

# Schvalovací protokol stavby v přípravě Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n. ve stádiu 3

## A. Základní identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n.
ISPROFOND/ISPROFIN:	3273214901 / 5323510001
Místo stavby:	žst. Plzeň hl. n., Nádražní 102/9, Plzeň 2 - Slovany, k.ú. Plzeň, parcelní číslo 5644/1
Kraj:	Plzeňský
Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 10037/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČ: 70 99 42 34, DIČ: CZ – 70 99 42 34  Zastoupená Stavební správou západ, Sokolovská 278/1955
Zpracovatel dokumentace:	SP + SEU_Plzeň hl. n., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3
Předpokládaná realizace:	od 2020 – do 2023

## B. Posuzovací část

### B.1. Účel stavby

Cílem akce je kompletní stavební rekonstrukce celé výpravní budovy zahrnující rekonstrukci střešního a obvodového pláště, výplní otvorů, technického zázemí, úpravy interierů pro zlepšení služeb cestující veřejnosti a vytvoření administrativně provozního zázemí složek SŽDC a dopravců.

U architektonicky hodnotných prostor je snaha o zachování, případně o navrácení původní podoby. U prostor novodobějších, nebo výrazně znehodnocených pozdějšími stavebními zásahy, je nové řešení vedeno snahou o maximální funkční i estetické ztvárnění podle novodobých požadavků.

### B.2. Popis stavby včetně kapacitních údajů

Jedná se o změnu dokončené stavby – rekonstrukci stávající výpravní budovy, jejíž součástí je i demolice a novostavba čekárenské haly na úrovni nástupišť. Výpravní budova v Nádražní ulici č.p. 102 je v KN vedena jako stavba pro dopravu. Účel užívání stavby se rekonstrukcí nemění.

Rozsah rekonstrukce je určen obvodovým pláštěm výpravní budovy. Mimo obvodový plášť výpravní budovy je řešena výměna krytiny přilehlého přístřešku nástupiště – viz SO 204, oplocení stanoviště kontejnerů – viz SO 205 a zadláždění přilehlé zpevněné plochy nástupiště – viz SO 801.

### **1. PP, 2. PP**

Stávající komerční jednotky po obvodu hlavní haly v 1. podzemním podlaží jsou zachovány na základě výslovného požadavku investora. Koncept pokladen byl konzultován se zástupci Českých drah, coby majoritního dopravce, byly doplněny klientské zóny před pokladnami a dochází tak ke sjednocení koncepce prodeje jízdenek v duchu již realizovaného ČD Centra na pražském hlavním nádraží. V nově navrženém ČD Centru a navazujících prostor v užívání Českých drah dochází k optimalizaci provozních vazeb mezi jednotlivými složkami ČD. Samostatně jsou umístěny Informace a spojená mezinárodní a doplatková pokladna. Oba tyto prostory jsou umístěny v prostorách bývalých hlavních pokladen. Na základě požadavku zadavatele jsou tyto pokladny řešeny jako samostatně provozovatelná a uzavíratelná pokladní místa se společným zázemím. V budoucnu tak bude umožněno provozování pokladních míst různými dopravci nezávisle na sobě.

Kromě ČD je v 1. podzemním podlaží umístěno i zázemí s možností přímého prodeje jízdenek pro GW Train.

Nově se do suterénních prostor přesouvají toalety pro cestující, aby v 1. nadzemním podlaží uvolnily prostor pro obchod a služby.

Vzhledem k nezájmu Českých drah o další provozování úschovny zavazadel ve své režii a k požadavku SŽ na plné nahrazení úschovny s obsluhou samoobslužnými skříňkami byla úschovna s obsluhou zrušena. Samoobslužné skříňky jsou umístěny ve veřejně přístupném prostoru naproti toaletám pro veřejnost.

V suterénu pod východní budovou bude přepatrováním upraven prostor bývalé kotelny na provozní místnost pro provozně technický personál. Navazující anglický dvorek bude rekonstruován pro zajištění přívodu přirozeného větrání a denního světla. Obdobný princip bude aplikován zrcadlově na prostory na protilehlé straně východní budovy. Bude zřízen nový anglický dvorek, do kterého bude umístěno zásobovací schodiště pro zázemí restaurace. Stávající zásobovací vstup z úrovně nástupiště nerespektuje historickou štukovou výzdobu fasády a je nutné ho nahradit architektonicky citlivějším řešením.

Spodní úroveň bývalé kotelny bude zpřístupněna novým schodištěm. Tento prostor je pravidelně zaplavován spodní vodou. Proto zde nebude navržen žádný provoz a bude zde umístěna technologie pro trvalé čerpání spodní vody.

