

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Aš

Identifikační údaje projektu

správce programu ¹ :	Ministerstvo dopravy České republiky
číslo a název programu ² :	5003520140 ISPROFOND
číslo projektu ³ :	S611700144
název projektu:	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Aš
místo realizace (kraj):	Karlovarský
termín realizace:	05/2021 – 11/2022
zpracovatel ZP:	Ing. Arch. Břetislav Kubíček Raisova 2030/2, Karlovy Vary

¹ vynechává se, pokud projekt nepodléhá programovému financování dle vyhlášky MF 560/2006 v platném znění

² dtto.

³ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

1. Obsah záměru projektu

Identifikační údaje projektu.....	1
1. Obsah záměru projektu.....	2
2. Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu.....	3
3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu.....	6
3.1 Identifikace a význam stanice.....	6
3.2 Popis železniční stanice jako celku z hlediska provozovatele dráhy.....	7
3.3 Stavebně technický stav.....	10
3.4 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele.....	11
3.5 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu.....	12
4. Požadavky na technické řešení.....	13
4.1 Varianta R – REKONSTRUKCE.....	15
4.2 Varianta N – NOVOSTAVBA.....	18
4.3 Porovnání variant.....	20
4.4 Požadavky na inteligentní dopravní systémy.....	22
4.5 Požadavky do dalších stupňů projektové dokumentace.....	22
5. Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů.....	23
6. Územně technické podmínky.....	24
7. Majetkoprávní vztahy.....	25
8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů.....	27
9. Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku.....	28
10. Shrnutí hodnocení ekonomické efektivnosti projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu.....	29
11. Rozpis nákladů.....	31
 Seznam příloh.....	 32
Seznam tabulek.....	33
Seznam obrázků.....	33

2. Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu

Záměrem SŽDC je přizpůsobit osobní nádraží v rámci republiky požadavkům dnešní doby z hlediska cestující veřejnosti nejen na železnici, ale i v navazující veřejné hromadné dopravě.

2.1. Návaznost na schválené koncepce a programy

Předkládaný záměr projektu vychází z níže uvedených specifických cílů a opatření stanovených ve schválených dokumentech:

- Dopravní politika České republiky pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050;
- Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020;
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy;
- Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží;
- Státní energetická koncepce České Republiky.

Priority, specifické cíle a opatření uvedené v Dopravní politice ČR pro období 2014 – 2020:

- Vytváření podmínek pro soudržnost regionů:

Opatření: 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.⁴

- Veřejná služba v přepravě cestujících

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

Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).⁵

- Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

Opatření: Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu (infrastruktura silniční, železniční, letecká, vodní a nemotorové dopravy).

Záměr projektu je v souladu s Bílou knihou – koncepcí veřejné dopravy 2015 – 2020.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (MD, 2013) byla zohledněna.

V dokumentu SŽDC „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ se uvádí, že 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.

⁴ Dopravní politika České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, s. 14-15

⁵ dtto., s. 16-17

Cíle Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží jsou:

- 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 SŽDC
- Vazba na investiční akce Stavebních správ SŽDC („liniové stavby“) či municipalit
- Revitalizace areálů osobních nádraží včetně alternativního využití volných prostor⁶

Záměr projektu je v souladu se státní energetickou koncepcí České republiky, cílem je vytvořit budovu s téměř nulovou spotřebou energie.

2.2. Související investiční / opravné akce:

2.2.1. Související stavby SŽDC:

- V období 07/2011 – 11/2012 2013 proběhla akce „DOZ Františkovy Lázně – Aš“ o celkových investičních nákladech 47,559 mil. Kč. Stavba řešila výstavbu nového zabezpečovacího zařízení v celém úseku Fr. Lázně – Aš, vč. jeho dálkového ovládání. Dispečerské centrum s JOP bylo vybudováno v dopravní kanceláři ve Františkových Lázních. V žst Aš zůstala nouzová obsluha z desky nouzových obsluh, umístěná v dopravní kanceláři. V žst Aš byl vybudován nový technologický objekt, ve kterém je umístěna stavební ústředna, místnost baterií a sdělovací místnost. Byl realizován ZDP (EPS) a EZS v technologickém objektu, dopravní kanceláři a pokladně. Dále byl vybudován rozhlas pro cestující s ústřednou v technologickém objektu, digitální telefonní ústředna, radiová síť, kabelizace atd.

V ZP se uvažuje s přemístěním dopravní kanceláře, včetně nového vybavení pro nouzovou obsluhu. Po dobu realizace stavby bude nutno zajistit dočasné pracoviště nouzové obsluhy.

- V období 10/2015 až 06/2015 proběhla liniová stavba „Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN“ s celkovými investičními náklady 76,275 mil. Kč. V rámci stavby došlo k rekonstrukci železničního svršku, odvodnění kolejiště, rekonstrukce nástupiště a výhybek. Nástupiště bylo rekonstruováno na bezbariérové. Zastřešení nástupiště zůstalo původní, bez úprav.

V ZP se navrhuje rekonstrukce zastřešení nástupiště.

⁶ Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

2.2.2. Související stavby ostatních subjektů do navazující dopravní infrastruktury a jejich věcná a časová návaznost

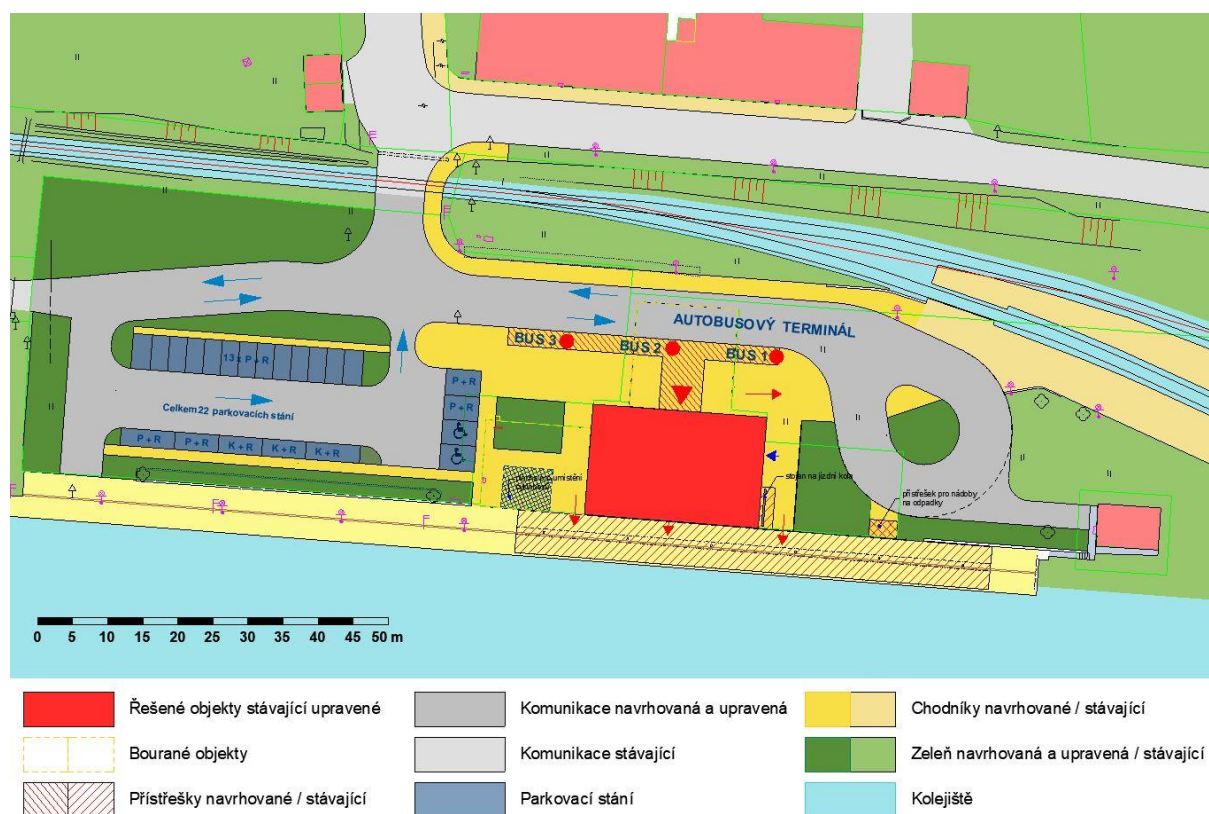
- Město Aš plánuje v přednádražním prostoru zřízení malého autobusového terminálu se třemi zastřešenými zastávkami, který na výpravní budovu přímo navazuje.

