

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce

Rekonstrukce areálu TO Opava

Investor: **Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1**

Zpracovali: **Ing. Jana Marková, Ing. Jana Kiszová, Ing. Daniel Lanák**

Datum: **11/2024**

Obsah:

1	Identifikační údaje projektu.....	3
2	Návaznost na schválené koncepce a programy.....	4
3	Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu	5
3.1	Umístění stavby a popis stávajícího stavu.....	5
3.2	Zdůvodnění nezbytnosti a hlavní cíle realizace investice.....	13
3.3	Pohledy a půdorysy stávajícího stavu s vyznačením jednotlivých prostor.....	15
3.4	Varianty řešení.....	26
4	Požadavky na technické řešení	32
4.1	Navržená technická řešení u vybraných objektů	32
4.2	Pohledy a půdorysy nového stavu s vyznačením využití jednotlivých prostor.....	33
5	Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů.....	40
5.1	Specifikace hlavních stavebních objektů	40
5.2	Navržené kolejové řešení.....	43
6	Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS).....	44
7	Územně technické podmínky	45
8	Majetkoprávní vztahy	46
9	Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů.....	47
10	Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku.....	49
11	Shrnutí hodnocení ekonomické efektivnosti projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu	50
12	Rozpis nákladů	52
13	Výčet příloh.....	53
14	Seznam tabulek	54
15	Seznam obrázků.....	55

1 Identifikační údaje projektu

správce programu¹: Ministerstvo dopravy České republiky
číslo a název programu²: 3273214901 / 5813520076
číslo projektu: S622000528
název projektu: Rekonstrukce areálu TO Opava
místo realizace: Moravskoslezský kraj
předpokl. termín realizace: 9/2026 – 8/2028
zpracovatel ZP: JM YARD service, s.r.o., Ing. Jana Marková

Tabulka 1 Předpokládané celkové investiční náklady

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		2022 – 2029*
<i>Položka</i>	<i>tis. Kč (bez DPH)</i>	<i>tis. Kč (vč. DPH)</i>
Veřejné rozpočty – doprava – (SFDI, OPD, TEN-T, EIB)	183 263,82	221 749,23
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem	183 263,82	221 749,23

Zdroj: vlastní zpracování

* Ve vyčíslení celkových investičních nákladů je zohledněn inflační koeficient dle parametrů nastavených v Tabulkách propočtu nákladů.

Tabulka 2 Předpokládané celkové neinvestiční náklady

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		
<i>Položka</i>	<i>tis. Kč (bez DPH)</i>	<i>tis. Kč (vč. DPH)</i>
Veřejné rozpočty – doprava – (SFDI, kap. 327 –MD, OPD, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem		

Zdroj: vlastní zpracování

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

² dtto

2 Návaznost na schválené koncepce a programy

Záměr projektu je v souladu s níže uvedenými koncepcemi a strategiemi.

➤ Státní energetická koncepce České republiky (2015)

- Priorita II – Úspory a energetická účinnost
 - PII.8. Snižovat energetickou náročnost budov, tzn. plnit požadavky na energetickou náročnost budovy podle zákona o hospodaření energií.³
- Dílčí cíl v oblasti energetické účinnosti – Fd. Energetická náročnost budov
 - Fd.2. Při stavbě nových a rekonstrukci stávajících budov dbát na striktní plnění požadavků na jejich energetickou náročnost dle platné legislativy (nákladově efektivní způsob) a na veřejných budovách realizovat vzorové příklady.

Zdůvodnění výběru projektu k realizaci investiční akce

Rekonstrukce provozních objektů v traťovém okrsku (TO) Opava byla vybrána k realizaci investiční akce z následujících důvodů:

- nevyhovující stavebně technický stav provozních objektů a dotčených ploch
- vysoké nároky na energie
- nevhodné uspořádání a neefektivní využití prostor TO – objekty dispozičně nevyhovují standardům pro vykonávané činnosti
- areál je volně přístupný, oplocený jen z jedné strany – potřeba zajištění uzavřeného (zabezpečeného) areálu vzhledem k umístěnému majetku a materiálu SŽ
- nejednotný vzhled budov
- zlepšení pracovního prostředí zaměstnanců SŽ

Hlavním cílem stavby je plnohodnotná rekonstrukce stávajících provozních objektů včetně demolice nevyužívaných a nevyhovujících prostorů, které neslouží veřejnosti. Dále pak efektivní využití prostor TO, sjednocení a zkvalitnění vzhledu budov, snížení nároků na energie a oplocení včetně kolejového řešení celého areálu TO Opava.

Související investiční/opravné akce

V souvislosti s předmětným záměrem byly identifikovány následující související akce:

- Studie proveditelnosti trati Ostrava-Svinov – Opava východ – Krnov. V rámci SP je navržena modernizace ŽST Opava východ.
- Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“. Na této trati výhledově dojde ke změně trakce na střídavý napájecí systém AC 25 kV, 50 Hz.

³ Státní energetická koncepce ČR, s. 49.

3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

3.1 Umístění stavby a popis stávajícího stavu

Umístění areálu

Areál TO Opava se nachází cca 390 m od železniční stanice Opava východ na traťovém úseku 2251. Jedná se o komplex hal a budov sloužící převážně jako garáže, sklady, dílny a kanceláře.

V blízkosti se nachází nákladové nádraží, kolej č.16, která je vykládací kolejí pro přesun nakládaného materiálu do nákladních vozidel probíhá podél hranice nového oplocení areálu (jihozápadní části). Příjezd pro nákladní vozidla je z ulice Anenská a Kylešovská. V areálu nejsou žádná parkovací místa.

Podél severovýchodní hranice areálu TO se nachází bývalé pozemky ČD, nyní ve vlastnictví Optim development a.s. Na těchto pozemcích se nacházela kolej č.20a, jejíž část na pozemku nového vlastníka byla snesena a ukončena kolejovým zaráždlem.

Naproti areálu TO se nachází objekt stavědla. Zpevněné příjezdové plochy do areálu z ulice Anenská jsou asfaltové a na parcele č.3036/2 je příjezdová komunikace tvořena betonovými silničními panely. Zpevněné plochy pro překládku materiálu podél koleje č.16 jsou betonové.

Zpevněné plochy přímo v areálu jsou tvořeny asfaltovými komunikacemi, betonovými a šterkovými plochami, část pozemku podél příjezdové komunikace je zatravněna.

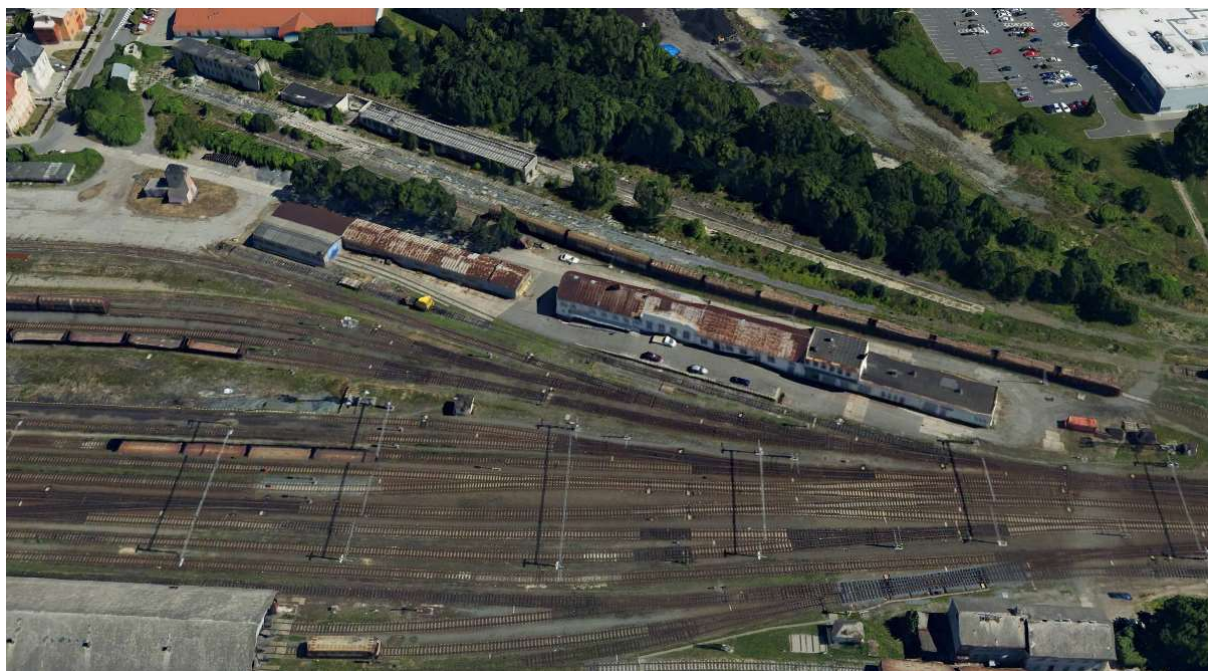
V jižní části areálu je příjezd pomocí šterkových zpevněných ploch.

Tabulka 3 Řešené objekty

Parcela	Výměra (m ²) ⁴	Druh pozemku	Katastrální území	Inventární číslo	Název	Označení v ZP
752/41	340	Zastavěná plocha a nádvoří	711578 Opava – Předměstí	IC6000315424	Opava -TO -sídlo	Objekt 1
752/42	244	Zastavěná plocha a nádvoří	711578 Opava – Předměstí	IC6000315412	Opava – TO – sklady + sklad hořlavin	Objekt 2
752/43	120	Zastavěná plocha a nádvoří	711578 Opava – Předměstí	IC6000315408	Opava – TO – hygienické zázemí dílen + garáže	Objekt 3
752/44	284	Zastavěná plocha a nádvoří	711578 Opava – Předměstí	IC6000315422	Opava – TO – dílny + garáže	Objekt 4
752/40	396	Zastavěná plocha a nádvoří	711578 Opava – Předměstí	IC6000315426	Opava – TO – sklad + garáže	Objekt 5
752/39	346	Zastavěná plocha a nádvoří	711578 Opava – Předměstí	IC6000315427	Opava – TO – garáž MUV	Objekt 6
3036/2	2878	Ostatní plocha	711578 Opava – Předměstí	IC6000325749	Opava – TO – sklad technických plynů	Objekt SP

⁴ Výměra parcely dle katastru nemovitostí

Obrázek 1 Umístění stavby



Vymezení oblasti a tratí obsluhovaných TO Opava

V následujícím obrázku jsou znázorněny tratě, které spadají do působnosti TO Opava (modře znázorněné tratě). Kompletní přehledová mapa tratí spadajících do působnosti OŘ Ostrava je pak dokládána v rámci přílohy E záměru projektu.

Obrázek 2 Vymezení tratí obsluhovaných TO Opava



Současný stav areálu

Areál TO Opava byl postaven postupně ve 40. až 70. letech 20. století. Postupné výstavbě a účelu užívání v té které době odpovídá i nesourodý vzhled budov, na němž se podepsala i řada pozdějších drobných úprav.

V traťovém okrsku se nachází 2 objekty, které mají celkem 6 parcelních čísel a jsou využívány jako provozní objekty pracoviště SŽ OŘ Ostrava, a kovový přístřešek, který slouží jako sklad technických plynů.

Větší ze dvou objektů, v němž jsou obsazeny šatny, kanceláře, hygienické zázemí, sklady, dílny a garáže je spojením čtyř nesourodých budov, jež se nachází na parcelách 752/41, 752/42, 752/43 a 752/44. Z hlediska konstrukčního se jedná o zděný podélný stěnový systém se sedlovou a plochou střechou. Stav stavebních konstrukcí je odpovídající době pořízení, nevyhovuje současným potřebám (z hlediska dispozičního, tepelně technického).

Menší objekt garáží, skladů a MUV je spojením 2 částí na parcelách č. 752/39 a 752/40. Z hlediska konstrukčního se jedná o ocelový skelet s výplňovým zdivem a se sedlovou střechou z ocelových vazníků. Stav stavebních konstrukcí je odpovídající době pořízení, nevyhovuje současným potřebám.

Objekty jsou napojeny na stávající účelovou komunikaci. Komunikace a zpevněné plochy v areálu jsou ve špatném stavu.

Objekty jsou napojeny na veřejný vodovod. Stávající přípojka kapacitně vyhovuje, je však za hranicí životnosti, nesplňuje požadavky na zajištění požární vody.

Objekty jsou napojeny na veřejný plynovod.

Dešťové a splaškové vody jsou v současné době vypouštěny do veřejné kanalizace. Splašková kanalizace je svedena do septiku, odkud přepadem odtéká do veřejné jednotné kanalizace. Likvidace dešťových vod se nemění, se vsakováním není uvažováno.

Objekty jsou napojeny na rozvod NN (SŽ,s.o. – SEE).

Objekty jsou napojeny na podzemní metalické vedení (ČD Telematika).

Objekty nejsou napojeny na rozvod SSZT.

Území se nachází v místě elektrizované železniční tratě – napájecího trakčního vedení VN 3kV DC.

Obrázek 3 Situace – stávající stav



LEGENDA stávající stav

1	Opava-TO- sídlo (p.č.752/41)-IC6000315424
2	Opava-TO-sklady+ sklad hořlavin (p.č.752/42)-IC6000315412
3	Opava-TO- sociální zařízení dílen+garáže (p.č.752/43)-IC6000315408
4	Opava-TO- dílny+garáže (p.č.752/44)-IC6000315422
5	Opava-TO- sklad+garáže (p.č.752/40)-IC6000315426
6	Opava-TO- garáž MUV (p.č.752/39)-IC6000315427
R	STÁVAJÍCÍ RAMPA
sp	Opava-TO- sklad technických plynů -IC6000325749

1) Opava - TO - sídlo (p. č. 752/41)

Jedná se o provozní objekt z roku 1945, který je využíván pro hygienické zázemí pracovníků a kancelářské prostory TO Opava.