### **1.NP**

Zásadní stavební zásah se týká čekárenské haly. Současná podoba vychází ze stavebních úprav po vybombardování nádraží na konci 2. světové války. Tento původně velmi reprezentativní prostor byl rozšířen, avšak zcela ztratil na atraktivnosti pro cestující. Nově budou obě haly propojeny eskalátory umístěnými v prostoru existujícího schodiště. Tím bude zajištěno komfortní propojení obou hal i pro cestující s velkými zavazadly. Horní čekárenská hala se tak více propojí se spodní halou, bude pro cestující více atraktivní a očekává se i zvýšení atraktivity prostoru pro budoucí nájemce komerčních prostor. Stávající schodiště zůstane zachováno v zúženém profilu. Stávající jediný výtah bude nahrazen dvojicí výtahů pro veřejnost.

Prostory přímo přístupné z čekárenské haly jsou určeny pro umístění obchodních jednotek a služeb pro cestující. V návrhu je čekárenská hala koncipována jako obchodní pasáž s komerčními jednotkami po obou stranách. Je navrženo velkorysé prosklení jak do komerčních jednotek, tak do průčelí směrem k nástupišťům.

S ohledem na nedávno vybudovaný autobusový terminál v těsné blízkosti výpravní budovy a absenci navazujících služeb očekáváme zvýšenou frekvenci cestujících a jejich poptávku po službách (na autobusovém terminálu se nacházejí pouze veřejné toalety).



Zvláštní důraz na návrat původního vzhledu je kladen u dvou velkých restauračních sálů a přilehlých salonků. Stávající stěna oddělující čekárenskou halu a bývalé restaurační sály a salonky byla nově (kvůli rozšíření čekárenské haly po roce 1945) vybudovaná v posunuté pozici oproti původní předválečné podobě. Tato nová stěna byla vyzdobena štuky stejně jako zachovaná část sálů. U salonku vedle 10. koleje tato nová stěna odpovídá pozičně původní příčce z předválečné realizace, avšak s ohledem na její tloušťku (dříve tenká nenosná příčka, nyní silná nosná stěna) lze předpokládat, že stávající příčka byla přizděna nebo jiným způsobem zesílena. U obou sálů a u salonku u jižní fasády zůstala zachována původní štuková výzdoba s dílčími novodobějšími zásahy. Ty jsou patrné zejména u soklové části, kde se nachází nepůvodní dřevěný nebo kamenný obklad. Na základě porovnání s dobovou výkresovou dokumentací lze předpokládat i úpravu spodních partií štukových výzdob. Návrh navrácí do původní výšky původní dřevěný obklad s kazetovou profilací, jak je patrné z dobových výkresů a jehož podobu lze v současnosti nalézt v rekonstruované části železniční budovy Plzeň – Jižní Předměstí. Spolu s tím se upravuje spodní část štukové výzdoby hlavních sálů. Historická štuková výzdoba bude navržena také do salonku při severní fasádě. Pro vzor výzdoby bude využita zachovaná výzdoba salonku u jižní fasády.

Nově je navrženo i zastřešení haly, které bude řešeno v soudobém architektonickém výrazu s průběžným světlíkem. Konstrukce zastřešení je navržena jako pohledová, ve které se výtvarně uplatňují střešní vazníky. Konstrukce zastřešení je optimalizována na minimální tloušťku, aby u přilehlých kanceláří ve 2. nadzemním podlaží (západní budova) bylo možné zvětšit okna na rozměr odpovídající kancelářskému provozu.

Je zcela zrušena uzavřená čekárna s kapacitou cca 25 míst k sezení a nahrazena architektonicky pojatými modulovými lavicemi umístěnými v prostoru horní haly. Již během této projektové přípravy byla do horní haly doplněna místa k sezení (tak, jak je navrhováno již od studie, avšak v jiném architektonickém ztvárnění), která jsou aktuálně cestujícími využívána v mnohem větší míře, než tomu bylo dříve v případě uzavřené čekárny.

Tři velké reprezentativní místnosti v hlavním západním průčelí, kde dříve byla kancelář přednosty a nyní jsou zde kancelářské prostory, budou primárně sloužit jako školicí středisko SŽ. Současně je lze využívat jako pronajmatelné víceúčelové sály s vlastním zázemím a možností samostatného vstupu. Tyto sály mohou mít celoměstský význam pro pořádání různých kulturních, konferenčních nebo společenských akcí. Z těchto sálů zůstal zachovaný štukový podhled pouze v jednom ze sálů. V ostatních dvou je nyní strop buď prostý bez podhledu anebo s podhledem ze dřevěných palubek zcela bez výtvarné či historické hodnoty. Nově bude přenesen detail ze zachovaného štukového stropu z místnosti B.N1.15 do místnosti B.N1.17. Palubkový podhled bude stržen. V místnosti B.N1.16 bude provedena replika štukového stropu s odkazem na provedení detailu stropu v místnosti A.N1.K11.01.