V ZP je koordinováno řešení přednádražního prostoru ve vztahu k autobusovému terminálu, včetně návrhu na majetkoprávní vypořádání. Případný prodej či bezúplatný převod pozemků se řídí ust. § 16 odst. 8 zákona č. 77/1997 Sb. o státním podniku. SŽDC, s. o. převádí bezúplatně při splnění všech zákonných podmínek na žádost územního samosprávného celku pozemky pod určitými typy pozemních komunikací, z tohoto pohledu se dále uvažuje s podmíněným převodem (podrobněji viz kap. 7 Majetkoprávní vztahy).

K podmíněnému převodu na město Aš se navrhuje pozemky, na nichž jsou umístěny příjezdové komunikace, autobusový terminál a nezbytně související chodníky.

Provozní uspořádání přednádražního prostoru bylo předjednáno s městem Aš v různých variantách, v ZP je zakreslena preferovaná varianta. Dle probíhajících jednání se zástupci města bude tato samostatná investice Města Aš budována souběžně s rekonstrukcí výpravní budovy v žst. Aš se shodným termínem dokončení.

Situace autobusového terminálu



Obrázek 1.

2.2.3. Předpokládané investiční / opravné akce

Po rekonstrukci se očekává stavebně technický stav budovy nevyžadující další investiční akce min. po dobu 20 let.

Předpokládá se pouze pravidelná údržba.

3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

3.1. Identifikace a význam stanice:

Význam železniční stanice – současný stav

Pořadí dle PRRON	79
Místo stavby	Aš, U Nádraží 2526 / 5
Číslo dotčených parcel, katastrální území	k. ú.: Aš [600521] čísla parcel: 792/3, 2399/15, 2399/16 – vlastník ČR (SŽDC, s. o.) 2399/1, 3820/15 – vlastník ČD, a. s.
Způsob řešení ostatních dotčených pozemků (věcná břemena, apod.)	Pozemky 2399/1, 3820/15 ve vlastnictví ČD, a. s., budou vyřešeny v rámci UMVŽST Zásahy a omezení do komunikací (přípojky, příjezd) ve vlastnictví města Aš - budou řešeny věcným břemenem.
Číslo železniční stanice (SR70)	730051
Kategorie stanice dle UIC CODE 180	D
Celkové pořadí dle UIC	364
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle jízdního řádu	148
Význam z hlediska mezinárodní, vnitrostátní a regionální dopravy	mezinárodní trať 0221 Aš – Selb-Plößberg (- Hof) regionální trať 0217 Cheb - Hranice v Čechách
Památková ochrana	NE

Tabulka 2

Zdroj: vlastní zpracování

PRRON 2020 - 2024

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index	Význam (V)	Stav budovy (S)	Památková ochrana
730051	stanice	Aš	400-7499	D	NE	364	2,231	79	3,2	69,73%	ne

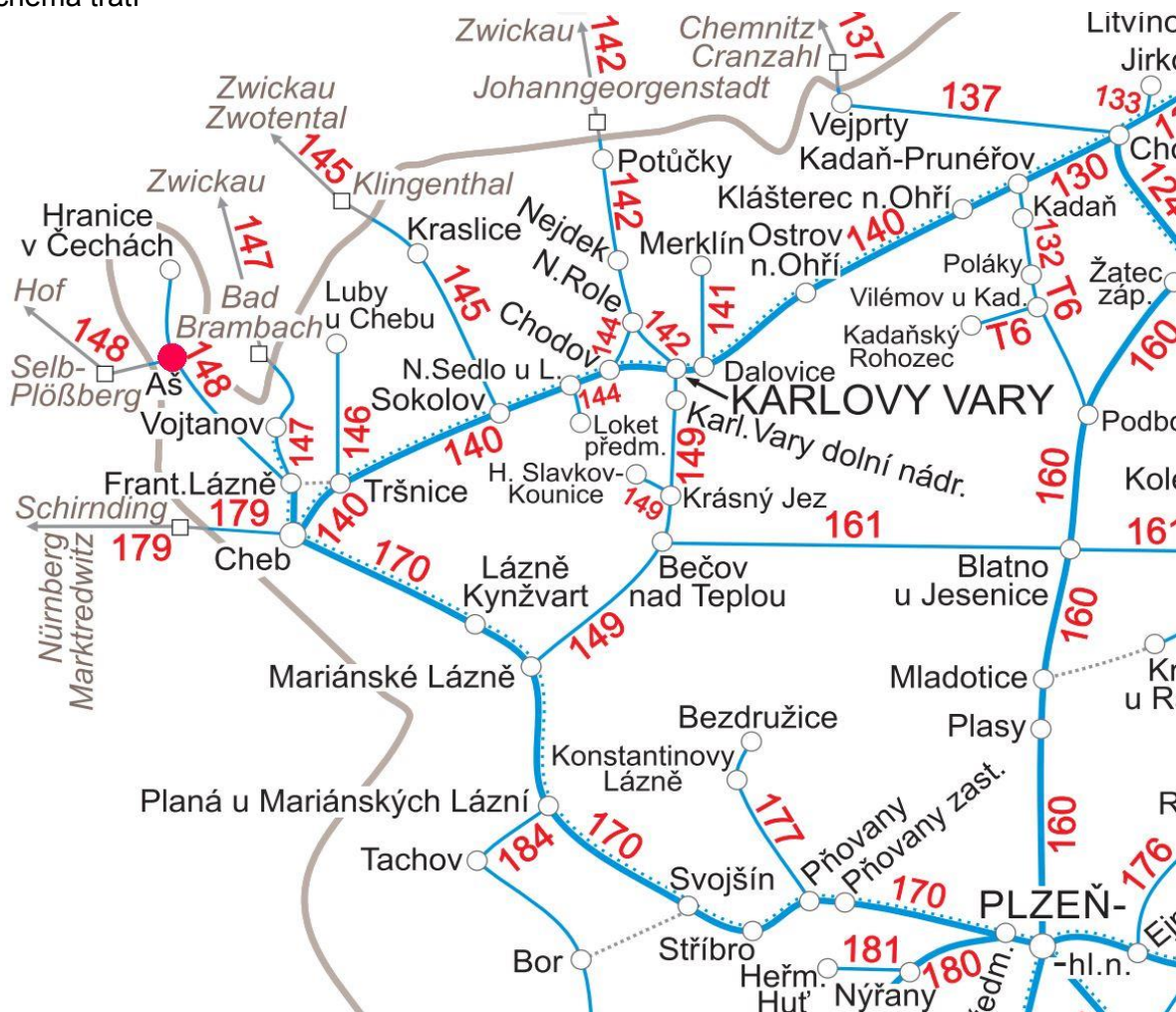
Tabulka 3

Zdroj: vlastní zpracování

3.2. Popis železniční stanice jako celku z hlediska provozovatele dráhy a širších vazeb:

Železniční stanice Aš leží mezi tratěmi do Spolkové republiky Německo (mezinárodní trať 0221 Aš – Selb - Plößberg - Hof) a do centra města Aš (regionální trať 0217 Cheb - Hranice v Čechách).

Schéma tratí



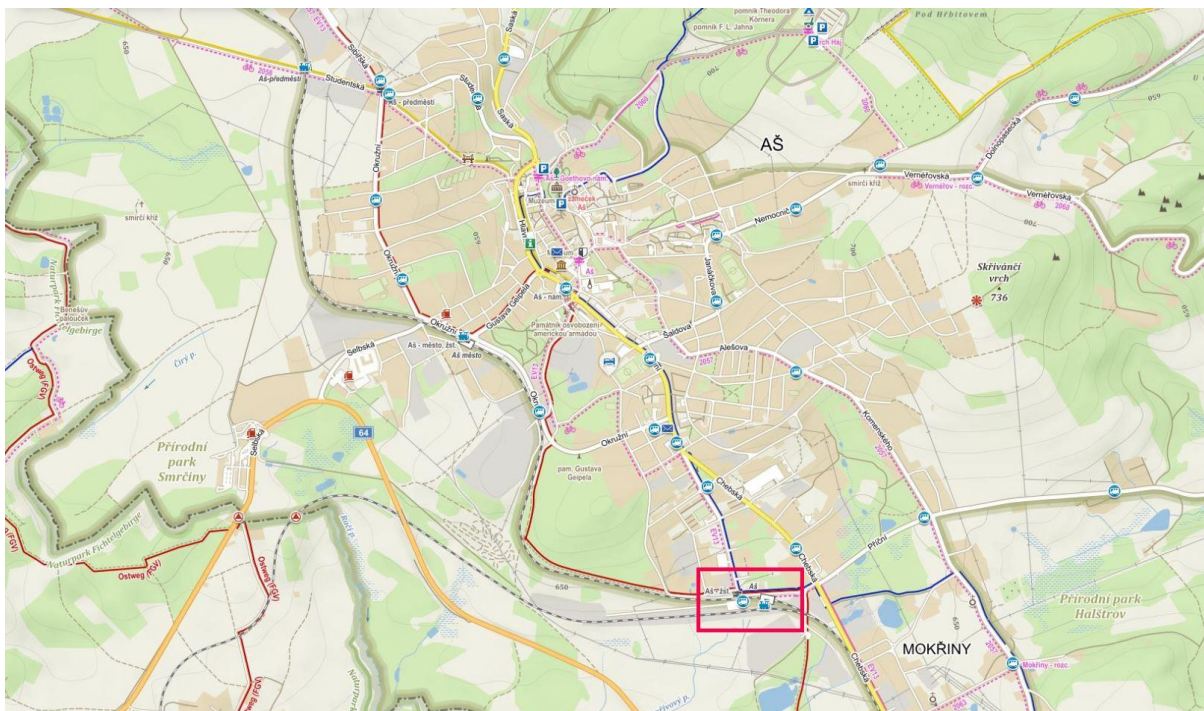
Obrázek 2.