Je to jednopodlažní zděná budova, podsklepená, se sedlovou střešní konstrukcí. V roce 2013 proběhla rekonstrukce hygienického zázemí v 1. NP budovy. Na fasádě budovy se objevují praskliny a vzlínající vlhkost.

Vytápění a příprava TUV je zajišťována ve vlastní kotelně objektu. Objekt je kompletně plynofikován.

V současné době se v objektu nenachází sdělovací zařízení ve správě SSZT. V objektu Opava-TO – sídlo se nachází kabelové sítě ve správě ČD-Telematiky a.s.

V 1.NP se nachází kancelář vedoucího PS Opava, která je zároveň využívána správcem trati, denní místnost, dvě místnosti šaten, sušárna oděvů, WC a sprchy muži. V 1.PP se nachází

pronajaté komerční prostory a dále kotelna a sklady. Všichni zaměstnanci zde využívají šatny, hygienické zázemí, denní místnost.

Obrázek 4 Objekt Opava – TO – sídlo (p. č. 752/41)



2) Opava – TO – sklady + sklad hořlavin (p. č. 752/42)

Jedná se o provozní objekt z roku 1941, ve kterém se nachází kancelářské prostory, sklady a kalibrační místnost TO Opava a kancelář a dílny OE Opava.

Je to jednopodlažní zděná budova, částečně podsklepená, se sedlovou střešní konstrukcí.

V 1.NP se nachází kancelář vedoucího mistra, dvě kanceláře vrchního mistra a mistra SEE, kancelář elektrotechniků, dílna, kalibrační místnost a sklady, dále jsou zde komerčně pronajaté prostory. V 1.pp se nachází společná kulturní místnost.

Prostory jsou využity pouze zaměstnanci SEE, kteří zde ovšem nemají samostatné hygienické zázemí, denní místnost ani šatny.

Obrázek 5 Objekt Opava – TO – sklady + sklad hořlavin (p. č. 752/42)



3) Opava – TO – hygienické zázemí dílen + garáže (p. č. 752/43)

Jedná se o provozní objekt z roku 1972. V 1.NP se nachází kotelna, sklady a garáž. V 2.NP šatna, sprchy, jídelna a WC. Prostory jsou využívány Správou trati, převážně jako sklady.

Je to dvoupodlažní zděná budova z CP pálených, nepodsklepená, s plochou střechou a střešní krytinou z asfaltových pásů.

Obrázek 6 Objekt Opava – TO – hygienické zázemí dílen + garáže (p. č. 752/43)



4) Opava – TO – dílny + garáže (p. č. 752/44)

Jedná se o provozní objekt z roku 1973, ve kterém se nachází kovárna, svařovna, dílny, sklady a garáž Správy trati pro nákladní automobily a stroje. Prostory jsou využity převážně pracovníky údržby a opravy trati.

Je to jednopodlažní zděná budova z CP pálených, s plochou střechou a střešní krytinou z asfaltových pásů.

Obrázek 7 Objekt Opava – TO – dílny + garáže (p. č. 752/44)



5) Opava – TO – sklad + garáže (p. č. 752/40)

Jedná se o provozní objekt z roku 1978. V budově se nachází garáže (9 stání), dílny a sklady. Dílny a sklady jsou využívány Správou trati, resp. zaměstnanci údržby a opravy trati.

Garáže slouží pro garážování techniky a vozidel ST a SEE. Je zde garážováno přídavné zařízení k sekačce, přívěsný vozík za OA, 2x transportér, 1x Ford valník, 1x transportér SEE, 2x OA SEE, mobilní elektrocentrála MPZ.

Je to jednopodlažní zděná budova se sedlovou střechou s ocelovou konstrukcí.

Obrázek 8 Objekt Opava – TO – sklad + garáže (p. č. 752/40)



6) Opava – TO – garáž MUV (p. č. 752/39)

Jedná se o provozní objekt z roku 1976.

Objekt je využit Správou trati, slouží pro garážování kolejových vozidel, dále nákladních vozidel – 4 garážová stání pro: UNC 060, traktorbagr, traktor nasečení trávy, pásová sekačka s přídatným zařízením. Kolejová vozidla PS Opava -MUV 69, SVP, MUV 74.1N, 2x PVK, 1x PVP. V garáži MUV lze umístit pouze jedno kolejové vozidlo s přívěsným vozíkem.

Stávající rozměry objektu jsou nevyhovující pro umístění nového typu speciálních drážních vozidel. Je to jednopodlažní zděná budova se sedlovou střechou s ocelovou konstrukcí.

Obrázek 9 Objekt Opava – TO – garáž MUV (p. č. 752/39)



Opava – TO – sklad technických plynů

Jedná se o kovový přístřešek z roku 1992.

Obrázek 10 Objekt Opava – TO – sklad technických plynů



Stávající bezpečnostní kategorie objektů:

- Objekt 1 Sklady, šatny, garáže, kanceláře – IV. bezpečnostní kategorie
- Objekt 2 Garáže a kanceláře – IV. bezpečnostní kategorie
- Objekt 3 Garáže MUV, kovárna, sklad – V. bezpečnostní kategorie
- Objekt 4 Garáže, sklady – V. bezpečnostní kategorie

Zhodnocení objektů z pohledu prostor pro zaměstnance

Stávající stav:

V areálu TO Opava se nachází dvě odborné správy SŽ OŘ Ostrava, a to Správa trati a SEE. Celkem je zde 16 zaměstnanců ST a 5 zaměstnanců SEE.

Správa trati Opava má 16 zaměstnanců: vedoucí provozního střediska Opava, vedoucí mistr, vrchní správce trati, správce trati, četař, hospodářsko-správní referent, 3 pracovníci infrastruktury s licencí strojvedoucího, 7 pracovníků údržby a opravy trati.

SEE má 5 zaměstnanců: vrchní mistr elektrotechniky a energetiky, mistr, 3 elektrotechnici železniční dopravní cesty elektrotechniky a energetiky.

Nový stav:

V areálu TO Opava se budou nacházet dvě odborné správy SŽ OŘ Ostrava, a to Správa trati a SEE. Celkem zde bude 17 zaměstnanců ST a 7 zaměstnanců SEE. Nově příchozí zaměstnanci budou vykonávat administrativní činnost.

Zhodnocení objektů z pohledu prostor pro umístění techniky

Stávající stav:

Podrobnější informace o technice umístěné v jednotlivých objektech TO Opava jsou uvedené přímo v rámci popisů jednotlivých objektů výše v kapitole.

Nový stav:

V rámci techniky zde bude umístěno navíc: 1x Volkswagen transportér, 1x OA pro VPS, nákladní kontejnerové auto. Dále je počítáno s výměnou MUV za novější typ.

Přehled opravných prací v posledních 5 letech

V následující tabulce jsou zachyceny opravné práce provedené na dotčených objektech od roku 2019. Nejedná se o práce, které by svým charakterem ovlivňovaly přínosy realizace zamýšlených investičních variant.

Tabulka 4 Přehled opravných prací v posledních 5 letech

Předmět prací	Objekt	Kč bez DPH	Období realizace
Vybourání stávajících vrat do garáže za účelem zvýšení průjezdu. Dodávka a montáž nových ocelových vrat.	sklad TO + garáže	424 161,21	9/2022
Havarijní oprava dveří do elektrodílny.	sklady TO + sklad hořavin	63 985,66	2/2022
Demontáž OSB desek, nefunkčních mříží a rámců oken, zazdění 5 otvorů.	TO dílny	65 538,15	9/2019
Odstavení stávající prasklé větve vodovodu, napojení sprch na nový rozvod, napojení kotelny, kovárny a garáže.	sídlo TO	39 996,78	2/2019

3.2 Zdůvodnění nezbytnosti a hlavní cíle realizace investice

V rámci této kapitoly jsou identifikovány hlavní nedostatky současného stavu a stanovený cíle, kterých by mělo být dosaženo realizací zamýšlených aktivit.

Zdůvodnění nezbytnosti

V rámci provedeného šetření v místě realizace byly zjištěny následující hlavní nedostatky, které odůvodňují nezbytnosti provedení realizace investice:

Objekt garáží

Stávající kce. haly resp. jejího obvodového pláště nesplňuje tepelně technické požadavky na obvodové kce. prostor. Stávající obvodové zdivo je nezatepleno, tvořeno pouze vyzdívkami z CP tl.150mm.

Skladba střešní kce. jež je tvořena vlnitým plechem uloženým na ocelových krokách, bez tepelného izolantu.

Stávající ocelová nosná konstrukce haly nevyhovuje statickým požadavkům ČSN, rovněž při požadavku na zajištění tepelně technických vlastností obvodových konstrukcí bude zatížení na ocelový prvky výrazně vyšší čili stávající prvky nevyhoví v žádném případě.

V obvodovém zdivu v prostorech návaznosti dozdívek vrat a OK jsou patrné výrazné svislé trhliny. Podlahové kce. dílen i garáží jsou v havarijním stavu, jsou zde výrazné trhliny a výmoly.

Z pohledu dispozičního a prostorového řešení stávající prostory garáží dostačují k umístění dopravních prostředků, ale pouze za cenu omezené pohyblivosti, uživatelské přívětivosti a bezpečnosti. Prostory jsou však nedostatečné pro umístění nově plánovaných dopravních

prostředků, které jsou uvedeny v kapitole 3.1. Z tohoto důvodu je nutné provést úpravu tak, aby bylo možné umístit do objektu všechny plánované dopravní prostředky.

Prostor MUV

Rozměry stávající garáže MUV nevyhovují jednak délkově potřebám pro garážování kolejových vozidel, také výška vjezdových vrat neumožňuje garážování požadovaných typů vozidel. Přehled umísťovaných vozidel a techniky je uveden v kapitole 3.1. V současné době je tak nutné ponechat uvedená vozidla zaparkována venku před objektem, což působí negativně na jejich technický stav a snižuje jejich životnost.

Garáž rovněž nesplňuje statické ani tepelně technické požadavky. Není zajištěno řádné odvětrání montážní jámy a odvod výfukových zplodin.

Administrativní část

Obvodový plášť budovy nesplňuje tepelně technické požadavky, stávající okna mají nevyhovující vlastnosti a obvodové zdivo je nezatepleno. Na obvodovém zdivu je patrné pronikání zemní vlhkosti z důvodů nevyhovující HI budovy. Stávající kce. krovu nevyhovuje statickým požadavkům dle nových ČSN.

Provozní potřeby nejsou vyhovující (ná vaznost šatny – sprchy), dále je zde absence sušárny vybavené sušícími skříněmi pro umístění mokrých oděvů a vybavení.

Kancelářské prostory jsou nedostačující jak pro potřeby TO, také je zde požadavek na umístění kanceláří a drobných skladů pro SEE, což je v současné dispozici nesplněno.

S ohledem na plánované navýšení počtu pracovníků je nutné zajistit také navýšení počtu kancelářských prostor pro jejich umístění.

Hygienické zařízení dílen

Obvodový plášť budovy nesplňuje tepelně technické požadavky, stávající okna mají nevyhovující vlastnosti a obvodové zdivo je nezatepleno. Na obvodovém zdivu je patrné pronikání zemní vlhkosti z důvodů nevyhovující HI budovy. Stávající prostory šaten i hygienických prostor jsou nevyhovující, zařizovací předměty jsou v havarijním stavu, dlažba i obklady jsou značně poškozeny. Prostory neodpovídají hygienickým požadavkům na zázemí pracovníků. Prostory jsou málo využívané, spíše jsou využity sprchy v administrativní části budovy, kde již došlo k částečným opravám těchto zařízení. Z provozního hlediska je poloha šaten nevyhovující.

Objekt dílen

Obvodový plášť budovy nesplňuje tepelně technické požadavky, stávající okna mají nevyhovující vlastnosti a obvodové zdivo je nezatepleno. Na obvodovém zdivu je patrné pronikání zemní vlhkosti z důvodů nevyhovující HI budovy.

Podlahové kce. dílen i garáží jsou v havarijním stavu, jsou zde výrazné trhliny a výmoly.

Žádný z objektů nesplňuje požadavky na zabezpečení objektů, nejsou zde umístěna žádná kouřová čidla, magnetické senzory ani detektory pohybu a tříštění skel.

Fotodokumentace současného stavu je součástí přílohy F záměru.

Hlavní cíle

Účelem stavby „Rekonstrukce areálu TO Opava“ je plnohodnotná rekonstrukce stávajících zachovaných objektů, částečná demolice stávajících objektů, výstavba nových objektů. Dále pak

efektivní využití prostor TO, sjednocení a zkvalitnění vzhledu budov, snížení nároků na energie, oplocení včetně kolejového řešení areálu TO Opava.

Hlavní cíle projektu je možné na základě výše uvedeného vymezit následovně:

- Vytvořit uzavřený zabezpečený areál, který bude dostatečně zabezpečen proti vniknutí cizích osob. Kolem celého areálu bude zhotoveno nové oplocení vč. vstupních brán. Pro zvýšení bezpečnostních prvků bude zřízeno nepřetržité monitorování perimetru a prostor s výskytem veřejnosti kamerovým systémem v předmětných provozních objektech a areálu.
- Vytvořit ucelený areál jednotného vzhledu, čímž dojde k jasnému vymezení ploch a objektů ve vlastnictví SŽ. V rámci nového provozního uspořádání budou zhotovené nové zpevněné plochy.
- Zajistit vyhovující stavebně technický stav objektů.
- Upravit dispoziční řešení a kapacitu objektů tak, aby vyhovovaly vykonávaným činnostem a plánovanému počtu pracovníků.
- Nové objekty budou odpovídat standardům pro výkon pracovních činností, hygienickým předpisům a předpisům v oblasti bezpečnosti práce.
- Upravit dispoziční řešení objektů tak, aby byly vyhovující pro umístění plánovaného počtu dopravních prostředků, MUV a techniky.
- Snížení nároků na energie prostřednictvím využití alternativních zdrojů energie – tepelná čerpadla a FVE.

3.3 Pohledy a půdorysy stávajícího stavu s vyznačením jednotlivých prostor

Současný stav funkčního využití jednotlivých částí objektů je zachycen v rámci následujících půdorysů budov. Výkresy jsou rovněž součástí *přílohy K*.

