

Stavba: **Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí**

Stupeň: **Záměr projektu**

Investor: **Správa železnic, státní organizace**  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Zpracoval: **IPSUM CZ, s.r.o.**



# ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí

---

Obsah projektu:

1. **Identifikační údaje projektu**
2. **Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu**  
Návaznost projektu na dopravně koncepční nebo strategické dokumenty apod.
3. **Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu**  
Stručné zhodnocení stávajícího stavu, zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu. Eventuálně stav přípravy akce v době zpracování záměru projektu. U rekonstrukce, optimalizace a modernizace a neinvestičních akcí dále uvést případné výsledky diagnostiky.
  - 3.1 Identifikace a význam stanice
  - 3.2 Popis žst. jako celku z hlediska provozovatele dráhy a širších vazeb
  - 3.3 Stavebně technický stav
  - 3.4 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele
  - 3.5 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu
4. **Požadavky na technické řešení**  
Základní technické řešení investiční či neinvestiční akce.
  - 4.1 Popis navrhovaného stavu
  - 4.2 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele v projektovém (novém) stavu
  - 4.3 Variantní řešení
  - 4.4 Porovnání variant (využití ploch a hlavní provozní ukazatele)
5. **Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů**  
Přehled rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů
6. **Územně technické podmínky**  
Vazba projektu na územně plánovací dokumentaci, územně technické podmínky pro přípravu území, rozsah a způsob zabezpečení přeložek inženýrských sítí, napojení na ostatní dopravní infrastrukturu apod.
7. **Majetkoprávní vztahy**  
Popis současných majetkoprávních vztahů a majetkoprávních otázek a rizik.
8. **Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů**  
Zhodnocení projektu z hlediska vlivů na životní prostředí a aktuální stav případných environmentálních řízení (informace o případně provedených posouzeních). Uvedení rizik či přínosů.
9. **Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku**

Technické a finanční požadavky na zabezpečení budoucího provozu (užívání) stavby, přehled budoucích správců jednotlivých objektů apod., dělení nákladů dle druhu majetku (např. majetek Správy železnic, státní organizace, ČD atd.).

10. **Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu**

Vyhodnocení ekonomické efektivity projektu.

11. **Rozpis nákladů**

12. **Výčet příloh**

## 1. Identifikační údaje projektu

správce programu:	Ministerstvo dopravy České republiky
ISPROFOND/Sub. ISPROFIN:	5003520140 /5423520037
číslo projektu:	S611700147
název projektu:	<b>Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí</b>
místo realizace (kraj):	Ústecký
termín realizace:	08/2021-08/2022
zpracovatel ZP:	IPSUM CZ, Ing. arch. Luboš Sejkora, Ing. Miroslav Vlček

## 2. Návaznost na schválené koncepce a programy

Záměr projektu této investiční akce je předkládán pro naplnění cílů a záměrů stavební obnovy a modernizace železničních osobních nádraží ve správě Správy železnic, státní organizace.

Záměrem Správy železnic, státní organizace je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům dnešní doby z hlediska cestující veřejnosti nejen na železnici, ale i v navazující veřejné hromadné dopravě.

Předkládaný Záměr projektu vychází z níže uvedených specifických cílů a opatření stanovených v Dopravní politice České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050:

### Vytváření podmínek pro soudržnost regionů

- Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje.
- Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.

### Veřejná služba v přepravě cestujících

- Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).
- Z hlediska uživatele vytvářet v prostředí veřejné dopravy takové podmínky, aby byla vnímána jako kvalitní služba srovnatelně atraktivní s přímou individuální dopravou.

Koncepčním dokumentem Správy železnic, státní organizace pro zpracování investiční akce je „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Nemovitosti železničních osobních nádraží jsou prvoplánově určeny k organizování, zabezpečování a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou osob a věcí.

Stavba je navržena do plánu čerpání prostředků z OPŽP, Prioritní osa 5 Energetické úspory. Stavba bude za předpokladu ekonomické efektivnosti investice navržena ve shodě s požadavky pro získání dotačního titulu.