Město Aš leží v těsné blízkosti státní hranice. Výpravní budova železniční stanice se nachází na okraji obytné zástavby města Aš. Byla postavena na místě zbourané původní budovy žst. Byla dokončena 12/1971.

Vlaková doprava zde navazuje na pět autobusových linek VHD. Zastávka je bez přístřešku, umístěná přímo vedle výpravní budovy. Jedná se o meziměstské linky č. 411110 a 411240 a linky městské hromadné dopravy č. 1, 2, 3, které provozuje společnost Autobusy Karlovy Vary, a. s.

Přístup a příjezd od centra města je ze severu ulicí Nádražní, od východu pak ulicí U Nádraží. Je nutno překročit chráněný železniční přejezd na trati do centra města. Na příjezdové komunikaci není možnost parkování cestujících, ani služebních vozidel. Na západ od nádražní budovy je částečně zpevněná manipulační plocha, v současné době využívaná jako točna linkových autobusů a neznačené parkoviště, využívané 3 až 6 vozidly. Na části přiléhající k výpravní budově je plocha vymezena obrubníkem, oddávajícím plochy chodníků a zeleně. Přednádražní prostor je řešen asfaltovými, resp. dlažďenými pochozími plochami a plochami zeleně, včetně vzrostlých stromů.

Poloha železniční stanice Aš (730051) ve městě

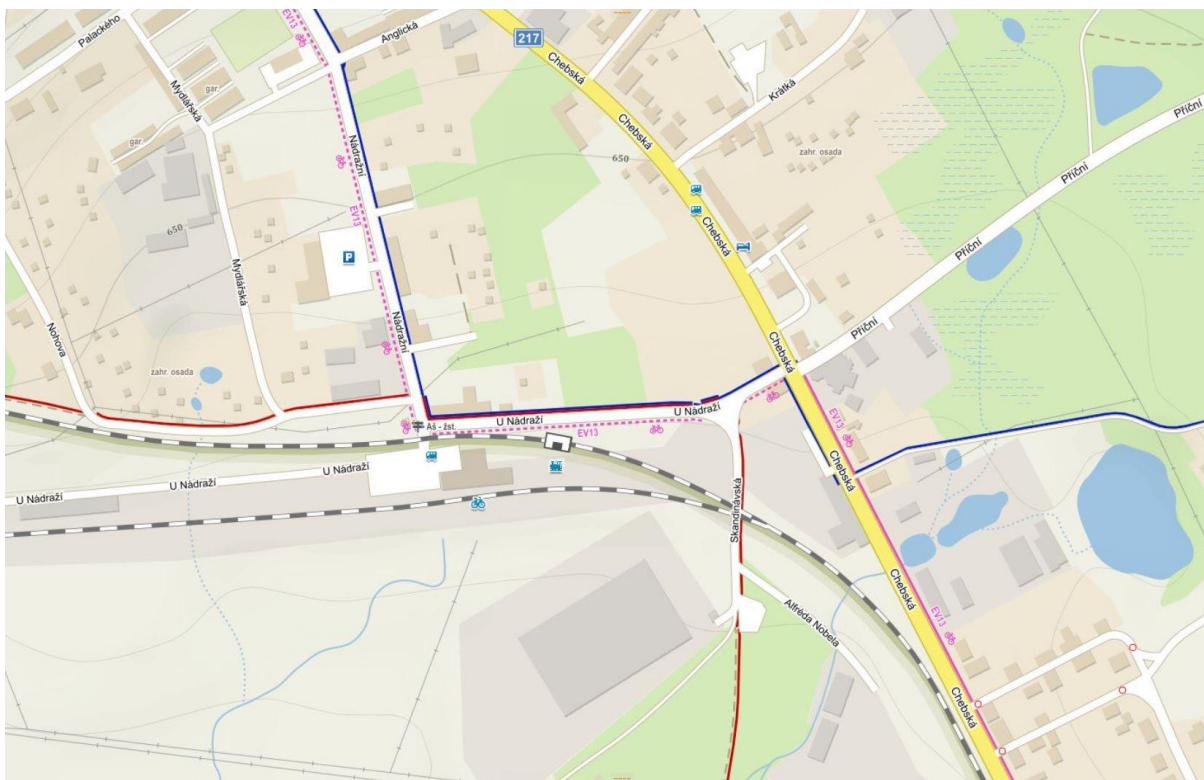


Obrázek 3.

Zdroj: Mapy.cz

Okolo železniční stanice vede evropská dálková cyklotrasa EV13 (Trasa po železné oponě) i značená turistická stezka. V místě stanice není možnost odložení kola. Není zde infocentrum, nejsou zde ani jiné stálé informace o turistických cílech a cestách.

Vazby na městskou dopravní infrastrukturu, cyklotrasy a turistické cesty



Obrázek 4.

Zdroj: Mapy.cz

Výpravní budova čp. 2526, na st. p. č. 792/3, k. ú. Aš, byla postavena na půdorysu T. Centrální budova s odbavovací halou je doplněna třemi křídly, a to na východní straně budovou služebního zázemí, na západní straně obytnou budovou a na severní straně budovou restaurace. Hmotově se jedná o symetrickou kompozici složenou z jednoduchých kvádrů – na převýšenou centrální budovu navazují dvoupodlažní postranní přístavby, kolmé křídlo restaurace je jednopodlažní. Na jižní straně podélně k budově přiléhá přístřešek nástupiště tratě do SRN (0221). Na západní straně tohoto nástupiště pokračuje od konce budovy oplocení. Toto nástupiště bylo v roce 2015 upraveno v rámci liniové stavby „Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN“ na bezbariérové. Zastřešení nástupiště zůstalo původní, bez úprav. Nástupiště na trati do centra města (0217) je situováno na severovýchodní straně areálu. Nemá zřízení přístřešek.

Na východní straně areálu byl postaven samostatně stojící technologický objekt SŽDC se sedlovou střechou (který není součástí investice v rámci tohoto ZP).

Objekt je napojen na inženýrské sítě (vodovod, plynovod, splašková kanalizace včetně přečerpávací jímky, elektro NN, komunikační rozvody a rozvody pro zajištění provozu dráhy).

Železniční stanice Aš není kulturní památkou, objekt je veden v památkovém katalogu pod č. 1999991367 jako "objekt památkového zájmu".

Fotografie současného stavu



Obrázek 5.

Zdroj: Vlastní zpracování

Jednoduché hmotové řešení je podtrženo i materiálův. Plochy průčelí z tzv. „Boletických panelů“ v šedomodré barvě jsou orámovány štíty a atikami, které jsou obloženy hnědočervenými keramickými pásky. Kompozice objektu je v zásadě symetrická, včetně vstupů pro klienty. Velkorysý převýšený halový vestibul je na úrovni přízemí obložen skleněnou mozaikou, nad sklem obloženou osvětlovací rampou je provedena omítka. Ostatní prostory jsou řešeny standardním způsobem z obvyklých materiálů té doby.

S výjimkou investice do plynové kotelny a úpravy dvou místností pro Fond dalšího vzdělávání, p. o. MPSV ČR neproběhly zásadní stavební úpravy, pouze nutné opravy.