Opava- TO-sídlo (p.č.752/41)
PŮDORYS 1.PP - STÁVAJÍCÍ STAV dle SAP



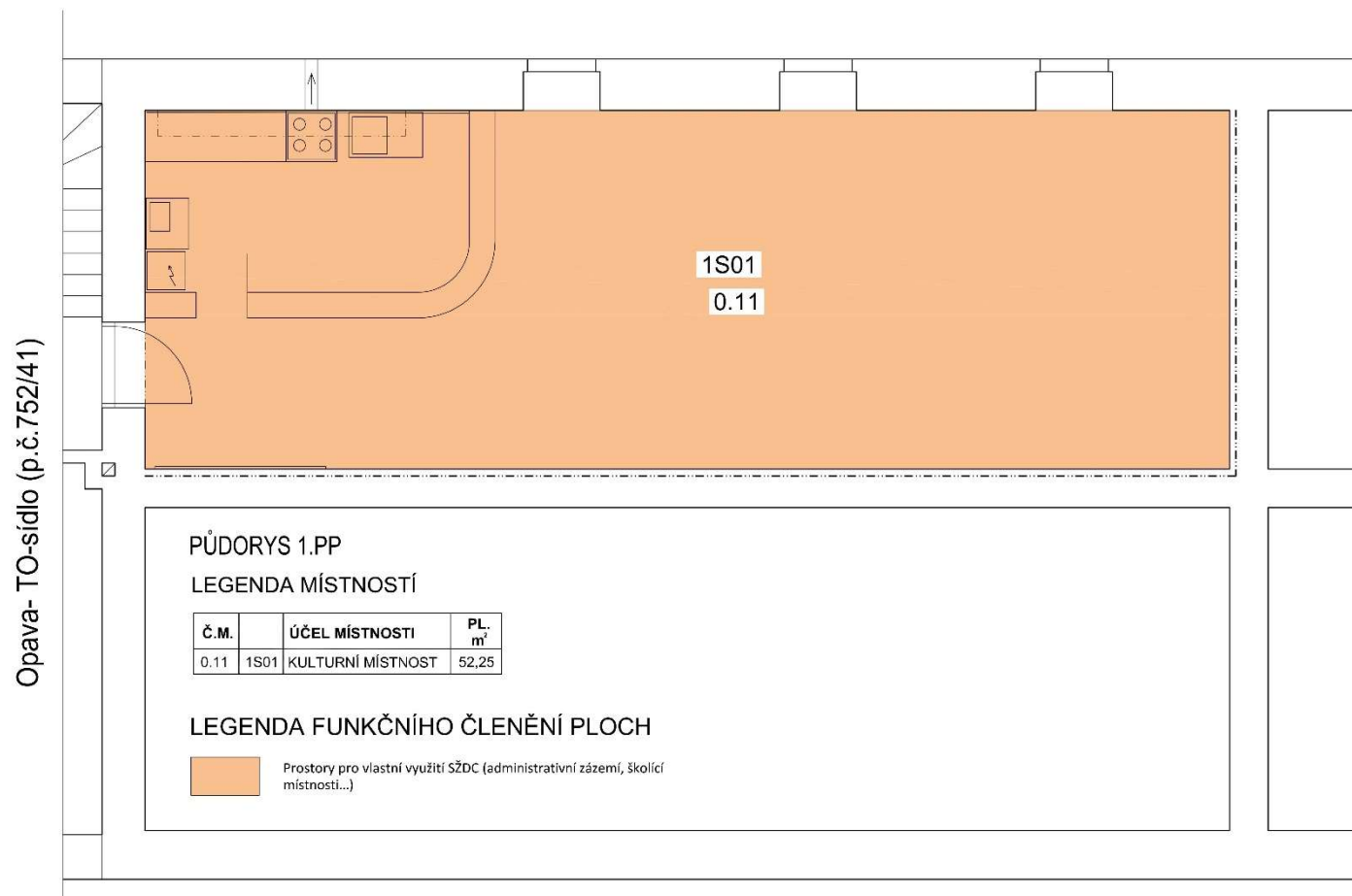
Obrázek 11 Půdorys 1. PP objektu 1 (Opava – TO – sídlo, p. č. 752/41, IC6000315424)

Opava- TO-sídlo (p.č.752/41)
PŮDORYS 1.NP - STÁVAJÍCÍ STAV dle SAP



Obrázek 12 Půdorys 1. NP objektu 1 (Opava – TO – sídlo, p. č. 752/41, IC6000315424)

Opava- TO-sklady + sklad hořlavin (p.č.752/42)
PŮDORYS 1.PP - STÁVAJÍCÍ STAV dle SAP



Obrázek 13 Půdorys 1. PP objektu 2 (Opava – TO – sklady + sklad hořlavin, p. č. 752/42, IC6000315412)

LEGENDA MÍSTNOSTÍ:

C.M.	ÚČEL MÍSTNOSTI	PL. M ²
1.13	OP16 SKLAD - NAUČENICE	9.62
1.16	OP18 CHODBA - NAUČENICE	10.46
1.15	OP17 SKLAD - NAUČENICE	49.00
1.18	OP10 KANCELÁŘ - NAUČENICE	11.96
1.17	OP11 KANCELÁŘ	13.05
1.18	OP12 SKLAD HOSLAV N	37.38
1.19	OP19	48.00
1.20	OP13 SKLAD	36.93
1.21	OP14 KANCELÁŘ	8.40
1.22	OP15 CHODBA	4.00
1.23	OP16 KANCELÁŘ	17.90
1.24	OP17 KANCELÁŘ	17.90
1.25	OP18 SKLAD	24.36
1.26	OP19 KANCELÁŘ	13.05
1.27	OP20 SKLAD	36.93

LEGENDA FUNKČNÍHO ČLENĚNÍ PLOCH

- Prostor pro výhled na výhled z výhledu (výhled)
- Prostor pro výhled na výhled z výhledu (výhled)
- Prostor pro výhled na výhled z výhledu (výhled)

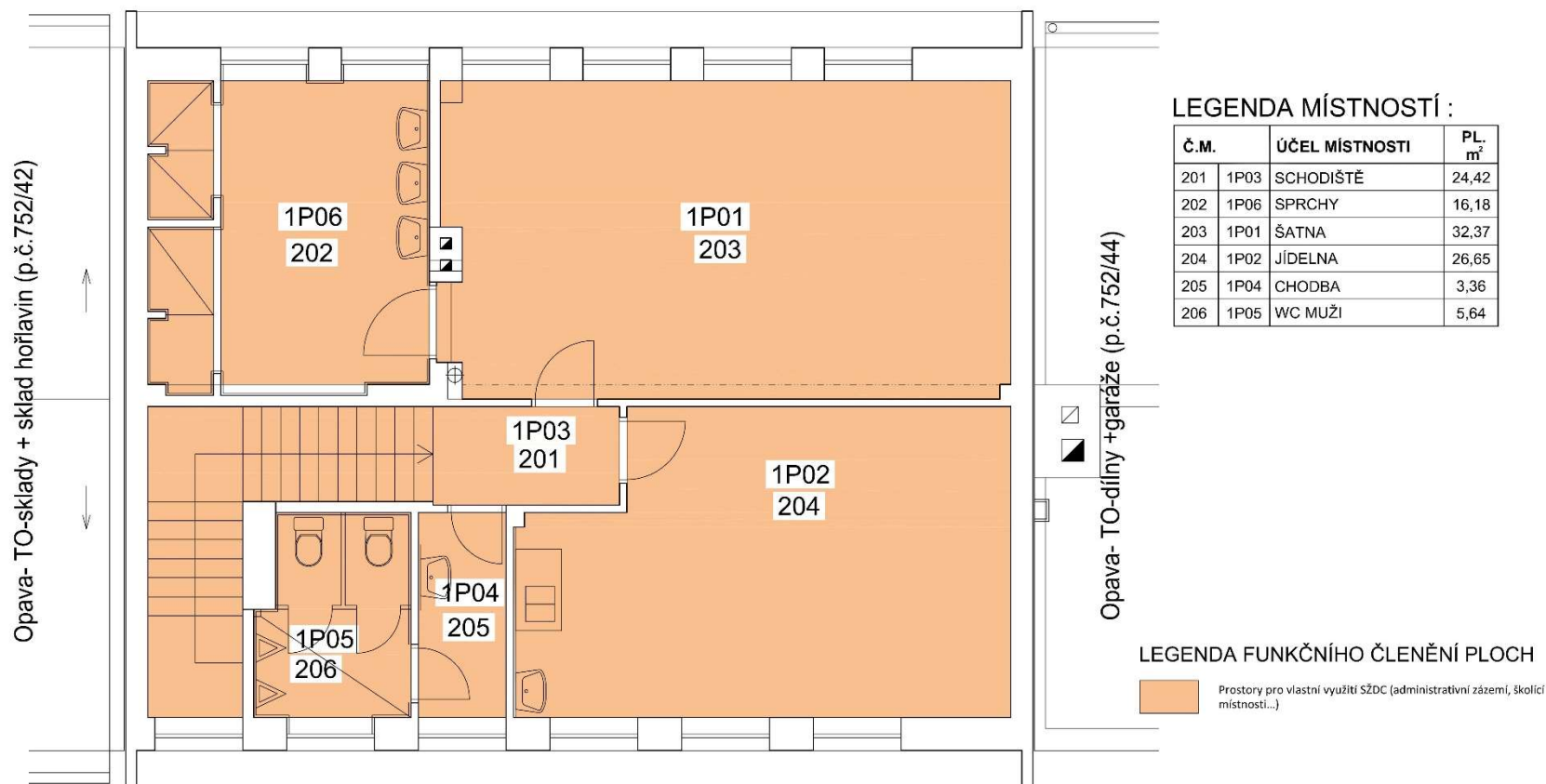
19

Opava- TO-sociální zařízení dílen+garáže (p.č.752/43)
PŮDORYS 1.NP - STÁVAJÍCÍ STAV dle SAP



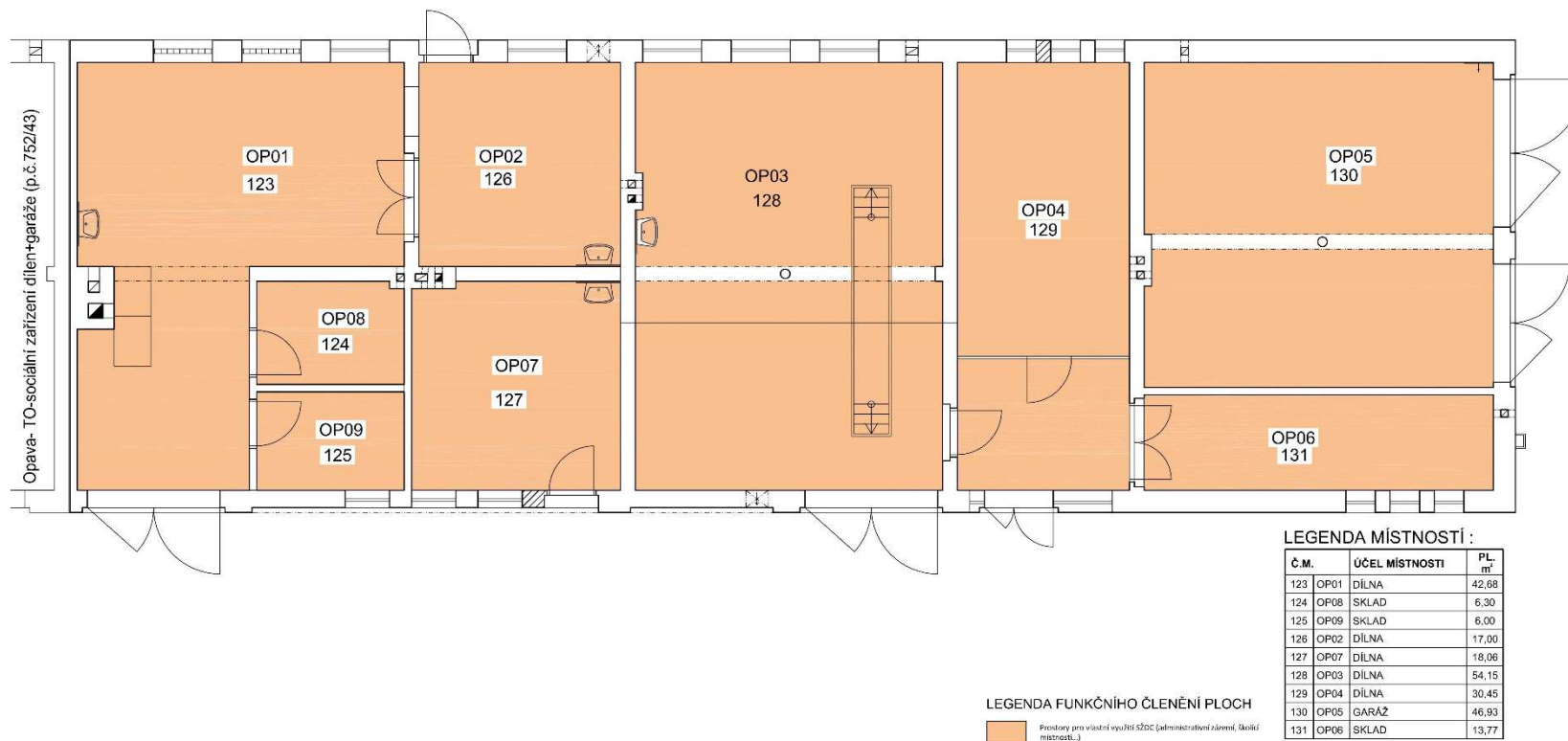
Obrázek 15 Půdorys 1. NP objektu 3 (Opava – TO – hygienické zázemí dílen + garáže, p. č. 752/43, IC6000315408)

Opava- TO-sociální zařízení dílen+garáže (p.č.752/43)
 PŮDORYS 2.NP - STÁVAJÍCÍ STAV dle SAP



