



# ZÁMĚR PROJEKTU

Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice

## Obsah

1	Identifikační údaje projektu .....	3
2	Návaznost na schválené koncepce a programy .....	3
2.1	Návaznost na schválené koncepce a programy .....	3
2.2	Návaznost s jinými stavbami .....	4
3	Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu.....	8
3.1	Popis železniční stanice.....	8
3.2	Informace o návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy .....	14
3.3	Informace o památkové ochraně a historické hodnotě budovy .....	16
3.4	Stavebně historický vývoj .....	16
3.5	Popis stávajícího stavu.....	18
3.6	Funkční uspořádání budovy a zhodnocení stávajícího stavu systémů.....	22
3.7	Tabelární přehled - stávající stav .....	26
3.8	Tabelární přehled procentuálního využití budovy – stávající stav .....	26
4	Požadavky na technické řešení .....	27
4.1	Vybraná projektová varianta .....	27
4.2	Ostatní povinné návaznosti .....	31
4.3	Výpočet parkovacích míst.....	32
4.4	Podrobnější technické řešení provedení jednotlivých úprav.....	33
4.5	Tabelární přehled navrhovaného stavu (s projektem) – varianta V3 .....	37
4.6	Tabelární přehled procentuálního využití budovy v navrhovaném stavu (s projektem) – varianta V3 .....	37
4.7	Požadavky na inteligentní dopravní systémy .....	37
5	Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů.....	38
5.1	Specifikace stavebního objektu .....	38
5.2	členění technologických profesí .....	38
6	Územně technické podmínky .....	40
7	Majetkoprávní vztahy .....	41
7.1	Tabelární přehled pozemků .....	42
8	Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů .....	43

Název investora: Správa železnic, státní organizace  
Adresa včetně PSČ: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město  
IČ: 70994234  
DIČ: CZ70994234

# ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice“

## 1 Identifikační údaje projektu

číslo projektu: S631900085  
ISPROFOND/Sub. ISPROFIN: 3273214901 / 5423520054  
název projektu: Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice  
místo realizace (kraj): Ústecký kraj  
termín realizace záměru: 01/2022 – 12/2023

## 2 Návaznost na schválené koncepce a programy

### 2.1 Návaznost na schválené koncepce a programy

Podkladem pro stanovení rozsahu úprav v objektu osobního nádraží Lovosice byly základní dokumenty řešící záměry stavební obnovy a modernizace osobních nádraží, se kterými má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace. Zejména Program revitalizace a rekonstrukce osobních nádraží pro roky 2021-2025 (PRRON) a Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, Ministerstvo Dopravy, 2019, které vycházejí z principů stanovených v Dopravní politice ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, schválené Usnesením Vlády České republiky č. 449 ze dne 12. června 2013 (dále jen „Dopravní politika“). Hlavním cílem těchto dokumentů je transformace stavu stávajících výpravních budov osobních nádraží do stavu optimálního pro vzrůstající nároky cestující veřejnosti na efektivní využití veřejně přístupných ploch a prostor s ohledem na zajištění

kvalitní dostupnosti a dále vytvářet v prostředí veřejné dopravy podmínky, které posunou drážní dopravu na shodně atraktivní úroveň s přímou individuální dopravou.

Základními pilíři návrhu řešení stavebních úprav dle výše uvedených principů jsou především „vize nádraží v technickém, provozním i estetickém stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy“ a dále snahy o „přizpůsobení osobních nádraží požadavkům dnešní doby z hlediska cestující veřejnosti nejen na železnici, ale i v navazující veřejné hromadné dopravě v lokalitách, kde již jsou anebo budou realizovány terminály veřejné dopravy.“

Osobní nádraží by mělo sloužit veřejnosti jak z hlediska dopravního, tak i z hledisek celospolečenských. Proto jsou prověřovány navazující možnosti nového způsobu využití stávajících nádražních prostor, jsou oslovovány instituce a orgány státní správy i samosprávy za účelem nabídek možného využití prostor budov osobních nádraží.

Důležitým aspektem je účelnost a efektivita vynakládání finančních prostředků, tedy snaha o co nejvýhodnější využití prostor osobních nádraží nejenom pro cestující, ale i pro vlastní potřeby provozovatele dráhy například jako zázemí jednotlivých organizačních složek a samozřejmě pro umístění technologií pro provoz železniční dopravní cesty. V současnosti je budova téměř plně obsazena, avšak mnohé prostory jsou předimenzovány a jejich využitelnost klesá.

Cíle, které jsme se snažili naším záměrem projektu naplnit, jsou především:

- Zlepšení stavebně technického stavu budov a modernizace jejich vybavení, zamezení častým poruchám.
- Optimalizace a zlepšení prostor pro cestující (zvýšení kultury cestování).
- Zajištění bezbariérovosti budov.
- Zajištění hospodárného provozu budov.
- Adaptace prostor pro zázemí Správy železnic.
- Revitalizace areálů osobních nádraží včetně alternativního využití volných prostor.

V seznamu výpravních budov Programu revitalizace a rekonstrukce osobních nádraží zaujímá výpravní budova Lovosice -hlavní nádraží 71. místo, opotřebením budovy činí 71,62 %, což je z hlediska škály fyzického opotřebením velmi špatný stav. Navržený záměr projektu zajistí nápravu nevyhovujícího stavu objektu do té míry, že jeho očekávané opotřebením bude činit nanejvýš 20 %. Další nutné opravné nebo investiční akce se poté nepředpokládají, krom běžné pravidelné údržby objektu a akcí uvedených v kap. 2.2.

## 2.2 Návaznost s jinými stavbami

### Informace o souvisejících stavbách

Součástí řešení záměru projektu je i zajištění koordinace s připravovanými, případně aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami, a to i cizích investorů. Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi:

- „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ŽST. Lovosice“  
Jedná se o stavbu, jejímž investorem byla Správa železnic, státní organizace. Stavba byla zahájena v březnu roku 2015, kolaudace proběhla v prosinci roku 2019. Cílem stavby byla náhrada stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST. Lovosice za nové zařízení 3. kategorie typu ES. Spolu s tím dochází i k výstavbě nových TZZ v navazujících regionálních tratích. Součástí stavby byly rovněž kolejové úpravy ve stanici, mající za cíl redukci zabezpečených výhybkových jednotek a optimalizaci provozu ve stanici. Kolejovými úpravami dochází k umožnění současných vjezdů ze směrů Bohušovice n.O., Žalhostice a Prackovice, Čížkovice. V rámci stavby je řešena i maximální příprava pro implementaci ETCS L2 a aplikaci DOZ. Budova byla touto akcí dotčena zejména instalací technologických zařízení a rozvodů, instalací informačního systému (původní, není v souladu s SM118).
- „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST. Lovosice“  
Jedná se o stavbu, jejímž investorem je Správa železnic, státní organizace. Termín realizace stavby se předpokládá mezi prosincem roku 2020 a dubnem roku 2023.

Cílem stavby je rekonstrukce nástupišť v ŽST. Lovosice na výšku 550 mm nad spojnici temen kolejnicových pasů a zajištění bezbariérového přístupu na tato nástupiště. Pro nástup a výstup cestujících ve stanici v současné době slouží jedno vnější a tři ostrovní nástupiště, která ale mají výšku do 300 mm a přístup na ně je pouze po schodištích z podchodu. Současná nástupiště proto budou zvýšena a bude na ně doplněn bezbariérový přístup pomocí výtahů. Pro vytvoření pěšího propojení mezi částmi města Lovosice, ležícími po obou stranách dráhy, je navrženo prodloužení podchodu do ulice Máchova. Výstup z podchodu je zde řešen výtahem a zalomeným schodištěm.

Stavba zasahuje do výpravní budovy rekonstrukcí 1. nástupiště, výtahy a výstupem z podchodu. Nutno důsledně koordinovat již v této fázi a vymezit hranici jednotlivých staveb.

- „Autobusový terminál dokončený Městem Lovosice“

Jedná se o stavbu, jejímž investorem bylo město Lovosice.

Terminál byl stavebně dokončen v roce 2017.

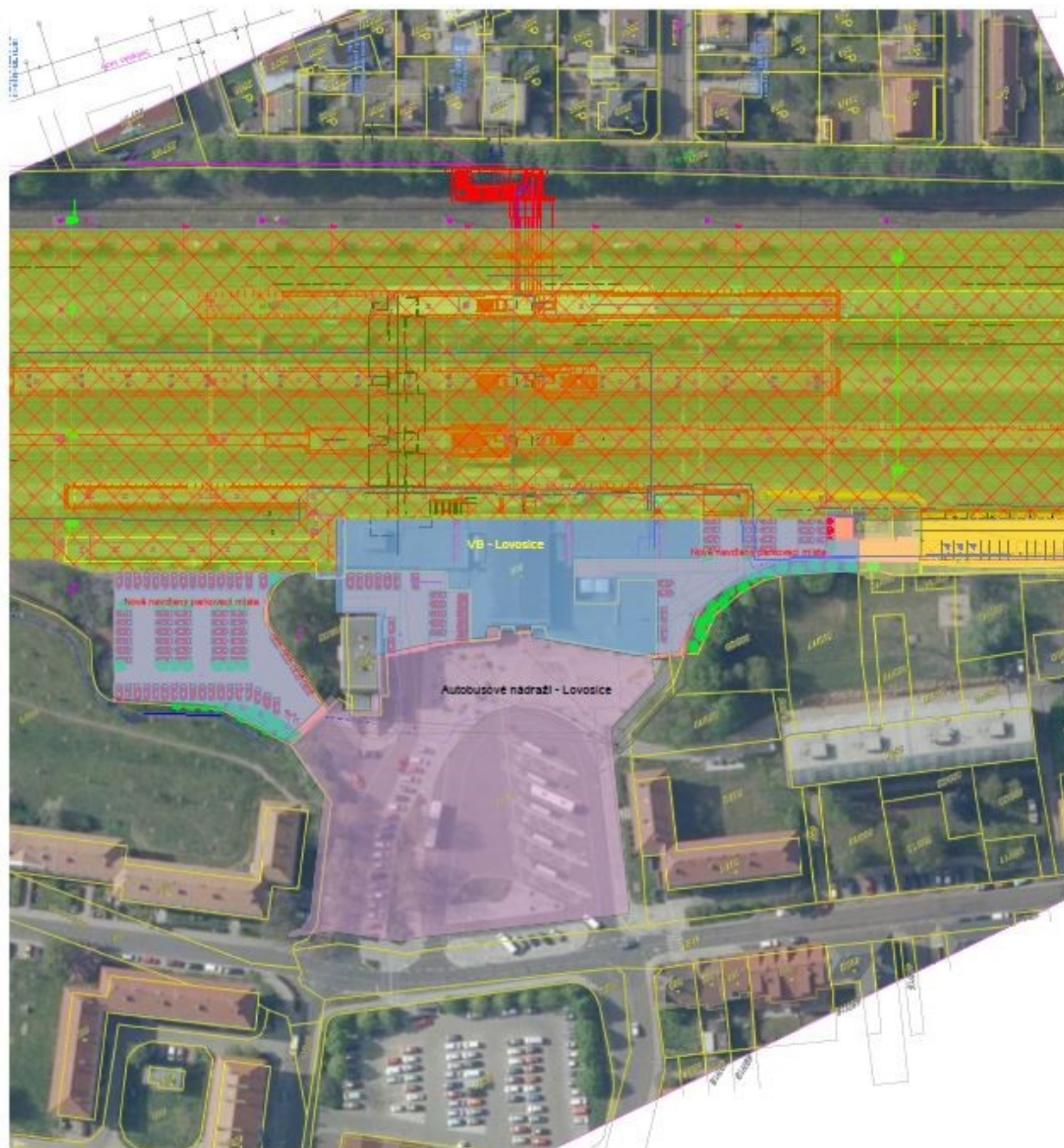
Hlavním cílem projektu byla rekonstrukce autobusového nádraží, kde byla navržena změna uspořádání jednotlivých autobusových stání včetně úprav přilehlých komunikací, úprav veřejného prostranství v přednádražním prostoru, úpravy osvětlení a doplnění městského mobiliáře. Zároveň bylo v prostoru nádraží umístěn orientační a elektronický informační systém.

- „Výstavba parkoviště u nádraží ČD v Lovosicích“

Jedná se o stavbu, jejímž investorem je město Lovosice.

Investice je nyní v přípravě.





#### LEGENDA :

- Lovosice ON - rekonstrukce výpravní budovy
- Katastrální mapa
- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice
- Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice
- Autobusový terminál města Lovosice
- Výstavba nástupišť u nádraží ČD v Lovosicích

Obrázek 1: Související stavby v okolí výpravní budovy

#### Informace o použitých podkladech

Pro zpracování záměru projektu byly využity následující podklady:

- Zvláštní technické podmínky, Záměr projektu „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice“ ze dne 15.1.2020
- Evidenční list budovy Lovosice - ŽST.-výpravní budova

- Výkaz zisku a ztráty za rok 2019  
(Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Odbor přípravy staveb)
- Přehledy nájemních smluv v ŽST. Lovosice  
(Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Odbor obchodních činností)
- Údaje o denních obrazech cestujících v ŽST. Lovosice za rok 2019  
(České dráhy, a.s., Generální ředitelství, Odbor dálkové dopravy)
- Vstupní porada „Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Lovosice“ konaná dne 13.05.2020 a ostatní místní šetření
- Zápis z jednání se zástupci Města Lovosice ze dne 16.06.2020
- Stavebně technický průzkum  
(Správa železnic, s.o., Odbor projektování staveb, 05/2020), příloha E tohoto ZP)
- Stávající inženýrské sítě
  - Severočeské vodovody a kanalizace Ostrava a.s., 05/2020
  - Vodafone, 05/2020
  - ČEZ Distribuce, a. s., 05/2020
  - ČEZ ICT Services, a. s., 05/2020
  - Telco Pro Services, a. s., 05/2020
  - CETIN a.s., 05/2020
- Projekt stavby Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ŽST. Lovosice  
(SUDOP Praha a.s., r. 2017)
- Projekt stavby Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST. Lovosice  
(SUDOP Praha a.s., r. 2020)
- Mapové podklady pro ŽST. Lovosice  
(Správa železniční geodézie Praha, r. 2020)
- Historická dokumentace stavby „Lovosice – přestavba stanice, výpravní budova“  
(SUDOP Praha, r. 1962-63)
- Projektová dokumentace oprava střechy  
(Atelier DEK, r. 2019)
- Výstavba parkoviště u nádraží ČD v Lovosicích  
(SUDOP EU, r. 2020)

Dále dokumenty uvedené v bodě 2.1

## 3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

### 3.1 Popis železniční stanice

Železniční stanice se nachází na trati spojující Prahu a Drážďany. Městem Lovosice prochází mezinárodní trať TEN-T, stanicí prochází První železniční koridor, leží na trase 4. Panevropského železničního koridoru.