Výkresová dokumentace stávajícího stavu výpravní budovy je součástí přílohy D. Výkresy, část D1.1. až D1.5 tohoto záměru projektu.

3.3. Stavebně technický stav:

Výsledky a zjištění diagnostické a dohlédací činnosti

Při stavebně technickém průzkumu (Kancelář stavebního inženýrství s. r. o., Ing. Vonka, 12/2017 – viz příloha E3.) byl zjištěn následující stav konstrukcí:

- Dožilé a nefunkční výplně obvodových zdí, tvořené „boletickými panely“. Mezi jednotlivými panely zatéká, panely jsou vybočené z vodorovného směru, okenní rámy jsou nefunkční a zkřížené. Lokálně jsou rozbité skleněné výplně. Mnohde chybí těsnění oken.
- Intenzivní zatékání do stropních panelů a železobetonových průvlaků na styku „boletických panelů“ a nosných konstrukcí. Vlivem dlouhodobého zatékání a částečně odmrzávání dochází k hloubkové degradaci betonu železobetonových průvlaků, odpadávání betonu nad výztuží průvlaků a ke korozi výztuže. Nejvíce narušené průvlakky se nacházejí v 2. NP zázemí služební budovy a obytné budovy.
- Rozvolněné dilatační spáry mezi přístavbami a hlavní budovou.
- Lokální poruchy ve formě podélných a šikmých trhlin v průvlacích. Typ těchto trhlin byl zaznamenán ve východní přístavbě – zázemí služební budovy, V betonu byl zjištěn velmi nízký obsah pojiva a beton vykazoval velmi nízké pevnosti.
- Zatopení suterénů v severní a v části západní přístavby do výšky cca 150 – 400 mm. Suterény byly zaplaveny dlouhodobě povrchovou vodou. Vlivem nasáknutí podloží a odmrzávání dochází k postupnému narušování základů i podzákladí. Povrch obvodových zdí je degradovaný. Na spodní straně stropních panelů dochází k intenzivnímu rozvoji koroze nosné výztuže v tloušťce cca 2 mm a k opadávání povrchových vrstev betonu nad výztuží.
- Obvodové zdi budov jsou obloženy keramickými pásky, které jsou osazeny do cementové malty. K opadávání celých ploch obkladu dochází lokálně v místech zatékání.

Závěr stavebně technického průzkumu:

- Nosná konstrukce hlavní výpravní budovy je plně funkční, výplně obvodových stěn jsou dožilé, nefunkční a pro další provoz nepoužitelné
- Nosné konstrukce ostatních budov jsou ve vyhovujícím stavu, plně funkční pouze s nutnými drobnými opravami prvků, poškozených vlivem nekvalitní výroby nebo zatékání. Výplně obvodových stěn jsou dožilé, nefunkční a pro další provoz nepoužitelné.

Opotřebení budovy uvedené v PRRON 2020-2024 je **69/7% - velmi špatný stav**.

Stávající drážní technologie v budově

Dispečerské centrum s JOP (jednotné obslužné pracoviště) bylo vybudováno v dopravní kanceláři ve Františkových Lázních. V žst. Aš zůstala nouzová obsluha z desky nouzových obsluh (dále DNO), umístěná v dopravní kanceláři. Stanice je trvale neobsazena, ovládána ze žst. Františkovy Lázně, kde je ohlašovací pracoviště. DNO slouží pro možnost nouzové obsluhy v případě poruchy SSZ. V žst. Aš byl vybudován nový technologický objekt, ve kterém je umístěna stavědlová ústředna, místnost baterií a sdělovací místnost. Do výpravní budovy jsou zaústěny optické i metalické kabely ve správě TUDC v servisu ČD Telematika, které jsou zakončeny v dopravní kanceláři.

Stávající dopravní kancelář se nachází v bourané budově technického zázemí. Budoucí realizace stavby bude probíhat za plného provozu. V rámci realizace stavby bude umožněna etapizace prací pro zohlednění možností pohybu cestujících v souvislosti s funkcemi výpravní budovy a návazných služeb v okolí výpravní budovy, včetně zajištění provozuschopnosti technologických zařízení (včetně DNO), dopravní cesty, prostor nájemců čili bez výluk a

bez přerušení jejich provozování, vyjma přerušení např. při přepojení na případná nová zařízení.

3.4. Využití budovy a hlavní provozní ukazatele:

Celková obsazenost objektu po jednotlivých podlažích je vyznačena ve výkresové části – viz přílohy D1.2 až D1.4, kde jsou doloženy půdorysy všech podlaží, včetně legendy místností.

V současné době je většina prostorů nevyužita – objekt je obsazen a využíván z 39%.

1. PP – suterén

Prakticky nevyužívaný z důvodu špatného technického stavu a částečného zaplavení. V provozu je pouze plynová kotelna v obytné budově.

1. NP – přízemí

V centrální budově se využívají prostory pro cestující (hala, WC) a pokladna. V obytné budově je část pronajata na kanceláře Fondu dalšího vzdělávání, p. o. MPSV. V budově služebního zázemí je dopravní kancelář, provozní prostory SŽDC a útulek dopravců. Budova restaurace se nevyužívá.

2. NP

Prakticky se nevyužívá.

Funkční využití ploch – současný stav

Přehled využití ploch – žst. Aš – STÁVAJÍCÍ STAV			
Celková plocha ON	1790,53	m ²	
Veřejně přístupné prostory	235,45	m ²	13%
Technologické prostory	138,7	m ²	8%
Provozní prostory SŽDC	28,18	m ²	2%
Prostory pro dopravce	12,1	m ²	1%
Ostatní prostory dopravců	54,4	m ²	3%
Komerční prostory	0	m ²	0%
Byty	0	m ²	0%
Municipality	0	m ²	0%
Státní správa	59,1	m ²	3%
Nevyužité	1086,91	m ²	61%
Společné prostory	175,69	m ²	10%

Tabulka 4.

Zdroj: vlastní zpracování

3.5. Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Výpravní budova v železniční stanici Aš byla vybrána k realizaci investiční akce z následujících důvodů:

- Nevyhovující stavebně technický stav budovy a vnějších ploch (viz. následující text a příloha E2. Fotodokumentace a E3. Stavebně technický průzkum)
- Významná úspora provozních nákladů (demolice nevyužívaných částí budovy, zlepšení technických parametrů stavby – úpravy obvodového pláště, výměna technických instalací a zařízení)
- Chybějící prvky interoperability (budova je částečně bezbariérová, chybí WC pro imobilní, chybí stání pro kola a parkovací stání pro klienty)
- Racionalizace provozu železniční stanice jako celku ve vazbě na provoz cestujících a provoz zázemí
- V návaznosti na předchozí investiční akci „Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN“ z roku 2015, v rámci které došlo k rekonstrukci nástupiště, se dokončí rekonstrukce budovy a oprava zastřešení nástupiště
- Ve spolupráci s Městem Aš je koordinováno řešení přednádražního prostoru, kde se uvažuje se zřízením autobusového terminálu, který na výpravní budovu přímo navazuje
- Příhraniční poloha této stanice představuje velký potenciál, který bez větší investice nelze využít.
- Předpokládané navýšení počtu cestujících v souvislosti s připravovanou průmyslovou zónou na přilehlých pozemcích dle ZUR Karlovarského kraje

Nevhodný stavebně technický stav

Budova je ve velmi špatném stavu. Obvodový plášť z „Boletických panelů“ neplní svoji funkci, je v havarijním stavu. Vyzdívané části nesplňují požadavky na tepelný odpor zdiva, na několika místech je poškozený obklad z cihelných pásků. Podzemní podlaží jsou trvale zaplavena podzemní vodou z důvodu degradované izolace proti vodě. Některé části železobetonového skeletu vykazují statické závady. Povrchové úpravy jsou vesměs v nevyhovujícím stavu. Technické instalace jsou dožilé. Stávající osvětlení nesplňuje normové požadavky. Po dobu existence budovy byly provedeny pouze nutné opravy a investice do plynové kotelny.

Venkovní plochy nebyly od realizace výpravní budovy upravovány (s výjimkou předláždění části chodníku za budovou restaurace). Jejich uspořádání, ani vybavení, neodpovídá současným provozním požadavkům.

Nedostatečné využití objektu

Větší část objektu je dlouho neužívaná (61%) a i díky stavebně technickému stavu se nedařilo nalézt vhodného nájemce volných prostorů. S tím souvisí i vysoké provozní náklady na energie a opravy.

