

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU:	3
2. NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY	3
2.1 NÁRODNÍ STRATEGICKÉ DOKUMENTY	3
2.1.1 Bílá kniha - Koncepce veřejné dopravy 2015 - 2020 s výhledem do roku 2030	3
2.1.2 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050	4
2.1.3 Dopravní sektorové strategie	4
2.1.4 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží	4
2.2 KOORDINACE SE SOUVISEJÍCÍMI STAVBAMI	4
3. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU	6
3.1 POPIS ŽELEZNIČNÍ STANICE	7
3.2 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU BUDOVY	11
3.3 PROVOZ A EKONOMIKA OBJEKTU – STÁVAJÍCÍ STAV	13
3.3.1 Využití stávajících prostor:	13
3.3.2 Stávající provozní soubory situované v žst. Klatovy	14
3.3.3 Nástupiště	15
3.4 VYČÍSLENÍ HLAVNÍCH PROVOZNÍCH UKAZATELŮ	16
3.5 ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU	16
4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	18
4.1 CELKOVÁ KONCEPCE STAVBY	18
4.2 SOUPIS ROZHODUJÍCÍCH NOREM A PŘEDPISŮ	18
4.3 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	19
4.3.1 Architektonické a dispoziční řešení	19
4.3.2 Stavební řešení	20
4.3.3 Požárně bezpečnostní řešení objektu a zajištění fyzické bezpečnosti objektu	22
4.3.4 Zajištění bezpečnosti (měkké cíle, kybernetická ochrana a GDPR)	22
4.3.5 Úprava manipulačního dvora	23
4.3.6 Nástupiště	23
4.3.7 Parkovací plochy P+R , K+R	23
4.3.8 Parkovací plochy pro B+R a přístupový chodník	23
4.4 POŽADAVKY NA INTELIGENTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉMY	24
4.5 HLAVNÍ CÍLE INVESTICE	26
4.6 PŘEDPOKLÁDANÉ OBCHODNÍ VYUŽITÍ	26
5. SPECIFIKACE ROZHODNÝCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ	27
5.1 BAREVNÁ SCHÉMATA NAVRHOVANÉHO VYUŽITÍ	27
5.2 HLAVNÍ PROVOZNÍ UKAZATELE – NAVRHOVANÝ STAV	29

6. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	30
6.1 ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE	30
7. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	30
8. HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA ENVIRONMENTÁLNÍCH VLIVŮ.....	31
8.1 OCHRANA PŘÍRODY	31
8.2 HOSPODAŘENÍ SE SRÁŽKOVÝMI VODAMI	31
8.3 VLIV STAVBY NA VODOTEČE	31
8.4 NEGATIVNÍ ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	31
8.5 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ.....	32
9. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUCÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU	32
10. SHRNUTÍ HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU, HODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPADŮ.....	33

Název investora **Správa železnic, státní organizace**
adresa včetně PSČ Dlážďená 1003/7, 110 00, Praha 1
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ 70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU:

Správce programu: Ministerstvo dopravy České republiky
ISPROFOND/Sub. ISPROFIN¹ 3273214901 / 5323520028
název projektu: Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy
místo realizace (kraj): Plzeňský kraj
termín realizace: 02/2022 – 01/2024
Zpracovatel ZP: Metroprojekt Praha a.s., Ing. arch. Miroslav Rous, Ing. Jan Vodička

¹ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

2. NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY

Záměr projektu Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy je zadán a zpracován v souladu se zásadními evropskými i národními strategickými dokumenty v oblasti dopravy. Záměrem Správy železnic je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům dnešní doby z hlediska cestující veřejnosti nejen na železnici, ale i v navazující veřejné hromadné dopravě v lokalitách, ve kterých se již nacházejí, anebo budou realizovány terminály veřejné dopravy. 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 a z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013. Rozsah této stavby byl určen v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Jejím hlavním záměrem je stavební obnova a modernizace osobních nádraží ve správě Správy železnic s cílem uvedení stávajících výpravních budov osobních nádraží do stavu optimálního pro potřeby provozovatele dopravní cesty a vhodného k užívání cestující veřejností a optimalizace veřejně přístupných ploch a prostor těchto budov na požadavky dnešní doby.

2.1 Národní strategické dokumenty

2.1.1 Bílá kniha - Koncepce veřejné dopravy 2015 - 2020 s výhledem do roku 2030

Ministerstvo dopravy zpracovalo v roce 2015 tento dokument, jehož cílem je stanovení základní strategie České republiky v oblasti veřejné dopravy. Připravovaný záměr modernizace trati je s tímto dokumentem v souladu, neboť naplňuje jeho vybrané cíle:

- Železniční doprava musí plnit funkce kvalitních a rychlých páteřních linek, na které navazuje plošně-obslužná autobusová doprava.

- Důležitým problémem je řešení dopravy mezi jádrovým městem a suburbánní oblastí, která bývá závislá na individuální dopravě. Důraz je proto být kladen na systémy P+R, B+R a K+R u kapacitních železničních tratí v předměstské oblasti.

2.1.2 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

Usnesením Vlády ČR č. 449 ze dne 12. 6. 2013, byla schválena Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050.

2.1.3 Dopravní sektorové strategie

Priority stanovené v Dopravní politice ČR jsou dále specifikovány a rozvíjeny v navazujícím dokumentu Dopravní sektorové strategie 2. fáze (ve verzi Aktualizace 2017 schváleno Vládou ČR dne 27. 2. 2018)

2.1.4 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

Koncepce vypracovaná MD, SŽDC a SFDI, stanovuje závazné postupy při diferenciaci výpravních budov, které vyžadují stavební obnovu různého rozsahu. Koncepce se zároveň snaží nalézt smysluplné využití pro jednotlivé objekty.

Cíle Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží:

Výpravní budova leží na trati, která náleží do Hlavní sítě transevropských tratí, a to jak pro nákladní, tak i pro osobní dopravu. Hlavními cíli Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží jsou zejména

- zlepšení stavebně technického stavu budov a modernizace jejich vybavení, zamezení častým poruchám plynoucím z opotřebení
- optimalizace a zlepšení prostor pro cestující (zvýšení kultury cestování). Nasměrování hlavního toku cestujících nejkratší přímou cestou vně objektu směrem k centru
- zajištění bezbariérovosti
- zajištění hospodárného provozu budov
- adaptace prostor pro zázemí Správy železnic
- vazba na investiční akce Stavebních správ Správy železnic („liniové stavby“)
- revitalizace areálů osobních nádraží včetně alternativního využití volných prostor

2.2 Koordinace se souvisejícími stavbami

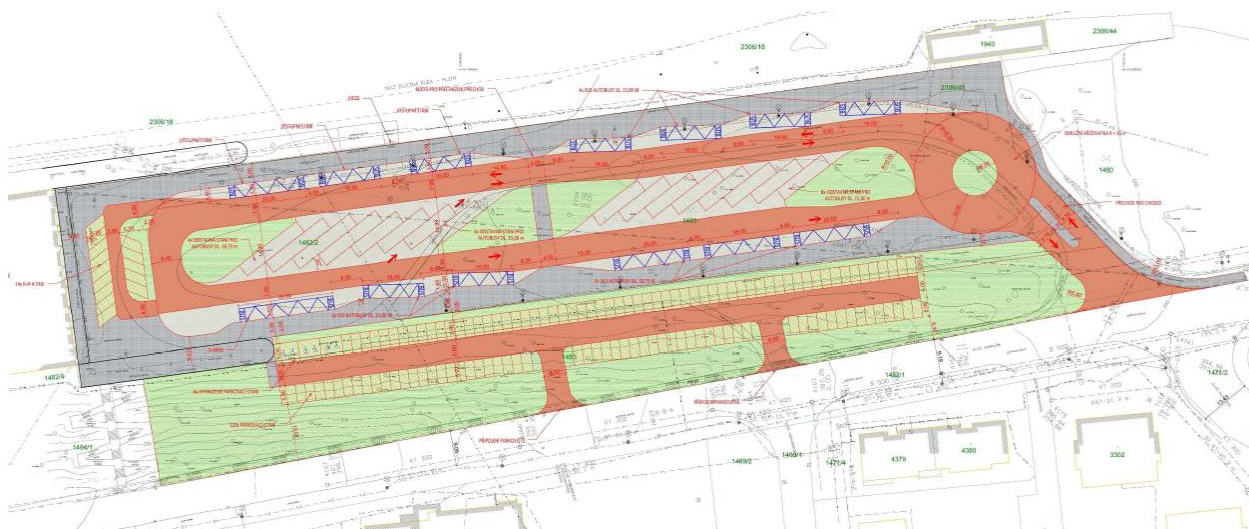
Stavba je koordinována s nejdůležitějšími následujícími stavbami, které se nacházejí v řešeném zájmovém území:

- „Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)“
ZP – CIN 1,71 mld, předpokládaný termín realizace 1/2024 – 3/2026.
V žst. Klatovy dojde v rámci této stavby pouze k nutným úpravám SW pro sdělovací a zabezpečovací zařízení, vyvolané úpravami na trati.
Celkově stavba řeší úpravu infrastruktury v úseku Plzeň – Klatovy umožní změnu dopravního konceptu na trati tak, aby vlaky od Prahy mohly ihned pokračovat ve směru Klatovy. Nebo aby bylo možné na tyto vlaky navázat přípoji ve směru Klatovy/Železná Ruda s krátkou přestupní dobou v případě ukončení vlaků od Prahy v Plzni. Stavba je navržena tak, aby zároveň přinesla další zvýšení bezpečnosti a pohodlí cestujících ve vybraných železničních stanicích.
- Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech
Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p. o., se sídlem: Koterovská 162, 326 00 Plzeň
V současné době probíhá zpracování projektové dokumentace pro společné územní a stavební řízení s termínem pro podání žádosti o vydání příslušného povolení

nejpozději do 30. 10. 2020. Harmonogram vlastní výstavby Terminálu Klatovy není prozatím znám, stejně tak jako investiční náklady tohoto projektu.

V přestupním terminálu veřejné dopravy v Klatovech je navrženo 120 stání P+R z toho 6 stání invalidé, 14 stání K+R nebo TAXI, příjezdová, odjezdová a odstavná stání BUS. Pro potřeby B+R je vyčleněna plocha pro umístění stojanů na kola pro jejich krátkodobé uložení. Kapacita cca 20 kol. Podrobněji viz příloha K1

Navrhované počty parkovacích stání převyšují požadavky z výpočtu potřebného počtu parkovacích míst P+R a K+R je uveden z příloze L3.



Obr. 1 – Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech – situační výkres
autor: LABORO atelier s.r.o. a knesl - kynčl architekti s.r.o., 19. 5. 2020

3. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU

Železniční stanice Klatovy zahrnuje osobní a seřadovací nádraží. Mimo žst. Klatovy se v jižní části města se dále nachází železniční zastávka Klatovy město.



Z pohledu cestovního ruchu je klatovský okres velice žádaným turistickým cílem.