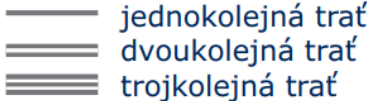
Dané nádraží je zařazeno do kategorie C dle interní kategorizace osobních nádraží z hlediska významu cestujících. V celkovém pořadí je stanice na 71. místě. Údaje o denní frekvenci cestujících jsou součástí přílohy L.

Zastavěná plocha objektu činí 2.165 m<sup>2</sup>, obestavěný prostor 27.569,065 m<sup>3</sup>. Správcem objektu je Správa železnic, státní organizace, OŘ Ústí nad Labem, Správa pozemních staveb.

Číslo dle SR70	558593
Kategorie stanice dle UIC CODE 180	C
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	400
Číslo trati podle nákresného jízdního řádu	527
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	090
Číslo traťového a definičního úseku	0801N5
<b>Inventární číslo budovy (IC)</b>	<b>IC6000388452</b>

Tabulka 1: shrnutí dat týkající se ŽST





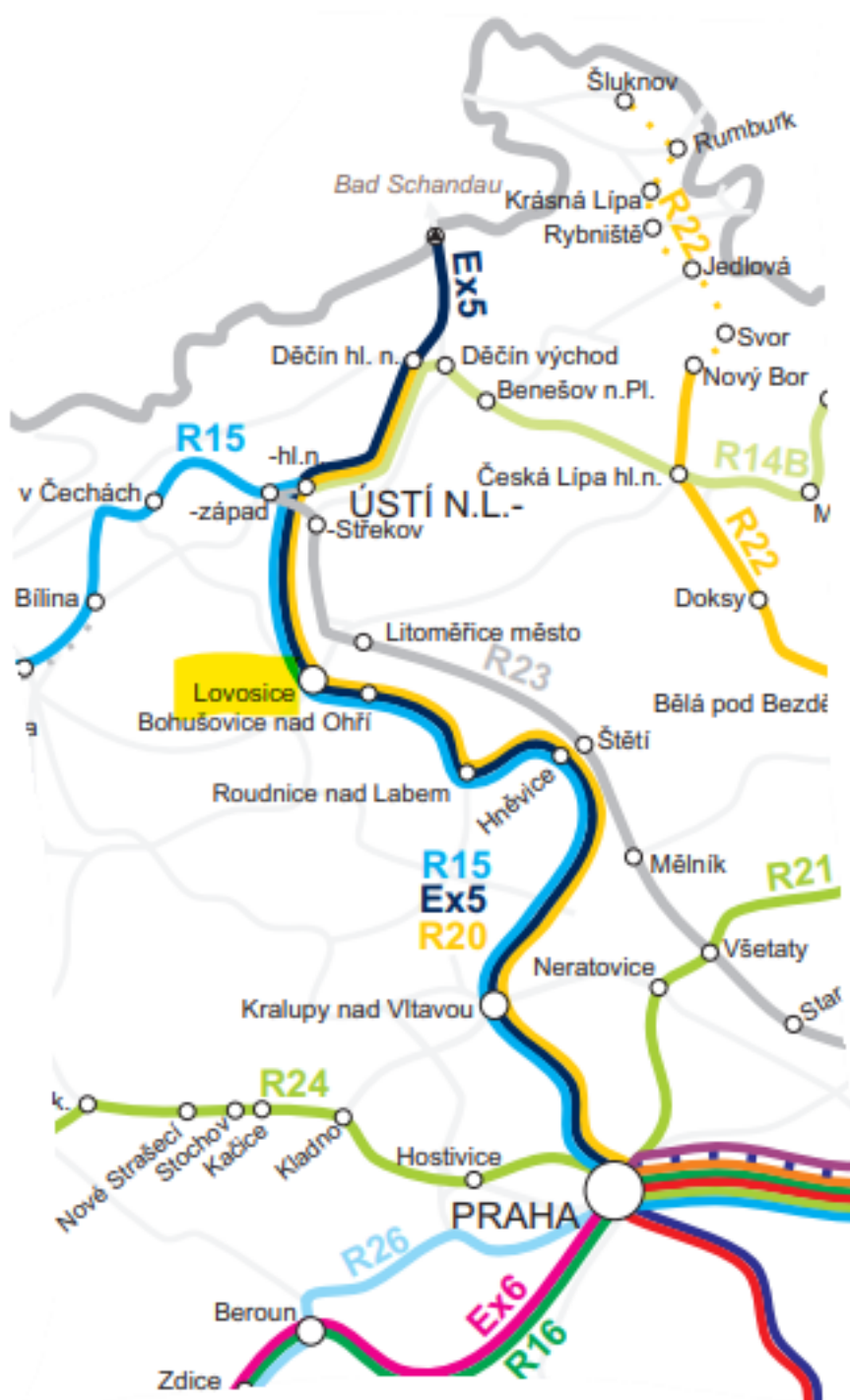
Obrázek 2: Počty kolejí, systémy trakčních soustav a čísla podle knižního jízdního řádu



### dráhy celostátní

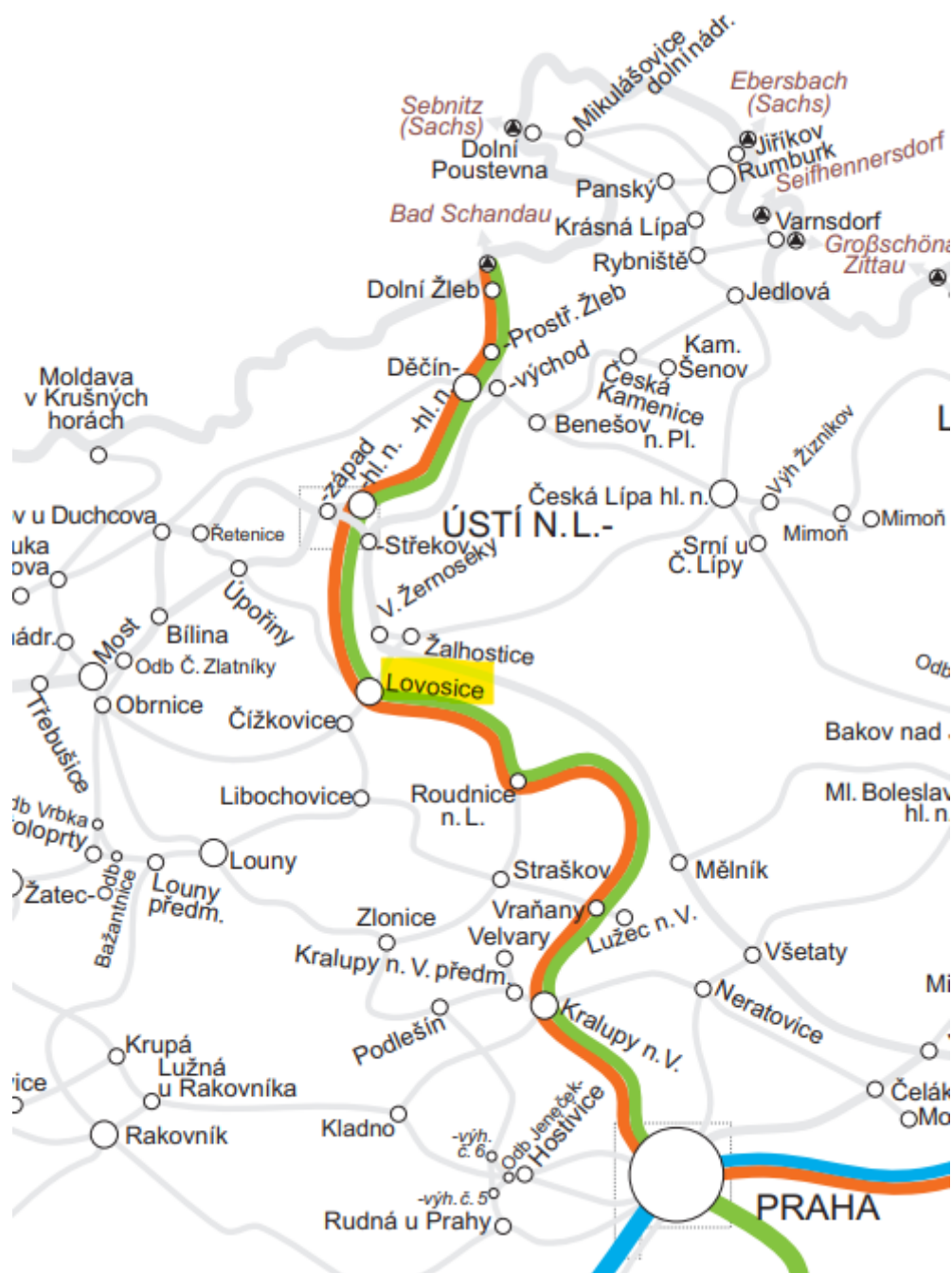
- tratě zařazené do systému TEN-T
- ostatní dráhy celostátní

Obrázek 3: Kategorie drah



— linky (úseky linek) s intervalem 120 minut nebo kratším

Obrázek 4: Linkové vedení vlaků dálkové osobní dopravy v objednávce MD



- 1. tranzitní koridor
- 2. tranzitní koridor
- 3. tranzitní koridor
- 4. tranzitní koridor

Obrázek 4: Tranzitní koridory

SR 70	dle 173/1995 Sb.	Název	Frekvence cestujících (skupina)	Kategorie 2020 (Sm122)	TEN-T	Pořadí kategorizace 2020	Index (hodnocení VxS)	Pořadí index
558593	stanice	<b>Lovosice</b>	400- 7499	C	ANO	71	2,722	42

Význam (V)	Stav budovy (S)	L	M	P	Památková ochrana	PENB	OŘ	SS	Kraj
3,8	71,62%	0,50	0,50	0,60	ne	E	UNL	SSZ	ULK

Tabulka 2: Umístění v rámci PRRON





Obrázek 5: Poloha nádraží vůči centru města

### 3.2 Informace o návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy

Návaznost na MHD a VHD je zajištěna na přilehlém autobusovém nádraží. Návazná doprava je zde zajištěna autobusovou linkou městské hromadné dopravy s frekvencí odjezdů cca po 1 hodině. Dále pak linky příměstské i meziměstské autobusové dopravy ve směru Velelín, Vrbičany, Malé Žernoseky, Třebenice, Klapý, Most, Terežín, Litoměřice. Autobusy jezdí v průměru v hodinových intervalech. V prostoru přednádraží jsou situovány i místa stání pro provozovatele taxi služby.

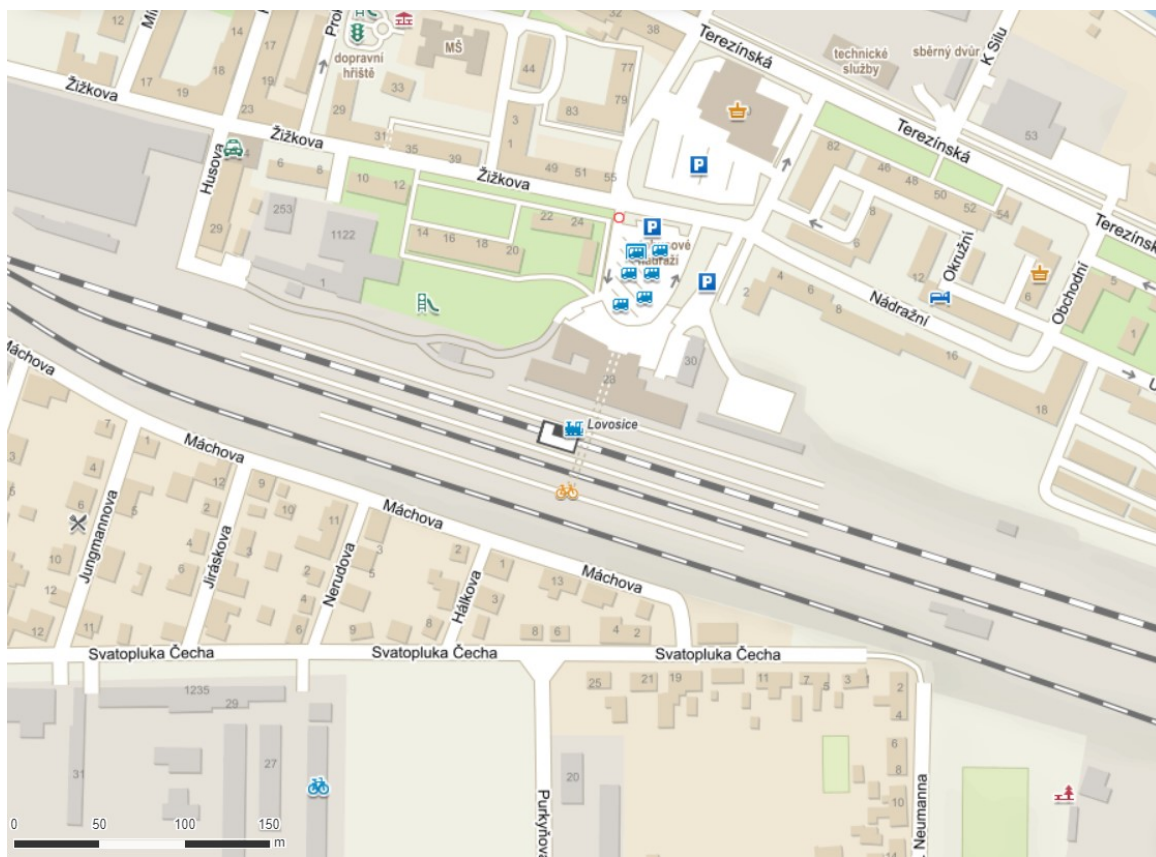
V blízkosti se nachází supermarket BILLA. Tento obchod zajišťuje množství parkovacích míst, a to zhruba 94 míst, která jsou v okolí dostatečně využívána, ale pro účely cestujících s těmito parkovacími místy neuvažujeme. Čistě pro účely cestujících a návštěvníků je možné parkování v bezprostřední blízkosti nádraží, na parkovišti vytvořeném při rekonstrukci autobusového nádraží, které je na pozemcích města. Jedná se o cca 30 parkovacích míst. Jsou zde také situována dvě parkovací místa pro osoby s omezením pohybu a orientace. V blízkosti obou křídel jsou plochy, které jsou v současné době využívány jako plochy parkovací pro nájemníky, a také pro provozovatele dráhy a dopravci. Stávající parkovací místa P+R je možno využívat v sousedství výpravní budovy v severovýchodní části za objektem ČD a.s., Uvažujeme zde s cca 15ti místy P+R ve stávajícím řešení. Z důvodu výše uvedených skutečností a s ohledem na dostatek vlastních pozemků Správy železnic je zřejmé, že předmětem této akce bude také budování dalších parkovacích míst pro osobní automobily.