Nedostačující vybavenost pro cestující, chybějící prvky interoperability

Budova je částečně bezbariérová pomocí rampy mezi odbavovací halou a 1. nástupištěm. V hale není kamerový systém, aktivní informační systém (s výjimkou rozhlasu), chybí WC pro imobilní. U budovy nejsou stání pro kola, ani parkovací stání pro cestující.

Spolupráce s městem Aš

V koordinovaném postupu s městem Aš se připravuje autobusový terminál se třemi zastřešenými zastávkami a přímou vazbou na výpravní budovu.

Příhraniční poloha železniční stanice

Příhraniční poloha této stanice představuje velký potenciál, který bez větší investice nelze využít. Plánuje se navýšení vlakových spojů a tím i počtu cestujících.

4. Požadavky na technické řešení

Při zohlednění stávající míry využití, stavebně technického stavu objektu a skutečných potřeb se posuzují dvě varianty řešení:

- **varianta R (REKONSTRUKCE)**, spočívající v ponechání centrální části výpravní budovy s odbavovací halou a ubourání obytné budovy, křídla restaurace a budovy služebního zázemí. Konstrukční systém stávající centrální části výpravní budovy neumožňuje větší míru ubourání. Ponechává oproti variantě NOVOSTAVBA téměř dvojnásobný objem budovy. Zachovaná část výpravní budovy tak poskytuje mnohem více ploch, včetně prostorové rezervy, pro budoucí možné využití.
- **varianta N (NOVOSTAVBA)** řeší novostavbu výpravní budovy, stávající objekt železniční stanice bude kompletně zbourán. Novostavba je navržena jen pro zachování nejnutnějších provozů, jako jsou odbavovací hala, pokladna dopravce, WC pro cestující a technické zázemí objektu. Neuvažuje se s prostorovou rezervou, ani se stávajícími nocležnami a útulky dopravců.

Město Aš projevilo zájem o zřízení malého autobusového terminálu se třemi zastřešenými zastávkami (z toho 2 pro linky MHD a 1 pro meziměstské autobusy). Návrh řešení venkovních ploch byl projednán s městem Aš, do záměru je zapracována oboustranně preferovaná verze se zastávkami přímo proti hlavnímu vstupu do výpravní budovy ON a s točnou pro autobusy. Vjezd do terminálu bude povolen pouze autobusům a dopravní obsluze (včetně pracovníků SŽDC a ČD). K podmíněnému převodu na město Aš se navrhuje pozemky, na nichž jsou umístěny příjezdové komunikace a autobusový terminál.

Parkovací plochy

V rámci volně přístupného parkoviště se navrhuje celkem 22 parkovacích stání pro cestující, z toho 2 stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dle vyhlášky 398/2009 Sb.), 3 stání typu K + R a 17 parkovacích stání typu P + R. Uvažuje se s přípravou pro nabíjecí místo elektromobility.

Dále se uvažuje s vyhrazeným parkovacím stáním pro provozní zaměstnance u technologického objektu.

Výpočet počtu parkovacích stání byl proveden dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, výpočet je doložen v příloze L3.1 Výpočet parkovacích stání.

Vybudování parkoviště je součástí záměru projektu.

Parkování jízdních kol

U objektu se zřizují stojany na jízdní kola a cykloboxy. Stojany pro 10 kol s možností uzamčení kol jsou umístěny pod přístřeškem, resp. přesahem střechy. Dále jsou vymezeny plochy pro umístění sestavy min. 6 cykloboxů. Doporučuje se použití typu cykloboxu pro 2 kola.

Celkový počet 16 míst byl stanoven na základě výpočtu, který je doložen v příloze L3.2 Výpočet parkovacích míst pro kola.

Společné rysy návrhu

Realizací investice dojde k racionalizaci provozu železniční stanice jako celku ve vazbě na provoz cestujících a provoz zázemí. Objem stavby se přizpůsobí skutečným potřebám. Pohyb cestujících se zjednoduší a zpřehlední.

Dojde k výraznému zvýšení úrovně kultury cestování – veřejně přístupné prostory výpravní budovy budou revitalizovány do podoby odpovídající současným trendům na provoz, budou doplněny chybějící prvky interoperability (bezbariérový přístup do budovy, WC pro imobilní, výraznější propojení na navazující druhy dopravy). Veřejně přístupné prostory budou náležitě osvětleny a vybaveny prvky pro zvýšení informovanosti i bezpečnosti.

Zrušením nepotřebných a nadbytečných prostorů, včetně zlepšení technických parametrů stavby a výměny vnitřních technologických zařízení, se výrazně uspoří provozní a periodické náklady. Cílem je dosáhnout kategorie budovy s téměř nulovou spotřebou energie. Tomu bude přizpůsoben jak zdroj tepla pro vytápění a ohřev TUV, kde se předpokládá zařízení využívající obnovitelných zdrojů energie, tak způsob vytápění. Navrhuje se podlahové vytápění veřejně přístupných prostor z důvodu užití nízkoteplotního zdroje tepla a z hlediska optimálního rozložení teplot ve vytápěných místnostech.

Provede se rekonstrukce zastřešení nástupiště.

Bude zkultivováno neutěšené a nekoncepčně řešené okolí výpravní budovy tak, aby se stalo pro cestující důstojným veřejným prostorem s přehlednou strukturou. Úpravami v okolí výpravní budovy dojde k racionalizaci dopravního řešení, kdy budou jasně vymezeny plochy pro autobusový terminál, parkovací plochy, plochy chodníků a zeleně. Navrhuje se venkovní mobiliář. Jsou vymezeny i plochy pro umístění vybavenosti pro cyklisty ve vazbě na žst. Aš (stojany, cykloboxy).

Stavba je navržena do plánu čerpání prostředků z OPŽP, Prioritní osa 5 Energetické úspory. Rekonstrukce bude za předpokladu ekonomické efektivity investice navržena ve shodě s požadavky pro získání dotačního titulu. Stavbu je z tohoto důvodu třeba konzultovat se zpracovatelem žádostí o čerpání dotačních prostředků.

V ZP jsou zahrnuty plochy pozemků ve vlastnictví České republiky, ve správě SŽDC, s. o., resp. Českých drah, a. s.

Plochy zahrnuté do výpočtu CIN

Plochy zahrnuté do výpočtu CIN	Plocha (m ²)
Pojížděné komunikace	688
Komunikace pro pěší	1 006
Parkoviště	322
Plochy zeleně	1 219
Budovy	392
Přístřešky budovy	67
Celkem	3 694

Tabulka 5.

Zdroj: vlastní zpracování

Úpravy na pozemcích převáděných na město Aš budou investovány městem Aš, postup prací bude koordinován se SŽDC.

4.2 Varianta N – NOVOSTAVBA



Obrázek 7.

Zdroj: Vlastní zpracování

Varianta N uvažuje s jednopodlažní novostavbou výpravní budovy. Stávající výpravní budova bude kompletně zbourána. Novostavba umožňuje postavit budovu dle skutečných potřeb a plánované kapacity cestujících, zahrnout prvky interoperability a splnit energeticky úsporné požadavky na provoz budovy. Budou provedeny nové přípojky inženýrských sítí.

Varianta N, dále popisovaná v Záměru projektu, je pouze pracovní ideový návrh možného řešení. Výsledná podoba výpravní budovy bude řešena následujícím způsobem:

- Dodavatel dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje varianty budoucí podoby objektu (min. 3 varianty)
- Vítěznou variantu vybere komise sestavená ze zástupců SŽDC a města Aš.

Vše bude popsáno ve Smlouvě o spolupráci mezi SŽDC a městem Aš a v zadávacích podmínkách výběrového řízení na dodavatele dalšího stupně projektové dokumentace.

Podoba novostavby VB nebude řešena architektonickou soutěží z těchto důvodů:

- Lokalita je zařazená v kategorii D
- Aš není krajské město, ani se zde neplánuje s vlaky Rychlých spojení
- Denní obrát cestujících je hluboce pod 4 000 cestujících – viz neveřejná příloha L1
- Budova, ani její okolí, není památkově, ani jinak chráněná.

4.2.1. Funkční využití

Výpravní budova je navržena na nepravidelném půdorysu. Střecha vytváří přesahy nad vstupem do budovy a na nástupiště, zároveň překrývá uzamykatelné stojany na kola. Budova je dimenzována dle metodiky a příslušných technických norem s předpokládanou rezervou min. 10% oproti současné frekvenci cestujících. Hlavní vchod do budovy je vybaven automatickými posuvnými dveřmi. Je krytý přesahem střechy. Odbavovací hala je zónována na části průchozí, čekací a manipulační. V hale jsou navrženy záchody pro cestující (muži, ženy, včetně záchodů pro osoby s omezenou schopností pohybu), pokladna, prostor pro odkládací skříňky a případně pro prodejní automaty na pochutiny. Východ na zastřešené nástupiště je automatickými posuvnými dveřmi.