Může za to zejména nádherná a čistá příroda v západní části Šumavy. Šumava je vhodná pro rekreaci ve všech ročních obdobích – provozování zimních sportů umožňují upravené moderní lyžařské areály, turistice a cykloturistice slouží velké množství značených turistických cest a vyřešená sezónní autobusová doprava v oblasti.

Klatovsko ale není jenom Šumava. Obdivovat můžeme zároveň i krásy okresního města Klatovy nebo měst Sušice a Horažďovice. Záběhem je také návštěva romantických pošumavských hradů Velhartice, Klenová, Švihov, Kašperk a Rabí, který je nejrozsáhlejším hradem v Čechách. Hrad Rabí a Velhartice jsou v Západních Čechách nejnavštěvovanější. Půvabná je ale také oblast Pošumaví. Rekreační využití nabízejí četné rybníky mezi Horažďovicemi a Klatovy, vodácky splavná je zlatonosná řeka Otava.

3.1 Popis železniční stanice

Výpravní budova v žst. Klatovy, Nádražní č. p. 151, Klatovy III, 339 01 Klatovy stojí na pozemcích p. č. st. 1939/1 a p. č. st. 1939/2 v k. ú. Klatovy (665 797), obec Klatovy (555771)



Obr. 2 - Docházková vzdálenost mezi žst. Klatovy a centrem města

Železniční stanice Klatovy je situovaná na Domažlickém předměstí v severozápadní části okresního města Klatovy v Plzeňském kraji nedaleko řeky Úhlavy. Vzdálenost od centra města je asi 2 km. Pěší cesta trvá 20 až 25 minut chůze.

Železniční stanice byla vybudována jakožto součást Plzeňsko-březenké dráhy (EPPK/PBD) spojující Duchcov, Plzeň a Nýrsko, podle typizovaného stavebního návrhu drážních budov společnosti. 20. září 1876 byl s místním nádražím uveden do provozu celý nový úsek trasy z provizorního nádraží (později Plzeň zastávka) do Nýrska, kudy bylo možno od roku 1877 pokračovat po železnici přes hraniční přechod Železná Ruda-Alžbětín do Bavorska. Trať byla také toho roku zaústěna do kolejiště plzeňského nádraží.

1. října 1888 otevřela společnost Českomoravská transverzální dráha (BMTB) železniční spojení své trati z Domažlic do Horažďovic (Horažďovice město), která ve městě zprovoznila zastávku Klatovy město. Po zestátnění všech soukromých společností v Rakousku-Uhersku roce 1908 pak obsluhovala stanici jedna společnost, Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), po roce 1918 pak správu přebraly Československé státní dráhy.

Staré nádraží včetně výpravní budovy bylo zničeno při náletu Američanů na německý vlak, převážející munici 20. dubna 1945.

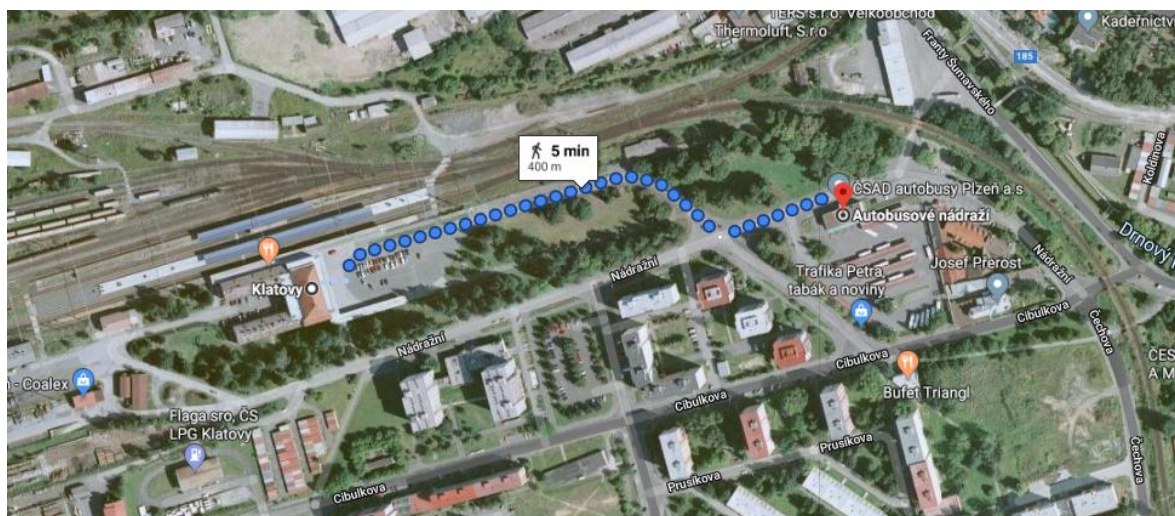
Koncem 50. let 20. století proběhla kompletní přestavba budov i kolejiště klatovské stanice. Namísto starého nádraží vznikla nová výpravní budova ovlivněná bruselským stylem podle návrhu architekta Josefa Dandy. Elektrická trakční soustava sem byla dovedena 21. září 1996.

Nachází se zde jedno kryté hranové a dvě krytá ostrovní nástupiště. K příchodu na ostrovní nástupiště slouží podchod pod kolejištěm.

Výpravní budova ŽST Klatovy je kulturní památka rejst. č. ÚSKP 105520. Památkově je chráněna od 23. 12. 2014

Autobusové nádraží

Stávající autobusové nádraží je situované 400 východně od žst. Klatovy. Odtud odjíždí všechny dálkové i příměstské autobusové spoje. Přestup mezi vlakem a autobusem je přechody.



Obr. 3 - Docházková vzdálenost mezi žst. Klatovy a stávajícím autobusovým nádražím v Klatovech

Zastávky městské hromadné dopravy

V Klatovech zabezpečují městskou hromadnou dopravu tři autobusové linky, které mají zastávku v prostoru před výpravní budovou.

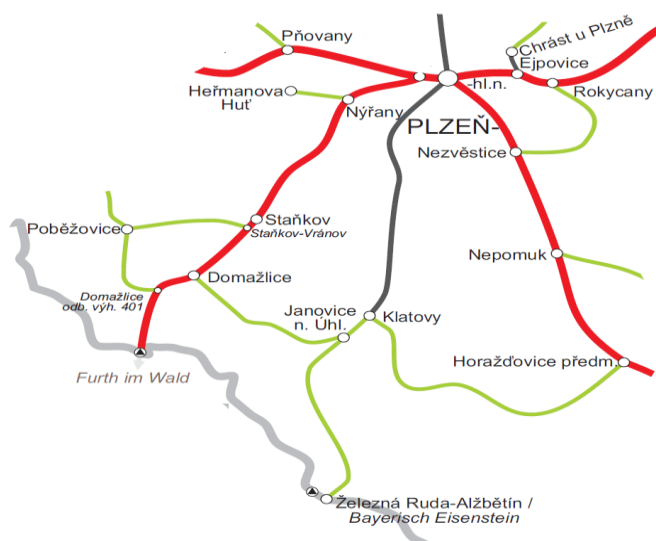
Linka 1 (436001) - Nádraží ČD – Náměstí – Luby

Linka 2 (436002) – Nádraží ČD – Náměstí – Plánická sídliště

Linka 4 (436004) - Nádraží ČD – Plánická – Luby

Význam stanice dle kategorizace

Železniční stanice Klatovy leží na jednokolejných tratích 183 a 185. Stanice je elektrifikovaná (25 kV, 50 Hz AC, trať 183), vedení ze stanice dále nepokračuje. V jižní části města se dále nachází železniční zastávka Klatovy město.



Nádraží je zařazeno do kategorie C dle interní kategorizace služeb cestujícím, není součástí TEN-T. V celkovém pořadí je stanice na 62. místě.

Dle Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží pro roky 2021 – 2025 je výpravní budova umístěna na 15. místě.

Celostátní dráha 183 Plzeň hl. n. – Klatovy
Regionální dráha Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín
Regionální dráha 185 Horažďovice předměstí – Domažlice

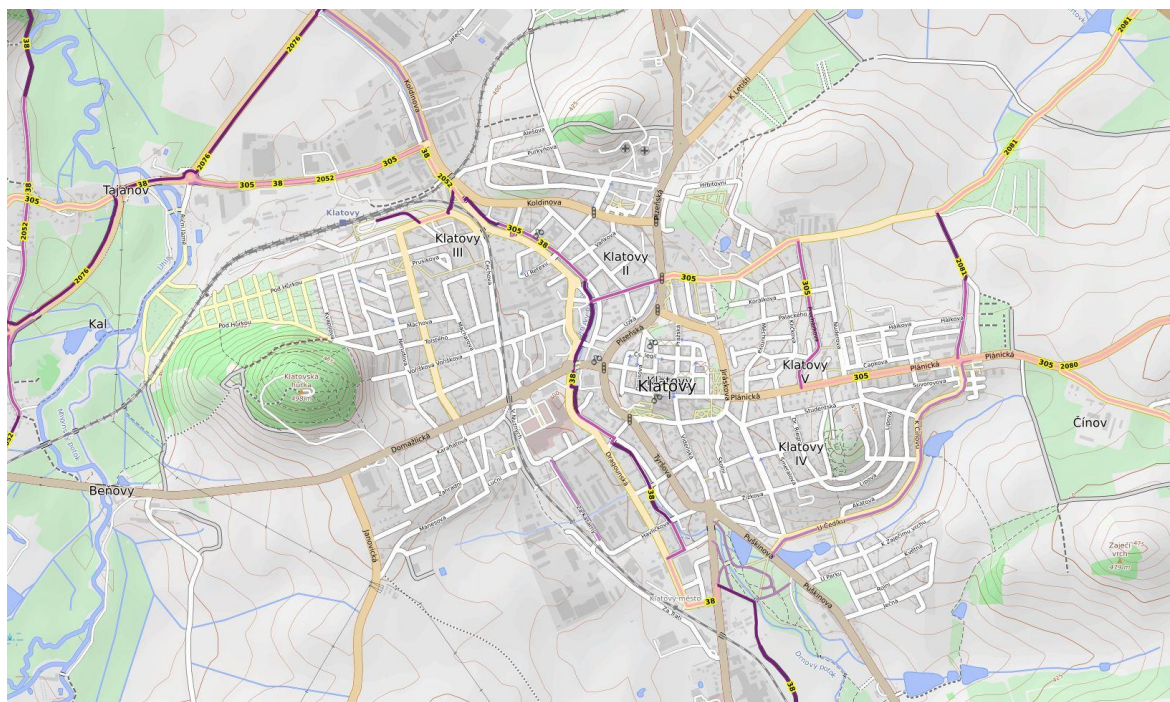
Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180

název stanice, zastávky	pořadí kategorizace	SR 70	kategorie dle UIC	celková hodnota C	počet cestujících za den využívajících vlak
Klatovy	62	737452	C	2,30	Viz příloha L1

Parkování kol

Cykloturistika patří dnes k rychle se rozvíjející oblasti. Je žádoucí poskytnout tomuto vývoji přiměřenou podporu.