### 2.1 **Cíle Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží**

- Zlepšení stavebně technického stavu budov a modernizace jejich vybavení, zamezení častým poruchám.
- Optimalizace a zlepšení prostor pro cestující (zvýšení kultury cestování).
- Zajištění bezbariérovosti budov.
- Zajištění hospodárneho provozu budov.
- Adaptace prostor pro zázemí Správy železnic, státní organizace.
- Vazba na investiční akce Stavebních správ Správy železnic, státní organizace („liniové stavby“) či municipalit.
- Revitalizace areálů osobních nádraží včetně alternativního využití volných prostor.

Výpravní budova v žst. Benešov nad Ploučnicí byla vybrána k realizaci investiční akce z následujících důvodů:

- rekonstrukce výpravní budovy navazuje na předcházející akci „Oprava SZZ Benešov nad Ploučnicí“, která byla v rámci budovy zaměřena pouze na prostory pro užití a umístění technologie provozovatele dráhy
- doplnění základní vybavenosti veřejných prostor o chybějící prvky interoperability (bezbariérový přístup, zřízení WC pro imobilní v rámci rekonstrukce veřejných WC)
- zajištění odpovídajících prostor pro služby dopravců- informace a prodej jízdních dokladů včetně zázemí
- nevyhovující celkový stavebně technický stav budovy a vnějších ploch (viz. následující text a Příloha E)
- požadavek na úsporu provozních nákladů (zateplení objektu, instalace úsporných světelných zdrojů a úsporný systém vytápění)

## 2.2 Související investiční a neinvestiční akce

Na rekonstrukci VB nenavazuje žádná další investiční akce. Po rekonstrukci bude výpravní budova v cílovém stavu a dále se uvažuje pouze s pravidelnou údržbou.

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí navazuje na akci „Oprava SZZ Benešov nad Ploučnicí“. Tuto rozsáhlou opravu provedlo OŘ Ústí nad Labem v období 07/2018 – 06/2018 za celkový náklad 109,157 mil. Kč.

Jednalo se o opravné stavební práce charakteru liniová stavba, které zahrnovaly opravu vnějšího osvětlení stanice a NN elektrických rozvodů, instalace elektrického ohřevu na výhybkách, úpravu staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Benešov nad Ploučnicí, opravu stávajícího kolejiště a nástupišť a napojení zabezpečení přejezdů.

Součástí těchto opravných prací byl i zásah do výpravní budovy, ve které byly vyčleněny a komplexně opraveny vnitřní prostory pro umístění technologie a pracovišť provozovatele dráhy cíleně do jednoho křídla budovy tak, aby byla umožněna následná rekonstrukce objektu bez vnitřního zásahu do opravených prostor. Do těchto prostor byla zavedena i veškerá kabelová vedení sloužící k provozu železniční stanice. Jedinou výjimkou je nevymístitelný prostor sdělovacích zařízení s kabelovými závěry OP24 na druhém štítu objektu v 1.PP budovy.

Z pohledu rekonstrukce výpravní budovy jsou tyto vnitřní prostory v cílovém stavu a rekonstrukce se jich dotkne pouze zateplením obvodového pláště a výměnou výplní vnějších otvorů. Zbývajících částí objektu se tyto opravy nedotkly, naopak došlo ke zhoršení podmínek pro dopravce (provizorní řešení pokladny bez zázemí) a veřejné prostory pro cestující, které nebyly s předpokladem budoucí rekonstrukci upravovány.

V dlouhodobém výhledu lze dle možností Města Benešov nad Ploučnicí předpokládat rekonstrukci povrchu vozovky místní komunikace a případně i zřízení točny pro autobusy. Jedná se však o dlouhodobý výhled, který zasáhne pouze pozemky Města a případně ČD, a.s. Realizace předmětu tohoto záměru projektu může přípravu tohoto pozitivního vylepšení lokální dopravní infrastruktury pozitivně akcelarovat.

Všechny navržené úpravy jsou prováděny na pozemcích v majetku Správy železnic, státní organizace a stávajícím pozemku ČD, a.s., který je oddělen geometrickým plánem a zahrnut do programu ÚMVŽST. Náklady na odkup pozemků v majetku ČD, a.s. nejsou zahrnuty do CIN ZP Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Benešov nad Ploučnicí.

