

„Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha hl. n.“

ZÁMĚR PROJEKTU

Dne:

9.9.2019

Zpracovatel:

Ing. Arch. Tomáš Pechman

Obsah

1.	Identifikační údaje projektu	1
2.	Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu	2
2.1	Návaznosti na koncepce a programy	2
2.2	Návaznosti s jinými stavbami	2
2.3	Popis návaznosti se souvisejícími stavbami	3
2.4	Provedené stavebně technické průzkumy	4
2.5	Důvody zařazení akce do plánu investice	4
3.	Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu	5
3.1	Popis stanice a dopravního uzlu	5
3.2	Informace o návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy	6
3.3	Informace o podmínkách parkování pro cestující	7
3.4	Popis stávajícího stavu budovy	8
3.5	Informace o památkové ochraně a historické hodnotě budovy	9
3.6	Fantova budova – kulturní památka	10
3.7	Tabelární přehled procentuálního využití budovy – stávající stav	11
4.	Požadavky na technické řešení	12
4.1	Tabelární přehled procentuálního využití budovy (navrhovaný stav)	16
4.2	Dislokace pracovníků SŽDC s. o.	17
5.	Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů	18
5.1	Údaje o plochách	18
6.	Územně technické podmínky	18
7.	Majetkoprávní vztahy	18
7.1	Tabelární přehled dotčených pozemků	18
7.2	Informace o realizaci stavby a záborech	18
8.	Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska enviromentálních vlivů	19
9.	Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku	19
10.	Shrnutí hodnocení ekonomické efektivnosti projektu, shrnutí výsledků a dopadů projektu	20
11.	Rozpis nákladů	21
12.	Přílohy	22

Název investora: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Praha 1
- Nové Město (Stavební správa západ)

Adresa včetně PSČ: Dílčedná 1003/7, PSČ 110 00 (Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9)

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce: „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha hl. n.“

1. Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S631700110

ISPROFOND/sub. ISPROFIN 3273214901/5113510003

Název projektu: „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha hl. n.“

Místo realizace (kraj): Hlavní město Praha

Předpoklad realizace: 06/2021 – 04/2023

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		Smíšená CÚ 2019-2023
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	■	■
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	■	■
Soukromé zdroje	■	■
Celkem	■	■

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		Smíšená CÚ 2019-2023
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	■	■
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	■	■
Soukromé zdroje	■	■
Celkem	■	■

2. Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu

2.1 Návaznosti na koncepce a programy

Návrh této stavby vychází ze základních záměrů stavební obnovy a modernizace osobních nádraží ve správě Správy železniční dopravní cesty s. o., jejichž cílem je uvedení stávajících výpravních budov osobních nádraží do stavu vhodného k užívání cestující veřejností a optimalizace veřejně přístupných ploch a prostor těchto budov na požadavky dnešní doby.

Program stavební obnovy a modernizace osobních nádraží vychází z níže uvedených principů stanovených v **Dopravní politice ČR pro období 2014-2020** s výhledem do roku 2050:

- Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti
- Z hlediska uživatele vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou.

Principy uvedené výše jsou uplatněny, neboť budovy osobních nádraží jsou „budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejností“.

Záměr je v souladu s obecným cílem nápravy špatného stavu a nedostatečné vybavenosti dopravních terminálů, železničních stanic a zastávek a s tím spojeného nízkého komfortu pro cestující, z čehož vyplývá nízká konkurenceschopnost vůči silniční dopravě. Cíle vyplývají z **Dopravní politiky 2014-2020** (např. specifické cíle 4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících, 4.2.4. Funkční systém osobní dopravy. Opatření řešící tyto cíle obsahují v programovém období 2014-2020 **Operační program Doprava** (specifický cíl 1.1 „Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy). Realizace záměru se předpokládá v letech 2019-2020.

Záměr projektu je připravován v souladu s dokumentem Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží (dále jen „Koncepce“), která stanovuje základní strategické postupy, vztahující se na nemovitosti osobních nádraží ve správě SŽDC.

2.2 Návaznosti s jinými stavbami

Rekonstrukci vnitřních prostor Fantovy budovy bude předcházet rekonstrukce opláštění budovy **Rekonstrukce fasády žst. Praha hl. n.**, která je v současné době v realizační fázi.

Záměr je koordinován se samostatnou investicí SŽDC s.o. **Prodloužení podchodů v žst. Praha hl. n.**, která řeší prodloužení severního podchodu směrem k Žižkovu (na Prahu 2 a 3) rekonstrukci 5. - 7. nástupiště, rekonstrukci zastřešení nástupiště, doplnění eskalátorů ze středního podchodu, rekonstrukci povrchů v podchodech a to včetně podhledů a osvětlení, rekonstrukce technologických provozních souborů týkající se sdělovacího zařízení, zabezpečovacího zařízení a silnoproudé technologie, atd.

Další akcí, která přímo souvisí s objektem Hlavního nádraží je připravovaná akce SŽDC **Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl. n.**, která řeší komplexní rekonstrukci železobetonové konstrukce stropní desky v oblastech průsaků, vč. rekonstrukce mostního svršku (vozovkového a chodníkového souvrství včetně souvrství hydroizolačního a odvodňovacího systému).

Významným způsobem se do provozu nádraží promítne i připravovaná **Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech** a to včetně jižního zhlaví.

Další samostatnou stavbou s možným dopadem na provoz ŽST Praha hl. n., je budování nové zástavby podél ulice Seifertovy a Italské. Nový výstup ze severního podchodu na tuto výstavbu navazuje, a návazné propojení mezi nádražím a prostorem Prahy 2 a 3 je do výše uvedené stavby zakomponováno.

Přehled jednotlivých souvisejících staveb dopravního charakteru:

- Prodloužení podchodů v žst. Praha hl.n. (SŽDC s.o.)
- Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech (SŽDC s.o.)

Přehled jednotlivých souvisejících staveb stavebního charakteru:

- Churchill Square (CR City)
- Rekonstrukce fasády žst. Praha hl. n. (SŽDC s.o.)
- Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl. n. (SŽDC s.o.)

2.3 Popis návaznosti se souvisejícími stavbami

Návrh rekonstrukce výpravní budovy je ohraničen lícem historické části budovy a nemá přesah do návazných prostor mimo toto ohraničení.

Jedinou související stavbou, která má přímou návaznost, je díky výše uvedenému pouze rekonstrukce opláštění budovy.