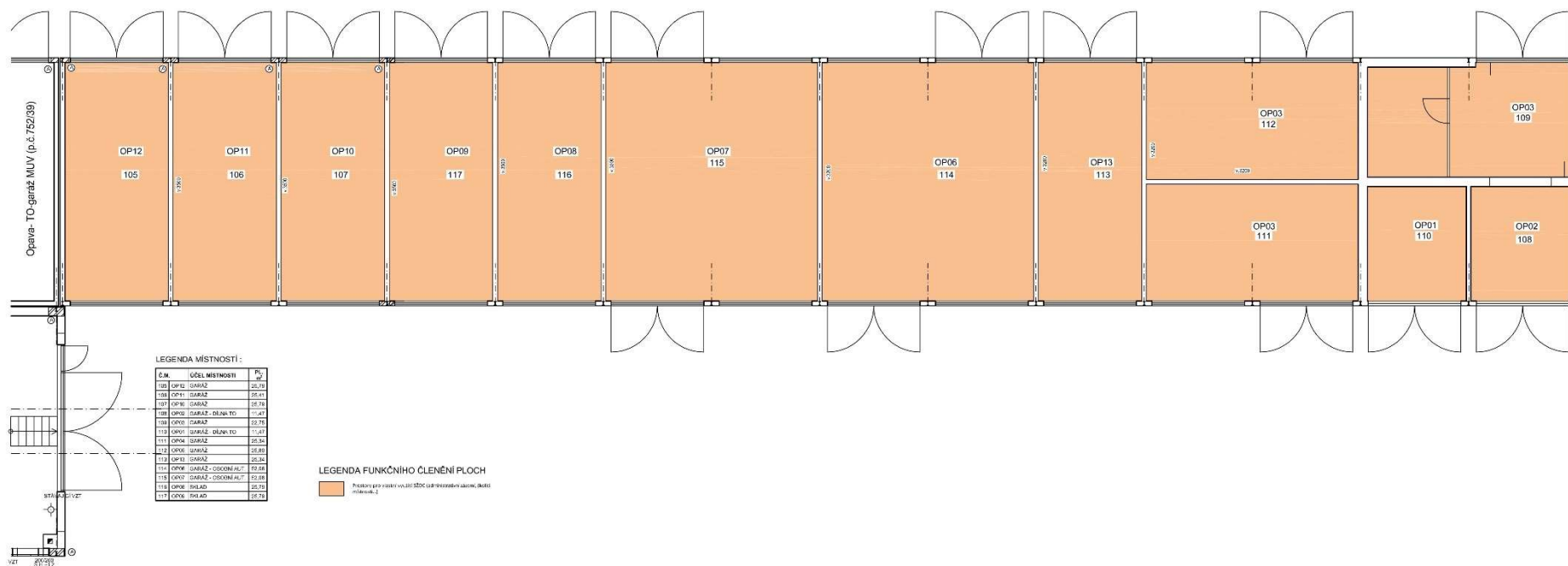
Obrázek 16 Půdorys 2. NP objektu 3 (Opava – TO – hygienické zázemí dílen + garáže, p. č. 752/43, IC6000315408)

Opava- TO- dílny + garáže (p.č.752/44)
PŮDORYS 1.NP - STÁVAJÍCÍ STAV dle SAP



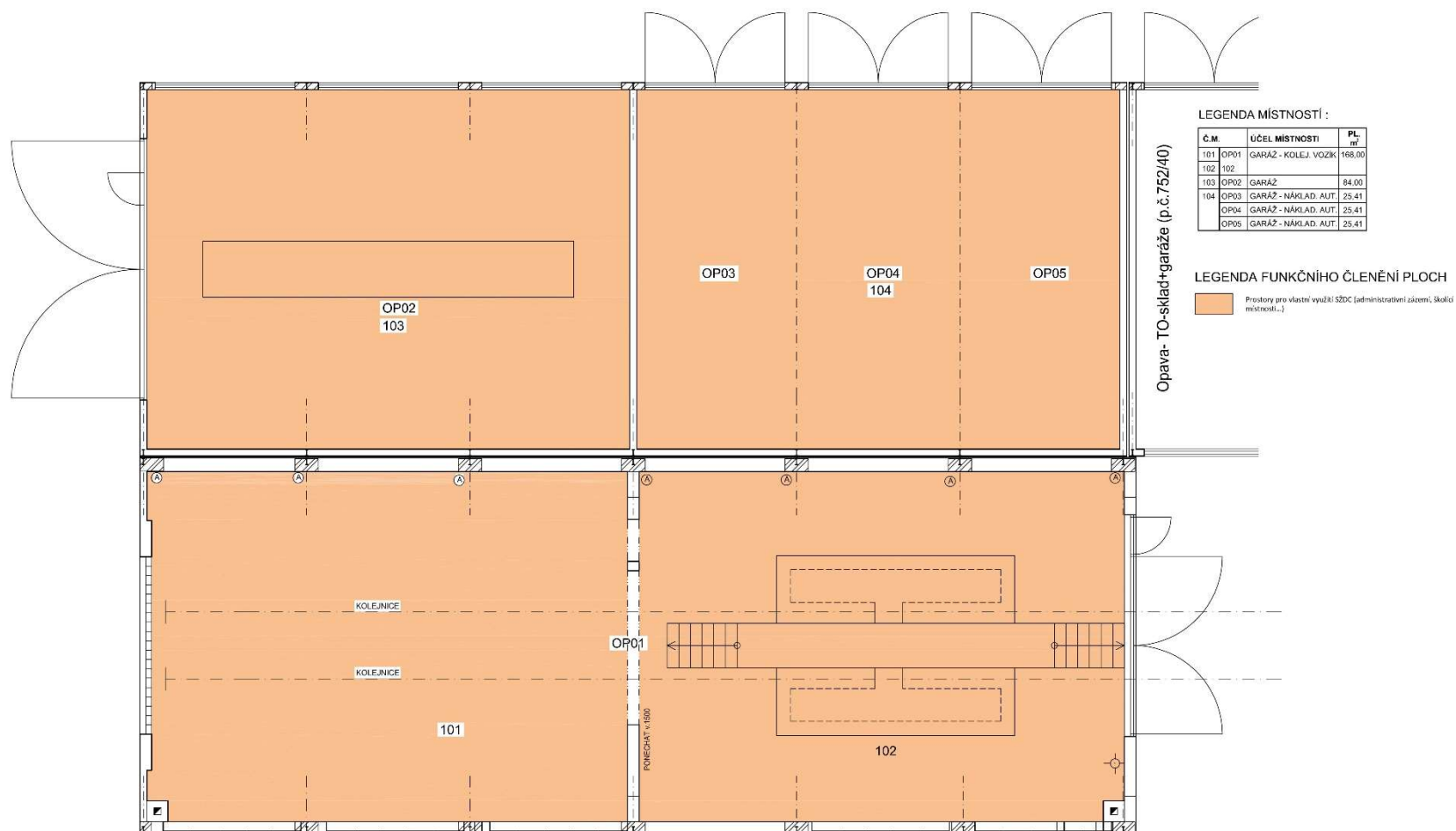
Obrázek 17 Půdorys 1. NP objektu 4 (Opava – TO – dílny + garáže, p. č. 752/44, IC6000315422)

Opava- TO-sklad+garáže (p.č.752/40)
PŮDORYS 1.NP - STÁVAJÍCÍ STAV dle SAP



Obrázek 18 Půdorys 1. NP objektu 5 (Opava – TO – sklad + garáže, p. č. 752/40, IC IC6000315427)

Opava- TO-garáž MUV (p.č.752/39)
PŮDORYS 1.NP - STÁVAJÍCÍ STAV dle SAP



Obrázek 19 Půdorys 1. NP objektu 5 (Opava – TO – garáž MUV, p. č. 752/39, IC6000315427)

Tabulka 5 Přehled funkčního využití ploch TO Opava – současný stav

Prostor – využití	užitná plocha v m ²	podíl
Veřejně přístupné prostory	0,00	0,00 %
Společné prostory	0,00	0,00 %
Prostory pro vlastní využití SŽ	1664,22	92,34 %
Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy	0,00	0,00 %
Prostory pro dopravce	0,00	0,00 %
Prostory pro dopravce	0,00	0,00 %
Komerční prostory	138,09	7,66 %
Byty	0,00	0,00 %
Prostory pro využití orgány státní správy	0,00	0,00 %
Nevyužité prostory	0,00	0,00 %
CELKEM	1802,31	---

Zdroj: vlastní zpracování

V následující tabulce jsou podrobněji rozčleněny roční provozní náklady objektů v areálu pro rok 2023, které byly vyčísleny na základě podkladů dodaných SŽ. Jedná se pouze o provozní náklady vznikající Správě železnic, tedy bez nákladů přeučtovávaných jednotlivým nájemcům.

Tabulka 6 Přehled provozních nákladů – současný stav

Položka	Kč za rok
Elektrická energie	47 905,00
Voda	21 751,00
Plyn	365 309,00
Ostatní služby	78 000,00
Provozní náklady CELKEM	512 965,00

Zdroj: vlastní zpracování

Periodické náklady byly vyčísleny na průměrnou částku 113.600,00 Kč za rok a zahrnují náklady na pravidelné revize a údržbu strojů, zařízení a staveb.

Provozní výnosy jsou tvořeny výnosy z pronájmu prostor 2 nájemcům. Tyto roční provozní výnosy dosahují pro rok 2023 výše 76.432,48 Kč.

Tabulka 7 Hospodářský výsledek – současný stav

Položka	Kč za rok
Výnosy z pronájmu	76 432,48
Náklady na provoz	512 965,00
Periodické náklady	113 600,00
Hospodářský výsledek	-550 132,52

Zdroj: vlastní zpracování

3.4 Varianty řešení

Na základě výše uvedených skutečností byly identifikovány následující varianty možného řešení.

Varianta A – kompletní rekonstrukce celého areálu včetně částečné úpravy dispozic uvnitř stávajících objektů

Podstatou této varianty řešení je zachování všech současných objektů, které budou rekonstruovány a částečně bude uvnitř nich provedena úprava dispozic v rámci prostorových možností stávajících budov. Jedná se o úpravy dispozic šaten, hygienických prostor, dále o přestavbu dílčí části objektu s parcelním č.752/41 a č.752/42 na kanceláře a sklady a přestavbu dalších objektů na dílny a sklady.

Provedenými úpravami stávajících objektů však nedojde k navýšení počtu administrativních prostor tak, aby do nich mohli být umístěni také noví zaměstnanci. Rovněž dispoziční řešení administrativních prostor nebude zcela vyhovující. Nebude rovněž vybudována vyhovující sušárna oděvů a vybavení.

Ani po provedených úpravách objektů rovněž nedojde k vytvoření potřebného počtu parkovacích míst pro plánované množství dopravních prostředků. Také prostory pro umístění MUV není možné upravit tak, aby splňovaly požadavky pro jejich umístění.

Dále bude provedena úprava okolních komunikací a zpevněných ploch, stejně jako inženýrských sítí. Bude ponecháno vytápění plynem a nebudou instalovány fotovoltaické panely na střechu objektů, protože tato úprava by vyžadovala výrazné zásahy do střešních konstrukcí a nutnosti kompletního vybudování nového otopného systému v objektu včetně zdroje vytápění, což je považováno za neefektivní z pohledu nevyhovujícího dispozičního řešení objektů a areálu. Celý areál bude oplocen.

Celkové investiční náklady této varianty byly dle Sborníku pro oceňování ŽS vyčísleny na **162,60 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace). Podrobněji viz **Příloha H1**.

Realizace této varianty a zachování současné podoby areálu má své výhody i nevýhody, které lze shrnout následovně:

Výhody řešení:

- nižší celkové investiční náklady;
- odpadá nutnost provádění rozsáhlých demoličních prací s rizikem možných nepředvídatelných komplikací;
- dojde k vytvoření uzavřeného areálu.

Nevýhody řešení:

- nedojde k vyřešení všech požadovaných dispozičních úprav, protože prostá rekonstrukce stávajících objektů neumožní vytvoření odpovídajících kancelářských, technických, dílenských a parkovacích prostor dle definovaných požadavků;
- nedojde k vyřešení všech požadovaných provozních návazností (nebude vybudována dostatečná kapacita kancelářských prostor pro potřeby plánovaného navýšeného počtu pracovníků a odpovídající hygienické zázemí, nevznikne dostatek vyhovujících prostor pro parkování MUV a dalších požadovaných kolejových vozidel);

- realizací dojde pouze k dílčímu snížení provozních nákladů s rizikem postupného nárůstu, jelikož v rámci realizace nebude z důvodu minimalizace investičních nákladů řešeno využití alternativních zdrojů vytápění a výroby elektrické energie;
- jelikož bude provedena pouze rekonstrukce objektu, a nikoliv jejich nová výstavba, nebudou zcela odstraněny všechny nedostatky a bude postupem času docházet k nárůstu nákladů na opravy a údržbu.

Varianta B – kompletní rekonstrukce celého areálu bez úpravy dispozic uvnitř stávajících objektů

Podstatou této varianty řešení je zachování všech současných objektů, které budou rekonstruovány, avšak nebude provedena žádná úprava dispozic uvnitř objektů. Dále bude provedena úprava okolních komunikací a zpevněných ploch, stejně jako inženýrských sítí. Bude ponecháno vytápění plynem a nebudou instalovány fotovoltaické panely na střechu objektů. Celý areál bude rovněž oplocen. ***Tato varianta byla v rámci průběžného projednání zavrhnuta, a není tedy již dále posuzována.***

Varianta C – optimalizace prostor pro dosažení cílů (4 „podvarianty“ dle rozsahu demolic)

Podstatou této varianty je provedení částečné či úplné demolice stávajících objektů, následná rekonstrukce ponechaných objektů a výstavba objektů nových. Objekty určené k demolici byly vybrány na základě stavebně-technického stavu budov a jejich provozní využitelnosti. Rampa byla zrušena z důvodů nevyužitelnosti.