Součástí stavby je rovněž vybudování nové kanalizační přípojky (splašková i dešťová) v celkové délce 207 m. Tato jediná povede po pozemcích v majetku města. Navržené řešení ZP je v souladu s platným územním plánem města. Pro realizaci je zpracována dokumentace a vydáno ÚR. Náklady jsou zahrnuty do ekonomiky ZP.

Navržené řešení ZP je v souladu s platným územním plánem města.

### **3. Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu**

#### **3.1 Identifikace a význam stanice**

místo stavby

- adresa: dům č.p. 253, Benešov nad Ploučnicí, Nádražní ul.

- katastrální území: Benešov nad Ploučnicí

- dotčené pozemky a stavby

-- Správa železnic, státní organizace 379 (VP), 1333

-- ČD, a.s. 397/1

-- Benešov nad Ploučnicí 1258/1

číslo železniční stanice dle SR70: 562090

pořadí dle PRON: 157

dle UIC 237

kategorie D

význam z hlediska mezinárodní, vnitrostátní a regionální dopravy: jedná se o regionální dopravu

frekvence cestujících: viz neveřejná Příloha L

součást TEN-T: NE

památková ochrana: nejedná se o kulturní památku, ale nemovitost se nachází v oblasti rozsáhlého chráněného území CHKO České středohoří

Obrázek 1 Pohled na výpravní budovu z kolejiště



Zdroj: fotodokumentace IPSUM CZ

### **3.2 Popis žst. jako celku z hlediska provozovatele dráhy a širších vazeb**

Z provozního hlediska se jedná o průjezdné nádraží. Budova železniční stanice slouží jak obyvatelům města, tak obyvatelům blízkého okolí k dojíždění do práce či do škol.

Z technologického hlediska je celá úroveň 1.NP nacházející se západně od odbavovací haly viz. Obrázek 11 Stávající stav – Půdorys 1.NP (strana 15 ZP) věnována technologii zajištění provozu dráhy a prostorám pro užívání provozovatelem dráhy. Tato část budovy je po provedené opravě v roce 2018 v cílovém stavu. Jedna místnost se ještě nachází při SV rohu a další pak v suterénu. Veškeré technologie jsou nově provedené a nepředpokládá se, že budou předmětem případné rekonstrukce objektu. Východně od objektu je situován kompaktní náhradní zdroj elektrické energie, který bude dle požadavku správce chráněn oplocením a zastřešením.

Železniční stanice Benešov nad Ploučnicí je železničním uzlem na regionální jednokolejně trati 081 v úseku Děčín-Benešov nad Ploučnicí-Rumburk.

Tato stanice je určena i pro zastavování vnitrostátních dálkových spojů a je stanicí přestupní pro návaznou dopravu regionální pro část Libereckého kraje na trať 086 Benešov nad Ploučnicí – Liberec. Stávající objekt žst. se nachází se na jižním okraji města, nedaleko silnice č. 262 Děčín – Česká Lípa a je ze severní strany dopravně obslužen místní komunikací a na jižní straně je umístěna železniční trať 081,086 a nástupiště.

Obrázek 2 Poloha dotčeného nádraží

Zdroj: ČD, GŘ, Odbor provozování dráhy

V důsledku těchto aspektů má tato stanice průměrnou denní frekvenci cestujících na hodnotách, které jsou uvedeny v příloze L.

Dle kategorizace UIC je žst. Benešov nad Ploučnicí zařazena do kategorie D, v celkovém pořadí je stanice na 237. místě. Denní frekvence cestujících je uvedena v příloze L.

Město Benešov nad Ploučnicí je obklopeno několika chráněnými krajinnými oblastmi. Jsou to Českosaské Švýcarsko, Lužické hory a České středohoří. V nedaleké blízkosti se ještě nacházejí 2 CHKO, a to Labské pískovce a Kokořínsko – Máchův kraj.

