**Prověření varianty s podchodem**

**Varianta s podchodem**

Vzhledem k pohybu nepovolaných osob v kolejišti – viz příloha „K“ byla z důvodu zajištění bezpečnosti drážní dopravy a nakládky prověřena varianta nového podchodu pod celým kolejištěm.

Podchod s výtahy by sloužit pro přístup cestujících na nástupiště a dále pro bezpečné překonání liniové překážky – kolejiště v místě hlavních pěších proudů, které tvoří propojení severní části města (sídliště 1. Máje, školy, výrobní budovy) s jižní částí, kde se nachází dopravní infrastruktura (železnice, autobusová doprava) a dále kulturní a obchodní centrum města.

Vstup do podchodu byl navržen v hlavní linii stávajících pěších tras na severní straně nakládkové plochy v prostoru napojení ulice 1. máje na ulici Zemědělskou, na jižní straně by byl vyústěn v místě stávajícího skladiště na východ od stávající výpravní budovy vedle budovy s občerstvením. Osa podchodu bude v cca v km 13,121, délka podchodu – 50 m.

Podchod byl navržen v takovém místě, že případná ne realizace této varianty neohrozí další stupeň přípravy. Ne realizací této varianty se prodlouží docházkové vzdálenosti přes budované pozemní komunikace a výhledově může dojít opět k volnému pohybu nepovolaných osob v případě poškození nového oplocení.

Celý podchod a všechny související konstrukce (schodiště, výtahové šachty, tubus) byly navrženy jako železobetonová monolitická konstrukce. Světlá šířka podchodu 3,0 m, délka 45 m. Volná plocha před nástupními místy do výtahu bude min. 1,5 x 1,5 m.

Pro usnadnění pohybu a bezbariérového zajištění osob s omezenou schopnosti pohybu byly navrženy dvě výtahové šachty pro osoby na invalidním vozíku. Výtahové šachty by byly umístěny u výpravní budovy na konci nástupiště a za kolejemi na konci podchodu. Výtahové šachty by byly s neprůchozími kabinami a samočinnými vodorovně posuvnými dveřmi. Výtahové šachty by měly světlou šířkou vstupu 900 mm a světlou výškou výstupu 2100 mm.

Pro výstupní/vstupní objekt podchodu by musel být demolován objekt bývalého skladu ( st. 680 v k.ú, Rožnov pod Radhoštěm ) v majetku cizího vlastníka (ANITERA s r.o., čp. 691, 74 401 Trojanovice ), objekt je nutno před demolicí vykoupit. Jedná se o zděnou (v kombinaci se dřevem), nepodsklepenou budovu se sedlovou střechou a přilehlou rampou, která je ve špatném stavu.

Tubus podchodu by byl umístěn na parcele Českých drah a.s., výstupní/vstupní objekty by byly umístěny částečně na parcelách Českých drah a.s., města Rožnov pod Radhoštěm a ANITERA Trojanovice.

Pozemky společnosti ANITERA Trojanovice pro výstupní/vstupní objekty by se musely vykoupit v rámci přípravy stavby (předpokládané prostředky na výkup by byly součástí CIN), pozemek ve vlastnictví Českých drah a.s. bude převeden na SŽDC s. o. v rámci úpravy majetkoprávní vypořádání železničních stanic (tzv. UMVŽST).

Přehled dotčených pozemků

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1000/20 | Ostatní plocha | ANITERA s r.o., čp .691, 74 401 Trojanovice |
| Rožnov pod Radhoštěm | St.680 | Zastavěná plocha a nádvoří | ANITERA s r.o., čp .691, 74 401 Trojanovice |
| Rožnov pod Radhoštěm | 3715/1 | Ostatní plocha | Město Rožnov pod Radhoštěm, Masarykovo náměstí 128, 75661 Rožnov pod Radhoštěm |
| Rožnov pod Radhoštěm | 1000/1 | Ostatní plocha | České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 |

Ekonomické hodnocení

V rámci varianty byly zpracovány hodnoty ukazatelů analýzy finančních toků a společenských přínosů (ekonomické analýzy) x) s následujícími výsledky:

Výsledky finanční a ekonomické analýzy



U finanční analýzy jsou výsledné hodnoty ukazatelů pod hranicí efektivnosti. Z hlediska ekonomické analýzy je projekt ekonomicky efektivní, hodnota ERR je vyšší než kritická hodnota 5 %. Přínosy jsou vyvolány zejména časovými úsporami cestujících v osobní dopravě.

Z uvedeného vyplývá, varianta s podchodem má dostatečný celospolečenský přínos a je možné ji doporučit k financování z veřejných rozpočtů.

Kompletní ekonomické hodnocení varianty nepředkládáme.

Rozpis nákladů projektu – varianta s podchodem

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | ***Náklad*** | ***tis. Kč*** |
| 1 | Poplatky za plány / stavební projekt | 11 750 |
| 2 | Nákup pozemků | 5 904 |
| 3 | Výstavba | 177 622 |
| 4 | Technologie (pro provoz dráhy) | 0 |
| 5 | Nepředvídatelné události 1) | 16 035 |
| 6 | Případná úprava ceny 2) | 0 |
| 7 | Technická pomoc | 17 755 |
| 8 | Propagace | 180 |
| 9 | Dozor v průběhu stavby | 825 |
| **10** | **Mezisoučet** | **230 071** |
| 11 | (DPH 3)) |  |
| **12** | **CELKEM 4)** | **230 071** |

Do celkových investičních nákladů byl zahrnut inflační koeficient ve výši 2,35% v roce realizace 2021-2022.

**Z důvodu vysokých celkových investičních nákladů (rozdíl mezi variantou s podchodem a bez podchodu – 73 mil. Kč) při ekonomické efektivnosti obou variant, z důvodu vysoké kupní ceny vykupovaných pozemků a nemovitostí cizího vlastníka a netrvání města na variantě s podchodem, bylo od této varianty** **ustoupeno a jako optimální byla pro záměr projektu vybrána varianta bez podchodu.**