Ve stávajícím stavu není ve výpravní budově žst. Klatovy řešen prostor pro B+R ani pro uschování kol.



Obr. 5 – Cyklodoprava v Klatovech – situace širších vztahů stav

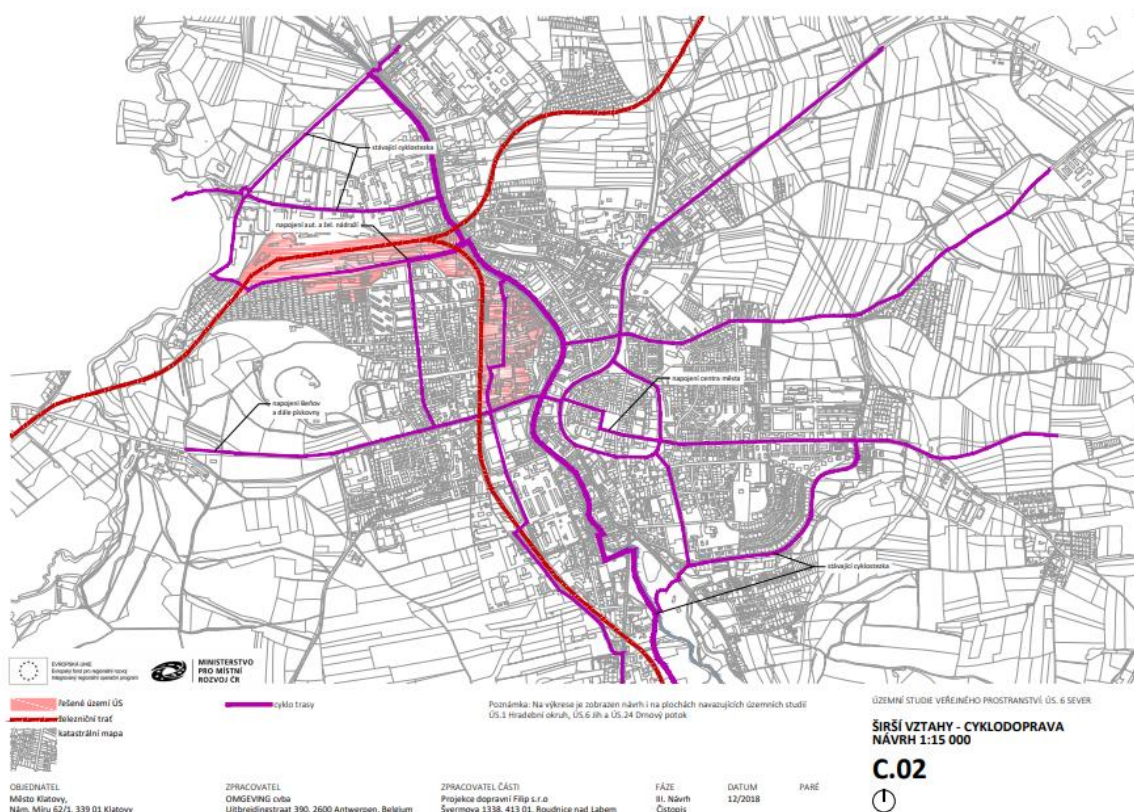
V Klatovech a okolí prochází tyto cyklotrasy:

- Mezinárodní cyklotrasa č. 38 Plzeň - Klatovy - Železná Ruda - Deggendorf - Mnichov
- Cyklotrasy nadregionálního významu CT 305 Staňkov - Klatovy - Mochotín
- Lokální cyklotrasy CT 2052, CT 2054, CT 2076, CT 2080, CT 2081

Územní plán Klatov tyto cyklotrasy z úvodu koncepce rozvoje jednotlivých území doplňuje o jednotlivé trasy a koridory pro cyklistickou dopravu,

V Územní studii veřejného prostranství: ÚS 6 Sever Klatovy lokalita Nádražní, Domažlická, Čechova je cyklistická doprava vedena Nádražní ulicí v hlavním dopravním prostoru podél nově navrženého dopravního terminálu.

U dopravního terminálu definuje možnost odstavení jízdního kola (cyklostojanů, věž pro odstavení kol) a přestup na železniční nebo autobusovou dopravu. Dále jsou cyklisté navedeni průjezdem pod železniční tratí k Drnovému potoce, kde se napojí na páteřní cyklostezku vedoucí napříč městem.



Obr. 6 – Cyklodoprava v Klatovech – situace širších vztahů návrh
Územní studie veřejného prostranství: ÚS 6 Sever Klatovy lokalita Nádražní,
Domažlická, Čechova

3.2 Popis stávajícího stavu budovy

Výpravní budova žst. Klatovy je kulturní památka rejst. č. ÚSKP 105520. Památkově je chráněna od 23. 12. 2014

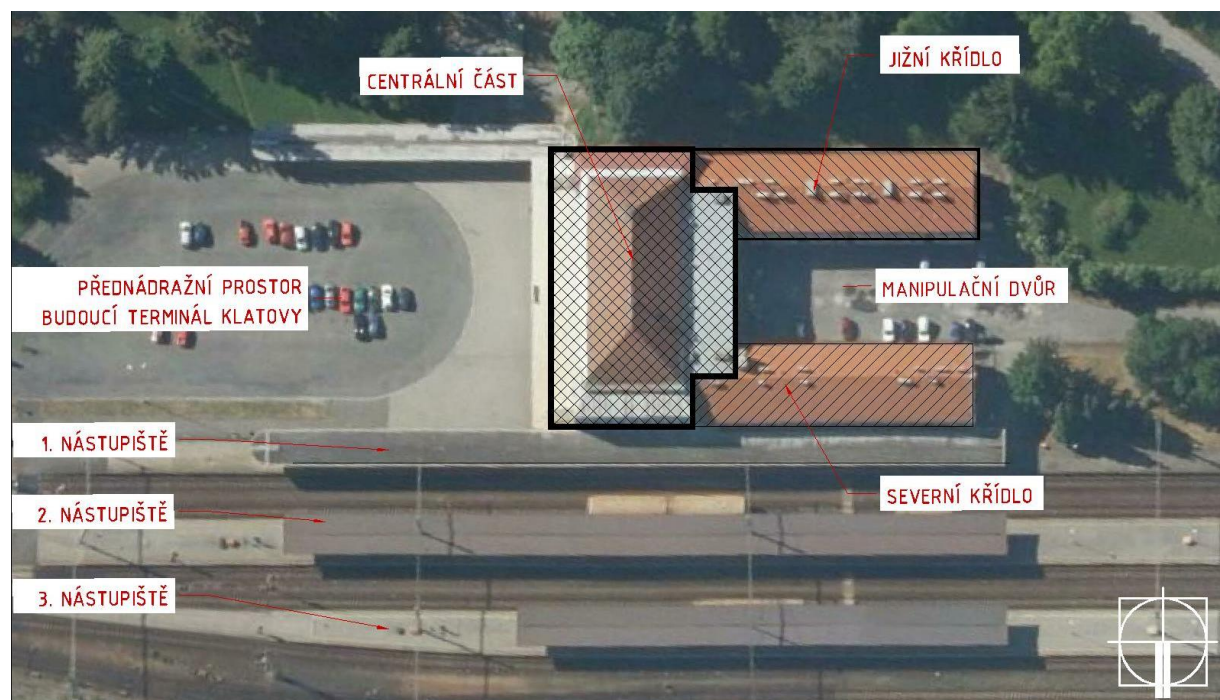
Výpravní budova, inventární číslo IC6000387958, má půdorysný tvar písmene U a stojí jižním směrem od trati. Budova se skládá z centrální části, severního a jižního dvorního křídla. Budovu doplňuje zastřešení 1.nástupiště a části přednádražního prostoru.

Výpravní budova žst. Klatovy z roku 1959, autor Ing. arch. Josef Danda, je dochovaná v původním stavu s řadou hodnotných umělecko-řemeslných prvků. Výpravní budova od uvedení do provozu nepřetržitě svoji funkci. Značná část prostor v centrální části budovy je dnes využívána minimálně až téměř nevyužívána.

Řada konstrukcí a zařízení je na, či za hranicí životnosti, provoz objektu je nákladný, stejně jako jeho údržba. Stanovené procento opotřebení budovy dle PRON – Program rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží pro roky 2021 – 2025 činí 70,83%. Jedná o velmi špatný stavebně technický stav.

Pro zajištění přepravy (veřejná i neveřejná část) slouží pouze část dispozice objektu, ostatní plochy jsou komerčně využívány pouze zčásti - v uliční úrovni s přímou vazbou na odjezdovou či příjezdovou halu nebo přednádražní prostor.

Názvosloví používané pro popis



Pohled na dnešní stav výpravní budovy je zdánlivě upokojivý.

Při podrobnějším pohledu na stav objektu je vidět, že se výplně otvorů rozpadají, vyhnívají měkké části dřeva, nedoléhají a netěsní a tak zvyšují provozní náklady. Nezajišťují ani potřebné odhlučnění vnitřních prostorů. Většina výplní je degradovaná. Prvky v havarijním stavu byly průběžně nahrazovány novými, zcela bez vazby na budovu jako celek, ale zřetelně současnými prvky.

Fasáda ze šlechtěné omítky vykazuje částečnou degradaci vlivem povětrnostních podmínek zejména na západní straně objektu. Keramický obklady fasády u 1. nástupiště a okolo oken vykazují lokální poškození zapříčiněné provozem objektu, olámaná nároží, uražené hrany nebo jednotlivé prvky zcela chybí

Nosné konstrukce svislé i vodorovné nevykazují zjevné poruchy.

Střecha valbové a sedlových střech je z pálené krytiny, pultové střechy jsou plechové. Střecha byla opravena v roce 2010.

Centrální část je z části podsklepený třípodlažní objekt.

Přízemí (1NP) tvoří vstupní chodba a převýšená odbavovací hala s půdorysnými rozměry 25 x 15 m a výškou 11 m, ze které jsou přístupné prostory pro cestující, pokladny dopravce, čekárna, bufet, veřejné WC a restaurace s výčepem a mezipatro. V odbavovací hale se dochovala řada uměleckých prvků. Odbavovací hala je spojena s nástupištěm podchodem. Čekárna a restaurace s výčepem jsou v současnosti prázdné a ve velice špatném technickém stavu. Prostory byly neúspěšně opakovaně nabízeny k pronájmu.

Dispozice veřejného WC neodpovídá požadavků ČSN 73 41 08. Zcela chybí WC pro invalidy.

Mezipatro (2NP) je podlaží přístupné ze vstupní chodby samostatným schodištěm, ve kterém jsou situovány kanceláře a sociální zázemí. V současné době není tento prostor využíván.

V prvním patře (3NP) jsou nevyužívané nocležny vlakových čet. Nocležny jsou přístupné ze schodišť umístěných v navazujících dvorních křídlech.