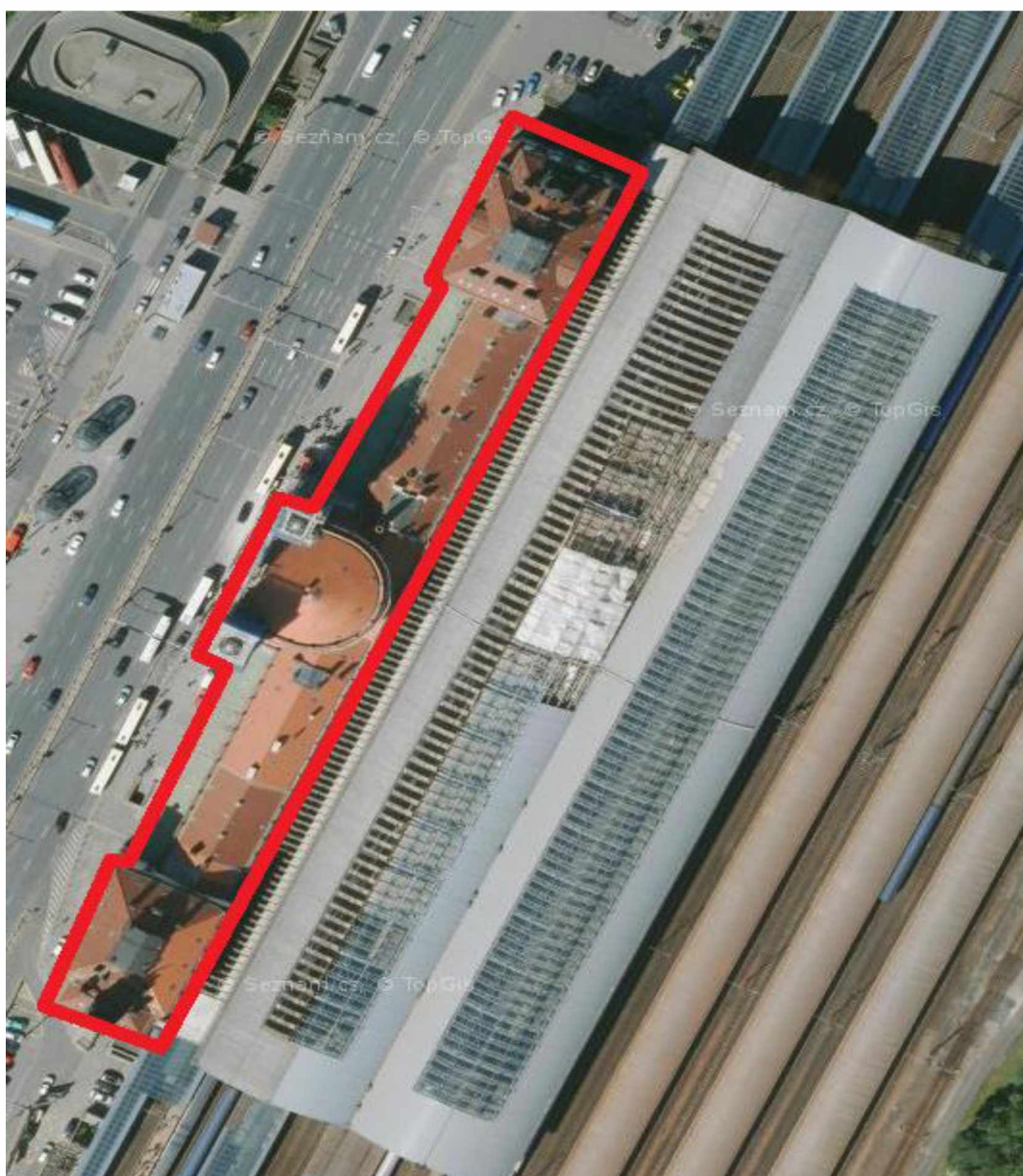


Schéma řešeného prostoru – Fantova budova (Praha hl. n.). Totožné vymezení platí pro probíhající rekonstrukci fasády i plánované úpravy vnitřních prostor Fantovy budovy.

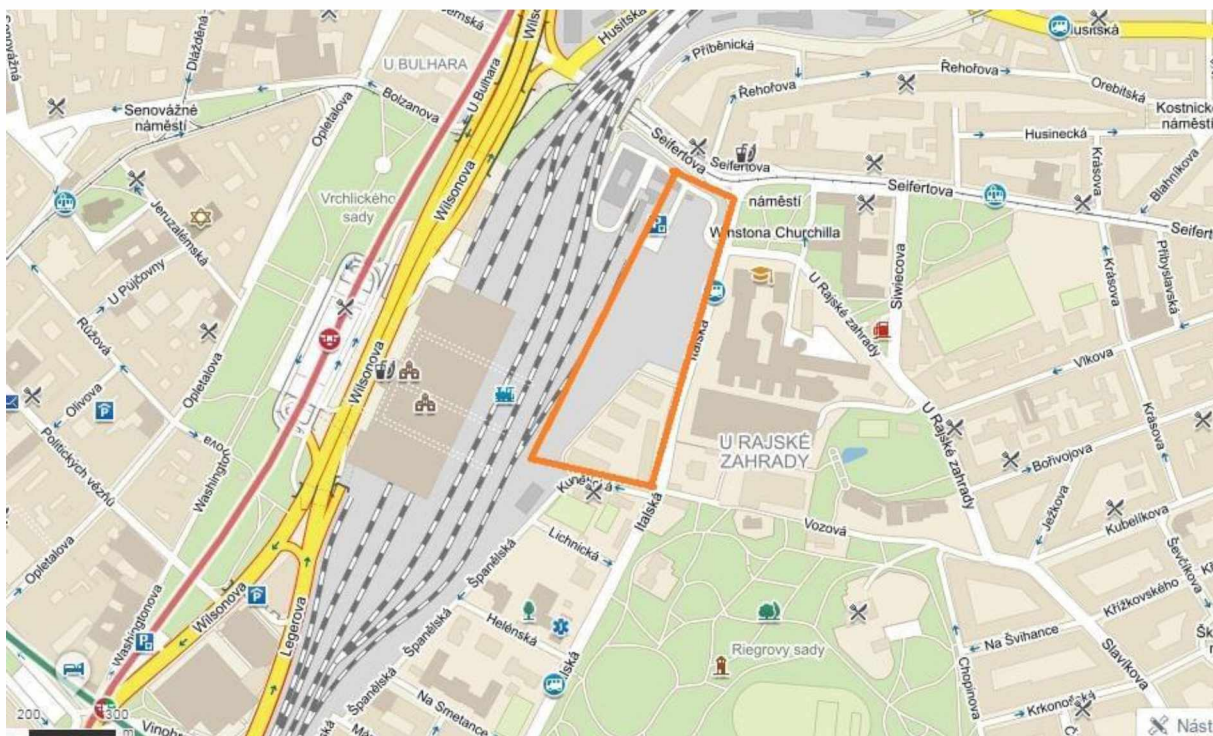


Schéma realizace obytného komplexu Churchill Square (ulice Seifertovy a Italské).

2.4 Provedené stavebně technické průzkumy

V roce 2004 byl proveden stavebně-technický průzkum zaměřený na skladbu stropní konstrukce, stanovení výpočtové pevnosti zdiva, pevnosti betonu, ověření armatury u vybraných železobetonových průřezů, určení vlhkosti zdiva a prohlídku krovů - stav dřevěných konstrukcí (mykologie). Současně byl proveden radonový průzkum a zjištěn stav podloží (geologická rešerše z dostupné dokumentace). Stručné shrnutí výsledků provedených průzkumů, vč. fotografií dokládajících současný stav objektu, je součástí přílohy E.

2.5 Důvody zařazení akce do plánu investice

Hlavními důvody pro zařazení akce rekonstrukce objektu Fantovy budovy v žst. Praha hl. n. do plánu investice jsou především:

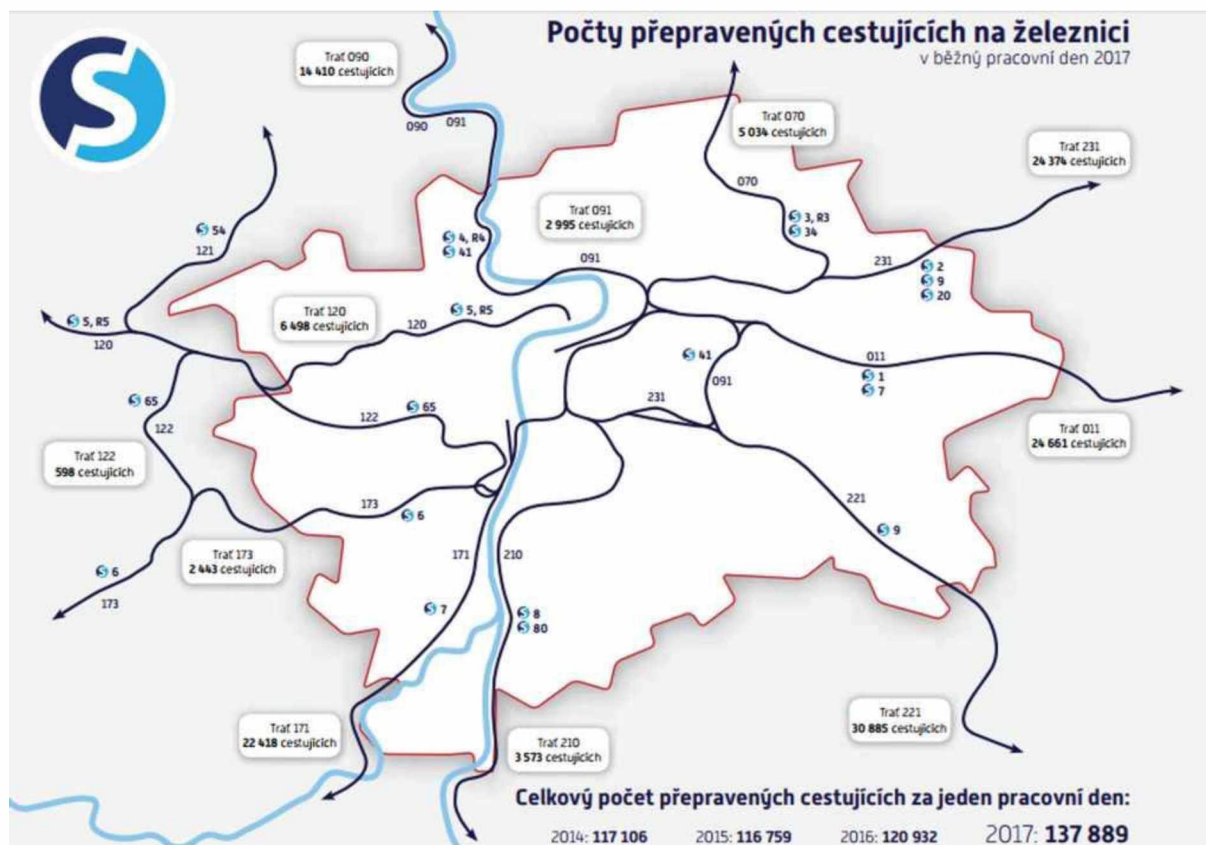
- nevyhovující stavebně technický stav, který neodpovídá současným požadavkům pro provoz dráhy a využívání stávajících prostor v budově, a také potřebám cestující veřejnosti.
- opotřebenosti objektu, které bylo dle Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží, vycházející z Koncepce, správcem objektu OŘ Praha stanoveno na 78,59 % a patří tedy do kategorie velmi špatného stavebně technického stavu.
- význam dané železniční stanice, i vlastního památkově chráněného objektu (Fantovy budovy), která je nejvýznamnějším dopravním uzlem, a to jak z hlediska regionálního, tak z hlediska celorepublikového.
- několik navazujících akcí (nejen SŽDC), které více či méně souvisí nejen s objektem Fantovy budovy, ale se železniční stanicí jako takovou a jejich realizací dojde ke zvýšení její významnosti a zlepšení komfortu pro cestující veřejnost. Jedná se především o přímou návaznost na probíhající akci „Rekonstrukce fasády žst. Praha hl. n.“ Rekonstrukcí vnitřních prostor bude dokončeno kompletní oživení Fantovy budovy.