Součástí budovy je dopravní kancelář a prostory pro vlastní využití SŽDC. S výjimkou pokladny se zázemím není uvažováno s prostory pro dopravce. Dopravní kancelář a sklad údržby jsou přístupné z nástupiště.

Na přístřešek nad hlavním vstupem může navazovat kryté propojení na přístřešky autobusových zastávek. Je vymezena plocha, kde jsou umístěny cykloboxy.

V příloze D3.2 je doložen půdorys 1. NP - schéma využití, včetně legendy místností.

V příloze L5. je Výpočet velikosti odbavovací haly novostavby VB.

Funkční využití ploch – stav s projektem - NOVOSTAVBA

Přehled využití ploch – žst. Aš – STAV S PROJEKTEM - NOVOSTAVBA			
Celková plocha ON	220,33	m ²	
Veřejně přístupné prostory	154,17	m ²	70%
Technologické prostory	8,75	m ²	4%
Provozní prostory SŽDC	36,25	m ²	16%
Prostory pro dopravce	13,48	m ²	6%
Ostatní prostory dopravců	0		0%
Komerční prostory	0		0%
Byty	0		0%
Municipality	0		0%
Státní správa	0		0%
Nevyužitě	0		0%
Společné prostory	7,68	m ²	3%

Tabulka 7.

Zdroj: vlastní zpracování

4.2.2. Stavebně technické řešení

Stávající výpravní budova bude kompletně zbourána, včetně podzemních konstrukcí. Novostavba bude řešena jako objekt s téměř nulovou spotřebou energie. Veškeré vnitřní instalace budou nové. Vytápění a ohřev TUV se předpokládá pomocí zařízení využívajících obnovitelných zdrojů energie (tepelná čerpadla, případně doplněná solárními termickými resp. fotovoltaickými kolektory).

Stavební připravenost nemovitosti je kompletní pro nastěhování vybavení a technologického zařízení.

Součástí venkovních úprav je i zrušení nevyhovujících a položení nových přípojek inženýrských sítí, včetně následné opravy povrchů.

Přípojky nově navrhované:

- voda (DN 63) 32,0 m
- kanalizace splašková 14,8 m + 1 ks RŠ
- oprava jímky a výměna technologie přečerpávání
- kanalizace dešťová 145,0 m + 4 UV + 3 RŠ
- elektro NN 105,0 m + RIS
- veřejné osvětlení 36,0 m + 2 lampy
- komunikační slaboproudé 34,1 m

4.3.2 Varianta N (NOVOSTAVBA) - hodnocení

Varianta N uvažuje s jednopodlažní novostavbou prostorově úsporné výpravní budovy. Stávající výpravní budova bude zbourána. Novostavba umožňuje postavit budovu dle skutečných potřeb a plánované kapacity cestujících, zahrnout prvky interoperability a splnit energeticky úsporné požadavky na provoz budovy.

Výhody:

- výstavba objektu ve velikosti dle skutečných potřeb pro zajištění provozu žst. Aš
- kompletně bezbariérová budova
- mírně nižší investiční náklady
- nově řešená budova umožňuje zvolit postupy a technologie, vedoucí k výraznému snížení provozních nákladů na energie (Budova s téměř nulovou spotřebou energie)
- úprava okolí s lepší organizací jiných druhů návazné dopravy

Nevýhody:

- možnost negativní reakce veřejnosti ke zbourání budovy
- nutnost provést stavební úpravy související se zakládáním budovy na místě zboření

4.4. Požadavky na inteligentní dopravní systémy

Dispečerské centrum s JOP (jednotné obslužné pracoviště) bylo vybudováno v dopravní kanceláři ve Františkových Lázních. V žst. Aš zůstala nouzová obsluha z desky nouzových obsluh (dále DNO), umístěná v dopravní kanceláři. Stanice je trvale neobsazena, ovládána ze žst. Františkovy Lázně, kde je ohlašovací pracoviště. DNO slouží pro možnost nouzové obsluhy v případě poruchy SSZ. V žst. Aš byl vybudován nový technologický objekt, ve kterém je umístěna stavědlová ústředna, místnost baterií a sdělovací místnost.

Do výpravní budovy jsou zaústěny optické i metalické kabely ve správě TUDC v servisu ČD Telematika, které jsou zakončeny v dopravní kanceláři. Telekomunikační vedení v budově i v zájmovém území nesmí být dotčeno ani poškozeno.

Zásahy do dopravní technologie se týkají dočasného vymístění DNO a přesunutí kabelových závěrů, umístěných v bourané stávající výpravní budově. Po prozkoumání prostorových možností technologického objektu a po dohodě se správcem objektu (OŘ UNL) bude následně DNO přemístěna do nově zřízené dopravní kanceláře. Po zrušení DNO bude místnost využívána k jiným účelům.

Nově budou ve výpravní budově osazeny informační systémy o příjezdu a odjezdu vlaků.

Do nové dopravní kanceláře budou umístěna sdělovací zařízení, zapojovač, hodiny.

Přejezd na trati 0217 do Hranic v Čechách, chráněný v současné době světelnou signalizací, bude doplněn o závorový systém a úpravy pro bezpečný přechod cestujících.

4.5. Požadavky do dalších stupňů projektové dokumentace

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.

Požárně bezpečnostní řešení stavby bude zpracováno v rozsahu § 41, odst. 2, vyhlášky č.246/2001Sb., ve znění pozdějších předpisů. Prioritně bude uvažováno s těmito standardy PHP - práškový - hasební schopnost min. 34A a vyšší a PHP typu CO2 - hasební schopnost min. 89B a vyšší (PHP typu vodní, pěnový – neuvažovat).

5. Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

- zabezpečení provizorního provozu funkce ON – přeložky potřebných rozvodů a kabelových uzávěrů, mobilní zařízení pro plnění funkcí výpravní budovy po dobu stavby (pokladna dopravce, WC pro cestující, zázemí pro pracovníky a technologie SŽDC), ochrana ponechaných inženýrských sítí
- příprava území a demolice – demolice nepotřebných částí stávající budovy, zásypy včetně zhutnění v místě odstraněných podzemních podlaží, zařízení staveniště
- rekonstrukce ponechané části, resp. novostavba výpravní budovy, včetně přemístění dopravní kanceláře
- vnitřní instalace (kompletně nové):
 - o zdravotně technické instalace – rozvody vody, splaškové a dešťové kanalizace, zařizovací předměty
 - o vytápění – nový zdroj tepla, rozvody tepla, podlahové vytápění veřejně přístupných rozvodů, deskové radiátory ve zbývajících místnostech
 - o vzduchotechnika a chlazení (včetně rekuperace) – vybrané místnosti budou vybaveny zařízením pro větrání a chlazení
 - o silnoproudá elektroinstalace a bleskosvody – rozvody, osvětlení s úspornými zdroji světla
 - o slaboproudá elektroinstalace – strukturovaná kabeláž, EPS, EZS, kamerový systém CCTV, automatický přístupový systém ACS, Wi-Fi, evakuační rozhlas, tísňový a navigační systém pro zdravotně postižené
 - o měření a regulace – ovládání zdroje tepla a větrání
 - o informační systém pro cestující – tabule s odjezdy vlaků
 - o hodiny
 - o výtah pro ZTP – o nosnosti min. 630 kg ve variantě R (rekonstrukce)
 - o informační systém veřejné části výpravní budovy – další – infopanely apod.
- rekonstrukce přístřešku 1. nástupiště
- přístřešek stanoviště odpadových nádob
- komunikace a zpevněné plochy – pojižděné plochy a chodníky na pozemku SŽDC
- venkovní zeleň – vzrostlá zeleň (stromy), nízká zeleň, zatravnění na pozemku SŽDC
- venkovní drobný mobiliář – lavičky, odpadkové koše, stojany na kola

- venkovní přípojeky (nové, zrušení nepotřebných částí přípojek):
 - o kanalizace splašková – trasy, včetně revizních šachet, přečerpávací jímka
 - o kanalizace dešťová – trasy, včetně revizních šachet a vpustí
 - o vodovod
 - o plynovod (pouze varianta R (rekonstrukce)
 - o silnoproudá elektroinstalace NN
 - o venkovní osvětlení
 - o komunikační rozvody (CETIN)
 - o telekomunikační vedení ve správě TUDC v servisu ČD Telematika - přeložky

Na základě připravované smlouvy o spolupráci bude probíhat souběžně příprava a výstavba autobusového terminálu. Práce na výstavbě autobusového terminálu (komunikace a zpevněné plochy, přístřešky, inženýrské sítě), které investičně zajišťuje město Aš, budou koordinovány se SŽDC s.o.