V suterénu (1PP) jsou nevyužívané sklepní prostory a kryt civilní obrany (CO).

Na centrální část navazuje dvojice paralelních křídel, které určují manipulační dvůr.

Jižní křídlo je podsklepený dvoupodlažní objekt s bytovými jednotkami. V suterénu tohoto křídla jsou umístěny sklepy pro jednotlivé byty a druhý kryt CO.

Severní křídlo je také podsklepený dvoupodlažní objekt, ve kterém se nachází administrativní zázemí, provozní zázemí a také lékařské ordinace. V suterénu jsou situovány prostory pro technologie - zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení. Je zde situována plynová kotelna. Ve druhém suterénu je umístěn další kryt CO.

V prostoru přednádraží se nachází dvojice železobetonových přístřešků, které kryjí celé průčelí hlavního vchodu do budovy, 1. nástupiště a autobusové státní.

Bezbariérový přístup do budovy a na 1. nástupiště je ve stávajícím stavu zajištěn. Přístup na 2. a 3. nástupiště je umožněn pouze s doprovodem přes služební přechody.

Stávající technická zařízení v budově (TZB)

Vytápění je zřízeno ústřední pro celý objekt výpravní budovy (včetně dvorních křídel). Kotelna je umístěna v 1. PP, kde jsou nainstalovány dva plynové kotle. Provozovatelem kotelny je Správa železnic.

Hlavní uzávěr plynu je umístěn v pilíři na obvodové straně ke kotelně při vchodu z nádvoří. Teplá užitková voda je zajišťována centrálně bojlerem osazeným v místnosti vedle kotelny. Výpravní budova je napojena vodovodní přípojkou na veřejný vodovodní řad ve správě jeho provozovatele Šumavské vodovody a kanalizace a.s. Hlavní uzávěr vnitropodnikového vodovodu se nachází mimo pozemek Správy železnic (v křižovatce ulic Nádražní – Podhůrecká). Uzávěr pro výpravní budovu je umístěn v suterénu u krytu CO.

Kanalizační přípojka je svedena do veřejné kanalizační sítě přes septik.

Parkoviště, resp. parkovací plochy P+R , K+R a B+R

Parkovací plochy P+R a K+R pro cestující jsou situovány v přednádražním prostoru na pozemku parc. č. 1482/2. Kapacita je cca 55 - 60 osobních aut.

Tento stav je pro cestující veřejnost nedostačující.

Parkovací plochy pro zaměstnance Správy železnic, nájemců bytových jednotek a smluvních nájemců jsou situovány na ploše manipulačního dvora pozemek parc. č. 1482/4.

Parkování kol B+R v žst. Klatovy není řešeno.

3.3 Provoz a ekonomika objektu – stávající stav

Celková obsazenost objektu po jednotlivých podlažích: Výkresy v měřítku 1:200 jsou v *příloze D - Orientační výkresy (stávající stav a nový stav)*.

3.3.1 Využití stávajících prostor:

CENTRÁLNÍ ČÁST

1.PP suterén

Je z důvodu zcela nevhodného technického stavu zcela prázdný.

1.NP – Přízemí.

Prostory přístupné přes vstupní chodbu a navazující na odbavovací halu jsou využívány v trase pohybu cestujících. Jsou to prostory pro obsluhu cestujících – pokladny dopravců, čekárna, bufet, veřejné WC a restaurace s výčepem. Součástí je také prostor kadeřnictví, který je přístupný samostatným vstupem z fasády objektu. Čekárna a restaurace s výčepem jsou v současnosti prázdné a ve velice špatném technickém stavu. Prostory byly neúspěšně opakovaně nabízeny k pronájmu

Odbavovací hala je spojena s nástupištěm podchodem.

2.NP - Mezipatro

Mezipatro (2NP) je podlaží přístupné ze vstupní chodby samostatným schodištěm, ve kterém jsou situovány kanceláře a sociální zázemí. V současné době není tento prostor využíván.

3.NP – 1. Patro

V prvním patře jsou situovány nevyužívané nocležny vlakových čet. Nocležny jsou přístupné ze schodišť navazujících dvorních křídel.

JIŽNÍ KŘÍDLO

1PP suterén

Prostory jsou z části využívány jako sklepy pro bytové jednotky. Nevyužívané části jsou prázdné skladové prostory a kryt CO.

1.NP – Přízemí.

Prostory jsou využívány pro jednotlivé byty

2.NP – 1. Patro

Prostory jsou využívány pro jednotlivé byty

SEVERNÍ KŘÍDLO

2.PP 2. Suterén

Ve 2. Suterénu jsou nevyužívané prostory pro kryt CO.

1.PP suterén

Prostory jsou využívány jako umístění jednotlivých provozních souborů pro provoz dráhy.

1.NP – Přízemí.

Prostory jsou využívány pro administrativní a provozní zázemí a lékařské ordinace

2.NP – 1. Patro

Prostory jsou využívány pro administrativní a provozní zázemí a lékařské ordinace.

3.3.2 Stávající provozní soubory situované v žst. Klatovy

ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ:

V žst. Klatovy je reléové staniční zabezpečovací zařízení, cestového systému dle TNŽ 342620 jde o zařízení 3. Kategorie. SZZ je obsluhováno místně z dopravní kanceláře výpravčím. Mezistaniční úsek Klatovy – Běšiny je vybaven automatickým hradlem bez oddílových návěstidel, mezistaniční úseky Klatovy – Švihov u Klatov a Klatovy – Janovice nad Úhlavou jsou vybaveny automatickým hradlem s oddílovými návěstidly. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zařízení 3. kategorie.

Výpravčí žst. Klatovy používá pro vedení dopravní dokumentace Elektronický dopravní deník (samostatné PC).

Spolu s výpravčím je v dopravní kanceláři operátor železniční dopravy, který obsluhuje staniční rozhlas INISS. Tento není automatizován je obsluhován čistě manuálně, má výstup na elektronickou tabuli v odbavovací hale a dále na nástupiště, kde je nadále využit pro výstup z INISS původní Pragotron.

S dopravní kanceláří sousedí pracoviště výpravčího DOZ, který řídí provoz trati Klatovy (mimo) – Plzeň hl. n. (mimo). V celé trati se jedná dle TNŽ 342620 o zařazení 3. kategorie. Obslužným pracovištěm JOP ovládá řídicí stavědlo, které je umístěno v žst. Chlumčany u Dobřan. Výpravčí DOZ dále pro celou trať obsluhuje INISS a starší období systému DDTS. Z trati Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín má vyveden systém DDTS, který obsluhuje po dobu VDS výpravčího DOZ v žst. Železná Ruda-Alžbětín.

V suterénu se nachází dva kusy měničů pro kolejové obvody.

SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ:

V suterénu se nachází tři technologické místnosti: kabelovna, sdělovací místnost Správy železnic a sdělovací místnost ČD – Telematiky. V žst. Klatovy se sbíhají dálkové, traťové, místní metalické kabely a optické dálkové. Ukončení metalické kabelizace se nachází v kabelovně, v případě optické kabelizace ve sdělovací místnosti Správy železnic. Optická kabelizace ČD – Telematiky většinou ukončena ve sdělovací místnosti ČD – Telematiky.

Ve sdělovací místnosti Správy železnic jsou umístěny následující technologie ve správě Technické ústředny dopravní cesty Praha (TÚDC Praha): telefonní ústředna PBX Ericsson pro uzel Klatovy, IP telefonní ústředna pro trať Klatovy – Železná Ruda, přenosové systémy SDH a MPLS, datový uzel Intranet, datový uzel TDS, informační zařízení Elektročas, záznamové zařízení ReDat, rádiové technologie, místní rozvod, zdroje 230 VAC a 48 VDC, akumulátory a klimatizace.

Ve sdělovací místnosti ČD – Telematiky se nachází skříň Rack s technologiemi ČD – T a stojan s akumulátory a klimatizace.

V 1. patře výpravní budovy se nachází na chodbě skříně se zákl. radiostanicemi ve správě TÚDC Praha.

Na střeše se nachází anténní stožáry s anténami ve správě TÚDC Praha a s parabolami / anténami v majetku ČD-T.

V žst. Klatovy se nachází několik datových uzlů Intranet ve správě TÚDC Praha.

CCTV:

Dohledové kamery jsou nainstalovány v hale a na 1. nástupišti. Datové kabely jsou vedeny na roštu pod přístřeškem nástupiště. Záznamové zařízení je umístěno v místnosti sousedící s dopravní kanceláří a je uzamčené v RACkové skříni. V dopravní kanceláři je on-line monitorovací pracoviště kamerového systému, s možností ovládání dočasného nasměrování otočných kamer na 1. nástupišti.

ROZHLAS:

Ovládání centrálního hlasového systému je v PC v žst. Klatovy (automatické rozhlasové hlášení je součástí vizuálního informačního systému pro cestující). Rozhlasová ústředna je umístěna v technologickém objektu ve sdělovací místnosti v 1.PP. staniční rozhlas má okruhy pro informování cestující veřejnosti případně zaměstnanců v budově. Dále pak 3 větve do kolejiště pro podávání informací.

HODINY:

Hodiny jsou podružné vnitřní kulaté i vnější dvoustranné, řízeny hlavními hodinami a synchronizovány signálem z přijímače DCF. Radiová technologická síť (MRTS): v žst. Klatovy se nachází 3 x MRTS a 1 x TRS (ZR47,ZL47,ZO47, základová anténa). Antény jsou na stožáru na výpravní budově.

SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ:

Ve stanici je trakční proudová soustava 25 kV 50 Hz.

Napájení hlavní budovy železniční stanice Klatovy je provedeno z distribuční trafostanice Správy železnic a hlavní přívody jsou zavedeny do rozvodny NN v suterénu budovy do rozvaděče RH2. Odtud jsou napájeny všechny elektrické rozvody v budově železniční stanice. Rozvodná síť je 3PEN – AC – 50Hz-400V/TN-C.

Napájení soukromých bytů a pronajatých prostor je provedeno z rozvodu Správy železnic a všude jsou osazeny soupravy podružných měření od SŽE.

Rozvaděče:

Rozvaděč O – RO3 – dopravní kancelář – osvětlení stanice.

Rozvaděč R15 – bývalá služební místnost informátora – osvětlení prostoru pro cestující

Rozvaděč R05 – dopravní kancelář – ovládání ohřevu výhybek

Rozvaděč RE – výpravní budova suterén – bytová část + komerční prostory

Rozvaděče zabezpečovacího zařízení jsou v relové místnosti SSZT v přízemí dopravní části budovy za vstupem z 1. nástupiště do chodby.

Hlavní budova železniční stanice má vlastní hromosvodnou soustavu (typ – hřebenový). Současný hromosvod odpovídá více požadavkům zastaralé normy ČSN 341390, než souboru současně platných norem ČSN EN 62305.