Na základě definovaných požadavků, provozních návazností a dispozičních potřeb (z pohledu zaměstnanců, dopravních prostředků, MUV a techniky) byl navržen cílový stav a podoba objektů a okolních ploch.

Administrativní část č.1 bude obsahovat kanceláře pro plánovaný počet zaměstnanců s ohledem na požadavky na dispoziční řešení (byla určena jejich obsazenost, např. kancelář správce trati), šatny, denní místnost, sušárnu vybavenou sušícími skříněmi pro oděvy a vybavení, umývárny a sklad, v 1.PP budou umístěny sklady TO a SEE a kotelna. Dále je potřeba umístit další kanceláře pro potřeby TO a SEE a sklady, rovněž je nutno zajistit parkování pro 7ks automobilů v kancelářské budově (v návaznosti na plánovaný počet dopravních prostředků).

Pro vlastní provoz TO bylo nutno zřídit kryté stání MUV, sklad a dílenský prostor kovárny, další dílny, sklady a krytá stání pro určená vozidla (budou odpovídat prostorovým a technickým požadavkům na umístění příslušných vozidel a techniky). Toto bude zajištěno vybudováním objektů 3 a 4. Vše bylo konzultováno s TO.

V rámci přípravy byly identifikovány 4 dílčí „podvarianty“, které se od sebe liší právě rozsahem prováděných demolic a z nich vyplývajících rozdílů v rozsahu rekonstrukcí či výstavby nových objektů. Jednotlivé podvarianty lze popsat následovně (podrobnější situace variant C1-C4 jsou obsahem ***přílohy E*** záměru):

➤ Varianta C.1

- Objekt 1 administrativní část s kanceláři, šatnami, hygienickým zázemím a sklady zůstává zachován.
- Objekt 2 bude vybudován nově jako dvoupodlažní budova. V 1. NP budou umístěny krytá stání osobních vozidel a ve 2. NP kanceláře.

- Nad objektem č. 1 a 2 na střešní konstrukci budou osazeny fotovoltaické panely a bude vybudována fotovoltaická elektrárna. FVE bude doplňkovým zdrojem pro systém vytápění tepelným čerpadlem.
- Budou instalována tepelná čerpadla pro vytápění části objektů.
- Na místě rušených objektů bude vybudován jednopodlažní objekt s označením 3 – kryté stání MUV, kovárna a sklady.
- Původní garáž MUV a garáže a sklady na pozici 4 budou zrušeny a na stejném místě budou vybudovány krytá stání pro osobní vozidla a sklady.
- Nakládací rampa bude zrušena.
- Oplocení bude upraveno dle nových majetkových poměrů.
- Boxy sypkých hmot budou umístěny u severní hranice areálu, částečně na pozemcích ČD určených k převodu.
- Vodovodní a retenční kanalizační nádrže budou umístěny na pozemcích ČD určených k převodu na SŽ.
- Bude provedena rekonstrukce vnějších vedení NN, vodovodu a kanalizace.
- Do krytého stání MUV bude vnesena nová kolej.

Celkové investiční náklady této varianty dle předběžného rozpočtu jsou **173,95 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace). Podrobněji viz **Příloha H2**.

➤ **Varianta C.2**

- Bude provedena demolice veškerých objektů v areálu.
- Nakládací rampa bude zachována.
- Bude provedena novostavba všech potřebných prostor uspořádaných do řady za sebou:
 - objekt č. 1 – jednopodlažní objekt s administrativní částí, šatnami, kancelářemi a sklady;
 - objekt č. 2 – jednopodlažní objekt – kanceláře;
 - objekt č. 3 – jednopodlažní objekt skladů;
 - objekt č. 4 – jednopodlažní objekt krytých stání;
 - objekt č. 5 – objekt dílen;
 - objekt č. 6 – jednopodlažní objekt krytého stání MUV.
- Bude proveden volný průjezd mezi částí č. 3 a 4.
- Nad objektem č. 1 a 2 na střešní konstrukci budou osazeny fotovoltaické panely a bude vybudována fotovoltaická elektrárna. FVE bude doplňkovým zdrojem pro systém vytápění tepelným čerpadlem.
- Budou instalována tepelná čerpadla pro vytápění části objektů.
- Nakládací rampa bude zachována.
- Oplocení bude upraveno dle nových majetkových poměrů.
- Vodovodní a retenční kanalizační nádrže bude nutné přesunout mimo prostor podél komunikace, budou umístěny na pozemcích ČD určených k převodu na SŽ.
- Box sypkých hmot je umístěn u vjezdu do areálu, částečně na pozemcích ČD určených k převodu.

- Do krytého stání MUV bude vnesena kolej.
- Bude provedena rekonstrukce veškerých venkovních vedení – vedení NN, VO, kanalizace, vodovodu.

Celkové investiční náklady této varianty dle předběžného rozpočtu jsou **182,17 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace).

➤ **Varianta C.3**

- Bude provedena demolice veškerých objektů v areálu, včetně rampy.
- Bude provedena novostavba všech potřebných prostor – administrativní části, skladů, kanceláří SEE, skladů TO, dílen, krytých stání pro osobní vozidla a krytého stání MUV.
- Pořadí budov od jihu bude následující:
 - objekt č. 2 – kryté stání MUV, kovárna, sklady;
 - objekt č. 1 - administrativní část bude dvoupodlažní, budou se zde nacházet v 1. NP kryté stání osobních vozidel a sklady a v 2. NP šatny, kanceláře, hygienické zázemí;
 - objekt č. 3 - v prostoru původních garáží se nachází kryté stání pro technická vozidla, sklady a dílny.
- Nad objektem č. 1 a 2 na střešní konstrukci budou osazeny fotovoltaické panely a bude vybudována fotovoltaická elektrárna. FVE bude doplňkovým zdrojem pro systém vytápění tepelným čerpadlem.
- Budou instalována tepelná čerpadla pro vytápění části objektů.
- Oplocení bude upraveno dle nových majetkových poměrů.
- Vodovodní a retenční kanalizační nádrže bude nutné přesunout mimo prostor podél komunikace, budou umístěny na pozemcích ČD určených k převodu na SŽ.
- Box sypkých hmot je umístěn u vjezdu do areálu, částečně na pozemcích ČD určených k převodu.
- Do krytého stání MUV bude vnesena kolej.
- Nakládací rampa nebude vybudována.
- Bude provedena rekonstrukce veškerých venkovních vedení – vedení NN, VO, kanalizace, vodovodu.

Celkové investiční náklady této varianty dle předběžného rozpočtu jsou **193,54 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace).

➤ **Varianta C.4**

- Bude provedena demolice veškerých objektů v areálu, včetně rampy.
- Bude provedena novostavba všech potřebných prostor – administrativní části, skladů, kanceláří SEE, skladů TO, dílen, kryté stání pro osobní vozidla a MUV.
- Pořadí budov od jihu bude následující:
 - objekt č. 2 – kryté stání MUV, kovárna, sklady;
 - objekt č. 1 - administrativní část bude dvoupodlažní – v 1NP jsou umístěny kryté stání osobních vozidel, sklady, ve 2. NP šatny, kanceláře a hygienické zázemí;
 - dále v prostoru původních garáží se nachází objekt č. 3 – kryté stání pro technická vozidla a dílny.

- Nad objektem č. 1 a 2 na střešní konstrukci budou osazeny fotovoltaické panely a bude vybudována fotovoltaická elektrárna. FVE bude doplňkovým zdrojem pro systém vytápění tepelným čerpadlem.
- Budou instalována tepelná čerpadla pro vytápění části objektů.
- Oplocení bude upraveno dle nových majetkových poměrů.
- Vodovodní a retenční kanalizační nádrže bude nutné přesunout mimo prostor podél komunikace, budou umístěny na pozemcích ČD určených k převodu na SŽ.
- Box sypkých hmot je umístěn u vjezdu do areálu, částečně na pozemcích ČD určených k převodu.
- Do krytého stání MUV bude vnesena kolej.
- Bude provedena rekonstrukce veškerých venkovních vedení – vedení NN, VO, kanalizace, vodovodu.

Celkové investiční náklady této varianty dle předběžného rozpočtu jsou **190,71 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace).

Realizace všech uvedených dílčích variant jsou spojeny se shodnými výhodami i nevýhodami, které lze shrnout následovně:

Výhody řešení:

- odstranění nevyhovujících objektů, které budou nahrazeny novými dle požadavků investora;
- nové objekty a jejich dispoziční řešení zajistí kompletní naplnění požadavků investora co do potřeby kancelářských prostor, adekvátního zázemí, dílenských a technických prostor, rovněž budou odpovídajícím způsobem dimenzovány prostory pro parkování MUV, kolejových vozidel a osobních automobilů;
- vybudování nových, vyhovujících a bezpečných objektů a zpevněných ploch zajistí splnění hygienických a bezpečnostních předpisů;
- dojde k vytvoření uzavřeného areálu;
- výrazné snížení provozních nákladů, kdy rovněž budou využity alternativní způsoby vytápění a výroby elektrické energie, které zajistí také snížení rizika budoucího nárůstu provozních nákladů vlivem navýšení cen externích dodavatelů energií;
- snížení budoucích nákladů na opravy a údržbu.

Nevýhody řešení:

- vyšší celkové investiční náklady oproti variantě A;
- nutnost provádění výrazných demolic s rizikem možných nepředvídatelných komplikací.

Z výše uvedeného zhodnocení výhod a nevýhod je na první pohled patrné, že realizace investice ve všech popsanych variantách C1-C4 je řešením, které naprosto naplňuje stanovené cíle. Pokud však porovnáme nákladovost jednotlivých variant, pak lze jednoznačně doporučit realizaci varianty C1, která je spojena s nejnižšími celkovými investičními náklady.

Varianta D – výstavba nového areálu v na jiném místě

Podstatou této varianty řešení je výstavba nového areálu v novém umístění, a to v kompletním rozsahu potřebném pro zajištění činností (novostavby objektů, zpevněných ploch, inženýrských sítí, železničního napojení, zajištění přívodu energie, FVE, TČ, oplocení).

Do rozpočtu nejsou zahrnuty náklady na pořízení pozemků, protože v současné době není známo přesnější umístění areálu. Stejně tak nejsou zvažovány ani příjmy z prodeje současného areálu, protože žádný zájemce aktuálně není znám. Navíc by případně mohlo být uvedené řešení realizováno formou směny pozemků stávajícího areálu za pozemky pro výstavbu areálu nového.

Celkové investiční náklady této varianty dle předběžného rozpočtu jsou **229,47 mil. Kč bez DPH** (bez zohlednění inflace). Podrobněji viz **Příloha H3**.

Realizace této varianty a zachování současné podoby areálu má své výhody i nevýhody, které lze shrnout následovně:

Výhody řešení:

- odstranění nevyhovujících objektů, které budou nahrazeny novými dle požadavků investora;
- nové objekty a jejich dispoziční řešení zajistí kompletní naplnění požadavků investora co do potřeby kancelářských prostor, adekvátního zázemí, dílenských a technických prostor, rovněž budou odpovídajícím způsobem dimenzovány prostory pro parkování MUV, kolejových vozidel a osobních automobilů;
- vybudování nových, vyhovujících a bezpečných objektů a zpevněných ploch zajistí splnění hygienických a bezpečnostních předpisů;
- dojde k vytvoření uzavřeného areálu;
- výrazné snížení provozních nákladů, kdy rovněž budou využity alternativní způsoby vytápění a výroby elektrické energie, které zajistí také snížení rizika budoucího nárůstu provozních nákladů vlivem navýšení cen externích dodavatelů energií;
- snížení budoucích nákladů na opravy a údržbu.

Nevýhody řešení:

- nejvyšší celkové investiční náklady z posuzovaných variant;
- nutnost nalezení vhodných pozemků a případného majetkoprávního vypořádání;
- momentální neexistence zájemců o koupi stávajícího areálu.

Na základě provedeného vyhodnocení jednotlivých variant a jejich vzájemného porovnání, které je obsahem přílohy C záměru projektu a jehož hlavní závěry jsou obsaženy v kapitole 11, byla pro realizaci doporučena varianta C1. Tato varianta je tedy v dalších kapitolách popisována jako zvolené řešení.

4 Požadavky na technické řešení

4.1 Navržená technická řešení u vybraných objektů

V rámci přípravy projektu byl proveden vizuální průzkum stavu objektů a další prvků infrastruktury. Průzkumem byl zjištěn aktuální stav objektů a byla navržena následující technická řešení:

- Původní objekty, kromě části objektu 1, v níž se nachází administrativní část, budou demolovány.
- Bude provedena kompletní rekonstrukce ponechané části objektu 1 (obvodový plášť, úprava vnitřních povrchů, vnitřní rozvody ZTI, vnitřní rozvody elektroinstalace slaboproudu a silnoproudu, datové rozvody a řešení vzduchotechniky a klimatizace).
- Nové objekty budou navrženy v nízkoenergetickém standardu s ohledem na kapacitní a provozní požadavky.
- Dispozice objektů budou optimalizovány dle aktuálních požadavků na využití.
- Nad objekty č. 1 a 2 na střešní konstrukci budou osazeny fotovoltaické panely a bude vybudována fotovoltaická elektrárna. FVE bude doplňkovým zdrojem pro systém vytápění tepelným čerpadlem.
- V rámci stavby dojde k optimalizaci provozních objektů 3 (hygienické zázemí dílen + garáže, p. č. 752/43) a 4 (dílny + garáže, p. č. 752/44). Původně požadované prostory budou dislokovány do stávajících objektů areálu, krytá stání osobních vozidel se budou částečně nacházet v 1. NP novostavby objektu 2.
- Garáž MUV (objekt 6) bude vybourána. Novostavba objektu SO 03 kryté stání MUV bude navržena v souladu s požadavky pro umístění nových typů speciálních drážních vozidel a dalších mechanismů. Stání MUV bude prodlouženo pro maximální počet kolejových vozidel. Montážní jáma bude upravena dle aktuálních legislativních požadavků.
- Nevyhovující dispozice objektu 5 (garáže + sklad, p. č. 752/40) bude řešena demolicí a následnou výstavbou nového objektu.
- Areál bude nově oplocen plným betonovým plotem se žiletkovým drátem a vstupními bránami a brankami v poloze respektující hranice dráhy a dělení ÚMVŽST.
- V souvislosti s novým řešením využití objektů, dále s majetkovými poměry a zejména s ohledem na navržené oplocení, dojde k přesunutí požární nádrže a akumulární jímky.
- Bude navrženo odpovídající kolejové řešení v areálu. Kolej č. 20 bude nově zaústěna do areálu TO Opava.
- Budou řešeny zpevněné plochy v celém areálu.
- Bude řešeno osvětlení areálu, kamerový systém s výstupem na PCO a napojení všech objektů na EZS a EPS s výstupem na dispečink.
- Otevírání přístupových bran pro příjezd silničních i kolejových vozidel bude řešeno pomocí elektrických automatických bran. Dále bude řešen přístup zaměstnanců do areálu (elektronický přístupový systém) a přístup návštěvníků do areálu.