- oživení vnitřních prostor Fantovy budovy a zpřístupnění nevyužívaných prostor objektu, především „kulturních sálů“ v 1NP severní části budovy, vytvoření zázemí pro zaměstnance SŽDC s. o.

3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

3.1 Popis stanice a dopravního uzlu

Praha hlavní nádraží patří mezi největší osobní železniční nádraží v Česku a zároveň je nejvýznamnějším republikovým nádražím. Navíc je přímo napojeno na metro, linku C.



Denní přeprava osob v rámci PID

Hlavní nádraží se nachází na rozhraní městských částí Praha 2 a Praha 3 a v současné době se skládá ze dvou částí. Hlavní z nich je **podzemní odbavovací hala** z roku 1977 s rozměry přibližně 120 x 60 metrů a navazující původní **Fantova budova** s rozměry přibližně 216 x 23,5-29 metrů.

V prostoru podzemní haly (Nová odbavovací hala) se nachází obchody, restaurace, pokladní přepážky pro nákupy jízdenek, místa na sezení a další služby pro cestující jako jsou sprchy, toalety, směnárny, bankomaty, úschovny kol a zavazadel.

Podzemní hala má tři úrovně. U vstupu z Vrchlického sadu je budova přízemní. Zde jsou umístěny vstupy do metra, čekací a komerční prostory. V navazujícím prostoru, který je umístěn pod magistrálou, má pak hala dvě úrovně. Ve spodní, pod úrovní vstupů do haly, jsou umístěny pokladny a informační přepážky Českých drah a dalších dopravců RegioJet a LEO Express. Pro cestující jsou zde komerční služby pro cestující a obchodní jednotky (např. Billa). Tyto prostory nejsou do rekonstrukce vnitřních prostor zahrnuté. Jedná se o část objektu (Nová odbavovací hala), která není předmětem rekonstrukce.

V horní úrovni (úroveň 1.PP Fantovy budovy) jsou umístěny především čekací prostory pro cestující, komerční prostory a vstupy do jednotlivých podchodů vedoucích na nástupiště. Tyto prostory budou rekonstrukcí zasaženy pouze částečně. Plně budou rekonstrukcí

zasaženy prostory, kde budou realizované nové eskalátory, propojující tuto část s 1NP Fantovy budovy. Dále dojde k úplné rekonstrukci stávajících veřejných WC a prostor v severní části, kde vzniknou nové komerční prostory, sloužící jako sklady.

Zastřešení podzemní odbavovací haly je řešeno jako pojížděná plocha a je součástí magistrály (ulice Wilsonova), slouží také jako parkoviště pro osobní a autobusovou přepravu. Tyto prostory nebudou rekonstrukcí vnitřních prostor Fantovy budovy zasaženy.

Pro veřejnost je přístupné 1.NP Fantovy budovy, které dříve sloužilo k odbavování cestujících. V současnosti se v něm nachází kavárna, místa k sezení, přístup na 1. nástupiště a k magistrále – na stanoviště autobusů a parkoviště. Tento prostor je součástí rekonstrukce, stejně jako zbylá podlaží Fantovy budovy. Jedinými prostory, které neprojdou kompletní rekonstrukcí, jsou prostory Drážního úřadu v severní věži a dílčí prostory v některých částech objektu. V případě prostor Drážního úřadu proběhnou pouze nezbytné stavební úpravy, které však nepovedou ke změně komfortu pro jejich uživatele. Dojde k rekonstrukci vnitřních rozvodů, rekonstrukci stávajícího výtahu a stavební zásahy budou také v rámci veřejně přístupných prostorů. Další prostory, které nebudou rekonstrukcí dotčeny, jsou prostory v 1NP centrální části objektu. Tento prostor byl v nedávné době rekonstruovaný, vč. bývalé Fantovy kavárny, která je dnes obsazena komerční službou.

Do vlaků se nastupuje přes 7 nástupišť. K nástupišťům vedou z druhého patra podzemní haly (1.PP Fantovy budovy) 3 podchody – jižní, střední (hlavní) a severní. Východně od nástupiště se nachází terminál sloužící při nakládání nebo vykládání automobilů na autovlak.

Schéma znázorňující rozsah rekonstrukce a vymezení dopadu rekonstrukce na jednotlivé prostory je znázorněn v příloze K (příloha č. 3 - Přehled plochy zasažené rekonstrukcí)

3.2 Informace o návaznosti provozu budovy na další druhy dopravy

Na nádraží vede linka C pražského metra – stanice Hlavní nádraží. Přístup do ní se nachází v podzemní odbavovací hale. Tramvaje jsou dostupné ze zastávky Hlavní nádraží, která se nachází přibližně 250 metrů od východu z nádraží (linky 5, 9, 15, 26, 95, 98). Nad novou nádražní halou se před vchodem do historické budovy u Severojižní magistrály nachází také autobusová zastávka, ze které vyjíždí různé mezinárodní i vnitrostátní spoje, V intervalu 15 – 30 minut odsud také odjíždí v intervalu 15 až 30 minut linka Airport Express (AE) na letiště Václava Havla Praha, dále je tato zastávka obsluhována nočními linkami 905 a 911. Součástí přednádražního prostoru jsou také placená parkoviště a stanoviště taxi. V blízkosti objektu Hlavního nádraží, se nachází další významné pražské nádraží, a to Masarykovo nádraží, které je vzdušnou čarou vzdálené 500 metrů, pěšky přibližně 10 minut.



Přehled navazující dopravy před Fantovou budovou

3.3 Informace o podmínkách parkování pro cestující

Garážovací a parkovací komplex Wilsonova nabízí parkovací stání pro osobní vozidla a autobusy přímo v centru Prahy.

Kapacita venkovního parkoviště nabízí 211 parkovacích míst a 16 míst pro autobusy. Dalších 312 parkovacích stání lze najít v prostorách garáží. Kromě krátkodobého parkování se zde nabízí též možnost předplatného. Ve třetím patře garáží se nachází autoservis a myčka aut. Parkoviště i garáže jsou monitorovány kamerovým systémem a střežené bezpečnostní službou.



Vymezení parkovacích míst v prostoru před Fantovou budovou

Plochy pro B+R nejsou v rámci této akce řešené, vzhledem k tomu, že jedná čistě o rekonstrukci interiéru. S ohledem na skutečnost, že objekt je památkově chráněný, není v plánu umisťovat do objektu stojany na kola. V současné době probíhají jednání mezi SŽDC s. o. a Magistrátem hl. m. Prahy o možných úpravách parkovací plochy před Fantovou budovou. Uvažuje se o převedení celé konstrukce zastřešení Nové odbavovací haly, vč. povrchů, do správy SŽDC s. o. (v současné době jsou části konstrukce zastřešení ve správě TSK. V rámci tohoto převodu, SŽDC s. o. do budoucna uvažuje s vymezením části prostoru jako B+R).

3.4 Popis stávajícího stavu budovy

Objekt byl v průběhu času několikrát upravován a přestavován (např. „přepatrování“ některých vyšších prostor, nové schodiště, úprava Vládního salónu atd.).

Budova začala být krátce po vybudování nové odbavovací haly v roce 1977 takřka nevyužívána a začala chátrat, až do dnešního stavu, kdy je procento opotřebení stanovené v souladu s Koncepcí na 78,59 %, což je údaj, který odpovídá spodní hranici velmi špatného stavebně technického stavu. Původní dispoziční řešení, které funguje až do dnešních dnů, nesplňuje potřebné provozní a prostorové uspořádání, vhodné pro opětovné využití všech prostor v budově. Hlavním nedostatkem je především nízký počet vertikálních propojení (výtahy i schodiště) a také takřka nemožný bezbariérový přístup do jednotlivých úrovní budovy.

V letech 2008-2015 prošla Fantova budova částečnou rekonstrukcí. Největší část rekonstrukce proběhla v 1. PP v přímé návaznosti na podchody a odbavovací halu, dále byly v 1. PP rekonstruovány technologické prostory, zejména plynová kotelna a místnosti s rozvodem vzduchotechniky (dále VZT). V 1.NP prošla rekonstrukcí Fantova kavárna. Dále bylo rekonstruováno podkroví 3.NP s umístěním strojoven VZT.