INFORMAČNÍ SYSTÉM:

V současné době je v žst. Klatovy nainstalován informační systém pro cestující typu IZE-1 (řídící SW je INISS) s jednou odjezdovou informační tabulí s transreflexními LCD displeji (odbavovací hala, rok výroby tabule je 2018) a zbytek informačních tabulí je typu Pragotron s překlápěcími listy (nástupiště a podchod, rok výroby tabulí 1986).

Na nástupištích se nachází dvě jednostranné informační tabule a 8 oboustranných informačních tabulí. V podchodě se nalézají 7 jednostranných tabulí. Na nástupištích a podchodu se nachází informační tabule typu Pragotron (instalace 1986). V roce 2018 byla odbavovací hala vybavena novou informační tabulí (transreflexní LCD panely).

Stávající informační systém nesplňuje požadavky Směrnice č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“.

3.3.3 Nástupiště

1. NÁSTUPIŠTĚ:

Stavebně technický stav 1. nástupiště je v nevyhovujícím stavu. Nástupní hrana v mnoha místech závažně poškozena. Na nástupišti se bude také instalovat nový informační systém v souladu s požadavky Směrnice č. 118 včetně kabelových rozvodů, které budou uloženy do jeho konstrukce.

Délka 1. nástupiště je 211m, průměrná šířka 6,0m. Nástupiště má atypické železobetonové zastřešení. Od přednádražního prostoru je nástupiště odděleno plotem z kovových profilů s podezdívkou vyrovnávající výškový rozdíl mezi nástupištěm a chodníkem.

2. a 3. NÁSTUPIŠTĚ

Stavebně technický stav obou nástupišť je vyhovující. Na nástupištích se bude instalovat nový informační systém v souladu s požadavky Směrnice č. 118 včetně kabelových rozvodů, které budou uloženy do jejich konstrukce.

3.4 Vyčíslení hlavních provozních ukazatelů

V prostorách výpravní budovy žst. Klatovy je pronajato několik komerčních prostor v 1.NP. Dalším komerčním výnosem je provoz 2 ks nápojových automatů. Výnosem je i pronájem prostor dopravcům. Veškerá data o výnosech byla převzata z účetního systému Správy železnic OR Plzeň.

Přehled využití ploch – žst. Klatovy – STÁVAJÍCÍ STAV			
Celková plocha ON	4948,34	m ²	100,00%
Veřejně přístupné prostory	574,69	m ²	11,61%
Technologické prostory	242,71	m ²	4,90%
Provozní prostory Správy ž.	630,73	m ²	12,75%
Prostory pro dopravce	94,34	m ²	1,91%
Ostatní prostory dopravců	92,67	m ²	1,87%
Komerční prostory	199,28	m ²	4,03%
Byty	800,30	m ²	16,17%
Municipality	0	m ²	0,00%
Státní správa	0	m ²	0,00%
Nevyužité	1 450,10	m ²	29,30%
Společné prostory	863,52	m ²	17,45%

V příloze K3 – Přehled místností (stávající stav a nový stav) jsou uvedeny tabulky místností s funkčním využitím.

Výpovědní doby komerčních prostor jsou většinou 3 měsíční až 1 leté. Výjimkou jsou ČD a.s., které mají 50-ti letou výpovědní lhůtu. Dále jsou uzavřeny smlouvy na pronájem bytů. Byty č. 1, 2, 4, 6, 7, 10 mají uzavřenou smlouvu dobu určitou do roku 2020. Byty č. 3, 9 mají uzavřenou smlouvu dobu určitou do roku 2021. Byty č. 5 a 8 mají uzavřenou smlouvu na dobu neurčitou.

3.5 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Záměrem je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům současné železniční dopravy a jejím návaznostem na ostatní druhy dopravy, a tím zvýšit konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Dlouhodobou vizí jsou osobní nádraží v technickém, provozním i estetickém stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy. Tento záměr je stanoven již v přijatém národním strategickém materiálu „Dopravní politika pro období 2014 - 2020“, který byl schválen na jednání vlády ČR dne 12. 6. 2013 usnesením č. 449.

BEZPEČNOST CESTUJÍCÍ, PRVKY INTEROPERABILITY

Společné prostory pro veřejnost zajišťují bezpečnost pouze v nezbytně nutném rozsahu. Vnitřní ani přilehlé venkovní prostory nejsou plně monitorovány kamerovým systémem a stávající osvětlení nesplňuje normové požadavky. Mimo stálé ostrahy budou informace z veřejných prostor pro cestující přenášeny do velína a dle potřeb i na další výstupy.

Pro imobilní cestující je trasa na 1. nástupiště komplikovaná díky schodu u vstupu do objektu. Ve stanici není sociální zařízení pro imobilní cestující.

Pokladny v odjezdové hale jsou částečně přizpůsobeny pro užívání OOSPO

NEDOSTAČUJÍCÍ VYBAVENOST PRO CESTUJÍCÍ

V hale nejsou žádné informace o navazující dopravě – ty cestující nalezne až na konkrétních odjezdových stáních. Budou vytvořeny podmínky (na stěně příjezdové haly) pro poskytování aktuálních (proměnných) informací o návazné veřejné hromadné dopravě.

NEVHODNÝ STAVEBNĚ TECHNICKÝ STAV

Mnohé konstrukce a instalace jsou dodnes původní. Konstrukce i povrchové úpravy jsou v nevyhovujícím stavu, na některých místech narušené nebo zcela opotřebené.

Výplně otvorů v obvodových stěnách jsou ve špatném stavu, netěsní, čímž se zvyšují provozní náklady na vytápění, a nezajišťují potřebné odhlučnění vnitřních prostorů. Mnohé výkladce jsou zcela degradované. Prvky v havarijním stavu byly nahrazeny současnými, zcela bez vazby na celek.

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Celková koncepce stavby

Cílem akce je kompletní stavební rekonstrukce celé výpravní budovy zahrnující úpravu všech vnitřních prostor i fasád a střech včetně navrácení původního výrazu.

Dojde k celkové konstrukční, dispoziční a provozní revitalizaci objektu, za předpokladu optimalizace provozních prostor k zajištění přepravy a komerčního využití ostatních ploch.

Je nezbytné zmodernizovat prostor pro zvýšení komfortu cestující veřejnosti. Zpřístupnit prostory budovy i pro širší využití veřejnosti. V neposlední řadě vytvořit administrativně provozní zázemí pro vlastní organizační jednotky Správy železnic.

4.2 SOUPIS ROZHODUJÍCÍCH NOREM A PŘEDPISŮ

Nařízení komise (EU) č. 1299/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii,

Nařízení komise (EU) č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,

Nařízení komise (EU) č. 1301/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii,

Prováděcí nařízení komise (EU) 2017/6 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu,

Nařízení komise (EU) 2016/919 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii,

vyhláška MD 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění,

ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – část 1: Projektování

ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 41 08 Šatny, umyvárny a záchody

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů

ČSN 34 2600 ed.2 Drážní zařízení - Železniční zabezpečovací zařízení

TNŽ 73 4955 – Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD

Směrnice č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“.

SŽ PO-11/2020-GŘ Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R

4.3 Technické řešení

4.3.1 Architektonické a dispoziční řešení

V jednotlivých částech výpravní budovy v žst. Klatovy jsou navrženy tyto dispoziční úpravy:

a) odbavovací hala

V přízemí (1NP) je navržena úprava veřejných WC, protože stávající veřejné WC je v současné době nevyhovující. Veřejné WC je doplněno o záchod pro invalidy. Placený přístup na WC je zabezpečen turniketem.

Nově je umístěn v prostoru 0P047 novinový stánek 0P047.

Ve vstupní chodbě 0P44 jsou na vyčleněné ploše 0P46 osazeny bankomat, 1x nápojový a 1x potravinový automat.

Komerční prostor 0P055 a 0P056 (dnešní kadeřnictví) byl doplněn o chybějící sociální zázemí.

Pro bezpečnostní agenturu jsou navrženy prostory s vlastním sociálním zázemím (0P41 velín, 0P042 WC, 0P43 šatna)

Zázemí pro strojový úklid je navrženo v místnosti 0P073 - prostor pro uskladnění čisticích prostředků, obsluhu čisticího stroje vypuštění – naplnění

Prostory 0P054, 0P055, 0P056, 0P057, 0P058, 0P59, 0P060, 0P061, 0P081, 0P082, 0P083, 0P084, 0P085 jsou volné komerční prostory, které budou obsazovány veřejnými soutěžemi.

Volné komerční prostory mají své zázemí v suterénu (1PP) 1S047, 1S048, 1S052, 1S077, 1S078, 1S079, 1S081, 1S082, 1S083.

V hale bude vytvořena na základě emailu Společnosti pro moderní dějiny Klatovska trvalá turistická příležitost ve formě připomínky konce druhé světové války a bombardování nádraží v roce 1945

V mezipatře (2NP) budou prostory využity pro zázemí řidičů autobusů nového autobusového terminálu.

V prvním patře (2NP) jsou prostory nevyužívaných nocleháren využity pro přemístění lékařských ordinací ze severního technického křídla budovy.

Pro přístup k nově situovaným ordinacím je navrženo nové schodiště s výtahem 0P062. Nové schodiště a výtah jsou přístupné z odbavovací haly a nově zřízeným vchodem z prostoru manipulačního dvora.

Veškeré navrhované dispoziční a stavební úpravy zachovávají stávající hodnotný charakter odbavovací haly včetně hodnotných umělecko-řemeslných prvků figurální sgrafitové výzdoby. Stávající hodnotné uměleckořemeslné prvky budou obnoveny a jejich poškozené části doplněny.



Obr. 7 – Výpravní budova žst. Klatovy – odbavovací hala

b) Severní křídlo - provozní část

Z důvodů scelení provozní plochy provozovatele byla na jednání dne 18. 12. 2019 (viz zápis č. 2) dohodnuta směna místnosti mezi provozovatelem a dopravci. Jedná se směnu místnosti č. 004, 009 a 011 za místnosti č. 027 a 028.

Uvolněné prostory po lékařských ordinacích budou využity pro dislokování zaměstnanců jiných správ.

Technologie situované v suterénu tohoto křídla zůstávají na základě nesouhlasného vyjádření společnosti ČD Telematika a.s. na původním místě.

Technologické prostory budou tvořit samostatné požární úseky a budou vybaveny automatickými hlásiči detekce požáru, které budou součástí navrženého systému EZS/PZTS a které budou zapojeny rovněž do systému technologické sítě SŽ tj. sítě DDTS.

c) Jižní křídlo - objekt pro bydlení

V souladu se zadáním dispozičně upravuje části bytového křídla objektu tak, aby se v budoucnu dala tato část objektu provozně oddělit a následně odprodat.

K bytovým jednotkám přináležejí sklepní prostory 1S087, 1S088, 1S089, 1S093, 1S094, 1S095, 1S096, 1S097, 1S098, 1S099, 1S101, 1S102.