Hlavní tok cestujících prochází přes centrální odbavovací halu směrem do prostor přednádraží, kde veřejnost využije MHD nebo parkovací plochy, dále cestující směřují přímo přes komunikaci v ulici Žižkova do supermarketu.

Vstup do výpravní budovy je zpřístupněn přímo ze strany od autobusového nádraží. Přístup na 1. nástupiště je rovněž bezbariérový. Nový výstup na 1. nástupiště z haly a vstup do podchodu, kterým se lze dostat na ostatní nástupiště řeší akce „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST. Lovosice“. Součástí výpravní haly je bezbariérové WC, které bude včetně kompletních prostor veřejných WC upraveno pro komerční pronájmy.

V okolí železniční stanice se nachází labská cyklostezka, která patří k nejpůvabnějším a nejrozsáhlejší dálným cyklotrasám v Evropě. Napojení na tuto trasu je možné v bodě cca 550m západně od výpravní budovy. K tomuto bodu se cyklista dostane, bude od přednádražního prostoru sledovat modré turistické značení. Zástupci města potvrdili trend cyklo dopravy a avizují další investice spojené s cyklostezkami v blízkosti železniční stanice. Parkovací stání pro kola je v současné době 11 v přednádražním prostoru a dále je možné za poplatek nechat uložit kolo u dopravce ve výpravní hale, zde je kapacita cca 10 kol podle jejich velikosti a skladovacích potřeb.



Obrázek 6: Návaznost na MHD, VHD a parkovací plochy



Obrázek 7: Cyklotrasy ve městě

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

Budova nespadá pod ochranu NPÚ ani jiných sdružení pro ochranu památek nebo historického dědictví. Stavba patří k dílům Josefa Dandy, jednoho z předních českých architektů, kteří se zabývali nádražními objekty v druhé polovině 20. století. Objekt nese jasné stylové znaky doby vzniku a i přetrvávajících funkcionalistických tendencí. Tedy dá se hovořit o mezinárodním stylu. Stavbu doplňuje umělecké dílo v podobě plastiky ve výpravní hale.

### 3.4 Stavebně historický vývoj



Obrázek 8: Fotografie průčelí ŽST. Lovosice z roku 1970

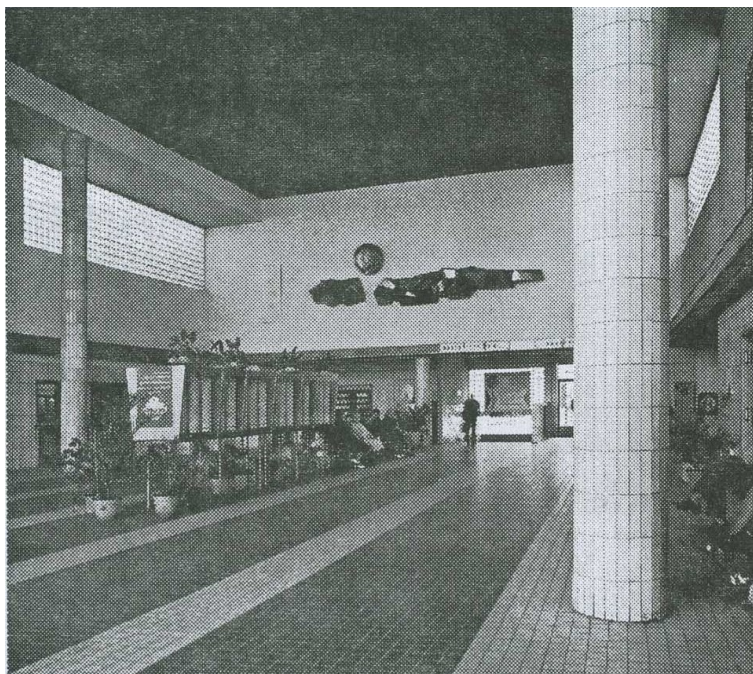


Nové vlakové nádraží vzniklo jihovýchodně od centra města. Projekt a realizace je z let 1959-1968. Koncept je přibližně symetrický kolmo na uliční osu, kdy převýšená odbavovací hala je s trojicí nástupišť spojena podchodem.

Stanice byla vybudována jakožto součást trati společnosti Severní státní dráha (NStB) spojující Prahu a Drážďany, podle univerzální podoby stanic celé železniční stavby. Primárně sloužila k dopravní obsluze zhruba tři kilometry vzdálených Litoměřic na opačném břehu Labe. 1. června 1850 byl s lovosickým nádražím uveden do provozu celý nový úsek trasy z Prahy do Ústí nad Labem, odkud roku 1851 mohly vlaky pokračovat do Podmokel (Děčína) a na hranici se Saskem. 22. října 1882 otevřela Rakouská společnost státní dráhy (StEG) železniční trať stojící na základu cukrovarecké vlečky do Libochovic, roku 1902 prodloužené do Loun. 18. října 1898 pak projekt společnosti Ústecko-teplická dráha spojil Řetenice u Teplic přes Lovosice a stanici Litoměřice horní nádraží, odkud byla 16. prosince dráha zprovozněna do České Lípy.

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.

Z důvodu nutnosti zvýšení přepravní kapacity stanice proběhla koncem 60. let 20. století kompletní přestavba budov i kolejíště lovosické stanice. Namísto starého nádraží vznikla dále od centra nová výpravní budova ovlivněná bruselským stylem podle návrhu architekta Josefa Dandy, která ovšem z důvodu úspor nebyla realizována v plném rozsahu. Původní budova železniční stanice byla stržena roku 1970. Elektrický provoz na hlavní trati procházející stanicí byl zahájen 1. 1. 1980.



*Obrázek 9: Interiér čekací haly s vystavenými uměleckými díly*

Stavba je stylizována dle období svého vzniku, kde jsou jasně patrné tendence k funkcionalistickému řešení. Rukopis architekta Josefa Dandy je jasně patrný na průčelí stavby.



Obrázek 10: Pohled na budovu z přednádraží (původní dokumentace z roku 1962)

### 3.5 Popis stávajícího stavu

Stávající objekt výpravní budovy Lovosice je technologicky podsklepená dvou podlažní budova, složená ze třech samostatných křídel a přístavby restauračního zařízení s podsklepení. Pod centrální částí stavby vede podchod k nástupištím.

**Východní část** se dělí na prostory pro pronájem s venkovní nákladovou rampou, která je přístupná i z nástupiště a vnitřní nájemní jednotka se skladovacími provozy. V 1.PP se nachází skladovací prostory a technologické zázemí s vodoměry. 1.PP je propojeno s bývalým poštovním tunelem a podchodem pro cestující. Provedení ze železobetonového skeletu osově rozteče cca 4m, stropní desky jsou provedeny jako monolitické armované, Vyzdívky jsou provedeny z CPP. Stavba má dilatační spáry provedenou bitumenovým tmelem. Konstruktivně je provedeno jako železobetonový skelet, rozteč nosného systému je v cca 4m. Zastřešení je provedeno pomocí ŽB desky se skladbou střešní konstrukce izolačního souvrství s modifikovanými asfaltovými pásy a za-atikovými vpustěmi. Celá východní část je v pronájmu. Dispozičně se do objektu vstupuje z osobní či nákladové rampy v úrovni 1.NP. Z osobní rampy vstoupíme ke schodiště a centrální chodbě, ze které je přístup do skladovacích místností, hygienického zázemí a kancelářských prostor. V rámci 1.PP schodištěm vstoupíme do chodby v bývalém poštovním podchodu, ze kterého můžeme dále pokračovat do skladů. 2.Np je kompletně využito kancelářskými prostory přístupnými z centrální chodby. Skrze celé východní křídlo prostupuje nákladní výtah. Před objektem se nachází parkovací dvůr, do kterého zasahuje částečně nepoužívaný vstup do podchodu a krycí zástěna dotvarující stávající pohled na stavbu.

**Centrální část** výpravní budovy (Výpravní hala) je částečně podsklepená jednopodlažní s vestavbou uzavřeného patra propojující východní a západní křídlo v úrovni 2.NP. Stavba je ve sklepních prostorech provedena jako železobetonový skelet smíšený s nosnými stěnami, které tvoří podchodu pro cestující a část technologického zázemí s instalačními šachtami. Nadzemní část je provedena jako systém železobetonových monolitických nosných sloupů s průvlaky v osově vzdálenosti cca 10m s cihelnými vyzdívkami. Dilatace stavby není provedena. Vestavba v úrovni 2.Np je provedena na ŽB konstrukci s podporou na nosné stěně. Stropní deska se dá předpokládat jako ŽB Armovanou a vykonzolovanou nad obvodovou nosnou stěnou směrem k nástupišti. Zastřešení se dá předpokládat provedením příhradového vazníku s plechovou krytinou a plným záklopem v místě nejvyššího bodu výpravní haly. Zastřešení nad prostory pro dopravce a obchodními jednotkami je provedeno v úrovni nad 1.NP

železobetonovou deskou s příhradovými trojúhelníkovými světlíky, zastřešení je provedeno pomocí ŽB desky se skladbou střešní konstrukce izolačního souvrství s modifikovanými asfaltovými pásy a za-atikovými vpustěmi.

**Západní část** je celistvý komplex, kde v 1.PP se nachází technologické prostory stavby jako místnost pro uskladnění baterií, reléovna či prostory výměníku tepla. 1.NP jsou nájemní jednotky + místnost pro sdělovací a zabezpečovací zařízení a dále dopravní kancelář. 2.NP jsou výhradně kancelářské prostory. Provedení ze železobetonového skeletu osově rozteče cca 4m, stropní desky jsou provedeny jako monolitické armované, Vyzdívky jsou provedeny z CPP. Stavba má dilatační spáry provedenou bitumenovým tmelem. Konstrukčně je provedeno jako železobetonový skelet, rozteč nosného systému je v cca 4m. Zastřešení je provedeno pomocí ŽB desky se skladbou střešní konstrukce izolačního souvrství s modifikovanými asfaltovými pásy a za-atikovými vpustěmi.

## **Souhrn technického stavu konstrukcí stavby:**

### Vodorovné nosné konstrukce:

Stropní konstrukce nad přízemím a nad 1. patrem a 2. patrem tvořené železobetonovými deskovými stropy s nosnými průvlaky na nosném sloupovém systému stropy jsou v ucházejícím stavu. Projevují se vlivy zatékání, proto jsou degradované omítky a povrchové úpravy.

### Svislé nosné konstrukce:

Objekt nevykazuje statické poškození nosných konstrukcí, avšak dle vizuální zhodnocení lze konstatovat, že konstrukce byly namáhány vlhkostí, tuž je třeba je ochránit proti dalším vlivům.

### Krovy a střechy:

Nosné konstrukce střech jsou čteně poškozeny vlivem zatékání. Částečně jsou provedeny nové střechy, ovšem je třeba kompletní revitalizace kompletních skladeb střešního pláště a odvodnění střešní roviny. Zároveň je třeba kompletní střešní konstrukce nad halou pro cestující, jelikož vlivem zatékání bude její konstrukce značně zkorodovaná a bude třeba její obnova či rekonstrukce. Bohužel v rámci konstrukce střechy není možno celoplošně uvažovat nad zelenými střechami z důvodů přetížení konstrukcí již dodatečnými zateplovacími souvrstvími. Možné prověření osazení extensivní střešní vrstvy (mechové) bude předmětem navazujících stupňů PD a invazivních prověření konstrukcí stavby.

