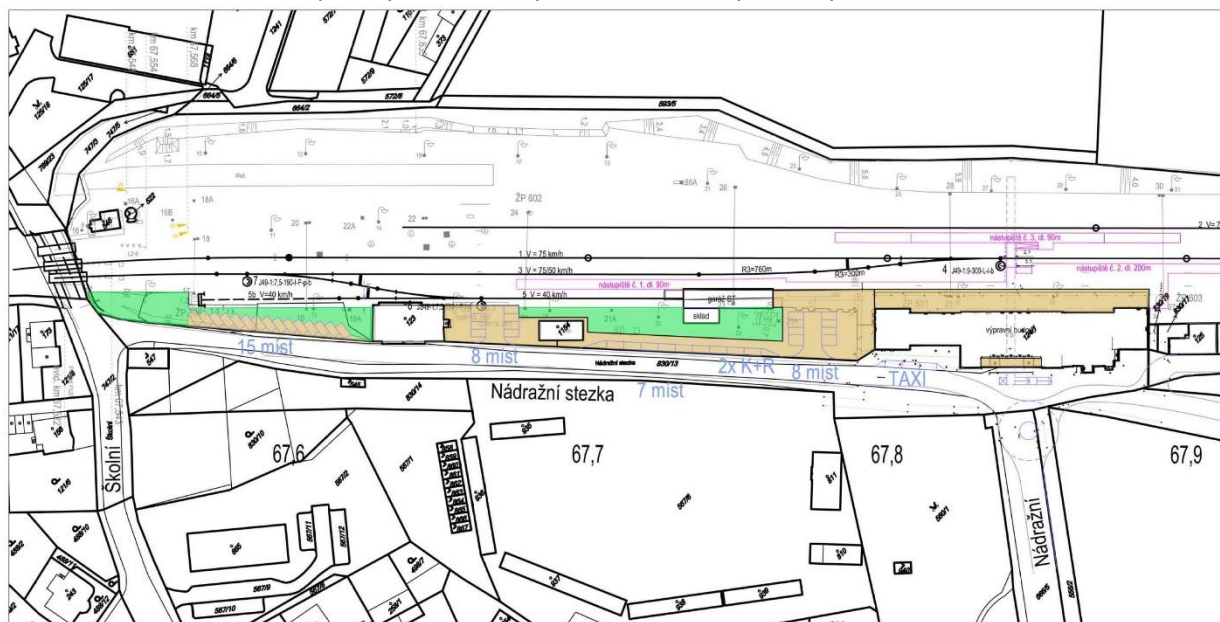
Stavební číslo železniční stanice: 740050.

Tabulka 10 Plochy dotčené realizací projektu

popis	plocha (m ²)
Výpravní budova (1.PP – 3.NP bez výměry půdy)	2363
zpevněné plochy – chodníky + parking + stání pro výlukovou autobusovou dopravu vč. stanoviště pro jízdní kola a prostor kryté plochy 1. nástupiště před VB a prostoru u vstupu do budovy od města	2404
nezpevněné plochy – zeleň (rostlý terén)	1257
celkem	6024

Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 20 Katastrální mapa s vyznačením úprav venkovních ploch a parkováním



- nezpevněné plochy - zeleň: 607 + 650 = celkem 1257m²
- zpevněné plochy: 225 + 1500 + 619 + 60 = celkem 2404 m²
- doprava: 2 x prostor pro zastavení K+R
- doprava v klidu: 30 x P+R + 8 míst pro zaměstnance = celkem 38 míst (z toho 2 invalidní)

Zdroj: snímek z katastru nemovitostí

6. Územně technické podmínky

Stavební práce proběhnou výlučně v prostoru předmětné budovy a v jejím nejbližším okolí, tzn. SZ od VB až pro prostor železničního přejezdu. Nebudou tedy zásadněji dotčeny žádné územně plánovací podklady, ani infrastruktura lokality.

ZP zpracovává již rozpracovaný projekt „Modernizaci ŽST Františkova Lázně“, a bere na vědomí vyvolané úpravy v exteriéru řešeného prostoru. Návrh trasování podchodu pod nádražím a nástupiště vč. úpravy pozice slepé koleje a výstavbu garáže a skladu západně od VB.

Rozsah předpokládaných venkovních stavebních úprav (parkoviště osobních vozidel a stanoviště jízdních kol) není v rozporu se stávající Územně plánovací dokumentací města.

Předložený návrh je v souladu se současným územním plánem schváleným dne 27.8.2014 usnesením ZM číslo 485/2014.

Obrázek 21 Územní plán města Františkova Lázně, textová část

6.43. PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - ŽELEZNIČNÍ DZ

Hlavní využití - Plochy železniční dopravy jsou určeny především pro zajištění potřeb železniční dopravy.