Objekt byl pro popis a pro polohu jednotlivých konstrukcí rozdělen na několik částí. Fantova budova je rozdělena na část A až E, část objektu A - severní věž, objekt C - střední věž, objekt E - jižní věž, objekt B - objekt mezi severní a střední věží, objekt D - objekt mezi střední a jižní věží. Fantova budova má šest pater v prostoru ve věžích (objekt A, E) a dvě patra mezi věžemi (objekt B, D), objekt je podsklepen.



V roce 2004 byl proveden stavebně-technický průzkum zaměřený na skladbu stropní konstrukce, stanovení výpočtové pevnosti zdiva, pevnosti betonu, ověření armatury u vybraných železobetonových průřezů, určení vlhkosti zdiva a prohlídka krovů - stav dřevěných konstrukcí (mykologie). Současně byl proveden radonový průzkum a zjištěn stav podloží (geologická rešerše z dostupné dokumentace).

Obecně jsou největší problémy objektu Fantovy budovy následující:

- velký výskyt vlhkosti, kdy se napříč celým objektem nachází lokální vlhkostní mapy.
- v objektu nachází na mnoha místech opadaná omítka a viditelné trhliny. Část prostorů 1PP je v současné době ve stavu, který neumožňuje jejich dlouhodobé využívání.

- vnitřní rozvody ZTI, elektroinstalace, osvětlení a vytápění, jsou zastaralé a v převážně většině realizované v minulém století.
- sociální zázemí, kterého není v současném stavu dostatek zároveň nesplňuje hygienické požadavky a normy, především s ohledem na plánované rozšíření kancelářských prostor v provozní části objektu.
- dalším problémem současného stavu je velké množství nevyužívaných prostor, které se nachází převážně v 1NP Fantovy budovy, konkrétně se jedná o prostory v severní části objektu („kulturní sály“) a dále v prostorech 2NP v centrální a částečně severní části budovy.
- dispoziční řešení objektu, které je poplatné době jeho výstavby a v prakticky nezměněné podobě funguje do dnes (v minulosti byly provedeny pouze drobné dílčí úpravy, kdy se jednalo o konkrétní místnosti, nikoliv ucelené provozní celky). Toto řešení neumožňuje komplexní využívání všech prostor budovy, což je důsledkem nedostatečného vertikálního propojení jednotlivých úrovní budovy a Nové odbavovací haly.
- minimální zajištění bezbariérového přístupu do jednotlivých úrovní objektu

Především z výše uvedených důvodů je třeba zabránit dalšímu chátrání budovy a zvýšit celkový komfort cestování, včetně možnosti rozšíření dalších komerčních služeb pro cestující veřejnost a dále zajistit plné využití budovy s možností pro centralizaci zaměstnanců SŽDC s. o. Stávající stavebně technický stav objektu je přiblížen v příloze E, kde jsou výsledky provedených průzkumů, vč. doložených fotografií současného stavu.

3.5 Informace o památkové ochraně a historické hodnotě budovy

Železniční stanice Praha - Hlavní nádraží je **zapsána do státního seznamu nemovitých kulturních památek**. Stanice je památkově chráněna od 3. 5. 1958 a je součástí památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice.

KATALOGOVÉ ČÍSLO - 1000153163

NÁZEV - železniční stanice Praha - Hlavní nádraží

KRAJ - Hlavní město Praha

OKRES - Praha

OBEC - Praha

ČÁST OBCE - Vinohrady

KATASTRÁLNÍ UZEMÍ - Vinohrady

ADRESA - Wilsonova 300/8

TYP - železniční stanice

KATEGORIE - areál

PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNO OD - 3. 5. 1958

EXISTUJÍCÍ - ano

SLOH - secese

ANOTACE - secesní budova Hlavního nádraží s halou nad kolejištěm byla postavena v letech 1901-9 podle návrhu J. Fanty, J. Marjanka a R. Kornfelda.

POPIS PAMÁTKOVÉ HODNOTY - Jedinečná secesní nádražní budova s dynamickou výzdobou průčelí i interiéru. Na její výzdobě se podíleli nejpřednější umělci své doby. V interiéru se dochovala řada původních řemeslných a uměleckořemeslných prvků, stejně jako vybavení. Stavba zároveň vypovídá o vysokém dobovém standardu na vybavení veřejných budov.

Název Praha hlavní nádraží se užíval od 15. února 1940 do roku 1945, a od ledna 1953 se užívá dodnes. Nádraží se původně nazývalo „nádraží císaře Františka Josefa“ (1871–1919) a poté neslo název „Praha Wilsonovo nádraží“ (1919–1940, cca 1945–1953), který se od roku 1989 při mimořádných historických a oficiálních událostech opět používá.

Vybudování nádraží v současné lokalitě přispělo císařské rozhodnutí z října 1866 o zboření hradeb. Nádraží je v provozu od 14. prosince 1871, kdy z něj byl zahájen

železniční provoz Dráhy císaře Františka Josefa na jih do Benešova, Tábora a Vídně. Tehdy se jmenovalo *Nádraží císaře Františka Josefa*. Roku 1872 v blízkosti nádraží Dráhy císaře Františka Josefa byla na samostatné stanici ukončena od severu Turnovsko-kralupsko-pražská dráha. Obě nádraží brzy splynula. Roku 1872 byla rovněž zprovozněna Pražská spojovací dráha v trase Smíchov (Česká západní dráha) – Praha (dnešní hlavní nádraží) – Hrabovka (napojení na Rakouskou severozápadní dráhu), čímž došlo k propojení nádraží čtyř různých společností. Vinohradským tunelem vedly dráhy do Vídně a na Smíchov samostatně, teprve po zdvojkolejnění spojovací dráhy v roce 1901 byly obě tratě propojeny již před vršovickým portálem.

3.6 Fantova budova – kulturní památka

Odbavovací budova architekta Josefa Fanty je součástí Hlavního nádraží v Praze a spolu s přilehlou halou nad nástupištěm tvoří největší secesní památku v Česku. Od 3. května 1958 patří mezi nemovité kulturní památky a od roku 1993 jsou součástí Městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov a Vršovice.

Fantovou budova vznikla na místě původní budovy nádraží, která byla postavena podle návrhu Vojtěcha Ignáce Ullmanna a Antonína Barvitia v novorenesančním slohu. 150 metrů dlouhá stavba se dvěma věžemi, halou s kazetovým stropem, restaurací, kanceláři a 22 dveřmi vedoucími na nástupiště s mozaikovou dlažbou si vysloužila přezdívku zámecké nádraží.

Tato budova (včetně kolejíště) přestala kvůli prudkému rozvoji železnice vyhovovat a proto byla zbourána a na jejím místě postavena nová a větší secesní budova.

Začátkem dvacátého století bylo nádraží přestavěno a zvětšeno a byly také vybudovány nové podchody pro cestující.

Nová hlavní budova v secesním slohu byla postavena v letech 1901–1909 podle vítězného návrhu Josefa Fanty na základě architektonické soutěže. Kromě stavby nádražní budovy vypsal v listopadu 1901 Ředitelství státních drah veřejnou soutěž na konstrukci haly nad nástupištěm. Z šesti zájemců byla vybrána pražská firma S. Bondy v Bubnech. Autorem návrhu haly byl inženýr Jaroslav Marjanko a po jeho smrti práci převzal inženýr Rudolf Kornfeld. Montáž dvojpodlažní ocelové haly začala 1. srpna 1905 a byla dokončena roku 1906.

Hlavní budova sloužila k odbavování cestujících až do otevření podzemní haly 1. července 1977. Od výstavby Magistrály je budova výrazně odříznuta od pohybu cestujících.

Na novém nádraží cestujícím sloužily velkoryse pojaté čekárny, dvě restaurace a přepychově zařízené salonky pro významné hosty.

Rozsáhlá nádražní budova průjezdového typu má jedno podzemní a sedm nadzemních podlaží a je výrazně symetricky členěná.

Dominantní je střední část s odjezdovou halou a pokladnami (které později nahradila Fantova kavárna), v patře zaklenutá mohutnou kupolí. Průčelí střední části je sevřeno dvěma nárožními pískovcovými věžemi, výrazným prvkem průčelní fasády je půlkruhové okno s vitrážemi, na které dole plynule navazuje hlavní vchod do budovy.

Do stran vybíhají boční křídla s přízemní arkádou zakončenou bočními pavilony. V křídlech byly umístěny dvě restaurace různých cenových hladin, reprezentační sál a velkoryse pojaté čekárny a salonky pro významné hosty (které se při zvláštních příležitostech stále používají, případně jsou pronajímány pro komerční účely). Koncové pavilony jsou čtyřpodlažní, v jednom je císařský salonek s původním vybavením. Budova od počátku disponovala také kanceláři.