Podrobnější informace o řešení jsou zřejmé z výkresové dokumentace, která je součástí přílohy D2. a D3. tohoto záměru projektu.

6. Územně technické podmínky

Stavební práce proběhnou výlučně v prostoru řešené budovy a v jejím nejbližším okolí (přednádraží) na pozemcích ve vlastnictví České republiky (ve správě SŽDC, s. o.) nebo ve vlastnictví ČD, a. s.

Stavba je v souladu s územním plánem a územně plánovacími podklady, nedochází ke změně funkčního využití.

Stávající výpravní budova je napojena na vodovod, kanalizaci, plynovod, elektrické rozvody NN, komunikační rozvody a další informační, zabezpečovací a sdělovací vedení v rámci zajištění provozu dráhy. V rámci stavby dojde k úpravám přípojek (posílení, změna trasy, zrušení) v souladu s požadavky správců sítí. V případě přeložek instalací ve správě SŽDC, s.o., nebo ČD – Telematika bude postupováno podle příslušných vnitřních směrnic.

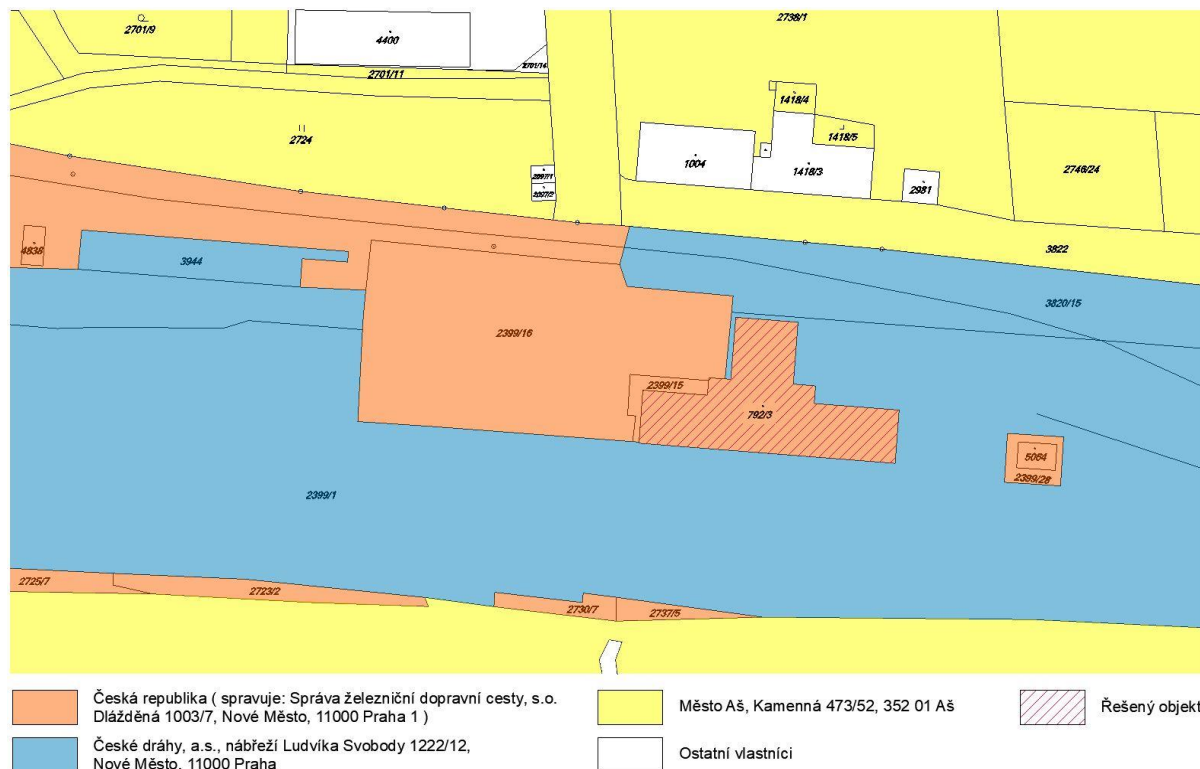
Práce na výstavbě autobusového terminálu (komunikace a zpevněné plochy, přístřešky, inženýrské sítě), které investičně zajišťuje město Aš, budou koordinovány se SŽDC, s.o.

Po dobu realizace stavby bude nutno zabezpečit provizorní provoz železniční stanice se všemi potřebnými funkcemi bez přerušení provozu dráhy. Součástí těchto přípravných prací jsou přeložky potřebných rozvodů a kabelových uzávěrů, umístění mobilních zařízení (buněk) pro plnění funkcí výpravní budovy po dobu stavby (pokladna dopravce, WC pro cestující, zázemí pro pracovníky a technologie SŽDC), vymezení bezpečných průchodů pro cestující.

7. Majetkoprávní vztahy

Stavba se nachází v katastrálním území Aš [600521].

Situace majetkoprávních vztahů



Obrázek 8.

Zdroj: Vlastní zpracování

Veškeré stavební aktivity, které souvisí s realizací investice, se odehrávají na pozemcích, které jsou ve vlastnictví České republiky (ve správě SŽDC, s. o.) nebo jsou ve vlastnictví ČD, a. s. Pozemky Českých drah, a. s., dotčené stavbou budou smluvně ošetřeny nájemní smlouvou a smlouvou o právu provést stavbu. Tyto pozemky následně přejdou do vlastnictví České republiky (ve správě SŽDC, s. o.) v rámci UMVŽST. Pozemky dalších vlastníků nejsou stavbou dotčeny.

Návrh vypořádání majetkoprávních vztahů – převod na město Aš

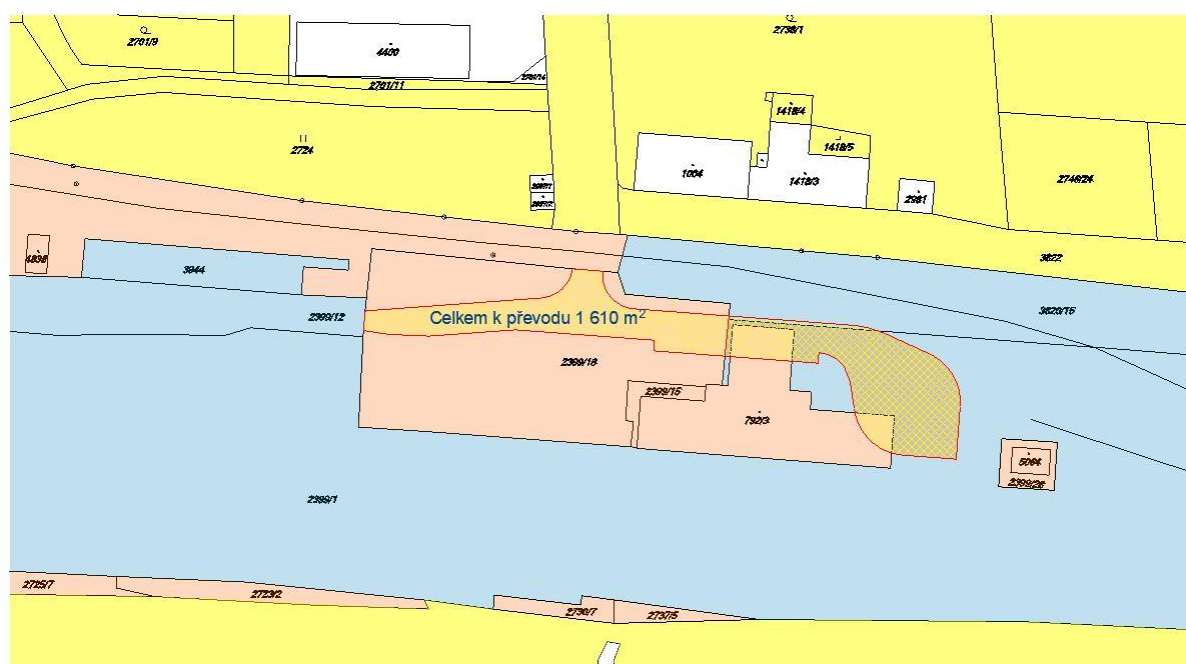
Součástí záměru projektu je i návrh vypořádání majetkoprávních vztahů s městem Aš, kde se vymezují k převodu pozemky, na nichž je umístěn navrhovaný autobusový terminál a příjezdové komunikace.