- Bude navržena kompletní rekonstrukce inženýrských sítí (venkovní rozvody NN, kanalizační a vodovodní přípojka).
- Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům), kabelovody, protihluková opatření a podobně.

Objekty dotčené stavbou budou zařazeny do bezpečnostní kategorie ve spolupráci s O30 a tato informace bude předána Zhotoviteli. Zhotovitel pro objekty kategorie I až III musí, nejpozději ve stupni DSP/DUSP, zajistit vypracování samostatného podkladového dokumentu – Bezpečnostního projektu projekčního, včetně ocenění, a to dle závazné osnovy Zadavatele. V případě změn ve stavebním projektu je nutné aktualizovat Bezpečnostní projekt projekční. Projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční se stane podkladem pro další zpracování a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného projektového stupně. Pro objekty zařazené do bezpečnostní kategorie IV a V musí Zhotovitel navrhnout zabezpečení v souladu se Samostatnou přílohou F SM 07 a tento odhad ocenění v rámci celkových investičních nákladů.

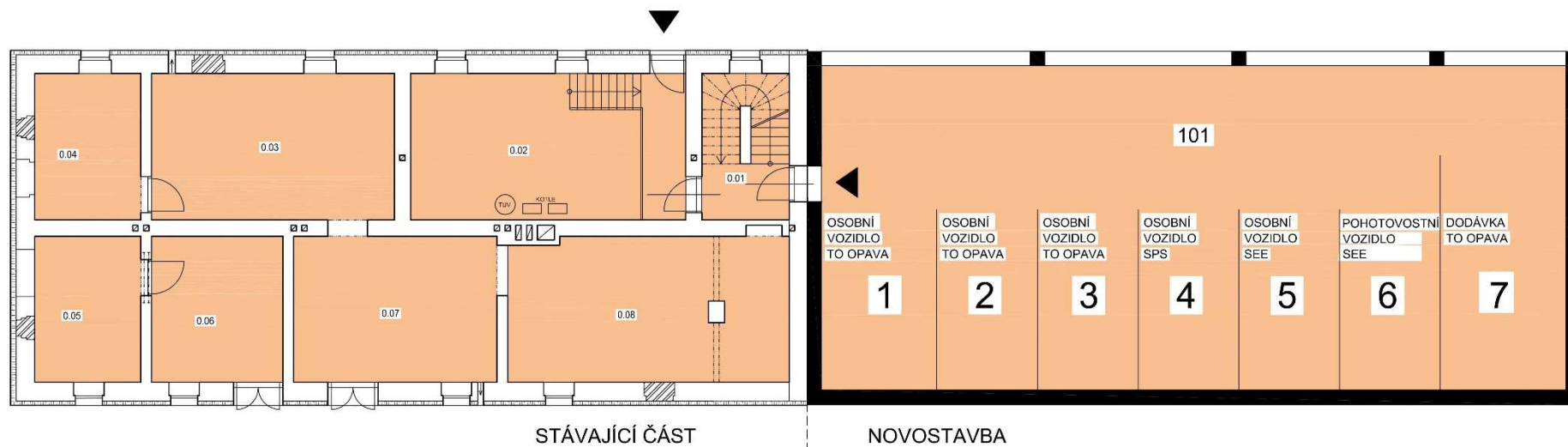
Po rekonstrukci se nepočítá s komerčními nájemci. Stávající nájem budou před realizací stavby ukončeny.

Objekty TO Opava jsou zařazeny do bezpečnostní kategorie IV a V dle Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany. Pro tyto kategorie není bezpečnostní projekt projekční požadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07. Bezpečnostní kategorizace byla schválena ředitelem SŽ GR O30.

4.2 Pohledy a půdorysy nového stavu s vyznačením využití jednotlivých prostor

Plánovaný nový stav funkčního využití jednotlivých objektů po realizaci investiční akce je uveden v rámci půdorysů níže. Výkresy jsou rovněž součástí *přílohy K*.

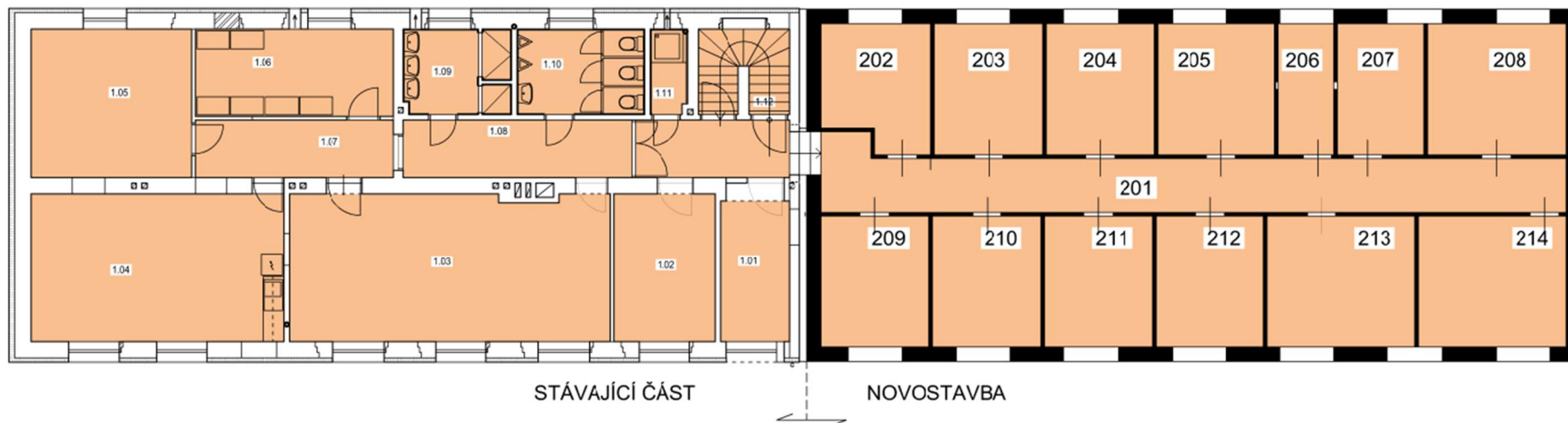
PŮDORYS 1.NP - NOVÝ STAV BUDOVA 1,2



Č.M.	ÚČEL MÍSTNOSTI	PL. m ²
0.01	SCHODIŠTĚ	9,87
0.02	KOTELNA	31,06
0.03	SKLAD TO	27,4
0.04	SKLAD TO	11,98
0.05	SKLAD SEE	11,95
0.06	DÍLNA SEE	14,8
0.07	SKLAD TO	22,9
0.08	SKLAD TO	31,44
101	STÁNÍ OSOBNÍCH VOZIDEL	186,30

Obrázek 20 Půdorys 1. NP Objekt č. 1 a č. 2 (varianta C.1)

PŮDORYS 2.NP - NOVÝ STAV BUDOVA 1,2

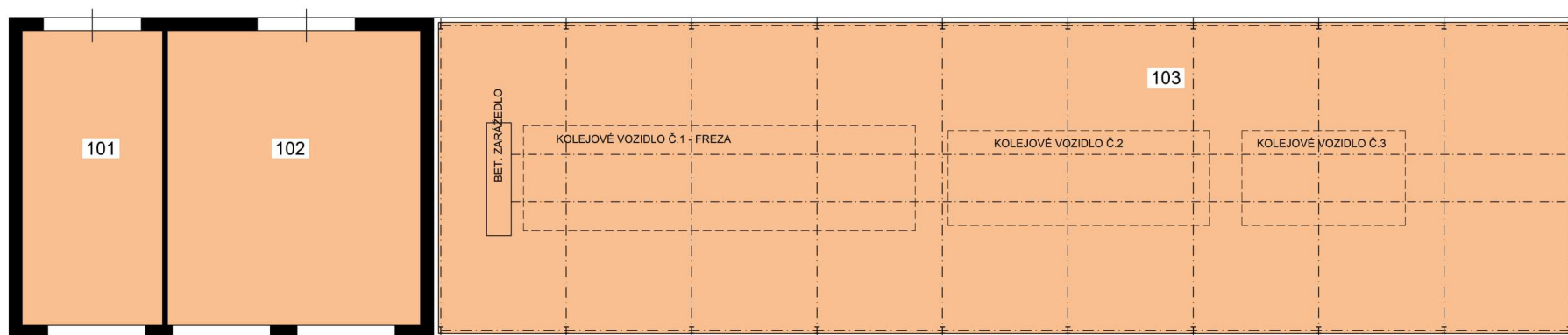


LEGENDA MÍSTNOSTÍ

Č.M.	ÚČEL MÍSTNOSTI	PL. m ²
1.01	SKLAD TO	15,28
1.02	SPRÁVCE TRATI	11,53
1.03	ŠATNA MUŽI 1	36,23
1.04	DENNÍ MÍSTNOST	29,04
1.05	ŠATNA MUŽI 2	24,78
1.06	SUŠÁRNA ODĚVŮ	13,37
1.07	CHODBA	8,80
1.08	CHODBA	10,16
1.09	UMYVÁRNA MUŽI	6,96
1.10	WC MUŽI	8,44
1.11	SPRCHA MUŽI	2,41
1.12	SCHODIŠTĚ	5,54

Č.M.	ÚČEL MÍSTNOSTI	PL. m ²
201	CHODBA	31,20
202	PŘÍRUČNÍ SKLAD TO	10,95
203	SKLAD SEE NÁŘADÍ	10,95
204	KALIBRAČNÍ MÍSTNOST	10,95
205	SKLAD ODĚVŮ	11,88
206	SERVER	5,66
207	SKLAD SEE PŘÍSTROJE	8,76
208	KANCELÁŘ ELEKTRO MISTR	14,05
209	SPRÁVCE TRATI	10,95
210	VEDOUcí MISTR	10,95
211	VED. PROVOZU INFRAS. TO	10,95
212	VEDOUcí PROVOZU	10,95
213	KANCELÁŘ TECHNIČEK TO	14,97
214	KANCELÁŘ SEE	14,97

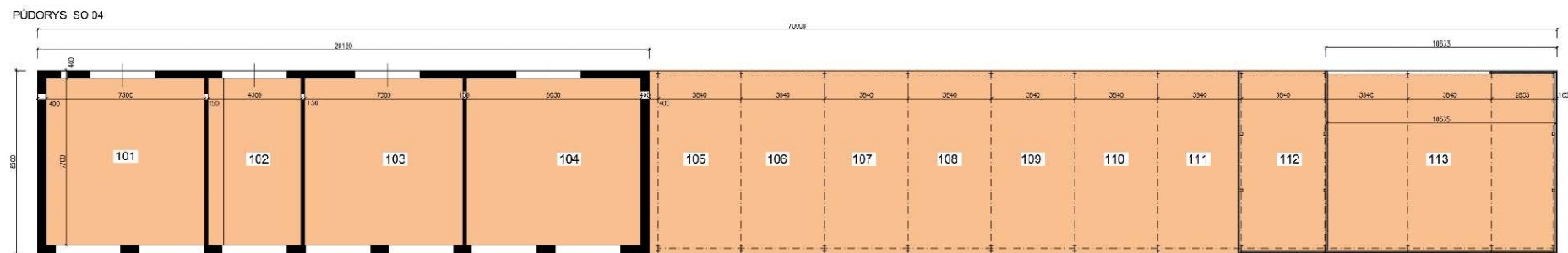
Obrázek 21 Půdorys 2. NP Objekt č. 1 a č. 2 (varianta C.1)



LEGENDA MÍSTNOSTÍ :

Č.M.	ÚČEL MÍSTNOSTI	PL. m ²
101	SKLAD ZNAČEK	38,70
102	KOVÁRNA	69,75
103	KRYTÉ STÁNÍ MUV	329,65

Obrázek 22 Půdorys Objekt č. 3 (varianta C.1)



LEGENDA MÍSTNOSTÍ :

Č.M.	ÚČEL MÍSTNOSTI	PL, m ²	Č.M.	ÚČEL MÍSTNOSTI	PL, m ²
101	DÍLNA TO	56,21	108	STÁNÍ TO - TRAKTOR SEKAČKA	30,72
102	SKLAD TO REGENERACE SVRŠKŮ	33,11	109	STÁNÍ TO - NÁKLADNÍ VOZIDLO	30,72
103	OPRAVA STROJŮ TO	56,21	110	STÁNÍ SEE - TRANZIT	30,72
104	TECHNICKÁ MÍSTNOST - REZERVA	61,83	111	STÁNÍ SEE - TRANZIT	30,72
105	STÁNÍ TO - UNC	30,72	112	STÁNÍ SEE - NÁHR. ZDROJ + VOZÍK	30,72
106	STÁNÍ TO - TRAKTORBAGR	30,72	113	SKLAD DROBNÉHO KOLEJIVA	85,98
107	STÁNÍ TO - SEKAČKA NA TRÁVU	30,72			

Obrázek 23 Půdorys Objekt č. 4 (varianta C.1)

Tabulka 8 Přehled funkčního využití ploch TO Opava – nový stav

Prostor – využití	užitná plocha v m ²	podíl
Veřejně přístupné prostory	0,00	0,00 %
Společné prostory	0,00	0,00 %
Prostory pro vlastní využití SŽ	1675,56	100,00 %
Prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy	0,00	0,00 %
Prostory pro dopravce	0,00	0,00 %
Prostory pro dopravce	0,00	0,00 %
Komerční prostory	0,00	0,00 %
Byty	0,00	0,00 %
Prostory pro využití orgány státní správy	0,00	0,00 %
Nevyužité prostory	0,00	0,00 %
CELKEM	1675,56	---

Zdroj: vlastní zpracování

Na základě údajů o výši provozních nákladů při současném provozu byl sestaven plán průběhu provozních nákladů po realizaci zamýšlené varianty C1. Do jejich výše byly promítnuty změny související s provedenou rekonstrukcí a novou infrastrukturou. Zejména se předpokládá snížení nákladů na elektrickou energii vlivem redukce ploch a výměny osvětlovacích prvků, oproti tomu však naroste spotřeba elektrické energie instalací tepelných čerpadel, která však bude částečně pokryta instalací FVE a vlastní výrobou elektrické energie. Celkově však dojde k navýšení nákladů na elektřinu oproti současnému stavu o 32,2 %. Instalací tepelných čerpadel však dojde k úplnému zániku nákladů na plyn. U nákladů na vodu se předpokládá jejich zachování ve stávající výši. Náklady na ostatní služby byly navýšeny o náklady spojené s provozem FVE.