Pro interiér budovy je charakteristická bohatá štuková a malířská výzdoba, na které se podíleli přední umělci své doby – sochaři Stanislav Sucharda, Hanuš Folkman (alegorické postavy na hlavním průčelí), Ladislav Šaloun (dekorativní a sochařská výzdoba fasády a interiéru). Císařský salonek zdobí rozměrné obrazy s motivy Prahy a Karlštejna od Václava Jansy a Viktora Strettiho.

3.7 Tabeleární přehled procentuálního využití budovy – stávající stav

Níže uvedená tabulka znázorňuje procentuální zastoupení jednotlivých funkčních celků ve stávajícím stavu. Tabulky s výnosy a provozními náklady ve stávajícím stavu jsou obsahem přílohy L (Přehled výnosů a provozních nákladů (SS + NS) a kategorizace stanice).

Přehled využití ploch – žst. Praha hl. n. (Fantova budova) – STAV BEZ PROJEKTU		
Celková plocha ON	16533 m ²	
Veřejně přístupné prostory	2259 m ²	14%
Technologické prostory	2773 m ²	17%
Provozní prostory SŽDC	1977 m ²	12%
Prostory pro dopravce	202 m ²	1%
Ostatní prostory dopravců	1578 m ²	10%
Komerční prostory	871 m ²	5%
Státní správa	2943 m ²	18%
Nevyužité	3119 m ²	19%
Společné prostory	811 m ²	5%

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že největší procentuální zastoupení mají ve stávajícím stavu nevyužité prostory (19%), které se lokálně vyskytují v úrovni 1PP – 5NP. Největší podíl na této skutečnosti mají „kulturní sály“ v levé části objektu, které jsou v současné době celkově bez využití. Dalším výrazným zastoupením jsou prostory státní správy (18%), které jsou v tomto případě tvořené složkami Drážního úřadu a Policie ČR. Drážní úřad využívá pro své potřeby prostory severní věže (1NP – 6NP), Policie ČR využívá jedno patro (3NP) v jižní věži. Třetí, nejvýrazněji zastoupenou plochou jsou ve stávajícím stavu technologické prostory (17%). Velké zastoupení těchto prostor je pochopitelné, s ohledem na velikost a významnost objektu i železniční stanice jako takové. Největší část technologických prostor se nachází v 1PP, segmenty technologie však lze najít i v dalších patrech 1NP – 3NP. Veřejně přístupné prostory tvoří v tomto případě 14% celkové plochy a nachází se v 1PP (veřejné WC a podchody) a v 1NP (prostor Fantovy kavárny a obou traktů objektu). Prostory SŽDC tvoří v tomto případě 12% celkové plochy a lze je najít v pravé části objektu od mezipatra, až po 4NP. Prostory dopravců jsou ve stávajícím stavu zastoupeny 11%. Jedná se o prostory vládního salonku a přilehlých prostor v 1NP, které mají v pronájmu České dráhy, dále prostory v mezipatře – 3NP (kanceláře a sklady), dále prostory v 5NP a 6NP, které slouží jako nocležny. Veškeré tyto prostory jsou využívány dopravcem České dráhy. Tyto prostory tvoří 10% z celkové plochy dopravců, 1% potom tvoří prostor v 1PP, který využívá společnost RegioJet, jako pokladny a nezbytné zázemí. Ostatní dopravci mají pokladny, vč. nezbytného zázemí, v prostorech Nové odbavovací haly. Komerční prostory jsou ve stávajícím stavu zastoupeny 5%, přičemž takto využívané prostory se nachází v oblasti 1PP – mezipatro. Společné prostory tvoří, stejně jako komerční prostory, 5% z celkové plochy stávajícího stavu. Prostorové schéma využití jednotlivých prostor ve stávajícím stavu je součástí přílohy K (příloha č. 1 - Stávající stav - schéma)

4. Požadavky na technické řešení

Zásadním a největším nedostatkem stávajícího dispozičního řešení je nedostatečné propojení budovy s novou odbavovací halou a podchody, které jsou umístěné v suterénní úrovni původní budovy. V současné době je přístup do parteru a vyšších úrovní umožněn pouze přes dvě dvojice eskalátorů ve střední části budovy. Další přístup je z prostoru 1. nástupiště a velmi omezený přístup je z prostoru od magistrály. Zde je přístup orientován pouze na cestující, využívající předprostor budovy jako přestup na autobusovou a automobilovou přepravu.

Aby mohlo dojít k opětovnému využívání všech prostor budovy, je nezbytné doplnit do dispozice několik vertikálních propojení, které jsou prezentovány nejen schodišti, ale také výtahy pro bezbariérový přístup do všech pater budovy.

Zásadní pro oživení výstavního parteru budovy a jeho komerčního využití je znovu zpřístupnit ho pro veřejnost. To nelze bez vytvoření nových propojení mezi parterem budovy a úrovní novodobé podzemní haly a podchodů.

V návrhu úprav dispozice a řešení logických provozních celků se vycházelo ze základních priorit užívání nebytových prostor ve výpravních budovách a priorit pořadí obsazenosti prostor dle jednotlivých provozovatelů, dopravců, komerčních jednotek, složek státu atd.

Priority obsazenosti

- I. **provozovatel** železniční dopravní cesty a zařízení služeb;
- II. **dopravce** osobní nebo nákladní drážní dopravy (pouze prostory související se zařízením služeb dle vyhlášky 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb;
- III. **provozovatel dodatkových komerčních služeb** poskytovaných cestující veřejnosti;
- IV. **veřejnost**
- V. **složky státu** (kancelářské či ostatní plochy), a to k pronájmu nebo výpůjčce v gesci ÚZSVM nebo k pronájmu municipalitám.
- VI. **Kraje, obce a NNO**

Závěr: prostory jsou využity pro skupiny I, II, III, IV a V.

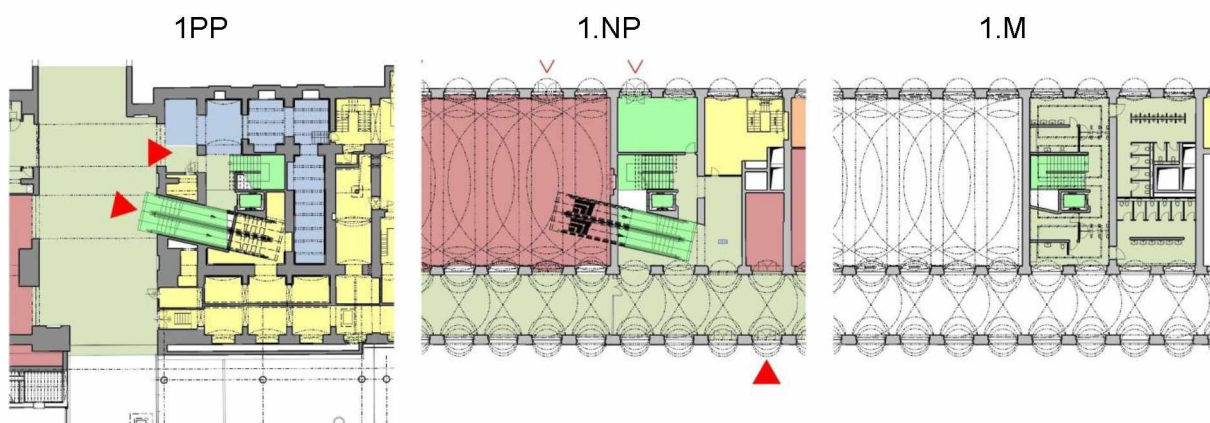
Hlavním cílem této stavby je oživení stávajících nevyužitých prostor Fantovy budovy, modernizace prostor pro zvýšení komfortu cestující veřejnosti, zpřístupnění reprezentativních prostor („kulturních sálů“) budovy i pro využití veřejnosti, využití prostor budovy k vytvoření vlastního administrativně provozního zázemí SŽDC.

Dále je to zajištění spolehlivého provozu, zajištění požadavků interoperability, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění úspor energie, odstranění nevyhovujícího stavu budovy a zajištění splnění požadavků platné legislativy.

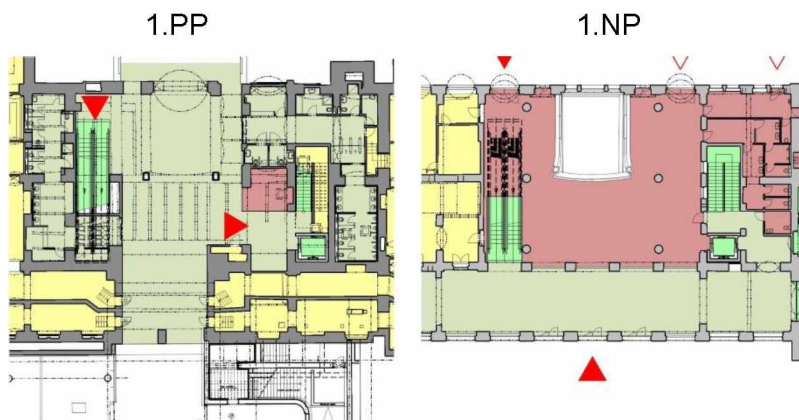
Veškeré veřejně přístupné plochy v 1.NP (příp. i dalších NP) budou rekonstruovány do „původní“ podoby.