Zdůvodnění zachování bytů:

Součástí výpravní budovy žst. Klatovy jsou bytové jednotky dané historicky, uvedené v Katastru nemovitostí. Tyto bytové jednotky jsou obsazené, zájem o nájemní bydlení v Klatovech je. V současné době je u Správy železnic trend mít k dispozici tzv. pobídkové byty, tj. byty, v kterých je nájemní bydlení možné použít jako motivaci při hledání pracovníků v profesích, které jsou pro Správu železnic, státní organizaci důležité. V Klatovech jsou tyto pobídkové byty pro Správu železnic velmi důležité.

Úprava bytových jednotek pro možné administrativní využití by znamenala rozsáhlejší dispoziční úpravy a tedy vyšší investici. Z průzkumu realitního trhu vyplývá, že cena se za pronájem bytů v této lokalitě pohybuje v obdobné výši, jako cena pronájmu kancelářských prostor.

Rekonstrukce výpravní budovy je navržena tak, aby do budoucna umožnila modernizaci podchodu v místě vyústění vstupního schodiště z výpravní budovy do podchodu včetně výtahu a části podchodu pod 1. nástupištěm.

4.3.2 Stavební řešení

a) Odstranění vlhkosti

Odstranění vlhkosti se zajistí provětráním a cirkulací vzduchu, odstraněním stávajících omítek a obnovením přirozeného větrání. Suterénní zdivo bude chemicky injektováno a vlhkost odvětrávána pomocí vzduchové mezery

b) Fasáda

Bude provedena celková rekonstrukce fasády v plném rozsahu od soklů až po sochařskou výzdobu. Barevná úprava fasády bude vycházet z původního barevného řešení objektu v předpokládaném odstínu suchého písku. Přesný odstín bude konzultován se zástupci památkové péče a bude vycházet z průzkumu barevnosti fasády, který lze provést až z lešení (nikoliv z plošiny, protože místa odběru vzorků nelze určovat „z chodníku“) - tedy až v čase realizace.

c) Výplně otvorů

Vzhledem ke stávajícímu stavu a k požadavkům na parametry vnitřního prostředí budou všechna okna i vstupní dveře nové vyrobené dle původního tvarosloví z roku 1960, ale odpovídající dnešním požadavkům. Nová okna budou opět zdvojená, vnější rámy s

izolačním dvojsklem, vnitřní s jednoduchým zasklením. Členění oken bude zachováno. Šířková profilace bude vycházet z původního tvarosloví (pouze hloubková profilace bude odpovídat vsazovaným výplním). Izolační dvojskla budou ctít přesné členění oken (aby nebyl svislý průhled). Mezi křídla budou na osluněných fasádách doplněny protisluneční žaluzie. Celkový součinitel prostupu tepla výplní (oken) bude nejvýše $U_w = 1,68 \text{ W/(m}^2\text{K)}$.

d) Vytápění

Ve výpravní budově žst. Klatovy bude rekonstruována kotelna (výměna starých kotlů za nové, atd.), včetně rozvodů plynů. V rámci těchto úprav budou vytvořeny tři samostatné topné větve (pokud zůstane bytové křídlo v majetku Správy železnic):

1. provozní prostory
2. komerční prostory
3. bytové křídlo

- pro případ možného budoucího odprodeje bytového křídla bude vytápění a ohřev TUV tohoto křídla řešeno decentralizovaně, tj. v každé bytové jednotce je navržen samostatný plynový kotel s ohřevem TUV, se samostatnou plynovou přípojkou ke kotli (do bytové jednotky)

Nové zdroje tepelné energie, budou v souladu s pravidly systému managementu hospodaření s energií (EnMS) dle ČSN EN ISO 50001 byly osazeny měřidlem vyrobené tepelné energie (v případě provozní potřeby více měřidly tepelné energie – např. samostatné měření jednotlivých větví apod.)

e) Chlazení

Ve výpravní budově žst. Klatovy bude navržen systém chlazení podle požadavků Nařízení vlády č. 361/2007 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

f) Vnitřní vodovod a kanalizace (ZTI)

Ve výpravní budově žst. Klatovy bude provedena celková rekonstrukce vodovodních a kanalizačních rozvodů s využitím úsporných armatur.

Kanalizace bude rekonstruována včetně části odvodňující železniční podchod, neboť při větších přívalových deštích dochází k zaplavování podchodu nečistotami z kanalizace.

g) VZT

V objektu výpravní budovy žst. Klatovy bude instalováno zařízení, které splňuje nařízení vlády č. 361/2007 Sb. ve smyslu dosažení mikroklimatických a hygienických podmínek pro pracovní prostředí s trvalým (kancelářským) pobytem osob. Zařízení musí být schopné efektivně vytvářet vhodné pracovní podmínky při zachování nízkých provozních nákladů. Rekuperace je povinná pro prostory s trvalým pobytem lidí dle nařízení evropské komise č. 1253/2014 (Ekodesign).

h) Výtahy

V souladu s požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb je pro propojení prostoru odbavovací haly s nově situovanými zdravotnickými zařízeními navržen nový osobní výtah. Výtah o nosnosti min 630 kg má kabinu o půdorysném rozměru 1250 x 1450 mm a šířku dveří 900mm.

i) Informační systém pro cestující:

Je navržena instalace nového informačního systému na celém nádraží. Návrh Informačního systému bude navržen v souladu se Směrnicí č. 118.

j) Rozhlasové zařízení

Na základě akustické studie a v souladu s platnými normativy bude ve všech veřejných prostorách instalováno nové rozhlasové zařízení.

k) MAR

Jedná se o řídicí a regulační systém pro zařízení TZB (vzduchotechnická zařízení, zařízení topení a chlazení, systém zdravotní instalace a případná další zařízení TZB). Ve stávající výměňkové stanici bude stávající systém MaR rozšířen o komunikaci centrálního pracoviště ve velínu TZB. Součástí MaR bude také dálkový odečet energií a monitorování systému napájení elektřinou s dálkovým přenosem signálů technologické datové sítě do centrálního pracoviště ve velínu TZB a dále až na určená pracoviště Správy železnic.

- l) Elektrická požární signalizace (EPS) a evakuační rozhlas (ERO)
EPS a ERO budou navrženy na základě požadavků PBŘ pro celý objekt.
- m) Informační systém veřejné části VB a další:
Dojde k rozšíření technologické strukturované datové sítě pro informační systémy a dálkovou komunikaci monitorování technologických zařízení a odečtů energií.
Budou instalovány nové infomonitory v pokladnách, reproduktory rozhlasových zařízení, nová informační zařízení pro zdravotně postižené - stojany systému EZOP, radiomaják atd. a jejich začlenění do stávajícího systému.
- n) Bleskosvody
Stávající bleskosvody jsou zastaralé a nevyhovující z hlediska platných norem.
Pasivní ochrana - Na základě analýzy rizik bude navržena jímací soustava se soustavou svodů, která bude napojena na zemní soustavu.

Ochrana proti přepětí svodiči přepětí SPD - Na vstupu všech kabelových sítí do budovy bude instalován svodič přepětí, který bude uzemněn na soustavu uzemnění. Další svodiče a jejich způsob připojení budou instalovány v souladu se soustavou norem ČSN EN 623 05 a doporučením vybraného výrobce SPD.
- o) Vnitřní slaboproudé rozvody
Pro celý objekt budou nové podle aktuálních potřeb provozu a platné legislativy - strukturovaná kabeláž, EZS/PZTS, EPS, evakuační rozhlas, elektronický vrátný (EV) a automatický přístupový systém (ACS), STA a Kamerový systém CCTV
- p) Vnitřní silnoproudé rozvody včetně Umělého osvětlení
Elektroinstalace neodpovídá stávajícím předpisům a musí být kompletně nahrazena novou.
- q) Kryty CO
Bude provedena sanace všech tří kytů CO situovaných ve výpravní budově.

4.3.3 Požárně bezpečnostní řešení objektu a zajištění fyzické bezpečnosti objektu

Navrhované stavební úpravy jsou zařazeny dle ČSN 730834 do změny staveb skupiny I. V dalším stupni projektové dokumentace bude provedeno Požárně bezpečnostní řešení stavby (dále jen PBŘS) v rozsahu § 41, odst. 2, vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

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.“

4.3.4 Zajištění bezpečnosti (měkké cíle, kybernetická ochrana a GDPR)

Bezpečnostní projekt není zpracován. Předpokládané finanční nároky vyplývající z bezpečnostního projektu jsou v ZP zahrnuty. Bezpečnostní projekt bude zpracován na základě kategorizace objektu v dalším stupni zpracování projektové dokumentace.

4.3.5 Úprava manipulačního dvora

Vzhledem ke značnému poškození krytu vozovky manipulačního dvora a přístupových cest, které leží na pozemku parc. č. 1482/4, v k.ú. Klatovy je navržena jejich celková rekonstrukce povrchů. Skladba poježděného povrchu bude v kategorii místní obslužné komunikace.

K omezení přístupu (parkování) neoprávněným osobám bude dvůr na západní straně opatřen drátěným oplocením v délce 23,5 m. V oplocení bude osazena vjezdová a výjezdová závora a vstupní branka.

V ploše manipulačního dvora bude vyčleněn prostor pro odpadové hospodářství.

Stávající septik situovaný pod vozovkou manipulačního dvora bude sanován nebo nahrazen retenční nádrží na dešťovou vodu. Retenované vody budou využívány pro zalévání okolní zeleně

4.3.6 Nástupiště

U 1. nástupiště bude provedena jeho celková rekonstrukce (jedná se především o vlastní nástupiště, přístřešek, oplocení atd.), včetně přeložení veškerého kabelového systému. Součástí rekonstrukce bude nový orientační systém v souladu se Směrnicí č. 118, nové osvětlení splňující požadavky Předpisu E11., kamerový systém (2 okruhy – provozní a bezpečnostní), zvukové projektory či směrové reproduktory.

Rekonstrukce nástupiště bude navrhována dle ČSN 734959

U 2. a 3. nástupiště bude nainstalován nový orientační systém v souladu se Směrnicí č. 118, nové osvětlení, kamerový systém (2 okruhy – provozní a bezpečnostní), zvukové projektory či směrové reproduktory.

4.3.7 Parkovací plochy P+R, K+R

Požadovaný počet 76 parkovacích stání P+R a 3 stání K+R pro potřeby žst. Klatovy budou zajištěny v rámci akce Přestupní terminál veřejné dopravy v Klatovech, která upravuje přednádražní prostor na pozemku parc. č. 1482/2, 1483 a 1493. Navrhované řešení Přestupního terminálu veřejné dopravy v Klatovech, ve kterém je navrženo 120 stání P+R, z toho 6 stání pro invalidy a 14 stání pro K+R a TAXI plně pokrývá potřebný počet parkovacích míst P+R a K+R. Situace viz odstavec 2.2.

Parkovací plochy pro zaměstnance Správy železnic, nájemců bytových jednotek a nájemců komerčních ploch jsou situovány na ploše manipulačního dvora pozemek parc. č. 1482/4. Na ploše manipulačního dvora lze umístit 31 parkovacích stání z toho 8 stání pro zaměstnance Správy železnic, 10 stání pro nájemníky bytů a 13 stání pro nájemce komerčních ploch.