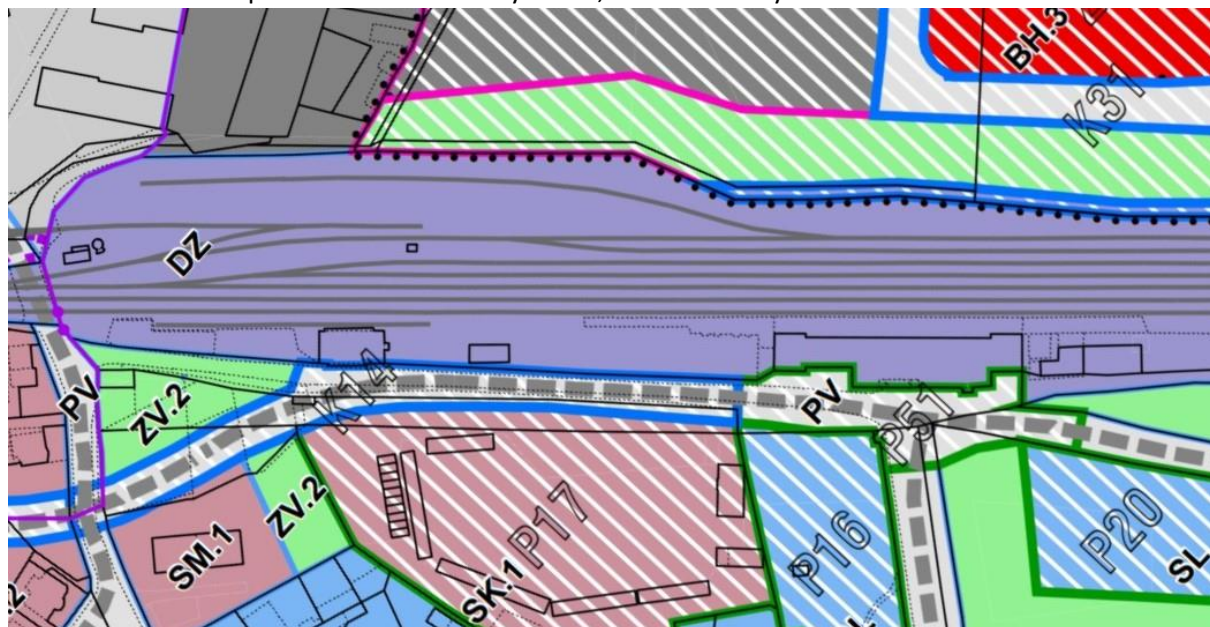
Přípustné využití - V těchto plochách je přípustné umístit:

1. kolejiště dráhy, včetně náspů, zářezů, opěrných zdí, mostů apod.
2. zařízení pro drážní dopravu, například stanice, zastávky, nástupiště a přístupové cesty apod.
3. provozní budovy a pozemky dep, opraven, vozoven, překladišť a správních budov

Podmínky prostorového uspořádání - Pro tyto plochy se stanoví maximální výška zastavění 10 metrů + podkroví a minimální procento ozelenění se nestanoví.