Případný prodej či bezúplatný převod se řídí ust. § 16 odst. 8 zák. č. 77/1997 Sb. o státním podniku. SŽDC, s. o., převádí bezúplatně při splnění všech zákonných podmínek na žádost územního samosprávného celku pozemky pod určitými typy pozemních komunikací. Konkrétní případ je však nutno vždy třeba individuálně posoudit; je možné, že v případě jejich zbytnosti bude část pozemků převedena bezúplatně a část za úplatu (za cenu dle znaleckého posudku). Z tohoto pohledu se nadále uvažuje s podmíněným převodem.

K podmíněnému převodu na město Aš se navrhuje celkem 1 610 m².

Podrobněji viz příloha D4. Návrh majetkoprávního vypořádání a D5. Investiční akce města Aš.

Situace majetkoprávních vztahů – návrh vypořádání pozemků



LEGENDA MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAHŮ

- České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha (řeší se v rámci UMOVŽST)
- Česká republika (spravuje: Správa Železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílžďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1)
- Město Aš, Kamenná 473/52, 352 01 Aš
- Ostatní vlastníci

NÁVRH PŘEVODU POZEMKŮ NA MĚSTO AŠ

- České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha (řeší se v rámci UMOVŽST) 725 m²
- Česká republika (spravuje: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílžďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1) 885 m²

Obrázek 9.

Zdroj: Vlastní zpracování

Přehled dotčených pozemků, včetně návrhu převodu pozemků na město Aš

Katastrální území Aš [600521]					Navrženo k převodu na město Aš (m²)
Parcela	Výměra (m²)	Druh pozemku	Způsob využití	Vlastník	
792/3	1045	Zastavěná plocha a nádvoří	č. p. 2526	Česká republika (právo hospodařit SŽDC, s. o.)	165
2399/15	89	Ostatní plocha	jiná plocha		
2399/16	3016	Ostatní plocha	jiná plocha		720
2399/28	94	Ostatní plocha	manipulační plocha		
5064	54	Zastavěná plocha			
2399/1	54164	Ostatní plocha	dráha	České dráhy, a. s.	697
3820/15	3189	Ostatní plocha	dráha		28
Celkem k podmíněnému převodu na město Aš					1 610

Tabulka 9.

Zdroj: vlastní zpracování

S ohledem na to, že stavebníkem autobusového terminálu bude město Aš, navrhuje se následující postup majetkoprávního vypořádání:

- město Aš uzavře dle §184a Stavebního zákona s vlastníkem nemovitosti (pozemku) Smlouvu o právu provést stavbu, ve které budou řešeny příslušné technické, případné podmínky uzavření nájemní smlouvy a zejména předpokládané vypořádání po dokončení stavby
- po dokončení stavby se provede přesné geodetické zaměření, jehož výsledkem bude oddělovací geometrický plán pro účely vypořádání pozemků
- po schvalovací proceduře proběhne dokončení prodeje nebo převodu příslušných částí pozemků

8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

8.1 Ochrana přírody a krajiny

- Stavba se nachází v zastavěném území v intravilánu města Aš. Neleží na pozemcích, které jsou součástí zemědělského půdního fondu nebo pozemků k plnění funkce lesa.
- V dotčené oblasti nejsou vyhlášeny žádné národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky nebo přírodní památky krajiny, ani se zde nenachází prvky územního systému ekologické stability.
- Území není součástí soustavy Natura 2000 a nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku.
- V dalších stupních projektové dokumentace bude podrobněji rozpracován vliv stavby na životní prostředí (včetně případného kácení dřevin v souladu se zákonem 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Zhotovitel zajistí potřebná povolení ke kácení).

8.2 Ochrana vody

- Území neleží v pásmu hygienické ochrany vodního zdroje.
- Území neleží v záplavovém území.
- Stavba se nenachází v rizikovém území při přívalových srážkách.

8.3 Ochrana ovzduší

- Realizací akce dojde ke snížení emisí ze zdroje tepla.

8.4 Odpadové hospodářství

- Realizací akce budou vytvořeny podmínky pro třídění odpadů z provozu budovy, s odpadem bude nakládáno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., O odpadech. Součástí záměru je vytvoření stanoviště nádob na tříděný odpad, včetně přístřešku.

8.5 Ochrana podle jiných právních předpisů

- Nejedná se o území s archeologickými nálezy.
- Nepodléhá ochraně podle jiných právních předpisů.

8.6 Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- Území není poddolované
- Kategorie radonového indexu geologického podloží bude doložena posudkem v rámci návazných projektových prací
- Nedojde ke změně hlukového zatížení

8.7 Ochrana životního prostředí v průběhu stavby

- Budou dodrženy obecné podmínky pro ochranu životního prostředí v souladu se zákony dotýkající se stavební činnosti.
- Ochrana stávající zeleně bude zabezpečena dle ČSN 83 9011 Práce s půdou a ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- S veškerými odpady vzniklými při průběhu realizace stavby bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., zákon o odpadech, v platném znění.
- V rámci stavby bude zacházeno s nebezpečnými odpady (azbest z „Boletických“ panelů a dalších konstrukcí).

Vzhledem k tomu, že se jedná o projekt, jehož realizace nemá negativní dopad na veřejné zdraví, rostliny a živočichy, ekosystémy, půdu, ovzduší, ale i na přírodní zdroje nebo majetek, nepodléhá posuzování vlivu záměru na životní prostředí (EIA).

Záměr projektu je navržen v souladu s vyhláškou č. 268/2009 Sb. - Vyhláška o technických požadavcích na stavby.

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

Správu budovy vykonává a bude i po realizaci akce vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství SŽDC s.o. Ústí nad Labem, Správa pozemních staveb.

Základní pravidla pro nakládání s majetkem státu jsou uvedena ve Statutu státní organizace Správa železniční dopravní cesty, s.o. (čj. S31774/2014-O26), který byl schválen Správní radou 9. 7. 2014. Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří SŽDC je dále podrobněji upraveno směrnicí SŽDC č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří SŽDC.

Směrnice upravuje 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 SŽDC.

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

Všechny výnosy z budov osobních nádraží (dále jen ON) jsou řádně vedeny v účetnictví SŽDC (analytické účty) a nejsou využívány k dalšímu financování hospodářské činnosti související s konkrétním komerčním provozem budov ON. Finanční prostředky získané z pronájmu budov ON jsou dále využívány na úseku Správy majetku a slouží k částečné úhradě nákladů souvisejících se správou a údržbou veřejných a dalších nekomerčních prostor (např. provozuschopnost dráhy, technologické prostory) budov ON.

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

Záměrem projektu je dosažení těchto přínosů:

- výrazná úspora provozních nákladů.
- optimalizace výpravní budovy a odstranění velmi špatného stavebně technického stavu
- revitalizace okolí budovy a smysluplná organizace přednádražního prostoru
- úprava vnitřních prostor výpravní budovy a jejího okolí v souladu s požadavky interoperability (bezbariérové řešení, úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, návaznost na jiné druhy veřejné a individuální dopravy)
- zatraktivnění prostor železniční stanice pro cestující i obyvatele města, zvýšení úrovně kultury cestování, zvýšení komfortu pro pohyb cestujících
- racionalizace provozu budovy a její optimální využití

Při návrhu a realizaci přednádražního prostoru bude postupováno v koordinaci s městem Aš na základě Smlouvy o spolupráci. Výsledkem bude vytvoření důstojného vstupního prostoru do města, se společným dopravním uzlem – město Aš v těsné návaznosti na výpravní budovu vybuduje autobusový terminál a parkovací plochy.

Realizace stavby neovlivní zaměstnanost v dané lokalitě. Investor neplánuje vytvoření nových pracovních míst.

Předpokládá se pozitivní vliv na zvýšení atraktivity drážní dopravy ve vazbě na zlepšení komfortu cestujících, na provázání s jinými druhy dopravy (zřízení autobusového terminálu, parkovacích ploch a cykloboxů) a v souvislosti s připravovanou průmyslovou zónou v bezprostředním sousedství železniční stanice.

Závěr

Na základě posouzení obou vybraných variant „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, přílohy č. 8 Obecná metodika hodnocení ekonomické efektivity projektů“ bylo zjištěno:

ekonomicky výrazně výhodnější je varianta Novostavba.