Prostory přiléhajících k veřejně přístupným prostorům, budou využity ke komerčním účelům. V suterénu (1.PP) se jedná především o prostory podél severního a jižního podchodu. V úrovni přízemí (1.NP) se jedná takřka o všechny prostory podél severní a jižní arkády. Velké reprezentativní sály v severní části (sekce A a B), vč. jejich zázemí, jsou navrženy pro přístup veřejnosti, jedná se o **kulturní sály s budoucím účelem využití - kulturně společenské zařízení včetně gastronomického zařízení** (pro potřeby tohoto záměru budou tyto prostory v sekci A a B dále nazývány jen „kulturní sály“). V jižní části (sekce D) pak vznikne čekárna/kavárna pro cestující.

Jak již bylo výše uvedeno, nutnou podmínkou pro fungování budovy je navrhnutí nových přístupových cest (schodiště, výtahy apod.) a to tak, aby byly přístupy do jednotlivých sekcí řešeny jako samostatné. Nově tak vznikne vertikální propojení ze severního i jižního podchodu (1.PP) do úrovně přízemí (1.NP). Propojení bylo navrženo ve třech variantách, ze kterých bylo následně vybráno finální řešení, které nejvíce odpovídá konkrétním představám. Propojení je realizováno prostřednictvím eskalátorů, schodišť a bezbariérových výtahů. Ze severního podchodu je vertikální propojení vyvedeno do střední části severní arkády. A to především za pomoci dvojice eskalátorů. Dále propojení zajišťuje schodiště a výtah, které spojují 3 úrovně, 1.PP, 1.NP a 1.M (mezipatro). Toto propojení v severní části znázorňuje níže uvedená schémata.



Z jižního podchodu je vertikální propojení vyvedeno až na jižní konec jižní arkády, kde je přímo navázáno na salónek. Propojení je realizováno pomocí dvojice eskalátorů a dále také schodištěm. Bezbariérově je pak propojení možné pomocí výtahu. Návrh propojení v jižní části objektu je znázorněno na níže přiložených schématech.



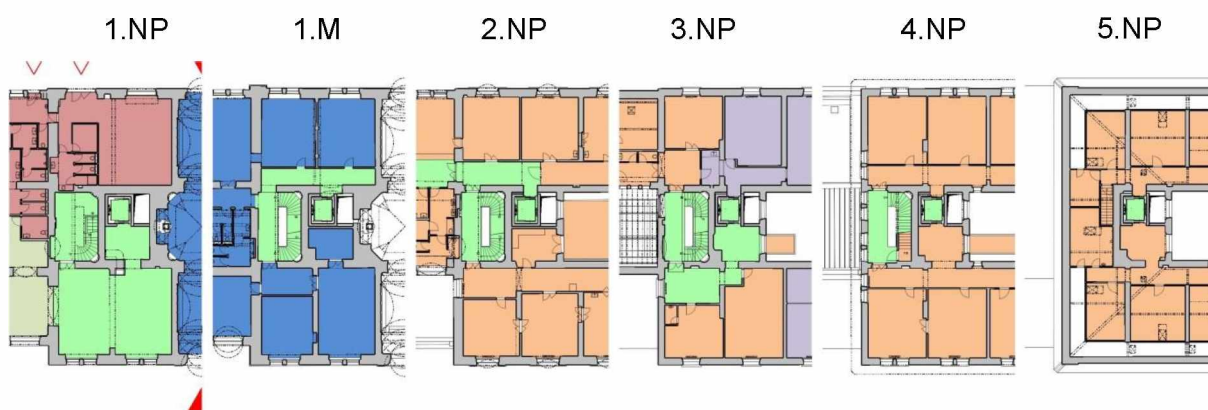
Další vertikální propojení jsou nově vedena pouze z úrovně 1.NP do vyšších pater.

V sekci A budou zachovány provozy Drážního úřadu. V návrhu se počítá pouze s rekonstrukcí stávajících prostor (včetně výtahu), s novými vazbami (schodiště, výtah) se zde neuvažuje.

Nově umístěné schodiště a výtah (v sekci B) spojuje prostory technologie umístěné v novém 1.M (mezipatro) a kancelářské prostory umístěných ve 2.NP. Do této části je přístup pouze z 1. nástupiště a výše uvedené prostory neslouží pro přístup veřejnosti.

V sekci D bude nově umístěn výtah, který spojí úroveň 1.NP, stávajícího 1.M a 2.NP. Přístup k výtahu a na stávající schodiště v budově je opět pouze z 1. nástupiště a není určen pro veřejnost. Prostory v 1.NP slouží pro řízení drážního provozu a zabezpečení železniční stanice. V 1.M jsou prostory navrženy jako zázemí pro dopravce. Ve 2.NP jsou pak umístěny prostory SŽDC - prostory pro řízení drážního provozu a zabezpečení železniční stanice a místnosti technického zázemí budovy.

V rámci sekce E je v blízkosti vnitřního schodiště nově umístěn výtah. Ten má 6 stanic spojuje úroveň 1.NP s úrovní 5.NP (průřez spojení těchto podlaží je znázorněn na níže uvedených schématech). Vytváří tak komfortnější přístup do kancelářských prostor umístěných v této části budovy. Přístup k vnitřnímu schodišti a výtahu je z jižní arkády přes recepci. Je zde umožněn kontrolovaný přístup veřejnosti do sálu pro kulturní akce, který se nachází ve 2.NP v sekci D a také do prostor Polici ČR, která má své provozy umístěny ve 3.NP (sekce E). Sekce E bude v prostorech tzv. Prezidentského salonku (1.NP) kompletně zrekonstruována do podoby „původního vzhledu“, prostor bude využit jako konferenční centrum. Ostatní volné prostory 2.NP – 7.NP budou využity k administrativně-technickému zázemí SŽDC.



Zvýšení komfortu pro cestující

Zvýšení komfortu pro cestující proběhne na několika úrovních. Jde především o usnadnění v přístupu do přízemí (1.NP) Fantovy budovy a přístupu k odjezdu autobusů u linek jedoucích na letiště. Dále bude v 1. mezipatře (1.M) umístěno nové hygienické zázemí pro veřejnost, které doplní ta stávající v podchodech. Hygienické zázemí bude přístupné po schodišti i bezbariérově výtahem, a to jak z úrovně podchodu (1.PP), tak i z 1.NP budovy. Hygienické zázemí bude řešeno dle současně požadovaných standardů.

Zvýšení komfortu pro uživatele a vlastníka objektu

- Výměna původních nerekonstruovaných vnitřních rozvodů ZTI, (různě staré rozvody převážně z minulého století). Nově navržené rozvody budou v maximální míře využívat rekonstruované části z posledních let (rekonstrukce provedená Grandi Stazioni). Rozvody budou odpovídat novému dispozičnímu uspořádání a budou navrženy dle platných příslušných norem a předpisů.
- Výměna původních nerekonstruovaných vnitřních rozvodů elektroinstalace a osvětlení. Nově navržené rozvody budou v maximální míře využívat rekonstruované části z posledních let (rekonstrukce provedená Grandi Stazioni). Rozvody budou odpovídat novému dispozičnímu uspořádání a budou navrženy dle platných příslušných norem a předpisů.
- Výměna původních nerekonstruovaných vnitřních rozvodů ústředního vytápění nerekonstruovaných částí. Nově navržené rozvody budou v maximální míře využívat rekonstruované části z posledních let (rekonstrukce provedená Grandi Stazioni).

Rozvody budou odpovídat novému dispozičnímu uspořádání a budou navrženy dle platných příslušných norem a předpisů.

- Vytvoření nových kancelářských prostor pro složky SŽDC – jejich přesun z jiných objektů. Hlavním důvodem tohoto přesunu je centralizace pracovníků Generálního ředitelství SŽDC s. o., čímž se zkvalitní spolupráce jednotlivých odborů, které jsou v současné době umístěné v několika objektech a roztrženy na velké vzdálenosti. Zároveň jsou některé z těchto objektů ve vlastnictví jiných subjektů a SŽDC s. o. vynakládá na tyto prostory náklady v podobě nájmů za jejich využívání. Přesunem těchto pracovníků do prostor Fantovy budovy ušetří SŽDC s. o. za tyto nájem (podrobně viz kap. 4.2 Dislokace pracovníků SŽDC s. o.
- Vybavení nově navrhovaných kancelářských prostor na současné hygienické požadavky, jedná se především o systémy větrání a požadavky uživatele na chlazení.
- Doplnění systémového řešení o strukturovanou a datovou kabeláž umožňující osazení počítačových sítí odpovídající příslušným normám a předpisům pro upravované a nově navrhované prostory SŽDC s. o.
- Úprava dispozičního uspořádání objektu na současné provozní podmínky a požadavky ve veřejně přístupných částech a neveřejně přístupných částech, tzn. s cílem optimalizace a maximálního využití prostor celé budovy osobního nádraží
- Úprava všech hygienických uzlů na současné provozní standardy a předpisy
- instalace normového osvětlení a VSS
- komplexní systémové řešení požární ochrany objektu (EPS systém)
- centrální systém ochrany budovy a podružných provozních celků – EZS, možnost propojení na PCO
- zabezpečení objektu bude v rámci přípravy rekonstrukce vnitřních prostor Fantovy budovy a její následné realizace řešeno vč. koncových prvků.