## **Souhrn technologií stavby:**

### Vytápění a příprava teplé vody:

Výpravní budova je napojena na centrální zdroj tepla, který provozuje tepelné hospodářství města Lovosice. Teplovodní potrubí vstupuje do suterénu budovy do místnosti 1S18 výměňková stanice. Topná voda z centrálního zdroje je přivedena přímo do rozdělovače ÚT pro výpravní budovu. Z rozdělovače ÚT vystupují 4 topné větve. Označení větví cedulkami bytovky, hospoda, přívod A, přerušované topení neodpovídá současnému stavu provozu. Otopná soustava je původní dvoutrubková. Ležaté rozvody ÚT jsou vedeny v suterénu částečně průleznými kanály a pod stropem jednotlivých místností. Potrubí je izolované původní čedičovou vatou s hliníkovým obalem. Z ležatých rozvodů jsou napojeny jednotlivé stoupačky k otopným tělesům. Otopné plochy tvoří převážně ocelová článková otopná tělesa. Většina otopných těles je vybavena termostatickými ventily včetně hlavice. Na některých místech byly termostatické hlavice odcizeny. Všechna otopná tělesa jsou osazena poměrovými měřidly spotřeby tepla pro rozúčtování nákladů za teplo mezi jednotlivé nájemníky v budově. Část budovy, ve které je provozována restaurace je vytápěna vlastním zdrojem tepla - plynovým kotlem. Tímto kotlem je zajištěno vytápění a příprava TV v pronajatých prostorách restaurace.

Teplá voda je připravována centrálně pro celou budovu v zásobníku cca 500 l. Zásobník je nabíjen topnou vodou z centrálního zdroje tepla. Odbočka z přívodního potrubí je přes elektronicky řízený uzavírací ventil napojena do spodního výměníku v zásobníku TV. Rozvody TV jsou osazeny cirkulačním čerpadlem s nepřetržitým provozem. Ležaté rozvody TV jsou vedeny v suterénu budovy pod stropem a průleznými kanály. Na mnoha místech je potrubí TV bez tepelné izolace. Teplá voda je přivedena do hygienických místností a cca 5 kanceláří. Na rekonstruovaných toaletách 1P66 WC muži je umístěn bojler a prostory pronajaté restauraci mají vlastní přípravu TV v zásobníku ohříváném plynovým kotlem. Podrobnější informace v příloze „E“.

### Větrání:

Veškeré kancelářské prostory mají možnost přirozeného větrání otevíratelnými okny. Prostor odbavovací haly je větrán přirozeně.

Nucené větrání je osazeno pro místnost OP37 Šatna ČD. Větrání zajišťuje jednotka (k VZT jednotce nebyl přístup). VZT jednotka je vybavena zpětným získáváním tepla a je provozována občas manuálním spouštěním v místnosti šatny.

Vnitřní prostory restaurace jsou větrány přirozeně okny, případně nuceně axiálním ventilátorem ve stěně. Zázemí pro přípravu jídel má pouze axiální ventilátor ve stěně místnosti pro odtah páry z vaření.

### Chlazení:

Pro chlazení vybraných prostor, především kanceláří, jsou lokálně naistalovány podstropní chladicí jednotky typu split. Kondenzátory jsou umístěny na fasádu stěny chlazené místnosti



cca 5 ks a na střeše objektu 5 ks. Chlazení kanceláří je spouštěno manuálně uživatelem místnosti. Chlazení pro místnost telematiky slouží k udržování stále teploty pro provoz instalované technologie a je v provozu nepřetržitě.

#### Vodovod:

Přípojka pitné vody je přivedena z hlavního řádu v ulici Žižkova. Hlavní přípojný místo pitné vody pro objekt se nachází u severovýchodní fasády části restaurace. Vnitřní rozvody pitné vody jsou provedeny v kombinaci ocelového pozinkovaného a plastového potrubí. Pro rozdělení spotřeby pitné vody mezi jednotlivé nájemníky je v objektu umístěno cca 5 ks vodoměrů, které jsou měsíčně odečítány.

#### Kanalizace:

Stávající kanalizace je řešena v rámci stavby výpravní budovy rozdílně. Dešťová kanalizace materiálově je provedena jako střešní vyasfaltované vpusti za atikami s napojením do pozinkovaných střešních svodů umístěných na fasádě budovy. Vnitřní kanalizace je převážně řešena jako kameninová s čistíci kusy v 1.NP a 1.PP, napojena do páteřní kameninové roury, vedoucí pod stavbou ze západního křídla do východního, kde v prostoru dvorní části mezi restaurací a východním křídlem se sbíhá kanalizace z restaurace a páteřní, dále na hraně restaurace se stáčí již kanalizační přípojka sloučená již jako jednotná kanalizace severně k novému autobusovému terminálu. Materiál přípojky se dá předpokládat z kameniny. Stávající Gastro zařízení má osazen Lapol na kanalizační přípojce na západní straně objektu v úrovni sklepních prostor. Lapol bohužel není přístupný. Předpokládá se, že lapol bude v nevyhovujícím stavu, podrobnější průzkum bude součástí navazujícího stupně včetně návrhu řešení sanace a umístění nového Lapolu do sklepních prostor pod stávajícím Gastro zařízením

#### Plyn:

Zemní plyn je využíván pouze v části restaurace pro vaření a vytápění. Stávající STL přípojka plynu je přivedena z ulice Žižkova k severní fasádě restaurace, kde je umístěn hlavní uzávěr plynu pro restauraci a regulátor STL na NTL.

#### Elektro – silnoproud:

Stávající rozvody elektrické energie v objektu jsou různého stáří. V pronajímané východní části jsou rozvody elektřiny rekonstruovány. Drobné rekonstrukce byly provedeny i v dalších částech budovy. Stávající rozvody elektřiny, které jsou stále hliníkové, budou během rekonstrukce vyměněny. Podle informací uživatelů budovy dochází často při větším odběru elektrické energie k výpadkům jističů.

Osvětlení je řešeno převážně zářivkovými svítidly s trubicemi 36 W. Většinou se jedná o dvoutrubicová svítidla. Na chodbách, v prostorách toalet a v suterénních prostorech jsou osazena žárovková svítidla. Ovládání osvětlení je manuální pomocí vypínačů.

V 1NP je místnost telematiky. Dalšími el. spotřebiči jsou převážně kancelářská technika (PC, monitory, tiskárny...) a vybavení kuchyněk (mikrovlnné trouby, varné konvice). V prostoru restaurace jsou to lednice, chladicí pulty a kompresory.

Samostatná spotřeba elektřiny pro výpravní budovu nebyla zjištěna. Jedná se pravděpodobně o odběrné místo v rámci většího velkoodběru.

#### Elektro – slaboproud:

Hlavními prostorami všech slaboproudých technologií celé stanice je sdělovací místnost v západním technologickém zázemí u dopravní kanceláře. Sem je do budovy zatažena veškerá slaboproudá kabeláž z venkovního kabelovodu i z výpravní budovy. Část do sdělovací místnosti zatažených metalických a optických kabelů je v majetku Správ železnic s.o. (ve správě TÚDC Praha) a část v majetku ČD-Telematika a.s.

#### Měření a regulace:

Fakturační měření tepla pro objekt není umístěno na přívodním potrubí do rozdělovače v místnosti s rozdělovačem ÚT (1S18 Výměňiková stanice). Umístění fakturačního měřidla tepla je pravděpodobně ve zdroji dodavatele (během prohlídky se nepodařilo ověřit).

V objektu není sledována spotřeba tepla pro potřeby energetického managementu. Pro sledování spotřeby studené vody a její rozdělení mezi jednotlivé nájemce jsou rozvody vody v suterénu osazeny podružnými vodoměry celkem 5 ks.

#### Výtahy:

Ve výpravní budově se nachází jeden výtah propojující úroveň suterénu s prvním podlažím. Výtah se nachází ve východní části budovy u jižní fasády (0P34). Výtah je funkční.



Obrázek 11: Pohled na budovu z přednádraží (aktuální stav)

Dle programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží (PRRON) je hodnota opotřebení objektu 71,62 %. Podrobnější informace ke zhodnocení jsou uvedeny v kap. 2.1.

**Fotodokumentace exteriéru i interiéru výpravní budovy je uvedena v příloze E – současný stav a výsledky průzkumů.**

**Výkresy stávajícího stavu jsou uvedeny v příloze K.01 – půdorysy stávajícího stavu.**

### **3.6 Funkční uspořádání budovy a zhodnocení stávajícího stavu systémů**

Výpravní část se opticky dá rozdělit na 4 provozní celky, Východní část, Centrální část, Západní část a současný gastroprovoz.

Celá východní část je v pronájmu. Vstup do je možný z osobní či nákladové rampy v úrovni 1.NP. Z osobní rampy vstoupíme ke schodiště a centrální chodbě, ze které je přístup do skladovacích místností, hygienického zázemí a kancelářských prostor. V rámci 1.PP schodištěm vstoupíme do chodby v bývalém poštovním podchodu, ze kterého můžeme dále pokračovat do skladů. 2.Np je kompletně využito kancelářskými prostory přístupnými z centrální chodby. Skrze celé východní křídlo protupuje nákladní výtah. Před objektem se nachází parkovací dvůr, do kterého zasahuje částečně nepoužívaný vstup do podchodu a krycí zástěna dotvarující stávající pohled na stavbu.

Centrální část je hlavním přístupem pro cestující a tvoří veřejně přístupný prostor. Dispozičně při vstupu do výpravní haly vstupujeme do otevřeného prostoru s výškou cca 8m, s výrazným

sloupovým. Z výpravní haly jsou na pravé straně přístupné obchodní jednotky a gastroprovoz, dále stávající provozní místnosti výpravní budovy a prostor pro Dopravní podnik Ústeckého kraje. Na levé straně výpravní haly se nachází prostor pro dopravce včetně úschovny kol a komplexního zázemí pro dopravce. Kapacita úschovny kol činí v současné chvíli 10 ks. V nejzadnější části výpravní haly je provedeno hygienické zázemí pro cestující, skladovací prostory pro interní užívání a vstup do podchodu či na 1. nástupiště. Hala je kompletně bezbariérová. Vstup do podchodu je dnes pouze po schodišti.

Do západní části můžeme vstoupit ze zásobovacího dvora či 1. nástupiště. Vstoupíme do centrální chodby, ze které je schodiště jako do 1.PP tak do 2.NP. 1.PP je rozčleněno na bývalé prostory nákladového výtahu, dále zázemí výměníku tepla a místnosti technologické. 1.NP je převážně rozčleněno na kancelářské prostory s hygienickými prostory. Samostatně je členěna Dopravní kancelář s vlastním Hygienickým zázemím a prostorem pro obsluhu, zároveň s vlastním přístupem na 1. nástupiště. 2.NP jsou výhradně kancelářské prostory přístupné z centrální chodby. Dále je z 2.NP přístup do místností na vyvýšeném vestavku centrální části VB Lovosice a to zasedací místnosti.

Byl zpracován stavebně technický průzkum, který je samostatnou přílohou záměru projektu (příloha E). Na základě tohoto průzkumu bylo zjištěno, že stavební konstrukce vykazují místy vady, zavlhání a zvýšenou salinitu konstrukcí, které se však vyskytují lokálně. Většinou jde o podzemní prostory sklepů a provozoven. Prvky výplní otvorů, zejména okna, jsou většinou dřevěné, nesplňují současné požadavky na tepelně technické vlastnosti budov ani bezpečnost. Centrální část budovy (hala pro cestující) nevykazuje vady statického charakteru, nebo vady ohrožující výrazně stavební konstrukce.

Budova nevyhovuje současným energetickým požadavkům, což mj. zvyšuje náklady na její provoz. Stavebními zásahy je možno vylepšit nevyhovující současný stav a alespoň částečně tak vyhovět současně platným předpisům týkajících se energetické náročnosti. WC pro cestující mají nevyhovující rozměrové parametry a celkový stav neodpovídá dnešním provozním standardům. Veřejné záchody nedisponují přebalovacím pultem a nesplňují tak požadavky současně platné legislativy. Potřebnou rekonstrukcí objektu bude zamezeno dalšímu chátrání budovy, omezí se jeho energetická náročnost a zvýší se celkový komfort pro cestující. Dále dojde ke zvýšení standardu a rozšíření nabízených komerčních služeb nejen pro cestující.

Z hlediska vhodnosti prostorového uspořádání a vhodnosti umístění obchodních jednotek čekací hala není optimálně členěna, návrh upravuje rozložení nájemních jednotek a zvýšení atraktivity prostor objektu pro cestující a návštěvníky. Hlavní proudy cestujících jsou vedeny hlavním vstupem do haly a dále na nástupiště. Vzhledem k návazným způsobům dopravy je předpoklad, že budou obchodní jednotky umístěné v hale využívány, jelikož časové rozestupy mezi jednotlivými spoji jsou 2 až 15 minut, mimo špičky výjimečně delší.

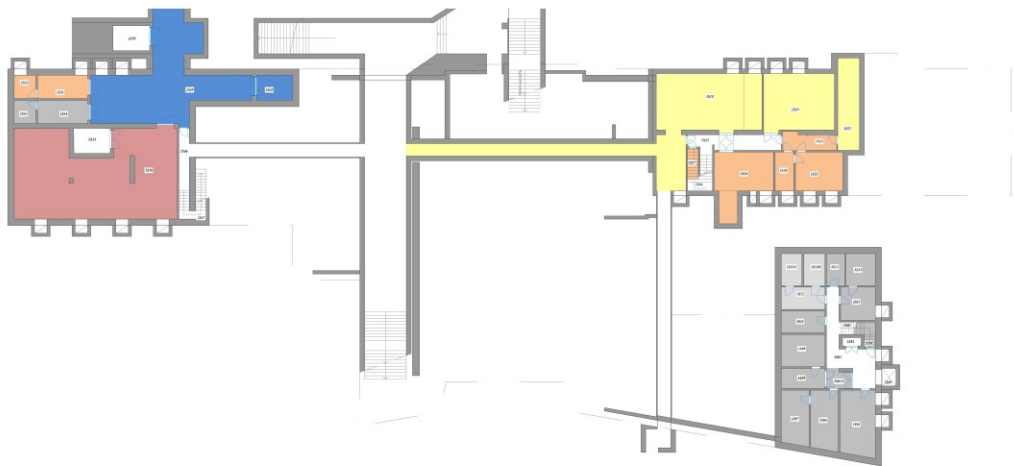
Kapacita stávajících čekacích prostor je z hlediska počtu cestujících dostatečná. Cílem je však do výpravní budovy přilákat také cestující využívající i jiné způsoby dopravy. Z hlediska využití specifických čekacích prostor (maminky s dětmi, osoby ZTP, cestující 1. třídy, atp.) však nejsou vyhovující. Nachází se zde otevřené čekací prostory, která však nevyhovují z hlediska plochy. Z tohoto důvodu je nově navržena i uzavřená čekárna v rámci haly.