Předpokládaná výše jednotlivých položek provozních nákladů v roce 2029 (první celý rok provozu) je zachycena v následující tabulce:

Tabulka 9 Přehled provozních nákladů – Varianta C1 (rok 2029)

Položka	Kč za rok
Elektrická energie	64 391,00
Voda	21 751,00
Plyn	0,00
Ostatní služby	83 000,00
Provozní náklady CELKEM	169 142,00

V souvislosti s realizací je rovněž očekáváno snížení periodických nákladů o 40 %, kdy jsou zohledněny nejen navýšené úspory údržby stavebních částí, ale také nutné revize nových zařízení. V dalším období je pak počítáno s postupným nárůstem nákladů o 10 % každých 5 let.

Po realizaci prací v rámci varianty A se nepředpokládá vznik výnosů z pronájmu prostor, protože se bude jednat o uzavřených areál pro potřeby SŽ bez přístupu veřejnosti. Návazně na uvedené skutečnosti zachycuje následující tabulka hospodářský výsledek pro variantu C1 za rok 2029.

Tabulka 10 Hospodářský výsledek – varianta C1 (rok 2029)

Položka	Kč za rok
Výnosy z pronájmu	0,00
Náklady na provoz	169 142,00
Periodické náklady	68 160,00
Hospodářský výsledek	-237 302,00

5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

5.1 Specifikace hlavních stavebních objektů

Objekt SO01 Sklady, šatny, krytá stání, kanceláře

Část objektu SO01 na p. č. 752/41 zůstane zachována a bude kompletně rekonstruována. V 1. NP budou sklady. V 2. NP budou šatny, hygienické zázemí a kanceláře.

Rozměry 22 x 9,8 x 7,1 m. Rekonstrukce objektu o obestavěném prostoru 1531 m³.

Objekt SO02 kryté stání a kanceláře

Novostavba dvoupodlažního objektu napojeného na objekt 1. V 1. NP budou krytá stání osobních vozidel (7 stání). V 2. NP budou kanceláře, sklady, kalibrační místnost, serverovna.

Rozměry: 21,5 x 9,8 x 7,1 m. Novostavba technologické části v 1.NP o obestavěném prostoru 748 m³ a novostavba administrativní části v 2.NP o obestavěném prostoru 748 m³.

Objekt SO03 Kryté stání MUV, kovárna, sklad

Novostavba jednopodlažního objektu rozděleného dilatací na dvě části. V objektu bude kryté stání MUV pro 3 kolejová vozidla, sklad značek a kovárna. Do krytého stání MUV bude vnesena nová kolej.

Rozměry nového objektu jsou 48 x 9,8 x 5,5 m, obestavěný prostor tak činí 2587,2 m³.

Z uvedeného obestavěného prostoru bude část o rozměrech 13 x 9,8 x 5,5 m, tedy 700,7 m³ provedena jako standardní zděná budova, zbylá část o obestavěném prostoru 1886,5 m³ bude provedena jako halový systém- přístřešek..

Objekt SO04 Krytá stání, sklady

Novostavba jednopodlažního objektu rozdělená dilatací na dvě části. V objektu budou krytá stání pro stroje, osobní/nákladní auta a dílny.

Rozměry nového objektu činí 70 x 8,5 x 4,66 m, celkový obestavěný prostor tak bude 2772,7 m³.

Z uvedeného obestavěného prostoru bude část o rozměrech 28,18 x 8,5 x 4,66 m, tedy 1116,2 m³ provedena jako standardní zděná budova, zbylá část o obestavěném prostoru 1656,5 m³ bude provedena jako ocelový přístřešek, v části opatřen stěnami z trapézového plechu, stání agregátu SEE a sklad drobného kolejiva, jinak otevřená plocha.

Demolice objektů

Objekty 2-6 vč. nakládací rampy, s výjimkou objektu č. 1, budou zbourány. Na jejich místě budou vybudovány nové objekty. Celkový rozsah demolic byl na základě propočtu projektanta vyčíslen na 10833 m³.

Rekonstrukce vodovodu

Nové připojení areálu TO Opava na veřejný vodovod v navržené délce 200 m. Místo napojení zůstává stejné, mění se dimenze. Z důvodů nedostatečných poměrů pro zajištění požární vody, bude vybudována požární nádrž o objemu 72 m³.

Rekonstrukce kanalizace

Nové připojení areálu TO Opava na veřejnou jednotnou kanalizaci. Nové napojení je navrženo na stoku SmVaK v křižovatce ulic Kylešovická a Anenská. Napojení na původní kanalizaci bude zrušeno. Na kanalizační přípojku budou napojeny vývody domovní kanalizace, střešní svody a vpustě ze zpevněných ploch. Navržená délka dešťové kanalizace činí 580 m, délka splaškové kanalizace pak 177 m. Dále bude na základě požadavků SmVaK vybudována akumulární jímka o objemu 72 m³, která umožní napojení kanalizace do kanalizačního řadu.

Rekonstrukce plynovodu

Úprava venkovních rozvodů NTL plynovodu z důvodu demolice objektů a odpojení objektů od rozvodu plynu.

Venkovní rozvody NN

Úprava venkovních rozvodů NN z důvodu demolice objektů, stávající KS a RE budou přeloženy. Bude provedeno nové podzemní vedení a připojení slaboproudu. Celková navržená délka vedení NN činí 475 m, rozvody slaboproudu pak v délce 715 m.

Komunikace a zpevněné plochy

Stávající zpevněné plochy a komunikace budou provedeny nově, komunikace bude asfaltová, částečně betonová. Skladovací plochy budou štěrkové. U severní hranice areálu budou umístěny boxy sypaných hmot. Celková výměra zpevněných ploch byla vyčíslena na 4798 m² (bude se jednat o asfaltové, betonové a štěrkové plochy).

Oplocení areálu TO Opava

Bude provedeno nové oplocení (dle nových majetkových poměrů) z betonových dílů výšky 2,5m s žiletkovým drátem, součástí jsou kovové automatické vjezdové brány a branky. Na vstupu do objektu a u automatické brány a jedné branky budou umístěny 2 tl - AV hlásky pro komunikaci s personálem v objektu a umožnění vstupu do objektu. Celková délka oplocení bude dle navržené situace činit 517,4 m.

Osvětlení areálu TO Opava (SO 11)

Bude provedeno nové venkovní osvětlení – částečně na stožárech (vybudování nových stožárů v počtu 6 ks), částečně na fasádách.

Sklad technických plynů

Oprava kovového přístřešku, provedení nového nátěru.

Pro všechny nové objekty je navržen zděný podélný systém. Základy z železobetonu – pásy v nezamrzlé hloubce, základové desky vyztužené KARI sítí. Obvodové zdivo sendvičové – cihelné bloky tl. 300 mm + šedý polystyren tl. 100 mm. Vnitřní zdivo a příčky z cihelných bloků. Strop nad 1. NP ze stropních předepnutých dutinových panelů. Střešní nosná konstrukce – dřevěné sbíjené vazníky. Strop pod střešou z sdk, zateplený minerální vatou tl. 300 mm. Výplně oken – plastové s trojsklem, výplně dveří a vrat – plastové, zateplené. Fasáda – tenkovrstvá probarvená omítka. Střešní krytina – plastová folie.

Na střechách (nad objektem 1 a 2) bude umístěna FVE s využitím pro objekty TO. FVE bude dimenzována na spotřebu v přípojném objektu s využitím vyrobené elektrické energie v místní

LDS bez „zásadních“ přetoků do nadřazené distribuční soustavy. Posouzení návratnosti investice do FVE je součástí ekonomického hodnocení a jeho přílohy C10.

V prostorech stání pro služební vozidla SŽ bude umístěna dobíjecí stanice osobních vozidel.

Vnitřní i vnější osvětlovací tělesa budou použita jako LED svítidla.

Systémy EZS a EPS budou napojeny do systému DDTS, monitorovací pracoviště bude umístěno na ústředním stavědle. Bude provedeno kabelové propojení obou budov.

Projekt je v zásobníku na spolufinancování z operačních fondů EU a v dalších stupních PD bude nutné zpracovat Energetický posudek dle požadavku čj. 61587/2022-SŽ-GR-O6 (Zpracování energetického posudku v rámci přípravy investičních akcí).

V následující tabulce jsou uvedeny instalované příkony elektrických zařízení v jednotlivých částech TO Opava jak pro variantu stávající, tak i pro navrženou variantu C1. V navrhovaném stavu jsou zohledněny nejen dispoziční úpravy areálu, ale také změny v používaných elektrických zařízeních.

Tabulka 11 Energetická bilance odběrů (instalovaných příkon)

Tabulka energetické bilance odběrů		
TO Opava	Stávající stav (kW)	Navrhovaný stav (kW)
Veřejně přístupné prostory	0,0	0,0
Technologické prostory	0,0	0,0
Provozní prostory SŽ	55	68,7
Prostory pro dopravce	0,0	0,0
Komerční prostory	25	0,0
Byty	0,0	0,0
Společné prostory	0,0	0,0
Státní správa	0,0	0,0
CELKEM	80	68,7

V následující tabulce jsou pro upřesnění zohledněny údaje o spotřebách elektrické energie a nákladu na ni pro stavy bez projektu a po realizaci navrhované varianty C1.

Tabulka 12 Spotřeba elektrické energie

Položky	Bez projektu			Varianta C1		
	MWh/rok	Kč/MWh	Kč/rok	MWh/rok	Kč/MWh	Kč/rok
Objekty	7,37	6 500,00	47 905,00	6,50	6 500,00	42 250,00
Tepelná čerpadla	0,00	0,00	0,00	27,00	6 500,00	175 500,00
FVE (výroba)	0,00	0,00	0,00	-23,76	6 500,00	-154 440,00
CELKEM	7,37		47 905,00	9,74		63 310,00

5.2 Navržené kolejové řešení

Nová kolej do krytého stání MUV

Část koleje 20a na pozemku nového vlastníka (za hranicí areálu TO) již byla demontována. Do koleje 20a bude vložena výhybka pro zavedení koleje do krytého stání MUV. Kolej 20a bude ukončena betonovým zarážedlem před oplocením areálu (u východní hranice areálu), dále bude zrušena, min. poloměr oblouku 150m, max. rychlost 20km/h.

Kolej č. 20 bude nově zaústěna do areálu TO Opava.

6 Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

V rámci realizaci projektu nedojde k úpravám inteligentních dopravních systému, jelikož projekt řeší technicko-administrativní zázemí.

7 Územně technické podmínky

Objekty se nachází v drážním areálu traťového okrsku Opava, v obci Opava. Okolí je zastavěno železniční tratí. Předmětné stavby slouží jako garáže, sklady a kanceláře. Staveniště bude vybudováno v rozsahu úměrném řešenému záměru a podmínkám pro zřízení staveniště. Staveniště bude obsahovat jen nejnutnější plochy drážního areálu a prostory jednotlivých staveb.

Vzhledem k tomu, že předmětem projektu jsou i stavební úpravy stávajících objektů, budou stavební práce probíhat také na samotných stavbách, na obvodovém plášti a střeše. Proto staveniště zahrnuje i vlastní objekt a vymezený prostor po obvodě stavby.

Souhrn stavebních zásahů:

1. Demolice stávajících objektů
2. Stavební úpravy objektu 1
3. Výstavba nového objektu 2
4. Výstavba nového objektu 3
5. Výstavba nového objektu 4
6. Rekonstrukce vodovodu
7. Rekonstrukce kanalizace
8. Rekonstrukce vedení NN a slaboproudu
9. Stavební úpravy komunikací a zpevněných ploch
10. Realizace oplocení
11. Realizace nového venkovního osvětlení
12. Oprava přístřešku pro sklad technických plynů

Příprava území pro stavbu není potřebná, všechny činnosti pro realizaci stavby včetně přeložek inženýrských sítí jsou součástí stavby.

Příjezd na pozemek je po stávající komunikaci k traťovému okrsku z ulice Anenská.

Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se stavbou nemění.

Nová parkoviště ani stání nebudou budována.

8 Majetkoprávní vztahy

Stavba je umístěna na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro Správu železnic s.o. Dočasně (během realizace oplocení) mohou být stavbou dotčeny pozemky ve vlastnictví Českých drah a.s., statutárního města Opava a společnosti Optim development, a.s. Všechny pozemky jsou v obci Opava, katastrálním území Opava – předměstí.