Řešení bezbariérovosti

Objekt Fantovy budovy je v současné době bezbariérově přístupný pouze v úrovni suterénu (1.PP) a to pouze jako průchozí spojnice mezi halou a podchody. Přízemí budovy (1.NP) je bezbariérově přístupné z prostoru před výpravní budovou (Wilsonova ulice) a ze strany kolejí z 1. nástupiště. Propojení mezi budovou a podchody je možné pouze výtahem na 1. nástupišti vedoucím do severního podchodu.

Nově navržené řešení tak zásadním způsobem zlepšuje bezbariérovou přístupnost celé budovy. Pro veřejnost jsou do dispozice doplněna dvě nová propojení, a to ze severního a jižního podchodu. Obě propojení jsou realizována pomocí výtahů doplněných pevnými schodišti.

Z dalších prostor v budově je v současné době bezbariérově přístupná pouze severní a jižní věž, a to pomocí výtahů vestavených do zrcadel schodišť. Tím jsou další možnosti využití dispozic velmi omezené.

Návrh doplňuje do dispozice nová vertikální propojení, která umožňují využití všech nadzemních pater v budově. Nově tak budou bezbariérově přístupná všechna patra ve všech částech budovy.

Zhodnocení požadavků interoperability (TSI)

Základní požadavky pro dosažení interoperability jsou uvedeny v níže uvedených legislativních předpisech:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES, o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
- pozměňovací směrnice Komise 2013/9/EU zavádí základní požadavek na „přístupnost“
- implementace do národního práva ČR: zákon č. 266/1994 Sb., zákon č. 22/1997 Sb., NV č. 133/2005 Sb., vyhl. č. 352/2004 Sb.

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

4.1 Tabelární přehled procentuálního využití budovy (navrhovaný stav)

Níže uvedená tabulka znázorňuje procentuální zastoupení jednotlivých funkčních celků v novém stavu. Tabulky s výnosy a provozními náklady v novém stavu jsou obsahem přílohy L (Přehled výnosů a provozních nákladů (SS + NS) a kategorizace stanice). Schémata nového stavu, vč. tabulek místností s jejich budoucím využitím, jsou součástí přílohy K (příloha č. 7).

Přehled využití ploch – žst. Praha hl. n. (Fantova budova) – STAV S PROJEKTEM		
Celková plocha ON	16581 m ²	
Veřejně přístupné prostory	2664 m ²	16%
Technologické prostory	2981 m ²	18%
Provozní prostory SŽDC	3603 m ²	22%
Prostory pro dopravce	59 m ²	0%
Ostatní prostory dopravců	887 m ²	5%
Komerční prostory	2283 m ²	14%
Státní správa	2943 m ²	18%
Nevyužitě	50 m ²	0%
Společné prostory	1111 m ²	7%

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že největší zastoupení, co do plochy, mají v novém stavu prostory SŽDC (22%). Jedná se především o kanceláře stávajících zaměstnanců, dále je uvažováno s novými prostory pro zaměstnance GŘ SŽDC, v celkovém počtu 120 lidí. Kancelářské prostory se v novém stavu nachází v rozmezí mezipatra – 6NP. Druhou nejrozšířenější plochou jsou, s 18%, prostory státní správy, které do nového stavu vstupují se stejnou výměrou, jako je tomu ve stavu současném. Obsazenost a dispoziční řešení těchto prostor je také beze změny, tedy v novém stavu mají Drážní úřad i složky Policie ČR totožné prostory, jako ve stávajícím stavu. Dalším úsekem jsou technologické prostory (18%), u kterých došlo k navýšení jejich ploch, které je způsobené novými prostory s dopravními technologiemi a také realizací technologického zázemí pro nové propojovací eskalátory. Veřejně přístupné prostory mají v novém stavu 16% zastoupení z celkové plochy. U veřejně přístupných ploch došlo k nárůstu především díky nově vzniklým eskalátorům, které nově propojují prostory 1PP Fantovy budovy s jejími vyššími podlažími. Dále dojde k úpravě veřejných toalet, nacházejících se v 1PP (severní a jižní podchod). Nové dispoziční uspořádání Fantovy budovy umožňuje výrazné navýšení komerčních ploch oproti původnímu stavu, kdy se z původních 5% (886 m²) jejich výměra rozšířila na 14% (2283 m²). Toto výrazné navýšení umožní především zpřístupnění reprezentativních prostor v 1NP levé části objektu (severní křídlo a propojující trakt). Tyto prostory, o celkové výměře cca 950 m², budou v novém stavu zpřístupněné veřejnosti prostřednictvím komerčních pronájmů – „kulturní sály“. Dále dojde k rozšíření komerčního prostoru v 1PP Fantovy budovy. Vzhledem k dispozičním změnám došlo k navýšení také u společných prostor, které se z původních 811 m² navýšily na 1111 m². V novém stavu tak tvoří 7% z celkové plochy. Nejvýraznější změna nastala v případě nevyužitých prostor, kdy se z původních 19% (3119 m²) jejich plocha snížila na 50 m². Toto snížení bylo umožněno novým využitím prázdných prostor, především v 1PP, 1NP, mezipatře a 2NP. V novém stavu se nevyužité prostory nachází především v 5NP. Poslední částí jsou prostory dopravců, které jsou oproti původnímu stavu

ponížené. V novém stavu jsou jedinými dopravci, využívající objekt Fantovy budovy České dráhy a společnost RegioJet. České dráhy využívají prostory ve Fantově budově jako kanceláře, případně sklady a zázemí pro své pracovníky (pokladny a jejich zázemí mají v prostorách Nové odbavovací haly), společnost RegioJet prostory ve Fantově budově využívá jako zařízení služeb (pokladny, čekárna). Výraznější redukce těchto prostor je způsobena skutečností, že České dráhy nemají v novém stavu zájem využívat prostory nocležen, které se ve stávajícím stavu nachází v prostorech 5NP a 6 NP. Tyto prostory budou přestěhovány do objektu ve vlastnictví Českých drah. Zbývající prostory dopravců, v tomto případě Českých drah, byly v novém stavu zredukovány na pouhá dvě patra, konkrétně 1NP a mezipatro. V tomto případě se jedná o zachování stávajících prostor, na které mají České dráhy nárok v rámci 50-ti leté smlouvy (viz schéma stávajícího stavu, příloha K). Ve stávajícím stavu využívaly České dráhy segmenty jednotlivých pater, a to v rozmezí 1NP, mezipatro, 2NP a 3NP. Prostorové schéma využití jednotlivých prostor navrhovaného stavu je součástí přílohy K (příloha č. 2 - Navrhovaný stav – schéma).

4.2 Dislokace pracovníků SŽDC s. o.

Snahou SŽDC s. o. je dislokace pracovníků Generálního ředitelství SŽDC s. o. z různých objektů, které v současné době využívají, do objektu Fantovy budova a tím umožnit jejich centralizaci. Jak je patrné z níže uvedených informací, někteří z pracovníků jsou v současné době v objektech, které nejsou ve vlastnictví SŽDC s. o. Níže je uvedený počet zaměstnanců, kteří budou dislokováni, vč. nájmů, které tímto krokem SŽDC s. o. ušetří, vzhledem k tomu, že budou nově v objektu, který je ve vlastnictví SŽDC s. o.:

- Zaměstnanci GŘ z objektu Masarykova nádraží, **v počtu 49 lidí – jedná se o prostory, které nejsou ve vlastnictví SŽDC, roční nájem činí 1 669 016 Kč (bez DPH)**
- Zaměstnanci GŘ z objektu Praha Vršovice, **v počtu 2 lidí – jedná se o prostory, které nejsou ve vlastnictví SŽDC, roční nájem činí 80 110 Kč (bez DPH)**
- Zaměstnanci GŘ O18 z objektu Chodovská 238, Záběhlice, **v počtu 12 lidí**
- Zaměstnanci GŘ O2 z objektu nádraží Praha Vysočany, **v počtu 2 lidí**
- Zaměstnanci GŘ O23 z objektu nádraží Dejvice, **v počtu 25 lidí**
- Zaměstnanci GŘ O30 z objektu Perneroва 2819/2a, **v počtu 26 lidí**
- Zaměstnanci GŘ mezinárodního oddělení, **v počtu 4 lidí**

Celkový počet pracovníků, kteří budou dislokováni a v novém stavu budou provozní prostory Fantovy budovy využívat, je 120 osob.