### **Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:**

**Cílem záměru projektu je uvedení výpravní budovy v ŽST. Lovosice do cílového stavu tak, aby její využití bylo co nejefektivnější, při zachování ekonomické využitelnosti objektu a zlepšení jeho stavu.**

**Dle provedené analýzy a zhodnocení celkového stavu objektu, je objekt ve stavu, kdy vyžaduje zásah a modernizaci. Toho bude docíleno kompletní rekonstrukcí a modernizací budovy. Tyto opatření povedou k maximálnímu využití nabízeného potenciálu budovy, úspoře provozních nákladů a zvýšení výnosů z pronajímaných ploch. Celkové stanovení ekonomické analýzy variantních řešení je provedeno v samostatném ekonomickém hodnocení.**

1.PP



1.NP



2.NP



Schémata stávajícího stavu

- Veřejně přístupné prostory (odbavovací haly, čekárny, veřejná WC - v případě že nejsou provozována externím nájemcem a nejde tedy o komerční provoz)
- Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy (dopravní kancelář, technologické místnosti)
- Prostory po vlastní využití Správy železnic, státní organizace
- Nevyužité prostory
- Společné prostory
- Prostory pro dopravce - provozní součásti
- Prostory pro dopravce dle § 3. odst. 1 vyhlášky 76 / 2017 I)
- Komerční prostory
- Bytové prostory
- Prostory pro municipality, infocetrnra, knihovna + další městem provozované prostory
- Prostory pro využití orgány státní správy

Detailní schémata půdorysů stávajícího i nového stavu včetně tabelárních přehledů místností jsou součástí příloh K.01 až K.03. Vloženo přehledové schéma

### 3.7 Tabelární přehled - stávající stav

Ve stávajícím stavu je budova obsazena celá, vyjma podzemních prostor a několika skladovacích prostor. V budově se nachází prostory pro dopravce, prostory pro zaměstnance provozovatele dráhy a technické pracovníky. Dále je z velké části budova obsazena komercí. Ve východním křídle se nachází pronajaté nebytové komerční prostory vč. příslušenství, v západním křídle se nachází komerční prostory restaurace a bufet, dále nebytové komerční prostory pro dopravce a jiné externí subjekty, prostory pro technologii a provoz dráhy, vč. příslušenství a administrativního zázemí. Centrální část je čekací hala, ve které se nachází pokladny, dopravní kancelář a informační centrum integrovaného dopravního systému ústeckého kraje. V současnosti jsou největším zdrojem výnosů komerční prostory, pokrývající poměrně vysoké procento budovy. Komerční nájmy jsou stanoveny individuálně, většinou stanoveny na základě veřejné soutěže. Výnosy od dopravců jsou stanoveny smluvním vztahem a vychází z ceníku dopravců. Provozní náklady jsou složeny primárně z nákladů na vytápění. Současná situace neumožňuje plnou regulaci systému, tudíž nastává situace, že se vytápí i prostory, u kterých to není požadováno. Další náklady jsou přibližně odpovídající energetické třídě budovy jsou porovnatelné i u obdobných staveb.

Viz. samostatná neveřejná příloha L.01 - Tabelární přehled - stávající stav.

### 3.8 Tabelární přehled procentuálního využití budovy – stávající stav

#### Přehled využití ploch – STÁVAJÍCÍ STAV

Přehled využití ploch – žst. Lovosice. - výpravní budova – STÁVAJÍCÍ STAV - k 1.7.2020		
Celková plocha ON	<b>4753,84</b> m <sup>2</sup>	
Veřejně přístupné prostory	495,51 m <sup>2</sup>	10%
Technologické prostory	161,46 m <sup>2</sup>	3%
Provozní prostory SŽDC	280,89 m <sup>2</sup>	6%
Prostory pro dopravce	145,75 m <sup>2</sup>	3%
Ostatní prostory dopravců	454,60 m <sup>2</sup>	10%
Komerční prostory	1609,69 m <sup>2</sup>	34%
Byty	0,00 m <sup>2</sup>	0%
Municipality	0,00 m <sup>2</sup>	0%
Státní správa	0,00 m <sup>2</sup>	0%
Nevyužité	231,09 m <sup>2</sup>	5%
Společné prostory	1374,86 m <sup>2</sup>	29%



## 4 Požadavky na technické řešení

Hlavním cílem stavby „Lovosice ON – rekonstrukce výpravní budovy“ je zajištění požadavků interoperability, zvýšení komfortu cestujících veřejnosti s ohledem na současný i budoucí stav počtu cestujících, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspory energie a zajištění splnění požadavků platné legislativy. Dále účel stavby vychází z celkové koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, která počítá s modernizací stávajících osobních nádraží, která jsou mnohdy za hranicí své fyzické a morální životnosti a z hlediska potřeb současné železnice jsou navíc mnohdy naddimenzované.

### 4.1 Vybraná projektová varianta

Dále bude popisována vybraná varianta, kde byly v rámci navržených úprav takové změny, které umožňují optimální využití prostor výpravní budovy a zlepšit jejich vzájemné vazby a napojení, které přispějí ke zvýšení komfortu a větší bezpečnosti cestujících a které dořeší chybějící aspekty užívání veřejně přístupných prostor výpravní budovy osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Základním požadavkem tohoto projektu je optimalizace vnitřní dispozice osobního nádraží pro soudobé potřeby jejího provozovatele a uživatelů tak, aby výsledkem bylo celkové oživení prostor nádraží a zvýšení komfortu pro cestující. Snahou navrhovaného řešení je obsadit nevyužité prostory a celkově pozvednout historickou budovu na úroveň 21. století tak, aby i v dnešní době sloužila požadovanému účelu, a to jak po funkční stránce, tak i po stránce estetické. Projekt reflektuje požadavky týkající se možného zásahu do nádražní budovy v souvislosti s nedávno dokončenými, probíhajícími i výhledovými stavbami a umožňuje oproti současnosti rozšířit míru poskytování služeb, a to i s výhledem do budoucna.

Rozsah navrhovaných stavebních úprav je v souladu se zadáním a byl v rámci zpracovaného záměru konzultován s dotčenými složkami na místním šetření a na vstupní poradě. Jednotlivé prostory budovy jsou zařazeny do funkčního využití a jejich stavební připravenost bude odpovídat dokumentu Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží.

Preferovaná varianta se zabývá zlepšením prostředí stavby, její napojení na infrastrukturu a energetické náročnosti a optimalizace veškerých vnitřních systémů a využití. Dále zároveň optimalizuje prostory v interiéru VB Lovosice k možnému komerčnímu využití.

Předmětem rekonstrukce objektu je pokrytí těchto základních oblastí:

- Komplexní výměna vnitřních rozvodů ZTI (voda, plyn, kanalizace) v celé výpravní budově, kde jsou rozvody již na hranici své fyzické a morální životnosti; bude nahrazeno a doplněno novými rozvody odpovídajícími příslušným normám a předpisům, včetně kompletního systému MaR.
- Komplexní výměna vnitřních silnoproudých rozvodů (elektroinstalace) v dotčených částech výpravní budovy, které jsou již na hranici své fyzické a morální životnosti; bude nahrazeno a doplněno novými rozvody odpovídajícími příslušným normám a předpisům.
- Navýšení současného rezervovaného příkonu pro potřeby zajištění dostatečného množství elektrické energie ve stavu po rekonstrukci na základě předpokládané výhledové bilance elektrické energie (nutno brát v úvahu i dobíjecí stojany pro elektromobily).
- Výměna a rozšíření vnitřních slaboproudých rozvodů (rozhlasové zařízení, elektrická požární signalizace, poplachový zabezpečovací a tísňový systém a elektronická kontrola vstupu, kamerový systém, informační systém pro cestující (v rámci koordinace a rozsahu nezbytný s akcí rekonstrukce nástupišť), dálková diagnostika technologických systémů, pokrytí Wi-Fi ve veřejných prostorech, vnitřní sdělovací a datové rozvody a úpravy stávajících slaboproudých rozvodů) v dotčených částech výpravní budovy.
- Komplexní výměna vnitřních rozvodů ústředního vytápění v dotčených částech výpravní budovy, které jsou již na hranici své fyzické a morální životnosti; bude nahrazeno a doplněno novými rozvody odpovídajícími příslušným normám a předpisům.
- Z exteriérového hlediska je navržena celková výměna pláště stavby tzn. všech výplní otvorů včetně změny jejich rozložení a velikostí, kompletní izolace stavby z hlediska fasády pomocí izolačních desek, dále nové fasády z hlediska pohledu, kompletní vyřešení klempířských prvků včetně nového střešního pláště provedeného z nových materiálů na stávající konstrukci, počítá se i s rekonstrukcí střešní nosné konstrukce a její nové izolaci, zejména ve výpravní hale.
- Západní část stavby, dnes téměř celá využitá ke komerčním účelům zůstává beze změny dispozic, bude podléhat kompletní rekonstrukci rozvodů, povrchů a pláště.
- Východní křídlo stavby bude kompletně rekonstruováno. Dispozičně je vyhovující a není třeba jej měnit.
- Poslední částí, o které varianta pojednává je rekonstrukce výpravní haly a přidružených prostor v centrální části stavby
  - Zastropení světlíků nad výpravní halou a pokladnami včetně skladby střešní izolace.
  - Odbourání převisu zasedací místnosti ve 2.NP, který by byl nahrazen novou zděnou konstrukcí s okenními výplněmi v úrovni nosné konstrukce v 1.NP.
  - Přestavba krytu schodiště do 1.PP k nástupišťům tak, aby byl strop posazen do úrovně 2.NP a tím vznikl prostor pro osazení okenních výplní, které přirozeně prosvětlí schodiště a podchod k nástupišťům. Zároveň oddělení Schodiště do podchodu posuvnými dveřmi na úrovni 1.PP.
  - Zastavění prostor v nádvoří restaurace v západním křídle.
  - Součástí je realizace přestavby výpravní haly z hlediska obložení sloupů, rekonstrukce omítkovin, výmalby a rekonstrukce vnitřních výplní otvorů. Kompletní obnovy skladby konstrukce podlahy a nové podlahové krytiny. Výpravní hala bude doplněna o nový mobiliář. Dále budou změněny přilehlé jednotky k výpravní hale.
  - Nově bude přeřešeno zázemí pro dopravce, které bude centralizováno pro všechny dopravce. Bude vyřešeno zázemí pro dopravce mimo ČD a jejich přístup do výpravní haly, bude vytvořen nový prostor pro půjčovnu kol ve stávající poloze, ovšem bude provedena redukce prostor.
  - Z prostorů nevyužitého podchodu bude vytvořen retailový prostor pro síťového operátora či jiného nájemce včetně možných skladovacích prostor v 1.PP.
  - Bude provedeno přemístění prostor pro organizační jednotky dopravce ČD, a.s. z 1.NP do nově rozdělené zasedací místnosti ve 2.NP. Veškeré prostory v 1.NP které jsou dnes nájemními jednotkami, budou nově rozděleny.

- Bude vytvořena čekárna pro cestující.
- V hale bude umístěn nápojový/potravinový automat.
- Budou vytvořeny jednotky v duchu obchodní pasáže. Předpoklad přípravy je celkem 4 jednotek, z toho 3 jednotky v západním sektoru výpravní haly s tím, že je předpokládána k využití gastro - zařízení a bude jim přiléhat lounge s možností posezení. Fasádní část této části objektu bude otevřena pro náhled cestujících a zákazníků ze strany autobusového nádraží a bude umožněn přímý přístup z exteriéru do pasáže.
- Bylo prověřeno osazení FVE panelů Na střechu stavby Východního a Západního křídla pro minimalizaci nákladů na spotřebované energie pro provoz stavby. Dle stávajících spotřeb VB není návratnost využití FVE vhodná.
- Bude provedeno zlepšení nakládání s odpadními vodami –dešťové vody budou částečně svedeny do retenční nádrže, kde budou dále využity pro možnosti závlivky veřejné zeleně v okolí nádraží, částečně vsakovány, primárně však budou odváděny do veřejné kanalizace a do vodotečí

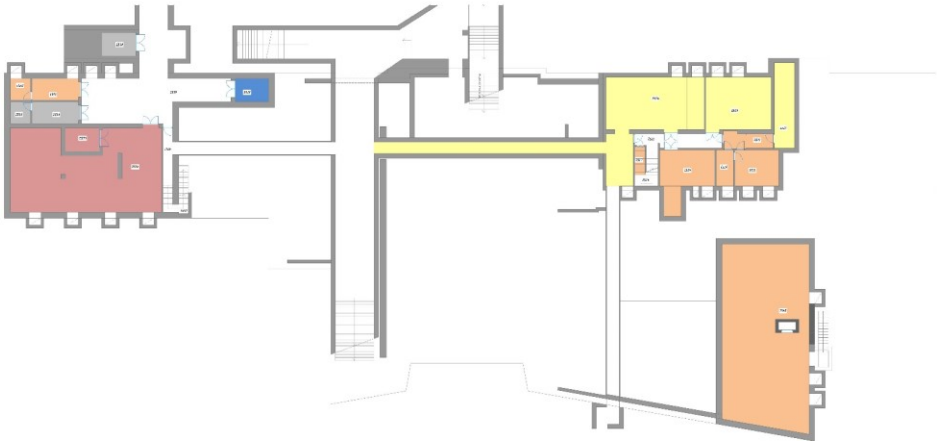
Venkovní prostory budou revitalizovány, v potřebném rozsahu budou provedeny rekonstrukce připojení na IS zvláště pak kanalizačních přípojek s vyřešením retence a nakládáním s dešťovými vodami. Bude provedeno nové parkování v okolí stávající rampy a parkovacích míst. V západní části u VB bude provedeno nové odpadové hospodářství, revitalizace kompletní zeleně a příprava parkovacích míst včetně P+R a B+R v rozsahu daném TNŽ. Dále se počítá s vytvořením míst pro dobíjení EV.