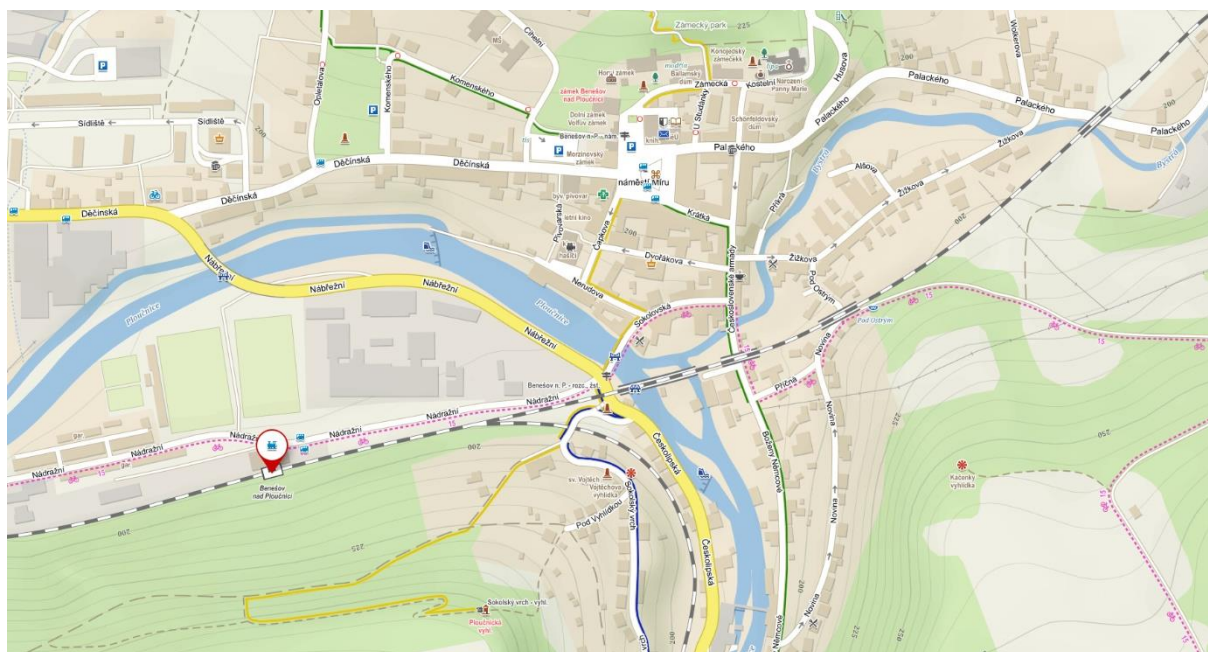
Ve městě Benešov nad Ploučnicí žije přibližně 3 700 obyvatel. Historické jádro je městskou památkovou rezervací. Zámecký komplex v Benešově nad Ploučnicí je jedinečnou ukázkou architektury z období přerodu vladislavské gotiky a renesance – tzv. saské renesance, proto se právem řadí mezi nejvýznamnější dochované památky České republiky.

Obrázek 3 Poloha města s dopravními návaznostmi (železnice, silnice)

Zdroj: mapy.cz

V bezprostředním okolí města se nalézá např. rozhledna Kohout, situovaná jižně od města (vede k němu značená modrá turistická cesta), zámek Horní Police u Žandova (ležíci na silnici 262 směrem do České Lípy), větrný mlýn na Františkově vrchu (nacházející se na žluté turistické cestě vedoucí z města na sever) či zřícenina hradu Ostrý (Scharfenstein) posazená v ohbí řeky Ploučnice nad železničním tunelem při sousední obci Františkov nad Ploučnicí.

Obrázek 4 Detailní turistická mapa s přímým napojením prostoru nádraží na cyklotrasu č. 15



Zdroj: mapy.cz

Městem, a přímo kolem nádraží, je vedena cyklotrasa č. 15 vedoucí z Žandova do Děčína. Městem protéká řeka Ploučnice, pro vodáky sjíždná ze Stráže pod Ralskem a s ukončením v Děčíně, jedná se o 85,5 km dlouhou trasu. Z nejbližších měst v okolí lze zmínit Děčín, Kamenický Šenov, Nový Bor, Českou Lípu, Úštěk či Ústí nad Labem. Všechna tato města mají spojení po železnici a mohou tedy sloužit jak k dojíždění za prací, do školy či k návštěvě daných oblastí, tedy k rozvoji turistiky.