Výpočet potřebného počtu parkovacích míst P+R a K+R je uveden z příloze L3.

4.3.8 Parkovací plochy pro B+R a přístupový chodník

K naplnění požadavku B+R je navrženo umístění cyklověže s přístupovým chodníkem.

Pro umístění cyklověže byl vybrán pozemek parc. č. 1404/1u ulice Nádražní, jižně od výpravní budovy. Pozemek je v majetku Správy železnic.

Cyklisté, kteří mají kde bezpečně uložit své kolo, na něm jezdí častěji a pravidelně. Cyklisté ve většině případů nevyjedou, pokud nevědí, kde kolo bezpečně uložit. Cyklověž je tedy vhodné zařízení pro středně nebo dlouhodobé uložení kol.

Automatický skladovací systém pro kola tvoří systém zakladačů a 118 úložných pozic. Kapacita cyklověže je dána technologickým omezením výrobce. Celé zařízení má tvar pravidelného dvanáctistěnu a je uzavřeno opláštěním z bezpečnostního skla. Věž je uložena na základové železobetonové desce, která současně tvoří ochranný podstavec. Pro uložení a vyzvednutí kol slouží vstupní modul s platebním terminálem a informačním monitorem s návodem na použití.

Věž poskytuje možnost:

- Uskladnit jízdní kola i elektrokola všech kategorií až do 50kg
- Platby mincemi, sms, In-Kartou, městskou kartou
- Zpětné evidence
- Vzdálené monitorování a připojení na pult centrální ochrany
- Komerční využití pláště cyklověže reklamním polepem

Cyklověž bude výrazným prvkem jižně od nádraží. Přesná poloha umístění na pozemku bude předmětem společného jednání se zástupci památkové péče a územního rozvoje.

Výpočet potřebného počtu parkovacích míst B+R je uveden z příloze L3.

Navrhované řešení Přestupního terminálu veřejné dopravy v Klatovech řeší pouze krátkodobé uskladnění kol pomocí volně přístupných stojanů. Jejich kapacita nepokrývá potřebný počet parkovacích míst B+R, podrobněji viz odstavec 2.2

4.4 Požadavky na inteligentní dopravní systémy

Inteligentní dopravní systémy (ITS) mají za cíl zvýšení bezpečnosti, spolehlivosti a přepravního výkonu. Využívají integraci informačních a telekomunikačních technologií a zahrnují více druhů dopravy. V oblasti železniční dopravy jsou sledovány zejména následující typy systémů:

- **ERTMS – část ETCS, Level 2** - evropský řídicí systém vlakové dopravy, část ETCS Evropský vlakový zabezpečovací systém, úroveň L2, slouží k zabezpečení jízdy vlaku. Systém zajišťuje, že vlak neprojde definované body na trati bez dovolení k jízdě a zároveň že nebude překročen rychlostní profil trati.
- **ERTMS – část GSM-R** Jedná se o evropský řídicí systém vlakové dopravy, část GSM-R – globální systém pro mobilní komunikace pro železniční aplikace, slouží pro zajištění digitální bezdrátové komunikace mezi vlakem a dispečerskými centry, který zaručuje funkci při rychlostech do 500 km/h.
- **AVV** - automatické vedení vlaku, slouží k automatickému vedení vlaku, tj. k zastavení na předem definovaných zastávkách a k optimalizaci jízdy vlaku z hlediska grafikonu a tím i k úspoře energie.
- **DIS** - dispečerský systém řízení provozu, je tvořen podsystémy pracujícími v reálném čase, se zaměřením na sběr prvotních údajů, na prezentaci, vyhodnocení kvality dosažených výsledků řízení železničního provozu a poskytování dat pro následné zpracování statistik dosažených výkonů a jejich odúčtování. Zdrojem prvotních údajů jsou železniční stanice, depa kolejových vozidel, dispečerské řízení železničního provozu a další účelové útvary.
- **GTN** - graficko-technologická nástavba, jedná se o počítačovou aplikaci určenou k podpoře řízení dopravních procesů na vymezeném úseku železniční sítě, slouží k tvorbě skutečného grafikonu. Informace jí poskytuje staniční zabezpečovací zařízení.
- **ASVC** - automatické stavění vlakových cest, analyzuje konflikty v železniční dopravě při stavení vlakové cesty a snaží se stanovit rozhodný okamžik pro postavení vlakové cesty. Aplikuje inteligentní algoritmus pro automatické postavení vlakové cesty a vyhodnocuje navržené alternativy cest.
- **Informační systémy pro cestující** - zařízení, která poskytují vizuální informace (informační tabule) a hlasové informace (automatické hlášení do rozhlasového zařízení). Tyto informace slouží pro informování cestujících.

Z technických specifikací na interoperabilitu trati byly v dokumentaci požadavky na implementaci prvků inteligentních dopravních systémů (ITS) zpracovány následujícím způsobem:

Přehled inteligentních dopravních systémů

ERTMS - část ETCS	Není v provozu a neplánuje se jeho zavedení
ERTMS - část GSM-R	Není v provozu a neplánuje se jeho zavedení
AVV	Není v provozu a neplánuje se jeho zavedení
DIS	Systém je provozován v úseku Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy (mimo) a Klatovy (mimo) Plzeň.
GTN	Stavba řeší doplnění nových pracovišť JOP a GTN do ŽST Klatovy
ASVC	Není v provozu a neplánuje se jeho zavedení
Informační systémy pro cestující	V ŽST Klatovy je vizuální informační systém s automatickým hlášením.

4.5 HLAVNÍ CÍLE INVESTICE

Účelem projektu je provést celkovou revitalizaci objektu, za předpokladu optimalizace provozních prostor k zajištění přepravy a komerčního využití ostatních ploch. Zmodernizovat prostor pro zvýšení komfortu cestující veřejnosti Vytvořit administrativně provozní zázemí pro vlastní organizační jednotky Správy železnic.

Byla zvolena rekonstrukce objektu a případně odprodej jeho části, protože se jedná o památkově chráněný objekt, který nelze nahradit novostavbou.

Zlepšení prostor pro cestující - celkové oživení, optimalizace dispozičního uspořádání. Komerční – obchodní jednotky situované podél hlavního toku cestujících. Důsledné oddělení kancelářských pracovišť od ploch pro cestující.

Zlepšení stavebně technického stavu budovy a modernizace jejího vybavení včetně techniky prostředí.

Adaptace prostor pro zázemí Správy železnic – stávající prostory odpovídají dřívějším již překonaným potřebám a neodráží dnešní požadavky kladené na řízení provozu a ostatní navazující činnosti.

Zajištění hospodárného provozu budovy v možnostech daných charakterem historického objektu. Na fasádu nelze logicky žádné celoplošné zateplení uplatnit. Jedná se o dílčí části, které ale znamenají zlepšení:

- všechny nové výplně otvorů ve fasádě s normovými tepelně technickými požadavky, s požadavky na odrazivost (z toho plyne snížení nároků na chlazení a vytápění) atd.
- optimalizace rozvodů vytápění
- zateplení vodorovných konstrukcí podlah a stropů atd.

Po rekonstrukci bude objekt v dobrém stavebně technickém stavu, procento opotřebení bude do 20%, nepředpokládají se další investice.

4.6 PŘEDPOKLÁDANÉ OBCHODNÍ VYUŽITÍ

KOMERČNÍ PROSTORY jsou uvažovány v rozsahu služeb „žádoucí“ případně „doporučené“ pro kategorii C dle Konceptu při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Stávající služby (zachovány i po rekonstrukci) jsou zde zastoupeny kompletně v rozsahu „žádoucí“ - novinový stánek a nápojové automaty, z „doporučených služeb“ se jedná např. o restauraci. Na základě zkušeností z jiných nádraží a z průzkumu trhu v okolí jsou v objektu umístěny služby vážící se přímo k potřebám cestujících.

Největší komerčně využitě prostory jsou situované v návaznosti na odbavovací halu.

- do prostor nevyužívaných nocleháren v 2.NP je navrženo nové přístupové schodiště doplněné výtahem a přemístění lékařských ordinací ze severního křídla - provozní části budovy.
- do zádveří budou přesunuty nápojové automaty a bude provedena příprava pro bankomat.
- v prostoru na jihu cyklověž s kapacitou 118kol pro bezpečné odkládání kol.

Předpokládáme, že vzhledem k nárůstu intenzity cestujících z provozu Přestupního terminálu veřejné dopravy v Klatovech v daném místě se zvýší zájem o možné využití komerčních prostor - bufet, lékárna nebo prodejna potravin.

Úprava dispozice bude provedena v dalším stupni PD podle konkrétních požadavků vysoutěženého nájemce.

Uvedené prostory budou realizovány v rozsahu základní stavební připravenosti v souladu s Konceptu při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

PROSTORY V SUTERÉNU

- pod centrální části jsou součástí volných komerčních prostorů, které budou obsazovány veřejnými soutěžemi.
- pod jižním křídlem - objekt pro bydlení jsou součástí pronájmu prostor ve vyšší podlaží – bytů
- pod severním křídlem - provozní část jsou prostory využity pro dopravní technologii
- odbavovací hala není podsklepena

5. SPECIFIKACE ROZHODNÝCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ

5.1 BAREVNÁ SCHÉMATA NAVRHOVANÉHO VYUŽITÍ

Navrhované změny se snaží o přizpůsobení dispozic nádraží nové situaci v jeho okolí, o zkvalitnění vzájemných vazeb jednotlivých prostorů, o vyhovění současným požadavkům na komfort cestujících a zefektivnění využití stávajících prostor.

Návrh přinese mírné zvětšení téměř všech typů ploch, nově přibudou plochy pro vlastní potřeby Správy železnic. Vše nové vznikne na úkor nevyužitých prostor.

V souvislosti s rekonstrukcí výpravní budovy bude upraven i prostor nástupiště.

Velikost navrhovaných ploch vznikla se snahou o maximální využití pro komerční účely. Částečně projeví zájem stávající nájemci, zájem projeví i regionální dopravce v autobusové přepravě. Část ploch určených pro komerční účely nemá dosud zájemce. Pro pronájem těchto prostor bude vypsáno výběrové řízení.

Přehled využití ploch – žst. KLATOVY – STAV S PROJEKTEM			
Celková plocha ON	4950,38	m ²	100,00%
Veřejně přístupné prostory	590,89	m ²	11,94%
Technologické prostory	298,98	m ²	6,04%
Provozní prostory Správy ž.	665,43	m ²	13,44%
Prostory pro dopravce	94,34	m ²	1,91%
Ostatní prostory dopravců	92,67	m ²	1,87%
Komerční prostory	782,99	m ²	15,82%
Byty	824,62	m ²	16,66%
Municipality	0,00	m ²	0,00%
Státní správa	0	m ²	0,00%
Nevyužité	722,20	m ²	14,59%
Společné prostory	878,26	m ²	17,74%

V následující tabulce je porovnání stávajícího stavu se stavem po provedení rekonstrukce. Vzrostly plochy všech prostor s výjimkou prostorů pro dopravce. Celkové navýšení jde na úkor nevyužitých prostor. V rámci jednotlivých kategorií dojde k navýšení:

Provozní prostory Správy železnic: v rámci dislokace komerčních prostor do nevyužitých prostor dojde k rozšíření kanceláří pro administrativní pracovníky správy železnic.