- **Shrnutí požadavků zadání:**

- rekonstrukce objektu výpravní budovy vč. optimalizace prostor bude provedena v možném rozsahu v rámci stávajícího rozložení dispozic
- rekonstrukce vnitřních rozvodů včetně pohledového řešení bude provedena komplexně včetně potřebných prostor v jednotlivých funkčních celcích
- Zřízení jednotlivých fakturačních měření medií bude provedeno na páteřním vedení
- Soulad stavbou s PBŘ v rámci únikových cest a značení bude provedeno v rámci doplnění a rekonstrukce výpravní haly
- Koordinace se stavbou bezbariérovosti nástupišť nebude dotčena
- Otevření a nastavení režimu pro cestující využívající podchod na nástupiště bude součástí provedení stavby
- Rekonstrukce napojení objektu na IS bude provedeno v potřebném rozsahu
- doplnění orientačního systému a mobiliáře včetně odpadového hospodářství bude provedeno
- navržení stání pro kola a osobní automobily je nově navrženo u západního křídla stavby
- realizace opatření zohledňující bezpečnostní směrnici bude provedeno v místech stávajících společných prostor výpravní budovy
- úprava zelených ploch a komunikací na pozemcích ve správě Správy železnic bude provedena v návaznosti na zřízení nových parkovacích míst.
- v návaznosti na veškeré úpravy bude doplněno oplocení
- koordinace variant s projektem s plánem OPŽP bude provedena, v případě, že bude stavba vyřazena z plánu čerpání prostředků z OPŽP, bude v dalším stupni projektové dokumentace zpracováno energetické posouzení dle "SŽDC MP Energetické posouzení rekonstrukce budovy/objektu"

### Schémata stávajícího stavu

1.PP - Varianta 3



1.NP - Varianta 3



2.NP - Varianta - 3



### Legenda barevného rozlišení po funkčních celcích

- Veřejně přístupné prostory (odbavovací haly, čekárny, veřejná WC - v případě že nejsou provozována externím nájemcem a nejde tedy o komerční provoz)
- Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy (dopravní kancelář, technologické místnosti)
- Prostory po vlastní využití Správy železnic, státní organizace
- Nevyužité prostory
- Společné prostory
- Prostory pro dopravce - provozní součásti
- Prostory pro dopravce dle § 3. odst. 1 vyhlášky 76 / 2017 i)
- Komerční prostory
- Bytové prostory
- Prostory pro municipality, infocetrnrra, knihovna + další městem provozované prostory
- Prostory pro využití orgány státní správy

Detailní schémata půdorysů stávajícího i nového stavu včetně tabelárních přehledů místností jsou součástí příloh K.01 až K.03. Vloženo přehledové schéma.

## 4.2 Ostatní povinné návaznosti

Z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace bude ve vztahu k prováděným dispozičním a stavebním úpravám stavba řešena v souladu s platnými národními právními předpisy (vyhl. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb) i nadnárodními předpisy (Nařízení komise EU č. 1300/2014 o technické specifikace pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace). Dále budou nově řešeny veřejné toalety rozměrově odpovídající aktuálně platným předpisům vč. včetně zajištění stálého dohledu, který v současném stavu v objektu chybí. V rámci orientačního a informačního systému budou dále osazeny orientační hlasové majáčky pro nevidomé a indukční smyčky pro sluchově postižené.

Z pocitového hlediska cestujícího dojde po rekonstrukci objektu k dotvoření komunikační cesty vedoucí z jižní části města Lovosice do severní skrze nově rekonstruovaný podchod pod kolejištěm. Z hlediska bezpečnosti bude budova uvedena do souladu s platnými technickými normami v celém rozsahu. V objektu bude zachována bezpečnostní služba. Ke zlepšení pocitu bezpečí dopomůže nové osvětlení v dotčených částech objektu. Veřejně přístupné prostory budou optimalizovány a budou odstraněna zákoutí, kam je možný přístup, aniž by tato místa byla pod přímým dohledem (jedná se hlavně o optimalizaci prostor bourací činností). V objektu bude optimalizován stávající kamerový systém i ostraha objektu. Pro zamezení přístupu neoprávněných osob bude navržena elektronická kontrola vstupu do služební částí objektu.

Výpravní budova v ŽST. Lovosice bude zařazena do bezpečnostní kategorie II dle Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany (Příloha 1 k č.j. 24529/2020-SŽ- GR-O30). V dalším stupni projektové dokumentace bude vypracován Bezpečnostní projekt, který podrobněji nadefinuje minimální rozsah instalace systémů technické ochrany. Vzhledem k aktuální neurčitosti rozsahu bezpečnostního projektu, byl prozatím rozsah a cena navržena odborným odhadem ve spolupráci s GR O30. Specifická budou dveře, okna, městský mobiliář, poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS), elektronický systém kontroly vstupu (EACS), dohledový videosystém (VSS).

Co se týče vybavenosti pro cestující, tak z hlediska dopravního informačního servisu bude v rámci rekonstrukce optimalizováno zařízení informačního systému a rozhlasu upraveno a doplněno a to vč. orientačního systému (vše v rozsahu nezbytném v rámci koordinované stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST. Lovosice“). Informační nosiče budou umístěny s ohledem na pohyb cestujících a zobrazovaný obsah. Dále se jedná o informace o odjezdech vlaků s kompletním přehledem všech nástupišť nejen v hlavní hale, ale i v čekárenské místnosti. Co se týče prostor pro čekání, tak rekonstrukcí je řešena nová čekárna pro cestující. Nad rámec zachovaných komerčních ploch, v duchu komerční pasáže. Tento prostor bude připraven v základní stavební připravenost dle Koncepce.

Z pohledu správce objektu dojde díky navrženým opatřením ke snížení energetické náročnosti budovy. Konstrukce střešního pláště, obvodové stěny a související výplně otvorů budou provedeny nově tak, aby splňovali požadavky na doporučené hodnoty součinitele prostupu tepla dle ČSN 730540-2:2011. Případné nově doplňované technické systémy VZT, v gesci investice ze strany Správy železnic, budou splňovat požadavky na ekodesign. V dotčených částech budovy bude nevyhovující ústřední vytápění rekonstruováno za účelem dosažení odpovídající tepelné pohody s možností místní regulace.

V rámci stavby dojde k výměně elektroinstalace, zejména budou stávající svítidla nahrazena úspornými svítidly s technologií LED. Nová svítidla budou navržena na minimálně stejnou intenzitu osvětlení jako stávající.

Výtokové baterie budou řízeny bezdotykově elektronicky a vybaveny úspornými perlátory se zvýšeným spořicí efektem. Úspora vody pro splachování bude řešena instalací bezvodých pisoárů a dvoutlačítkových splachovačů na WC.

Z pohledu dopravce dojde k výraznému zásahu do jejich prostor a to zajištěním redukce a optimalizace prostor a vnitřního prostředí. Dále bude prostor optimalizovaný k bezpečnostním požadavkům na ochranu.

Obsahem rekonstrukce je pouze samotná výpravní budova – obnova navazujících stavebních objektů je řešena samostatnými projekty a stavbami – viz kap. 2.2. Navržené stavební úpravy v objektu nebudou mít vliv na navazující dopravní infrastrukturu. Navazující dopravní infrastruktura je v současném stavu vyhovující – viz kap 3 a z hlediska náplně záměru jsou předmětem řešení parkovací místa.

## 4.3 Výpočet parkovacích míst

### **Výpočet parkovacích míst samostatnou přílohou K.07**

Dle předpisu SŽ PO -11/2020-GŘ je minimální počet pro budovu určeno:

	Požadavek	Navrhovaný stav
Systém P+R + odstav:	70	64 P+R + 28 Odstav pro admin +4x rez. = 96 z toho 30% alokováno EV
Systém K+R:	5	3 vybudovány v rámci autobusového nádraží
Plochy pro Taxi:	5	5x Stávající na autobusovém nádraží
Parkování zaměstnanců Správy železnic:	4	4+4 (v okolí výpravní budovy)
Systém P+R + odstav na pozemku města:		30 P+R v Rámci autobusového nádraží, 30 P+R V rámci související stavby „Výstavba parkoviště u nádraží ČD v Lovosicích“

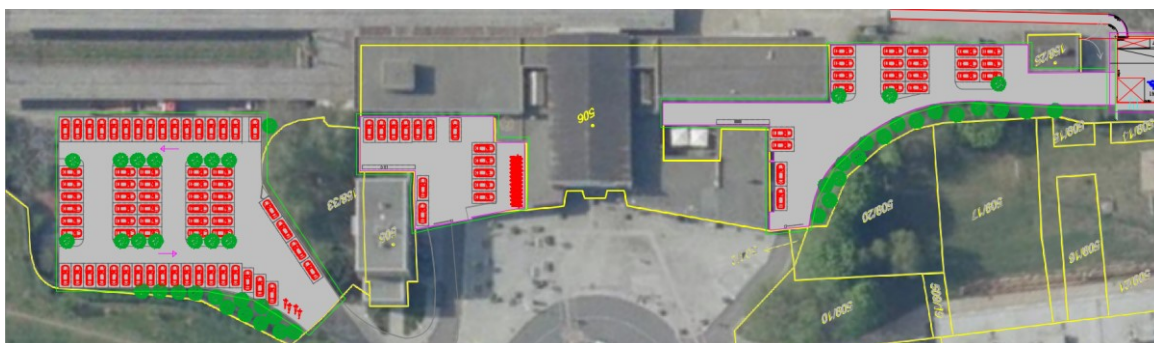
### **Pakování B+R dle výpočtu je třeba osadit 285 míst pro parkování kol.**

Vzhledem ke stupni automobilizace, dostupnosti MHD a počtu obyvatel města Lovosice (8749) není pravděpodobné, že by bylo plně využito 285 míst. Zpracovatel ZP navrhuje redukcí na 1/3 Parkovacích míst a to na 85 míst pro cyklo dopravu. Do tohoto čísla nejsou zahrnuta parkovací místa kol stávající, které nejsou vyhovující z hlediska nezbytných parametrů stanovené dokumenty zaměřených na rozvoj cyklistické dopravy. Stání pro kola bude zastřešené, stojany pro kola budou odpovídat antivandal provedení a budou umožňovat pevné uzamčení kol.

Součástí záměru projektu je tak zejména vytvoření parkovacích míst pro elektromobily. Dobíjecí stanice budou samostatnou investiční akcí budoucího provozovatele. Předpokládaný výkon je 11 kw na dobíjecí místo. Nově budou navrženy alokace 30% parkovacích míst s přípravou pro osazení dobíjecími stojany. Alokováno bude 32 parkovacích míst pro dobíjení EV, vzhledem k vhodnosti umístění na východním parkovišti v centrální části. Umístění bylo zvoleno vzhledem k vhodnosti umístění stojanů až pro 4 vozidla a tím úsporu nákladů na provedení stavebních příprav. V případě, že bude osazen maximální počet míst (32 o výkonu 11kw, tzn 352kw potřebného špičkového výkonu, bude související investicí třeba navýšit kapacity stávající TS. Aktuální počítaná rezerva je schopna pokrýt spotřebu 4x11kw, celkově 44kw.

Dle následujícího nákresu je zřejmé, že návrh splňuje výše vypočtené parkovací místa, při dodržení PO 11-2020 GŘ. Podrobnější výpočet je uvedený v příloze K.07.





Obrázek 11: Situování nových parkovacích míst

## 4.4 Podrobnější technické řešení provedení jednotlivých úprav

### Zateplení obvodového zdiva, výměna výplní otvorů a zateplení střechy objektu

Nejedná se o památkově chráněnou budovu, takže bude možné provést kompletní zateplení obvodových konstrukcí, včetně výměny výplní otvorů a zateplení střechy. V rámci osazování dodatečného zateplení a tím dodatečného přetížení konstrukcí není vhodné osazovat skladebně zelené střechy. Možné prověření osazení extenzivní střešní vrstvy (mechové) bude předmětem navazujících stupňů PD a invazivních prověření konstrukcí stavby. Budou zvolena taková opatření na zlepšení tepelně technických vlastností konstrukcí, aby pro jednotlivé konstrukce bylo dosaženo hodnot součinitele prostupu tepla označených v ČSN 73 0540-2 s ohledem na technické řešení opatření. Při realizaci budou splněny následující podmínky:

- Součinitel prostupu tepla jednotlivých upravovaných konstrukcí objektu (bez dveří, střešních oken a světlíků) musí plnit minimálně požadované hodnoty dle ČSN 73 0540 – 2:2011 a vyhlášky č. 78/2013 Sb.
- Součinitel prostupu tepla měněných oken musí být  $\leq 0,8 \times U_{rec}$  (minimálně  $0,96 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$  – splňují okna s trojsklem)
- Součinitel prostupu tepla měněných dveří, střešních oken a světlíků musí plnit minimálně požadované hodnoty dle ČSN 73 0540-2:2011 a vyhlášky č. 78/2013 Sb.
- Průměrný součinitel prostupu tepla obálkou budovy musí být  $\leq 0,9 \times U_{em,R}$

Dosažená úspora energie na vytápění není v této fázi projektu stanovena z důvodu nedostatečného množství podkladů k jejímu vyčíslení. Na základě odborného odhadu a zkušeností z obdobných technických řešení lze očekávat úsporu energie na vytápění minimálně 40 %. Po realizaci projektu bude budova plnit minimálně parametry energetické náročnosti definované § 6 odst. 2 vyhlášky č. 78/2013 Sb., o energetické náročnosti.