Zdroj Městský úřad Františkova Lázně

Obrázek 22 Územní plán města Františkova Lázně, n2. – Hlavní výkres



Zdroj Městský úřad Františkova Lázně

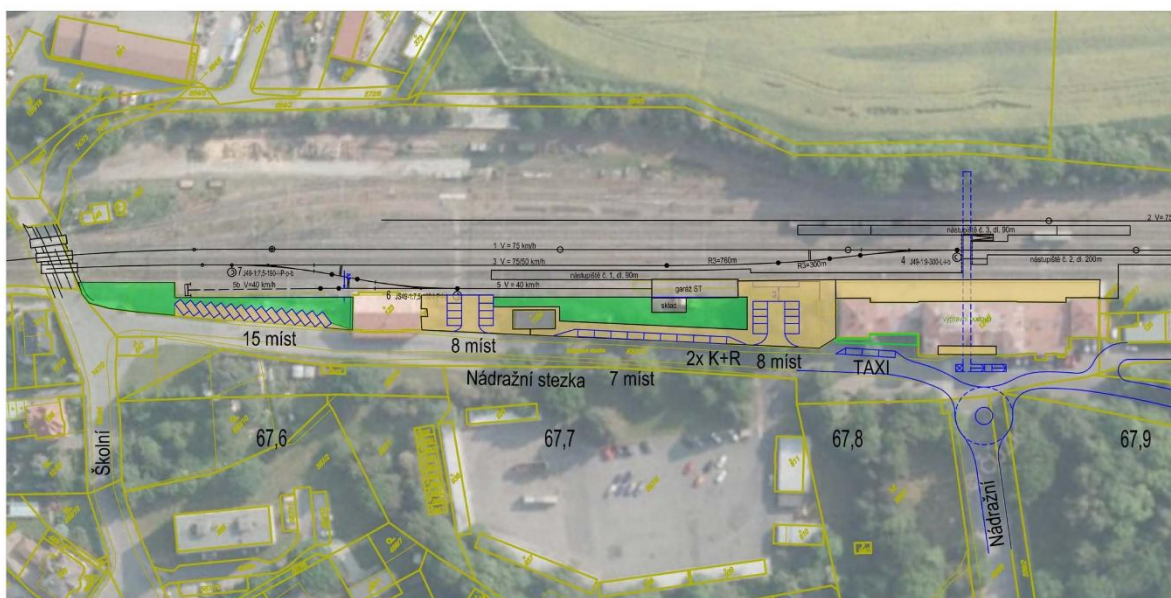
7. Majetkoprávní vztahy

S pozemky převedenými v rámci ÚMVŽST bude mít právo hospodařit Správa železnic, státní organizace.

Majetkoprávní vztahy k pozemkům demonstrují obrázky a přehledná tabulka níže, Obrázek 22 a 23. Konkrétní dohoda o postupu majetkového vypořádání mezi Správou železnic, státní organizace a ČD pro potřeby investiční výstavby bude řešena následně.

- pozemky určené do vlastnictví SŽ v rámci ÚMVŽST (pozemky typu A) – 830/5 ... zde bude realizována doprava v klidu, parkování cestujících a zaměstnanců, dále stání typu K+R a stání pro kola v otevřené a uzavřené podobě (cyklo boxy), na těchto pozemcích dojde i k úpravě stávající zelně
- pozemky ponechané ve vlastnictví ČD v rámci ÚMVŽST (pozemky typu C) – 830/5 a 830/17 ... dočasný zábor, jedná se o úzký pruh pozemku při JV fasádě domu (stavba lešení sloužícího při opravě pláště budovy)
- pozemky ponechané ve vlastnictví ČD v rámci ÚMVŽST- 830/5 a 830/19 ... budoucí věcné břemeno, na JV fasádě domu je stávající vstup do budovy, tento zde zůstane i po rekonstrukci

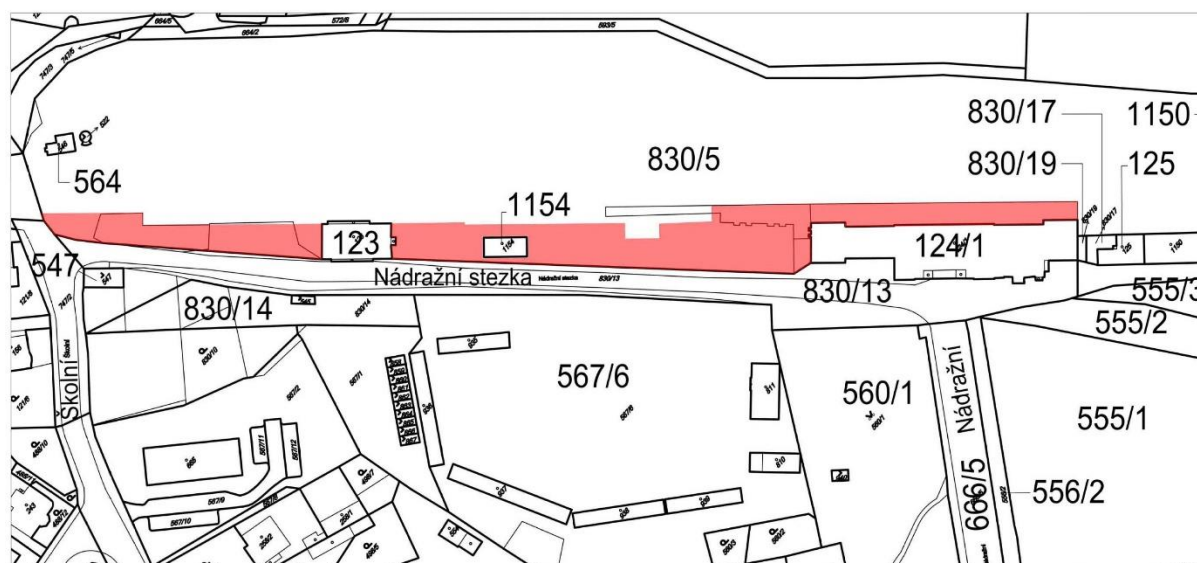
Obrázek 23 Ortofoto mapa železniční stanice s přehledem pozemků a objektů