Obrázek 5 Ortofoto mapa ilustrující umístění VB ve vztahu k městu Zdroj: mapy.cz

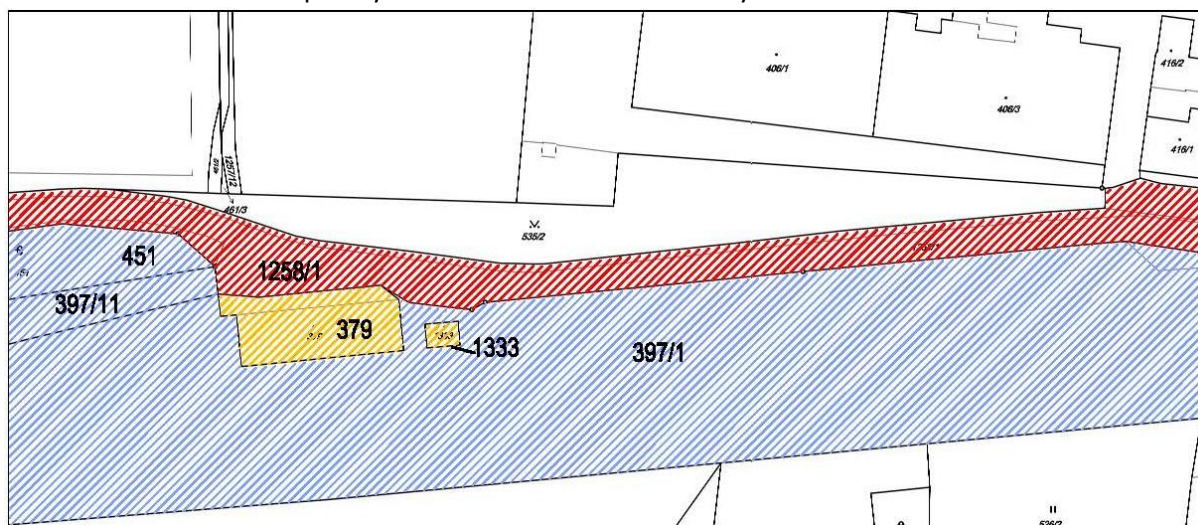


Napojení na technickou infrastrukturu je kromě kanalizace vyhovující. Objekt není odkanalizován do veřejné kanalizace, odpadní vody jsou jímány v suterénu do přečerpávací stanice a následně odváděny do septiku nacházejícím se před budovou při ulici Nádražní. Bude nezbytné provést napojení na kanalizační řad.

Z hlediska stavu navazující dopravní infrastruktury v daném místě není v současné době žádné funkční zařízení typu B+R, K+R nebo P+R. Železniční stanice je využívána obyvateli jako místo, kam se vlastními dopravními prostředky dopraví a následně pokračují vlakem. Služeb návazné autobusové dopravy příliš nevyužívají a ani není požadavek na vznik autobusové zastávky.

Obrázek 6 Ortofoto mapa železniční stanice s přehledem pozemků a objektů Zdroj: mapy.cz

Obrázek 7 Katastrální mapa s vyznačením aktuálních vlastnických vztahů



#### LEGENDA PLOCH DLE KATASTRU

- město Benešov nad Ploučnicí
- SŽDC
- České dráhy
- ostatní

Zdroj: snímek z katastru nemovitostí

### 3.3 Stavebně technický stav

Opotřebení budovy nádraží je dle Koncepce 46,38 %, což odpovídá zhoršujícímu se stavebně technickému stavu a vyžaduje celkovou rekonstrukci. Hodnocení by bylo více negativní, ale je částečně ovlivněno provedenou opravou technologické části 1.NP.