Před realizací komplexního zateplení bude na objektu proveden odborný posudek k možnému výskytu synantropních zvláště chráněných druhů živočichů. V případě nálezu bude nutné do projektu zahrnout patřičná opatření.

### Vytápění a příprava teplé vody

V prostoru výměňkové stanice bude realizován nový rozdělovač a sběrač tepla pro výpravní budovu. Na přívodní potrubí z centrální kotelny tepelného hospodářství města Lovosice do prostoru výměňkové stanice bude osazeno fakturační měření tepla s dálkovým odečtem spotřeby tepla. Stávající rozdělovač a sběrač bude demontován. Nové zapojení z rozdělovače bude rozděleno na minimálně tři topné větve:

- ÚT1 - výpravní hala a retailové jednotky
- ÚT2 - východní křídlo budovy s kancelářem

- ÚT3 – západní křídlo budovy s kanceláři

Nové topné větve budou vybaveny trojcestnými směšovacími armaturami a oběhovými čerpadly s plynulou regulací otáček. Páteční ležaté rozvody ÚT v suterénu budou nově provedeny, tak aby bylo možné vytápění budovy po jednotlivých částech – západní křídlo, výpravní hala, východní křídlo. Nové potrubí včetně armatur a čerpadel bude tepelně izolované. Teplota topné vody bude upravena pro stav po zateplení budovy.

Centrální příprava teplé vody v zásobníku umístěném v prostoru výměňkové stanice bude zrušena. Pro jednotlivá odběrná místa teplé vody především toalety budou osazeny elektrické bojler, případně elektrické průtokové ohřivače k umyvadlům. Teplá voda pro umyvadla v kancelářích bude zrušena.

Otopná tělesa v prostoru výpravní haly budou demontována a nahrazena teplovzdušným větráním. Otopná tělesa v kancelářských prostorech, chodbách, toaletách atd. budou nahrazována podle aktuálního stavu stávajícího tělesa za nová. Všechna tělesa budou vybavena termostatickými ventily s termostatickou hlavicí. Pro celou otopnou soustavu bude provedeno nové termo-hydraulické vyvážení pro stav po zateplení.

### **Realizace systému nuceného větrání s rekuperací odpadního tepla**

V kancelářských prostorech bude zachováno přirozené větrání okny.

Prostor výpravní haly pro odbavení cestujících, čekárna cestujících, pokladny se zázemím a prostory restaurace budou větrány nuceně. Jednotlivé VZT jednotky budou umístěny v blízkosti větraných prostorů buď ve vybrané místnosti, nebo na střeše. Každá VZT jednotka bude umožňovat ohřev vzduchu, zpětné získávání tepla a chlazení vzduchu. Účinnost zpětného získávání tepla bude vyšší než 65 %. Jednotky budou vybaveny ventilátory s plynulou regulací otáček. Pro distribuci vzduchu ve výpravní hale budou osazeny dýzy s dalekým dosahem. Pro distribuci vzduchu v ostatních prostorech budou osazeny vířivé výústky. Řízení vybraných VZT jednotek (čekárny, pokladny) bude podle koncentrace CO<sub>2</sub> ve větraném prostoru. Opatření zahrnuje instalaci čidel CO<sub>2</sub> ve vybraných prostorech nebo do potrubí odváděného vzduchu. Provoz VZT jednotek bude integrován do centrálního systému řízení. Vzhledem k neodpovídajícímu větrání ve stávajícím stavu dochází tímto opatřením k navýšení spotřeby elektrické energie na větrání. Realizace opatření má vliv na zlepšení kvality vnitřního prostředí pro cestující i zaměstnance.

### **Elektřina a osvětlení**

Modernizace osvětlení bude provedena na základě detailní analýzy využitelnosti svítidel a stáří svítidel. Prioritně budou nahrazovány zdroje s nízkou účinností a vyšším stupněm využití tak, aby dosažené úspory ve spotřebě elektrické energie byly co nejvyšší. Úspora elektrické energie tímto opatřením je vykázána na základě snížení příkonu a doby využití nahrazovaných světelných zdrojů. Standardní kancelářské zářivkové svítidlo 2×36 W (celkový příkon 72 W) je možné nahradit LED panelem o celkovém příkonu 36 W, žárovka 60 W za LED žárovku 8 W atd.

Návrh osvětlení je pro každý prostor nutné zpracovat individuálně na základě předepsané intenzity a rovnoměrnosti osvětlení v daném prostoru.

V rámci investice budou vyměněny zastaralé hliníkové rozvody elektrické energie tak, aby splňovaly současné platné předpisy. Elektrická síť v objektu je ve stávajícím stavu velmi přetížená. Současnou zátěž spotřebičů elektrická síť není schopná unést a dochází k častým výpadkům jističů.

V rámci dalšího stupně projektu bude zpracována bilance elektrických zařízení se specifikací, kolik el. zařízení bude přidáno a kolik odstraněno, včetně popisu umístění, instalovaného příkonu a soudobosti využití. Na základě této specifikace se určí nový rezervovaný příkon stávajícího, případně nového odběrného místa.

#### **Dohledový a řídicí systém, měření spotřeby energií**

Do dohledového a řídicího systému bude integrováno ovládání a monitoring systému MaR zařízení pro vytápění, chlazení a vzduchotechniku.

Ve spolupráci s vlastníky fakturačních měřidel el. energie, plynu, tepla a vody bude zprovozněn automatický odečet a přenos dat do dohledového řídicího systému. Nové a stávající podružné měření el. energie, plynu, tepla a vody pro komerční a pronajímané prostory bude osazeno s dálkovým odečtem a integrováno do dohledového a řídicího systému.

Fakturační kalorimetr pro měření spotřeby tepla výpravní budovy bude přemístěn z objektu centrální kotelny do předávací stanice ve výpravní budově.

#### **Energetický management**

Samotné provedení investičních opatření pro snížení energetické náročnosti (zateplení, výměna výplní otvorů, investice do zdroje vytápění) ještě nezaručuje dlouhodobě udržitelné snížení spotřeby energie a provozních nákladů. Optimálního stavu je možné dosáhnout přizpůsobením provozu novému technologickým zařízením novému stavu budovy a provádění energetického managementu. Navrhujeme zavedení energetického managementu dle metodiky ČSN EN ISO 50001 – Systémy managementu hospodaření s energií v souvislosti s Energetickou politikou Správy železnic. Principy zavedení energetického managementu splňují požadavky dotačního programu OPŽP 2014 – 2020 v rámci osy 5. Cílem zavedení energetického managementu bude řízení spotřeby energie za účelem snižování provozních nákladů při zachování požadovaných parametrů vnitřního prostředí. Vedlejším efektem energetického managementu bude i dlouhodobé snižování dopadů na životní prostředí. Činnosti energetického managementu zahrnují:

- měsíční evidence spotřeby tepla (plynu), elektrické energie a vody na fakturačním měřicím zařízení;
- měsíční porovnání naměřených údajů s historickými spotřebami a s fakturovanými údaji;
- měsíční vyhodnocení odchylek od očekávaných spotřeb a s tím související identifikace nadměrných spotřeb vyvolaných nevhodným využitím energie nebo poruchou systému regulace nebo jiného zařízení majícího vliv na spotřebu energie;
- identifikace důvodů vedoucích ke spotřebám vyšším než očekávaná případně průměrná úroveň spotřeby;
- vyhledávání dalšího potenciálu pro snížení energetické náročnosti areálu.

#### **Možnosti využití obnovitelných zdrojů energie**

Při posouzení možnosti využití obnovitelných zdrojů energie bylo vycházeno ze současného provozního režimu budovy a způsobu zajištění dodávky energie.

Využití obnovitelného zdroje pro výrobu elektrické energie ze slunečního záření není při stávající spotřebě a nákladech za elektrickou energii v budově ekonomicky návratné.

Alternativní zdroje vytápění:

- Sluneční energie  
Investice do solárního systému na přípravu TV a přitápění není za současné cenové úrovně návratná za dobu životnosti solární soustavy. K nejvyšším ziskům sluneční

energie dochází v letním období, kdy se předpokládá nejnižší využití objektu z důvodu dovolených. Nejvyšší potřeba tepla pro vytápění je v zimním období, kdy není dostatek slunečního záření na jeho pokrytí.

- Biomasa  
V budově není prostor pro skladování biomasy.
- Bioplyn  
Není zdroj bioplynu.
- Tepelná čerpadla  
Využití tepelných čerpadel země/voda se zemními vrty je finančně velmi náročné, tudíž ekonomicky nenávratné. Instalace tepelných čerpadel vzduch/voda nepokryje potřebu tepla v zimním období a vyžadují investici do doplňkového zdroje tepla. Investice do vlastního zdroje tepla zvyšuje náklady na jeho údržbu, které při současném napojení na CZT nejsou.
- Kogenerační jednotka  
Vyžaduje současný odběr elektrické energie a tepla nejlépe během celého roku. Vzhledem k nízké spotřebě tepla během letního období je tato technologie pro budovu nevhodná.

**S využitím obnovitelných zdrojů energie není v záměru projektu uvažováno.**

#### 4.5 Tabelární přehled navrhovaného stavu (s projektem) – varianta V3

Varianta V3 řeší kompletní rekonstrukci stávající výpravní budovy včetně dispozičních změn, páteřních sítí a koncových spotřebičů a obnovy celého pláště budovy. Bude provedeno zateplení, výměna výplní otvorů a optimalizace stávajících prostor provozovatele dráhy, dopravců, a nájemních prostor. Vzniknou nové nájemní jednotky, budou modernizovány vnitřní veřejně přístupné prostory a veřejné WC pro cestující. Cílem varianty 3 je zpřístupnění prostor pro širokou veřejnost s širším využitím nejen pro vlakovou dopravu ale i pro cestující využívající blízký terminál autobusové dopravy a cyklotrasy. Po rekonstrukci bude zahájeno jednání s nájemci o úpravě výše nájmů a spotřebě energií. Dále budou vybudovány zpevněné plochy pro parkování služebních vozidel provozovatele dráhy a dopravce, případně nájemníky užívající nájemní prostory výpravní budovy. Jedná se o variantu preferovanou, finální.

#### 4.6 Tabelární přehled procentuálního využití budovy v navrhovaném stavu (s projektem) – varianta V3

Přehled využití ploch – žst.Lovosice hl.n. - výpravní budova – STAV S PROJEKTEM (po rekonstrukci)		
Celková plocha ON	<b>4 792 m<sup>2</sup></b>	
Veřejně přístupné prostory	1557 m <sup>2</sup>	32%
Technologické prostory	161 m <sup>2</sup>	3%
Provozní prostory SŽDC	446 m <sup>2</sup>	9%
Prostory pro dopravce	94 m <sup>2</sup>	2%
Ostatní prostory dopravců	401 m <sup>2</sup>	8%
Komerční prostory	1 686 m <sup>2</sup>	35%
Byty	0 m <sup>2</sup>	0%
Municipality	0 m <sup>2</sup>	0%
Státní správa	0 m <sup>2</sup>	0%
Nevyužité	21 m <sup>2</sup>	0%
Společné prostory	426 m <sup>2</sup>	9%

#### 4.7 Požadavky na inteligentní dopravní systémy

V roce 2017 proběhla investiční akce „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ŽST. Lovosice“ (investor Správa železnic, SSZ, správce Správa železnic, OR Ústí nad Labem) byly provedeny instalace technologických zařízení a rozvodů, instalací informačního systému. ZP a další stupně dokumentace **nesmí** znehodnotit již realizované úpravy.



Připravovaná stavba "Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST. Lovosice" (investor Správa železnic, SSZ), realizace 2020-2022- možný souběh obou staveb. Stavba zasahuje do výpravní budovy rekonstrukcí 1. nástupiště, výtahy a výstupem z podchodu- nutno důsledně koordinovat již v ZP a vymezit hranici jednotlivých staveb. Autobusový terminál dokončený Městem Lovosice na konci 2017. Poskytnutí dokumentace vybranému zhotoviteli je předjednáno s Městem Lovosice.

## 5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

### 5.1 Specifikace stavebního objektu

S ohledem na charakter záměru v podobě rekonstrukce výpravní budovy se jako rozhodující stavební objekt jeví právě samotný objekt výpravní budovy (převážně v pravém křídle, dále v 1.PP objektu), který v sobě obsahuje jednotlivé technické části (architektonicko-stavební řešení, stavebně konstrukční řešení, požárně bezpečnostní řešení, techniku prostředí staveb jako jsou zdravotně technické instalace (vodovod, kanalizace), vzduchotechnické zařízení, zařízení pro ochlazování staveb, zařízení pro vytápění staveb, plynová zařízení, silnoproudou elektrotechniku, měření a regulaci, gastroprovoz atd.).