Komerční prostory: dojde k rozšíření komerčních ploch na úkor nevyužitých prostor, celková dispozice komerčních ploch se v rámci projektu mění

Společné prostory: do této kategorie jsou zařazeny chodby a schodiště, jejich výměra se nepatrně navýšila z důvodu dispozičních úprav.

Přehled využití ploch – žst Klatovy – POROVNÁNÍ				
celková plocha	STAV	NÁVRH	ROZDÍL	
kategorie	4948,34	4950,38	2,04	m ²
Veřejně přístupné prostory	574,69	590,89	16,20	m ²
Technologické prostory	242,71	298,98	56,27	m ²
Provozní prostory Správy ž.	630,73	665,43	34,70	m ²
Prostory pro dopravce	94,34	94,34	0,00	m ²
Ostatní prostory dopravců	92,67	92,67	0,00	m ²
Komerční prostory	199,28	782,99	583,71	m ²
Byty	800,30	824,62	24,32	m ²
Municipality	0,00	0,00	0,00	m ²
Státní správa	0,00	0,00	0,00	m ²
Nevyužité	1 450,10	722,20	-727,90	m ²
Společné prostory	863,52	878,26	14,74	m ²

5.2 HLAVNÍ PROVOZNÍ UKAZATELE – NAVRHOVANÝ STAV

Projekt počítá s tím, že budou stávající nájemci pokračovat a budou obsazeny i nově komerční prostory. Vzhledem k tomu, že bude projekt umístěn ve zcela zrekonstruované a úsporné budově, byla cena za pronájem přepočítána dle aktuálních cen. Pro stanovení aktuální ceny nájmu bylo použito srovnání cen ze současných pronájmů Oblastního ředitelství a dále porovnáním s nabídkami realitních kanceláří. Stanovení cen je uvedeno v příloze K2.

Výnosy z provozu nápojových automatů zůstaly zachovány proti stávajícímu stavu. Cena za pronájem místa pro bankomat byla stanovena ve stejné výši, jako pro stávající nápojové automaty. Výše nájmu bytů byla u dvou bytů, které mají smlouvu na dobu neurčitou, ponechána ve stejné výši na m², jako ve stávajícím stavu. U ostatních bytů byla upravena dle ceny obvyklé.

Roční náklady na provoz prostorů ve správě Správy železnic Plzeň (veřejně přístupné prostory, vlastní prostory a část společných prostorů - celková plocha 2312 m²) jsou stanoveny podle skutečných stávajících nákladů. V navrhovaném řešení se plocha spravovaná Správou železnic Plzeň zvětší o téměř 122 m², a to zvětšením většiny prostorů na úkor nevyužitých prostor. Celkem tak bude ve správě Správy železnic 2434 m² ploch (bez započtení nevyužitých). Při započítání nevyužitých se celková plocha spravovaná Správou železnic sníží o 225 m², zejména ve prospěch nových komerčních ploch.

Vytápění – předpokládá se snížení spotřeby o 40 % oproti současnému stavu. Bude zmenšen prostor spravovaný Správou železnic, i nevyužité prostory by bylo nutné vytápět. Sníží se tedy otopná plocha ve správě Správy železnic, dále úspory přinese lepší stavebně technické řešení budovy po rekonstrukci.

Vodné a stočné – předpokládá se zachování spotřeby v současném stavu. Nejvíce vody bude spotřebovávat veřejné WC, které zůstane zachováno.

Elektrická energie – předpokládá se zvýšení spotřeby o 20 %. Důvodů je několik. Mírně se zvětší veřejný, společný prostor a prostor pro potřeby Správy železnic. Dále se zvýší požadavky na kamerový systém a další moderní technologie. Spotřebu také výrazně navýší nově vybudovaný systém chlazení.

Úklid – předpokládá se zachování částky v současném stavu. Dojde sice k navýšení prostorů spravovaných Správou železnic, ale sníží se velikost nevyužitých prostor.

Stejně jako v současné době jsou provozní náklady na pronajaté prostory nájemcům přefakturovány. Běžné opravy si nájemci taktéž hradí sami.

Podrobnější přehled hospodaření v jednotlivých letech je uveden v příloze B - Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu.

6. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

6.1 Územně plánovací dokumentace

Základním územně plánovacím podkladem předkládaného záměru jsou:

- Územní plán města Klatovy, AULÍK FIŠER ARCHITEKTI s.r.o. – 06/2016.
- Zásady územního rozvoje pro Plzeňský kraj 12/2018 – aktualizace č. 4.
- Politika územního rozvoje České republiky – 2015

Předkládaný záměr projektu Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy je s těmito dokumenty v souladu

7. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Výpravní budova v žst. Klatovy, Nádražní č. p. 151, Klatovy III, 339 01 Klatovy stojí na pozemcích p. č. st. 1939/1 a p. č. st. 1939/2 v k. ú. Klatovy (665 797), obec Klatovy (555771)



8. HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA ENVIRONMENTÁLNÍCH VLIVŮ

8.1 Ochrana přírody

V dotčeném prostoru se nenacházejí jednotlivá zvláště chráněná území dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb. lokality soustavy Natura 2000.

Nejbližší v okolí se nachází památný strom - Dub u Pazderny na pravém břehu Drnovského potoka

Území s archeologickými nálezy

Výpravní budova žst. Klatovy leží v území s archeologickými nálezy kategorie I území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů

Vzhledem k tomu, že se jedná o projekt, u kterého se nepřepokládá, 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 zpracovat vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA). Projekt řeší rekonstrukci stávající budovy, která se nachází v intravilánu města, přičemž nebude navyšována ani její zastavěná plocha ani obestavěný prostor (budou zachovány objemové parametry stavby).

Projekt bude navržen v souladu s platnými technickými požadavky na stavby dle vyhl. č. 268/2009 Sb. a výsledné dílo tak bude navrženo v souladu s všeobecnými požadavky pro ochranu zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí a požadavky na úsporu energie a tepelnou ochranu.

S veškerými odpady vzniklými při průběhu realizace stavby bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., zákon o odpadech, v platném znění.

8.2 Hospodaření se srážkovými vodami

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Klatovy nenavyšuje bilanci dešťových vod. Stávající septik situovaný pod vozovkou manipulačního dvora bude podle jeho stavu sanován a bude sloužit jako retenční nádrž. V případě nevyhovujícího stavu bude nahrazen novou retenční nádrží na dešťovou vodu. Retenované vody budou využívány pro zalévání okolní zeleně.

8.3 Vliv stavby na vodoteče

Stavba nemá vliv na ochranu vodních zdrojů. Zájmové území stavby se nenachází v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) stanoveném Nařízením vlády č. 85/1981 Sb. v platném znění.

V řešeném prostoru se nenachází ochranné pásmo vodního zdroje ani se nenachází ve stanoveném záplavovém území dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění.

Stavba se nenachází v rizikovém území při přívalových srážkách.

8.4 Negativní účinky vnějšího prostředí

Stavba se dle Územního plánu zájmové oblasti stavby nenachází v poddolovaném území. Převažující kategorie radonového indexu geologického podloží je vysoká - kvartér, hlubší podloží vysoký.

8.5 Odpadové hospodářství

Specifikace odpadového hospodářství na základě dostupných archivních podkladů a informací od příslušných správců (bez provedení průzkumu). Prověřena bude zejm. existence kontaminací, havarijních úniků a materiálů s obsahem azbestu, příp. jiných materiálů s nebezpečnými vlastnostmi v rekonstruovaných a odstraňovaných budovách. V případě zjištění některého z uvedených bodů bude svoláno místní šetření, na které bude přizván rovněž zástupce zadavatele.

Zhotovitel stavby se stává původcem odpadů vzniklých v rámci stavby a s odpady bude nakládat v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech, především z hlediska předávání odpadů pouze osobám s oprávněním k převzetí příslušných druhů odpadů.

9. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUCÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU

Veškeré prostory realizované stavbou budou ve správě Správy železnic., která bude zajišťovat jeho budoucí provoz a údržbu.

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, je dále podrobněji upraveno směrnicemi:

- Směrnice č. 76 v platném znění- Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic;
- Směrnice č. 88 - Dočasné užívání bytového fondu

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

U prostor pro municipality a veškeré dopravce je cena nájemného stanovena na základě Směrnice č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic. Cena nájmu vychází z Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravcům osobní drážní dopravy v aktuálním znění (mimo prostory pro prodej jízdních dokladů a zázemí pro tyto prostory, musí všechny ostatní prostory pro dopravce uvažovat jako komerční prostory!).

Všechny výnosy z budov ON a tedy i příjmy z provozování komerčních prostor jsou řádně vedeny v účetnictví Správy železnic a příjmy z komerčních prostor jsou odděleny od ostatních příjmů. Vzhledem k tomu, že investice do komerčních prostor není považována za veřejnou podporu (tzn., prošla testem soukromého 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 budov ON jsou tedy dále využívány na úseku Správy majetku nádražních budov Správy železnic a slouží nejen k částečné úhradě nákladů souvisejících se správou a údržbou veřejných a dalších nekomerčních prostor (např. provozuschopnost dráhy, technologické prostory) budov ON, ale i pro potřeby údržby a dalšího rozvoje takových komerčních prostor, které úspěšně prošly testem soukromého investora.

Správu budovy bude vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství Plzeň.

10. SHRNUTÍ HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU, HODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPADŮ

Záměrem výše popsaného projektu je dosažení těchto přínosů:

- Optimalizace prostor výpravní budovy pro jejich plné využití
- Zvýšení komfortu pro pohyb cestujících i veřejnosti v rámci budovy a zpřístupnění a nabídka různých služeb spojených s přepravou. Celkové oživení optimalizací dispozičního řešení.
- Zvýšení bezpečnosti cestujících
- Zlepšení stavebně technického stavu budovy a modernizace jejího vybavení. Obnova vzhledu budovy vzhledem k jejímu urbanisticko-historickému významu v rámci krajského města
- Adaptace prostor pro zázemí Správy železnic
- Zkvalitnění pracovního prostředí a zázemí drážního personálu
- V souladu s navazujícími projekty dosáhnout maximálně možného synergického efektu (neponechat chátrající výpravní budovu v celkově revitalizovaném okolí žst.)

Ekonomické hodnocení projektu bylo zpracováno v následujícím rozsahu:

- finanční analýza metodou CBA (Cost-Benefit Analysis),
- posouzení celospolečenských přínosů projektu metodou MKA (multikriteriální analýza), investice do komerčních prostor byla posouzena testem soukromého investora.