Tabulka 13 Přehled dotčených pozemků

Parcelní číslo	Výměra (m ²)	Vlastník	Druh pozemku	Způsob ochrany
752/39	346	Česká republika právo hospodaření pro Správu železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha1	Zastavěná plocha a nádvoří	žádný
752/40	396	Česká republika právo hospodaření pro Správu železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha1	Zastavěná plocha a nádvoří	žádný
752/41	340	Česká republika právo hospodaření pro Správu železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha1	Zastavěná plocha a nádvoří	žádný
752/42	244	Česká republika právo hospodaření pro Správu železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha1	Zastavěná plocha a nádvoří	žádný
752/43	120	Česká republika právo hospodaření pro Správu železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha1	Zastavěná plocha a nádvoří	žádný
752/44	284	Česká republika právo hospodaření pro Správu železnic, s.o., Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha1	Zastavěná plocha a nádvoří	žádný
752/1	58262	České dráhy a.s.	Ostatní plocha	žádný
3036/2	2878	České dráhy a.s.	Ostatní plocha	žádný
3036/1	4969	Statutární město Opava	Ostatní plocha	žádný
752/117	1713	Optim development a.s.	Ostatní plocha	žádný
752/118	11176	Optim development a.s.	Ostatní plocha	žádný

9 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

Záměr projektu **nepodléhá** zjišťovacímu řízení z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Realizace předloženého záměru nebude mít významný vliv (přímý ani dálkový) na evropsky významné lokality vyhlášené nařízením vlády č. 132/2005 Sb., ani na ptačí oblasti. Stavba se nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Stavba není situována v plochách jmenovaných zákonem č. 114/1992 Sb. jako významný krajinný prvek.

Navrhované řešení nemá negativní vliv na životní prostředí.

Ovzduší a hluk

Během realizace projektu může dojít ke krátkodobému (dočasnému) zhoršení životního prostředí stávající zástavby. Proto veškeré stavební práce budou prováděny tak, aby nedocházelo k obtěžování okolí stavby exhalacemi, hlukem, otřesy, prachem, zápachem a oslňováním nad přípustnou míru.

Voda

Povrchové a spodní vody budou chráněny tak, že stavební materiál a látky budou použity v souladu s jejich určením a likvidace bude v souladu s doporučením výrobce.

V rámci zpracování záměru projektu byla zvažována možnost vsakování dešťových vod. Vzhledem k omezenému prostoru bylo od tohoto záměru upuštěno.

Zachycené dešťové vody ze střech výpravní budovy budou proto i nadále odváděny do veřejné dešťové kanalizace. Splaškové vody zůstanou napojeny na veřejnou splaškovou kanalizaci.

Odpady

Se všemi odpady, vznikajícími v průběhu provádění stavby a jejího užívání, bude nakládáno způsobem, který je v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, tzn., nebudou-li stavebníkem využity, budou předány k zneškodnění oprávněným osobám.

Provozem objektu bude vznikat odpovídající množství komunálního odpadu. Odpady vzniklé provozem budou likvidovány smluvně odvozem oprávněnou organizací k likvidaci těchto odpadů.

V průběhu realizace akce lze v místě stavby při bouracích pracích očekávat kontaminaci materiálu ropnými látkami v betonových podlahách garáže MUV a dílnách. Jedná se o prostory, ve kterých byl výskyt zařízení s pohonem na naftu či benzín a došlo k jejich úkapu. Větší úniky nebyly zjištěny.

Zdroje vytápění / Obnovitelné zdroje

V současné době jsou objekty kanceláří, šaten, skladů a dílen vytápěny teplovodním vytápěním, příprava UT je řešena v plynové kotelně, zdrojem je plyn napojený stávající plynovou přípojkou.

Objekty garáží a garáže MUV nejsou vytápěny, pouze temperovány elektrickými přímotopy v průběhu prováděných oprav, garáže osobních vozidel nejsou vytápěny vůbec.

Po rekonstrukci bude vytápění objektů č.1, 2 a částečně č.3 řešeno pomocí teplovodního vytápění, kdy zdrojem budou tepelná čerpadla o celkovém výkonu 45 kW.

Na střeše nad objekty 1 a 2 budou umístěny fotovoltaické panely s instalovaným výkonem 27 kWp.

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

Veškeré zařízení realizované stavbou bude po dokončení stavby v majetku České republiky s právem hospodaření Správa železnic s. o., která bude zajišťovat jeho budoucí provoz a údržbu.

Správu budov bude po rekonstrukci vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství Ostrava, správa pozemních staveb.

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

Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří SŽ je dále podrobněji upraveno Směrnicí SŽDC č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří SŽDC (v aktuálním znění).

11 Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Slovní hodnocení ekonomické efektivity projektu je zpracováno dle aktuálně platné Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a prováděcích pokynů k této metodice – bod IV. Odlišné postupy, odst. 2, písmeno e). Samotné ekonomické hodnocení je obsahem přílohy C záměru projektu.

Předmětem hodnocení byly varianty blíže popsány v kapitole 4 tohoto dokumentu. U každé varianty bylo blíže specifikováno technické řešení, vymezení ekonomických parametrů investice, a rovněž byla provedena jednoznačná identifikace výhod a nevýhod jejich realizace směrem k dosažení hlavních cílů definovaných v kapitole 3 záměru projektu.

Na základě provedeného slovního posouzení byly z identifikovaných variant A, B, C1-C4 a D vybrány 3 varianty (A, C1 a D), pro které bylo následně zpracováno podrobnější ekonomické posouzení.

Podkladem pro ekonomické posouzení byly vyčíslené investiční náklady v cenové úrovni roku 2024, v provozní fázi pak informace o současné výši nákladů na provoz předmětné infrastruktury a jejich předpokládané změny v návaznosti na provedené stavební práce a technické parametry pořizovaného vybavení. Ekonomické vyhodnocení je provedeno s využitím analýzy efektivity nákladů, kdy u jednotlivých variant vzájemně porovnány nediskontované investiční náklady a provozní náklady za celkové období 30 let (roky 2024-2053).

Výsledné vyhodnocení a výběr nejvhodnější varianty pak byly provedeny vzájemnou komparací variant ve vztahu k ekonomické efektivity, výhodnosti, ale především k naplňování přínosů pro uživatele (SŽ), které byly včleněny do stanovených cílů projektu.

V následující tabulce je pro přehlednost obsaženo shrnutí celkových nákladů posuzovaných variant, jejich výhodnosti a naplnění cílů.

Tabulka 14 Shrnutí parametrů jednotlivých variant

Položka	Varianta A	Varianta C1	Varianta D
Celkové náklady realizace* v mil. Kč (bez zohlednění inflace) v CÚ 2024	185,46	184,56	240,14
Převažují výhody nad nevýhodami	NE	ANO	ANO
Naplnění stanovených cílů	NE	ANO	ANO

* hodnoty nákladů zohledňují nejen CIN, ale také náklady na provoz za období 30 let (roky 2024-2053)

Z výše uvedeného porovnání celkových nákladů realizace a provozu za posuzované období vyplývá, že realizace varianty C1 vychází jako finančně nejlevnější řešení.

Nevýhodou varianty A oproti variantám C1 a D jsou omezené možnosti naplnění požadavků investora. Oproti realizaci variant C1 a D nedojde při variantě A k vyřešení všech požadovaných dispozičních úprav, protože prostá rekonstrukce stávajících objektů neumožní vytvoření odpovídajících kancelářských, technických, dílenských a parkovacích prostor dle definovaných požadavků.

Zejména nedojde k vybudování potřebného množství administrativních prostor pro plánovaný počet pracovníků s odpovídajícím dispozičním řešením, nebude vybudována dostatečná kapacita parkovacích míst pro dopravní prostředky, nebude vybudováno odpovídající zázemí pro zaměstnance (hygienické zázemí, sušárna oděvů a vybavení), prostory pro MUV nebudou ani po úpravě splňovat požadavky pro umístění a parkování těchto kolejových vozidel.

U všech variant pak bude naplněn pouze cíl v podobě vytvoření uzavřeného a zabezpečeného areálu bez přístupu cizích osob.

Z uvedeného posouzení jednoznačně vyplývá, že variantu A nelze doporučit k realizaci, protože nenaplní stanovené cíle. Pro další porovnání tak zůstávají pouze varianty C1 a D, jejichž realizace je spojena s naplněním všech definovaných požadavků v jednotlivých oblastech, budou tak naplněny veškeré stanovené cíle.

Varianta D je však oproti variantě C1 výrazně dražší a je spojena s nevýhodami v podobě nutnosti nalezení vhodných pozemků pro umístění areálu a souvisejícího majetkoprávního vypořádání. Ani pozitivní dopad prodeje současného areálu není v současné době možné zohlednit, protože momentálně neexistuje zájemce o jeho koupi. Z tohoto porovnání tedy jako výhodnější vychází varianta C1.

Na základě provedeného vzájemného porovnání posuzovaných variant z různých hledisek je možné jako nejvhodnější k realizaci a financování z veřejných rozpočtů doporučit variantu C1.

12 Rozpis nákladů

Tabulka 15 Rozpis nákladů projektu

Náklad		tis. Kč*
1	Poplatky za plány / stavební projekt	15 635,73
2	Nákup pozemků	0,00
3	Výstavba	133 409,98
4	Technologie (pro provoz dráhy)	5 357,16
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	13 876,71
6	Případná úprava ceny ²⁾	0,00
7	Propagace	0,00
8	Dozor v průběhu stavby	1 172,68
9	Technická pomoc	13 811,56
10	Mezisoučet	183 263,82
11	(DPH ³⁾)	38 485,40
12	CELKEM ⁴⁾	221 749,23

* Ve vyčíslení celkových investičních nákladů je zohledněn inflační koeficient dle parametrů nastavených v Tabulkách propočtu nákladů.

- | | |
|----|--|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události. |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách. |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH, pokud je nerefundovatelná |

Zdroj: vlastní zpracování

13 Výčet příloh

Příloha A:	Formuláře VZOR 80–83
Příloha B:	Nedokládá se
Příloha C:	Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
Příloha D:	Nedokládá se
Příloha E:	Situace projektu a orientační výkres či mapa s vyznačením začátku a konce stavby, ev. další výkresy
Příloha F:	Doložení současného stavu
Příloha G:	Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce
Příloha H:	Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“
Příloha I:	Nedokládá se
Příloha J:	Nedokládá se
Příloha K:	Ostatní přílohy

14 Seznam tabulek

Tabulka 1 Předpokládané celkové investiční náklady	3
Tabulka 2 Předpokládané celkové neinvestiční náklady	3
Tabulka 3 Řešené objekty	5
Tabulka 4 Přehled opravných prací v posledních 5 letech	13
Tabulka 5 Přehled funkčního využití ploch TO Opava – současný stav	25
Tabulka 6 Přehled provozních nákladů – současný stav	25
Tabulka 7 Hospodářský výsledek – současný stav	25
Tabulka 8 Přehled funkčního využití ploch TO Opava – nový stav	38
Tabulka 9 Přehled provozních nákladů – Varianta C1 (rok 2029)	38
Tabulka 10 Hospodářský výsledek – varianta C1 (rok 2029)	39
Tabulka 11 Energetická bilance odběrů (instalovaných příkon)	42
Tabulka 12 Spotřeba elektrické energie	42
Tabulka 13 Přehled dotčených pozemků	46
Tabulka 14 Shrnutí parametrů jednotlivých variant	50
Tabulka 15 Rozpis nákladů projektu	52

15 Seznam obrázků

Obrázek 1 Umístění stavby	6
Obrázek 2 Vymezení tratí obsluhovaných TO Opava	6
Obrázek 3 Situace – stávající stav	8
Obrázek 4 Objekt Opava – TO – sídlo (p. č. 752/41)	9
Obrázek 5 Objekt Opava – TO – sklady + sklad hořlavin (p. č. 752/42)	9
Obrázek 6 Objekt Opava – TO – hygienické zázemí dílen + garáže (p. č. 752/43)	10
Obrázek 7 Objekt Opava – TO – dílny + garáže (p. č. 752/44)	10
Obrázek 8 Objekt Opava – TO – sklad + garáže (p. č. 752/40)	11
Obrázek 9 Objekt Opava – TO – garáž MUV (p. č. 752/39)	11
Obrázek 10 Objekt Opava – TO – sklad technických plynů	12
Obrázek 11 Půdorys 1. PP objektu 1 (Opava – TO – sídlo, p. č. 752/41, IC6000315424)	16
Obrázek 12 Půdorys 1. NP objektu 1 (Opava – TO – sídlo, p. č. 752/41, IC6000315424)	17
Obrázek 13 Půdorys 1. PP objektu 2 (Opava – TO – sklady + sklad hořlavin, p. č. 752/42, IC6000315412)	18
Obrázek 14 Půdorys 1. NP objektu 2 (Opava – TO – sklady + sklad hořlavin, p. č. 752/42, IC6000315412)	19
Obrázek 15 Půdorys 1. NP objektu 3 (Opava – TO – hygienické zázemí dílen + garáže, p. č. 752/43, IC6000315408)	20
Obrázek 16 Půdorys 2. NP objektu 3 (Opava – TO – hygienické zázemí dílen + garáže, p. č. 752/43, IC6000315408)	21
Obrázek 17 Půdorys 1. NP objektu 4 (Opava – TO – dílny + garáže, p. č. 752/44, IC6000315422)	22
Obrázek 18 Půdorys 1. NP objektu 5 (Opava – TO – sklad + garáže, p. č. 752/40, IC6000315427)	23
Obrázek 19 Půdorys 1. NP objektu 5 (Opava – TO – garáž MUV, p. č. 752/39, IC6000315427)	24
Obrázek 20 Půdorys 1. NP Objekt SO 01 a SO 02 (varianta C.1)	34
Obrázek 21 Půdorys 2. NP Objekt SO 01 a SO 02 (varianta C.1)	35
Obrázek 22 Půdorys Objekt SO 03 (varianta C.1)	36
Obrázek 23 Půdorys Objekt SO 04 (varianta C.1)	37