- nezpevněné plochy - zeleň: 607 + 650 = celkem 1257m²
- zpevněné plochy: 225 + 1500 + 619 + 60 = celkem 2404 m²
- doprava: 2 x prostor pro zastavení K+R
- doprava v klidu: 30 x P+R + 8 míst pro zaměstnance = celkem 38 míst (z toho 2 invalidní)

Zdroj: mapy.cz

Obrázek 24 Rozdělní pozemků dle ÚMVŽST, zakres do katastrální mapy



LEGENDA
 ÚMVŽST

Zdroj: Správa železnic, státní organizace

Tabulka 11 Přehled dotčených a sousedních pozemků

PSC	obec	ulice, č.p.	katastrální území	pozemek		
				číslo	druh	vlastník
407 22	Františkovy Lázně	Nádrazní stezka	Františkovy Lázně	124/1 pozemek dotčený	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace
407 22	Františkovy Lázně		Františkovy Lázně	830/5 pozemek ÚMVŽST	ostatní plocha	České dráhy, a.s.
407 22	Františkovy Lázně		Františkovy Lázně	830/19 pozemek sousední	ostatní plocha	České dráhy, a.s.
407 22	Františkovy Lázně	Nádrazní stezka	Františkovy Lázně	123 pozemek sousední	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace
407 22	Františkovy Lázně		Františkovy Lázně	1154 pozemek sousední	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace
407 22	Františkovy Lázně		Františkovy Lázně	830/13 pozemek sousední	ostatní plocha	Město Františkovy Lázně

Zdroj: vlastní zpracování

8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

Vzhledem k tomu, že práce proběhnou především na stávající výpravní budově v intravilánu města, tak se nepředpokládá významnější dopad, který by bylo nutné hodnotit.

Vzhledem k tomu, že se jedná o projekt, u kterého se nepředpokládá, že by jeho realizace mohla mít negativní dopad na veřejné zdraví, rostliny a živočichy, ekosystémy, půdu, ovzduší, ale i na přírodní zdroje nebo majetek, není nutné zpracovávat vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA).

Veškerý odpad vzniklý během výstavby musí být řádně zlikvidován dle platných zákonů, zejména vyhlášky 83/2016 Sb., která novelizuje vyhlášku 383/2001 Sb. O podrobnostech a nakládání s odpady.

Zpracovaná PD je navržena v souladu s platnými technickými požadavky na stavby dle vyhlášky č. 268/2009 Sb. a výsledné dílo je tak navrženo v souladu s všeobecnými požadavky pro ochranu zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí a požadavky na úsporu energie a tepelnou ochranu. U tohoto projektu nepředpokládáme, že po realizaci záměru dojde k měřitelné změně dopadu na životní prostředí.

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

Správu budovy bude po rekonstrukci vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství Správy železnic, státní organizace Ústí nad Labem, správa pozemních staveb.

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

Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic, státní organizace je dále odrobněji upraveno směrnicemi:

Směrnice SŽDC č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic, státní organizace (v aktuálním znění);

SMĚRNICE SŽDC č. 88 - Dočasné užívání bytového fondu Správy železnic, státní organizace (v aktuálním znění).

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, státní organizace. Cena nájmu vychází z Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravcům osobní drážní dopravy v aktuálním znění.

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

Správu budovy bude vykonávat organizační jednotka Správa železnic, státní organizace OŘ Ústí nad Labem.

10. Shrnutí hodnocení ekonomické efektivnosti projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Záměrem výše popsaného projektu je dosažení těchto konkrétních přínosů:

- rekonstrukce budovy a celého okolního prostoru povede k celkovému oživení a zatraktivnění prostor nádraží pro cestující i veřejnost
- dojde ke zvýšení komfortu pohybu cestujících i veřejnosti v rámci budovy
- úprava prostor výpravní budovy je v souladu s požadavky interoperability
- dojde k optimalizaci a zefektivnění využití prostor výpravní budovy, předpokládá se její plné obsazení jak potřebami Správy železnic, státní organizace, tak nájemci
- bude řešena doprava v klidu (parkování) vč. parkování jízdních kol, tzn. podpora návazné, soukromé dopravy na nádraží na navazující dopravu vlakovou
- dojde k úspoře provozních nákladů na energie

Realizace stavby sice nemá přímý vliv na zaměstnanost v daném kraji, předpokládá se však pozitivní vliv na zvýšení komfortu cestujících při cestě do zaměstnání (rekonstrukce budovy, zvýšení počtu parkovacích stání, bezbariérové WC apod.).

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. ... NEOBSAZENO
- příloha D: Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby
- příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
- příloha F: Prohlášení zpracovatele projektové dokumentace
- příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu ... NEOBSAZENO
- příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace ...NEOBSAZENO
- příloha I: Hodnotící list ...NEOBSAZENO
- příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
- příloha K: Ostatní přílohy
- příloha L: Neveřejné přílohy