## 2.NP, 3.NP

Ve 2. a 3. NP východní i západní budovy jsou umístěny kancelářské prostory. Vzhledem k předpokládané celkové opravě stropních konstrukcí budou kanceláře zcela nově přepříčkovány a doplněny toaletami, čajovými kuchyňkami a zasedacími místnostmi ve standardu odpovídajícím 21. století. Ve 2. NP budou kromě kanceláří umístěny i šatny s nočními a denními místnostmi pro potřeby vlakových čet ČD (průvodčí).

Ve 3. nadzemním podlaží východní budovy budou po změně technologie vytápění a přípravy TUV uvolněny prostory stávající kotelny. Uvolněné prostory budou využity pro nové kanceláře.

## Základní kapacitní údaje

Výpravní budova	Zastavěná plocha 1.PP, 2.PP	4 996 m <sup>2</sup>
	Zastavěná plocha 1.NP	3 474 m <sup>2</sup>
	Zastavěná plocha 2.NP	2 657 m <sup>2</sup>
	Zastavěná plocha 3.NP	2 550 m <sup>2</sup>
	Zastavěná plocha 4.NP	977 m <sup>2</sup>
	Zavazadlový tunel	487 m <sup>2</sup>

	Obestavění prostor	
	Celá budova bez hlavní haly s kopulí a bez zavazadlového tunelu	48 144 m <sup>3</sup>
	Hlavní hala s kupolí	18 716 m <sup>3</sup>
	Zavazadlový tunel	1 266 m <sup>3</sup>
Zpevněné plochy	Žulová dlažba	505 m <sup>2</sup>
	Návaznost na okolní plochy	202 m <sup>2</sup>
Zastřešení nástupišť	Zastřešení navazující na výpravní budovu	876 m <sup>2</sup>

### B.3. Projednání dokumentace

Dokumentace vychází ze Záměru projektu schváleného Schvalovací doložkou č. j. 157/2019-910-IZD/2 ze dne 14. 11. 2019. ZP byl schválen bez podmínek.

Na stavbu bylo Úřadem městského obvodu Plzeň 25 – Slovany, odbor stavebně správní a dopravy, vydán územní souhlas č.j. UMO2/14760/19 ze dne 9. 9. 2019 s nabytím právní moci dne 11. 9. 2019.

Na stavbu bylo Drážním úřadem, sekce infrastruktury, územní odbor Plzeň, vydáno stavební povolení č.j.: DUCR-29243/20/Vř ze dne 26. 5. 2020 s nabytím právní moci dne 19. 6. 2020.

Na stavbu bylo Magistrátem města Plzně, odbor stavebně správní, vydáno stavební povolení k provedení stavby vodního díla č.j.: MMP/174141/20 ze dne 12. 6. 2020 s nabytím právní moci dne 3. 7. 2020.

Projektová dokumentace byla projednávána od dubna do června 2020 v období pandemie koronaviru a stavba byla zařazena do pilotního projektu připomínkování prostřednictvím webového rozhraní ProjectWise. V dokladové části PDPS jsou vygenerovány připomínky včetně následné komunikace v prostředí ProjectWise a včetně kopií emailové korespondence.

Přijaté připomínky jsou do PDPS zapracovány.

### B.4. Požadavky pro další přípravu a realizaci

Stavba bude realizována za provozu výpravní budovy.

### B.5. Shrnutí posuzovací části

Stavba Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n. je v souladu s koncepčními záměry MD a Správy železnic, státní organizace.

Zpracovaná PDPS odpovídá potřebám Správy železnic, státní organizace a požadavkům platné legislativy, zejména zákona o drahách č. 266/1994 Sb., stavebnímu zákonu č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění.

Skladba jednotlivých částí PDPS je zpracována dle Směrnice GR č. 11/2006 v platném znění.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné PDPS doporučuje Stavební správa západ stavbu ve stádiu 3 ke schválení.

Zpracovatel posuzovací části:

Ing. Bc. Michal Kámen, M: +420 702 235 717; E: kamen@spravazeleznic.cz

V Praze dne 21. září 2020



Ing. Jakub Bazgier  
náměstek ředitele Stavební správy západ pro techniku