Z výše uvedených údajů je patrné, že dislokací těchto pracovníků SŽDC ušetří 1 749 126 Kč/rok, vzhledem k tomu, že se někteří pracovníci nachází v prostorech, které nepatří SŽDC.

5. Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Výpravní budova v k. ú. Praha - Vinohrady
Parcelní číslo: 4354/1

5.1 Údaje o plochách

Dosažené technické parametry:

	STÁVAJÍ STAV	NOVÝ STAV
Počet nadzemních podlaží	7	7
Počet podzemních podlaží	1	1
Výška budovy	40 m	40 m
Zastavěná plocha	5810 m ²	5810 m ²
Užitná plocha 1.PP	3651 m ²	3654 m ²
Užitná plocha 1.NP	4330 m ²	4294 m ²
Užitná plocha 1.M	1127 m ²	1390 m ²
Užitná plocha 2.NP	2483 m ²	2507 m ²
Užitná plocha 3.NP	2083 m ²	2074 m ²
Užitná plocha 4.NP	1317 m ²	1325 m ²
Užitná plocha 5.NP	1145 m ²	1149 m ²
Užitná plocha 6.NP	340 m ²	340 m ²
Užitná plocha 7.NP	51 m ²	51 m ²

6. Územně technické podmínky

Stavební práce proběhnou výlučně v prostoru předmětné budovy a v jejím nejbližším okolí (přednádraží). Nebudou tedy zásadněji dotčeny žádné územně plánovací podklady a ani infrastruktura lokality.

7. Majetkoprávní vztahy

Objekt je součástí areálu železniční stanice Praha hl. n. v k. ú. Vinohrady.

7.1 Tabelární přehled dotčených pozemků

Pozemky bezprostředně dotčené stavbou:

Číslo	Druh pozemku	Správce majetku
Parc.č. 4354/1	zastavěná plocha a nádvoří	Správa železniční dopravní cesty, s. o

7.2 Informace o realizaci stavby a záborech

V případě přístupových komunikací k budově budou dočasně využity pozemky Hlavního města Praha, dále budou řešeny shozy odpadu, požadavky na skladové prostory a zařízení staveniště.

Dočasné zábory budou řešeny dle zpracované PD (část ZOV) s tím, že projednání a administrativní vyřízení těchto záborů bude součástí předmětu plnění generálního dodavatele stavby.

8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska enviromentálních vlivů

Vzhledem k tomu, že práce proběhnou především na stávající výpravní budově v intravilánu města, tak se nepředpokládá významnější dopad, který by bylo nutné hodnotit.

Vzhledem k tomu, že se jedná o projekt, u kterého se nepřepokládá, že by jeho realizace mohla mít negativní dopad na veřejné zdraví, rostliny a živočichy, ekosystémy, půdu, ovzduší, ale i na přírodní zdroje nebo majetek, není nutné zpracovat vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA),

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

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

Veškeré zařízení realizované stavbou bude ve správě SŽDC s. o., která bude zajišťovat jeho budoucí provoz a údržbu.

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

Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří SŽDC je dále podrobněji upraveno směrnicemi:

Směrnice SŽDC č. 76 v platném znění - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří SŽDC;

SMĚRNICE SŽDC č. 88 - Dočasné užívání bytového fondu

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

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

Prostory pro orgány státní správy (Policie české republiky a Drážní úřad) jsou tyto prostory nabízeny na základě stanovené ceny nájemného (viz tabelární přehled stávajícího stavu). Z této smlouvy plyne, že veškeré náklady na opravy, nutné revize atd. si hradí sám nájemce), náklady na služby spojené s užíváním nebytových prostor budou hrazeny na základě samostatné smlouvy o poskytování služeb.

Všechny výnosy z budov ON a tedy i příjmy z provozování komerčních prostor jsou řádně vedeny v účetnictví SŽDC a příjmy z komerčních prostor jsou odděleny od ostatních příjmů. Vzhledem k tomu, že investice do komerčních prostor není považována za veřejnou podporu (tzn., prošla testem soukromého investora) – podrobněji viz příloha B „Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu“ je možné příjmy získané z této investice využít k zajištění údržby a dalšího rozvoje komerčních prostor. Finanční prostředky získané z pronájmu budov

ON jsou tedy dále využívány na úseku Správy majetku nádražních budov SŽDC a slouží nejen k částečné úhradě nákladů souvisejících se správou a údržbou veřejných a dalších nekomerčních prostor (např. provozuschopnost dráhy, technologické prostory) budov ON, ale i pro potřeby údržby a dalšího rozvoje takových komerčních prostor, které úspěšně prošly testem soukromého investora.

Správu budovy bude vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství Praha.

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

Ekonomické hodnocení je zpracováno v části finanční analýzy pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017.

Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele hodnoceného objektu v době hodnocení projektu. Finanční analýza je zpracována **pro celou budovu** (komplexní analýza komerčně využitelných prostor a ostatních částí budovy, které slouží přímo potřebám SŽDC, ale i ostatních subjektů). Výstupy celospolečenské analýzy metodou MKA jsou rozdílné především z důvodu odlišného úhlu pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují kritéria, která jsou relevantní z pohledu celé společnosti.

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a multikriteriální analýzy.

Ukazatel	FRR [%]	FNPV [tis. Kč]	MPPS
finanční analýza	- 1,45	- 284 308	-
multikriteriální analýza	-	-	16,70

Z pohledu finanční analýzy jsou hodnoty FRR a FNPV **pod hranicí ekonomické efektivity**, což je vzhledem k typu a rozsáhlosti projektu očekávatelné.

Pokud jde o celospolečenskou prospěšnost, a rozhodnutí o vhodnosti projektu pro spolufinancování, tak na základě limitů definovaných v materiálu „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017 lze rozhodně doporučit k dalšímu financování takové záměry, jejichž MPPS činí více než 20 m²/mil. Kč a za ještě akceptovatelné lze označit záměry, jejichž MPPS se nachází v intervalu 15 až 20 m²/mil. Kč včetně.

Z výše uvedených výsledků je tedy zřejmé, že **výsledná hodnota ukazatele MPPS ve výši 16,70 se nachází v rámci pásma akceptovatelných záměrů** s mírou rezervou nad kritickou hranicí definující akceptovatelné záměry. Bodový zisk v jednotlivých kritériích MKA je téměř poloviční (45%), což není výrazný výsledek, ale v kombinaci s velkou dotčenou plochou a výší investičních nákladů se jedná o přijatelnou hodnotu. V neposlední řadě je nutné zdůraznit, že se navíc jedná o výpravní budovu, která je **státem chráněnou kulturní památkou** v jednom z nejdůležitějších dopravních uzlů v ČR a jejíž podoba a stav není pouze otázkou plnění základních dopravních funkcí. Vzhledem k tomu a dalším přínosům popsaným v záměru projektu, ale i z důvodu polohy a významu (funkčního ve vztahu k další dopravní síti i okolním lokalitám) objektu je možné projekt doporučit ke spolufinancování z veřejných zdrojů v podobě navržené a popsané v tomto hodnocení a Záměru projektu.

11. Rozpis nákladů

	V tis. CZK	Celkové náklady projektu	Pozn.
1	Poplatky za plány / stavební projekt	██████	
2	Nákup pozemků	■	
3	Výstavba	██████	
4	Technologie (pro provoz dráhy)	■	
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	██████	
6	Případná úprava ceny ²⁾	■	
7	Technická pomoc	██████	
8	Propagace	██	
9	Dozor v průběhu stavby	██████	
10	Mezisoučet	██████	
11	(DPH ³⁾)	██████	
12	CELKEM ⁴⁾	██████	

- | | |
|----|--|
| 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 |

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 2,35% p. a. v letech realizace

12. Přílohy

- příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83
- příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3 – *nedokládá se*
- příloha D: Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby - *neobsazeno*
- příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
- příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatují, že jím navržený řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem
- Příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací – *nedokládá se*)
- příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18 g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T) – *nedokládá se*
- příloha I: Hodnotící list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) – pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací – *nedokládá se*
- příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
- příloha K: Ostatní přílohy
- | | |
|---------------|---|
| Příloha č. 1: | Stávající stav – schéma |
| Příloha č. 2: | Navrhovaný stav – schéma |
| Příloha č. 3 | Přehled plochy zasažené rekonstrukcí |
| Příloha č. 4 | Posouzení variant umístění eskalátorů do Fantovy budovy |
| Příloha č. 5 | Informace o rekonstrukci – MČ Praha 5 |
| Příloha č. 6 | Informace o rekonstrukci – MHMP |
| Příloha č. 7 | Navrhovaný stav s popisem využití jednotlivých prostor |
- Příloha L: Neveřejné přílohy