Z hlediska provozních souborů se bude jednat o železniční sdělovací zařízení (rozhlasové zařízení, elektrická požární signalizace, poplachový zabezpečovací a tísňový systém a elektronická kontrola vstupu, kamerový systém, částečně o informační systém pro cestující, dálková diagnostika technologických systémů, pokrytí Wi-Fi ve veřejných prostorech, vnitřní sdělovací a datové rozvody a úpravy stávajících slaboproudých rozvodů) a ostatní technologická zařízení (výtah). V případě, že si opravné práce vyžádají demontáže některých prvků (rozhlasové zařízení, hodinové zařízení, elektronické informační zařízení, kamerový systém, kabelové kanály/rošty, klimatizační jednotky, apod.) a to jak na fasádě budovy, tak v interiéru, budou náklady na tyto demontáže a zpětné montáže zahrnuty do rozpočtu opravy budovy. V prostoru budovy a na budově jsou umístěny reproduktory rozhlasu pro informování cestujících, venkovní hodiny a kamerový systém. Toto zařízení musí zůstat během opravných prací v činnosti a nesmí být nijak poškozeno (včetně rozvodů k tomuto zařízení) či znečištěno. V případě nutnosti demontáže tohoto zařízení během opravných prací je nutné zajistit odpovídající náhradu (např.: reproduktory zavěšené na lešení apod.). Demontáž a montáž provádět výhradně za účasti pracovníku údržby SSZT. Členění stavby na jednotlivé konkrétní stavební objekty a provozní soubory bude provedeno v dalším stupni dokumentace. Součástí provozních souborů budou také nezbytná opatření související se zajištěním provozu sdělovacích a zabezpečovacích zařízení po dobu realizace stavby. Konkrétní rozsah opatření bude stanoven v dalším stupni dokumentace a bude předložen k posouzení.

### 5.2 členění technologických profesí

#### Obecně

Nad místnostmi s technologickými zařízeními nelze z důvodu bezpečnosti funkce zařízení připustit vybudování bytů, komerčních prostor, atd., u kterých by se vyskytovaly rozvody s eventuální možností úniku tekutin (voda, odpad, topení apod.).

V rámci rekonstrukce nebo výstavby je nutno posoudit ochrany před účinky atmosférického přepětí (hromosvodové soustavy) a koordinovat jejich technický návrh s umístěním technologických prostor a kabelových tras uvnitř VB – nelze připustit souběh kabelových tras sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a hromosvodového vedení a svodových vodičů.

Zvláštní důraz je nutno věnovat návrhu ochrany před úrazem elektrickým proudem u vnitřních elektroinstalací a návrhu vnitřního uzemnění technologických systémů vč. připojení na vnější uzemnění objektu.

#### Zabezpečovací zařízení

Z hlediska zabezpečovacího zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystemy:

Pracoviště výpravčího a technologické prostory:

- ***během stavby musí být do objektu zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění zajištění řízení provozu, údržby a servisních zásahů. Stavební činnosti rekonstrukce objektu nesmí být narušeno pracoviště výpravčího, stavební ústředny a to včetně zajištění napájení***

#### Sdělovací zařízení

Z hlediska sdělovacího zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystemy:

Informační systém (rozhlas, hodiny a informační tabule)

- ***demontáž a zpětná montáž stávajícího informačního systému***

Orientační systém

- ***nový orientační systém pouze ve VB***

Kamerový systém pro provozní účely

- ***doplnění stávajícího kamerového systému***

Kamerový systém pro technologické účely

- ***doplnění stávajícího kamerového systému***

Elektrická požární signalizace (EPS)

- ***nová EPS***

Poplachový zabezpečovací a tísňový systém (PZTS)

- ***nový PZTS***

Sdělovací rozvody

- ***doplnění stávajících sdělovacích rozvodů***

Aktivní prvky sdělovacích zařízení

- ***doplnění stávajících aktivních prvků pro připojení do datové a služební telefonní sítě***

Technologické prostory

- ***během stavby musí být do technologických prostor zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění zajištění údržby a servisních zásahů. Stavební činnosti rekonstrukce objektu nesmí být narušeny technologické prostory včetně zajištění napájení***

## Silnoproudá zařízení

Z hlediska silnoproudých zařízení bude rekonstrukce VB obsahovat následující subsystémy:

Pracoviště výpravčího a technologické prostory

- ***během stavby musí být do objektu zajištěn nepřetržitý bezpečný přístup pro provádění zajištění řízení provozu, údržby a servisních zásahů. Stavební činností rekonstrukce objektu nesmí být narušeny technologické prostory a to včetně zajištění napájení, ovládání osvětlení a EOv***

Rekonstrukce vnitřních silnoproudých elektrických rozvodů (zásuvkové, světelné a ostatní rozvody)

- ***nové vnitřní silnoproudé elektrické rozvody (zásuvkové, světelné a ostatní rozvody) v celé VB***

Rekonstrukce hromosvodové soustavy

- ***doplnění a úprava hromosvodové soustavy***

Rekonstrukce vnějšího uzemnění

- ***doplnění a úprava vnějšího uzemnění***

Osvětlení uvnitř VB

- ***nové osvětlení uvnitř VB***

Osvětlení vně VB

- ***doplnění a úprava osvětlení vně VB***

Klimatizace pro technologie

- ***klimatizace pro technologie nebude dotčena***

Klimatizace pro provozní účely

- ***nová klimatizace pro provozní účely***

Trafostanice vn/nn pro napájení VB

- ***rekonstrukce a doplnění stávající trafostanice pro napájení VB***

Rozvodna nn pro napájení VB (pro případ maloodběru)

- ***rekonstrukce a doplnění stávající rozvodny nn pro napájení VB***

## **6 Územně technické podmínky**

Stavební práce proběhnou výlučně v prostoru půdorysu předmětné budovy a v jejím nejbližším okolí. Nebudou tedy zásadněji dotčeny žádné územně plánovací podklady a ani infrastruktura lokality. Budou vybudovány nové parkovací plochy pro osobní vozidla a stojany pro kola. V rámci infrastruktury bude dotčena jen stávající kanalizační přípojka.

Stávající výpravní budova je napojena na vodovod, kanalizaci, plyn, silnoproudé a slaboproudé vedení. Po rekonstrukci bude budova napojena na stejná média.

Páteřní rozvody skrze stavbu budou řešeny v rámci rekonstrukce, místa napojení zůstávají zachovány. V rámci budování parkovacích ploch bude řešeno odvodnění – dešťová kanalizace.

Dopravní napojení budovy a její vazby na okolí zůstanou stejné – rekonstrukcí budovy se nemění.

## 7 Majetkoprávní vztahy

Výpravní budova je součástí areálu železniční stanice Lovosice v k.ú. Lovosice [687707]. Výpravní budova se nachází na p.č. 506. Budova se nachází v ulici Žižkova a je opatřena č.p. 922. Suterénní prostory výpravní budovy nezasahují mimo půdorysný průmět nadzemní části budovy. Budova je podsklepená jen částečně. Z hlediska stavebních úprav zasahující mimo obrys výpravní budovy budou na východní a východní a západní straně výpravní budovy na p.č. 158/1 provedeny nové přístupové cesty k parkovacím místům, parkovací místa včetně dobíjecích stanic EV a přístupový chodník k místům B+R, dále se počítá s komplexními sadovými úpravami v okolí parkoviště a výpravní budovy po vybudování zpevněných ploch a retenčních nádrží.

V rámci parcely 158/1 se počítá se zásahem do vedení kanalizačního připojení stavby, kterým jsou přepouštěny splašky do kanalizačního řádu města Lovosice.

Na p.č. 158/1 bude dále řešeno napojení zastřešení 1. nástupiště na jižní straně výpravní budovy po provedení navazující stavby viz. Bod 2.2.

Z hlediska úprav vnějšího obrysu výpravní budovy ležící na p.č. 506 dojde také k odstranění vy-konzolované konstrukce ve 2.NP. na půdorysný průmět nebude mít úprava vliv.

Současně se stavbou bude řešena investice do oplocení u 1. nástupiště na pozemku p.č. 158/1, který bude dotčen. Z hlediska majetkoprávních vztahů pozemkového katastru oplocení nebude měnit svou délku ani plošnost.

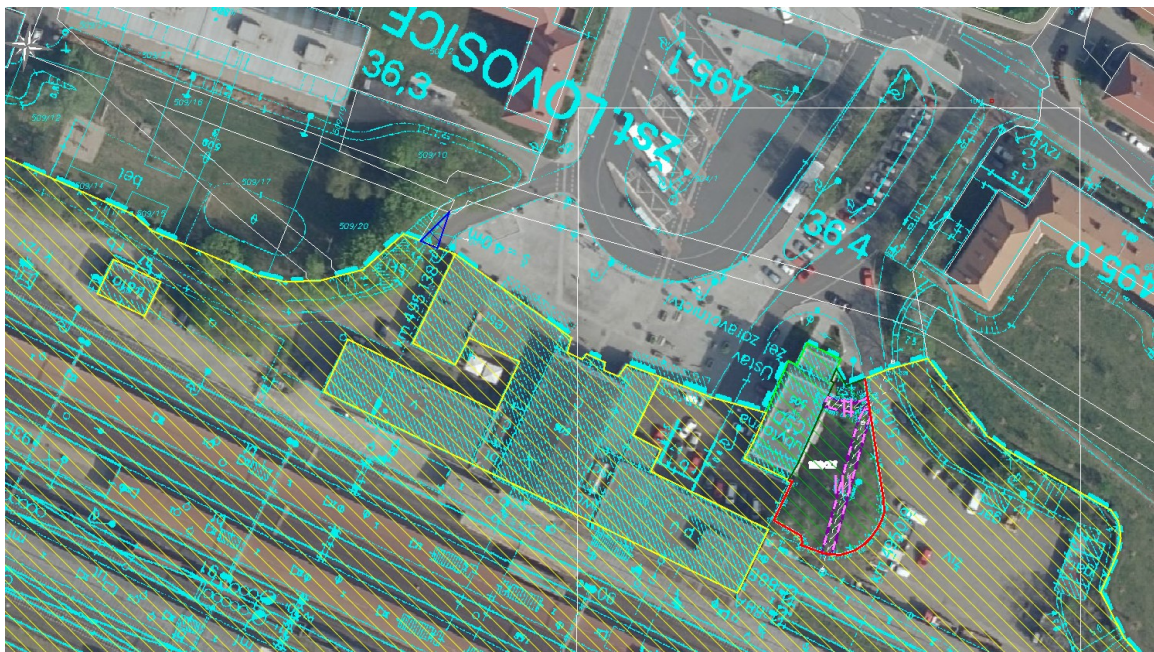
Pozemky p.č. 158/1 a p.č. 506 jsou ve správě Správy železnic státní organizace.

Zákres do mapy:



Obrázek 12: Katastrální ortofoto mapa





**Legenda k barvám parcel**

Symbol	Popis
	JŽM, staniční plán
	Parcely ČD
	Parcely SŽDC
	Plochy navržené do SŽDC
	Plochy navržené do ČD
	Plochy Nádražní budovy
	Jiný vlastník
	BTS - Base Tranceiver Station
	Věcné břemeno přístupu
	Věcné břemeno sítě
	Nová hranice dělení

Obrázek 13: Zákres z mapy UMVŽST

## 7.1 Tabelární přehled pozemků

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastník	Poznámka
506	Zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika	Právo hospodařit s majetkem státu má Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
158/1	Ostatní plocha	Česká republika	Právo hospodařit s majetkem státu má Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
504/1	Ostatní plocha	Město Lovosice, Školní 407/2, 41002 Lovosice	



## 8 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

V rámci řešeného záměru projektu nebylo nutné zpracovávat vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA), jelikož nevznikl předpoklad, že by jeho realizace mohla mít negativní dopad na veřejné zdraví, rostliny a živočichy, ekosystémy, půdu, ovzduší, ani na přírodní zdroje nebo majetek. Projekt řeší rekonstrukci stávající budovy, která se nachází v intravilánu města, přičemž nebude navyšována její zastavěná plocha mírně se však změní obestavěný prostor. Předložený záměr projektu byl zpracován v souladu s platnými technickými požadavky na stavby dle vyhl. č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, v platném znění 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. V rámci dalšího stupně dokumentace bude řešeno místo pro shromažďování a odvoz odpadů.

Prohlašujeme, že s veškerými odpady vzniklými při průběhu realizace stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., zákon o odpadech, v platném znění. Stavba a stavební činnost bude produkovat pouze klasický směsný odpad a obalové materiály. Nepředpokládá se se zacházením s nebezpečnými látkami a nebezpečným odpadem. Stavební suť bude řešena odvozem na skládku a tříděna v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb.

Ve stávajícím stavu jsou dešťové vody odváděny do jednotné kanalizace ve správě Sčvk (Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.). V Záměru projektu předpokládáme vytvoření retenčních nádrží, zachycujících vody ze střešní roviny. Retenční nádrže uvažujeme osadit v případě možnosti pod východním parkovacím stáním včetně možnosti vsakovacích bloků na část kapacity. Pro Západní část uvažujeme možnosti využití části sklepních prostor pod stávajícím gastroprovozem. Lokality byly zvoleny z hlediska velké hustoty vedení IS v okolí stavby a tím nemožnost osazení retenčních nádrží o plné kapacitě. Navazující stupeň PD bude řešit odvod dešťových vod dle Vyhlášky 269/2009 Sb s možností odvodu dešťových vod do stávající kanalizace s částečným vsakem

**Při porovnání dosažených výsledků ekonomického hodnocení projektových variant doporučujeme k realizaci variantu V3, která plní všechny stanovené cíle stavby a dosahuje nejlepších výsledků z pohledu celospolečenských přínosů stavby.**

**Správa železnic, státní organizace**  
**Generální ředitelství**  
**Úsek modernizace dráhy, Odbor projektování staveb (O9)**  
**Dlážděná 1003/7**  
**110 00 Praha 1**

© 2020

Datum tisku  
2020-12-17