V rámci ZPO byl proveden stavebně technický a mykologický průzkum objektu (Příloha E). Průzkumy byla zjištěna mrtvá ložiska hub v dřevěných nosných konstrukcích a dosud staticky nevýznamné poškození suterénního zdiva. I vizuální prohlídkou lze konstatovat nevyhovující stav střešní krytiny včetně přístřešku, obvodového pláště a povrchů interiéru neodstranitelný drobnou údržbou. Ze závěru stavebně technického průzkumu vyplývá, že objekt je nutno podrobit komplexní rekonstrukci, prověřit stav všech nosných prvků (dřevěné trámy v patrech i na půdě) a zlepšit odvětrávání suterénu (rehabilitovat veškerá provětrávací okénka).

Obrázek 8 Pohled na výpravní budovu z kolejiště



Zdroj: fotodokumentace IPSUM CZ

1. NP je v části vyčleněné pro provoz železnice po opravě v „cílovém stavu“, zbývající část (sociální zařízení, veřejné prostory, volné prostory a prostory pro služby dopravce) jsou v naprosto nevyhovujícím stavu- v zásadě provizorium před vlastní rekonstrukcí..

2. NP je celkově ve špatném technickém stavu. V rámci navržené změny funkčního využití dojde ke kompletní obměně všech rozvodů (instalací) vč. nových příček, stavebních otvorů i provedení nových povrchů. Všechny tyto stavební prvky jsou ve stávajícím stavu nevyhovující.

3. NP (půda) Prostor půdy je volný bez využití. Některé stropní trámy jsou napadeny biotickými škůdci. Při rekonstrukci bude nutno zkontrolovat zhlaví (uložení) všech stropních trámů! Stávající azbestocementová střešní krytina je mimo své ekologické nevhodnosti, zcela na hranici životnosti a neslouží svému účelu.

1.PP (suterén) je vlhký, ale kromě současného vedení kabelů při východním štítu se nepočítá s jeho rozsáhlejším využitím. Přesto bude nutné v maximální míře eliminovat stávající vlhkost.

#### Obálka budovy

Stávající vápenocementová „břizolitová“ omítka je nevyhovující, a to jak po technické, tak i estetické stránce. Na mnoha místech je poškozena, jsou na ní praskliny a lokálně je obnaženo dokonce i cihlové zdivo.

Okenní výplně jsou různého stáří a kvality a je třeba je jak po technické, tak vizuální stránce v předpokládané rekonstrukci budovy sjednotit, tedy vyměnit za nová. V podobném stavu jsou i veškeré dveřní výplně.

#### Přístupová rampa

Dlažba rozestouplá a zarostlá travou a části zábradlí poškozené (vypadlé cihly). Opěrka stěny nevykazuje statické poruchy a lze zachovat, povrch je však degradovaný jako fasáda budovy.

Stávající drážní technologie se nachází v části přízemí VB a na přilehlém pozemku (náhradní zdroj). Jedna místnost v suterénu slouží kabelovým uzávěrům. Veškerá technologie je po rozsáhlé opravě a je v dobrém stavu.

#### Vybavení budovy

Hygienické zázemí v současnosti neodpovídá soudobým standardům ani normovým požadavkům. Chybí invalidní WC, přebalovací pult(-ty) a místo pro dohled nad WC. Vestibul , který slouží současně jako čekárny nemá odpovídající vzhled a osvětlení. Prostor pro poskytování služeb dopravce nemá charakter pracoviště s odpovídajícím zázemím.

Objekt v současné době nemá centrální vytápění a ani v budoucnu se s centrálním vytápěním nepočítá. Zrekonstruovaná část přízemí má vlastní plynový kotel, který slouží jak k vytápění, tak k ohřevu vody. V návrhu se počítá s tím, že jednotlivé celky budou řešeny samostatně dle uživatelů (Správy železnic, státní organizace, pokladna se zázemím, pronájem pro město a polici ČR).

Bezbariérovost objektu dnes není vyřešena. Jediný bezbariérový přístup od města je po nezpevněné cestě souběžně s kolejištěm, viz. obr. 9.

Náhradní zdroj SZZ slouží pro potřebu traťového úseku.



Obrázek 9 Pohled na „bezbariérový“ přístup od města, náhradní zdroj SZZ

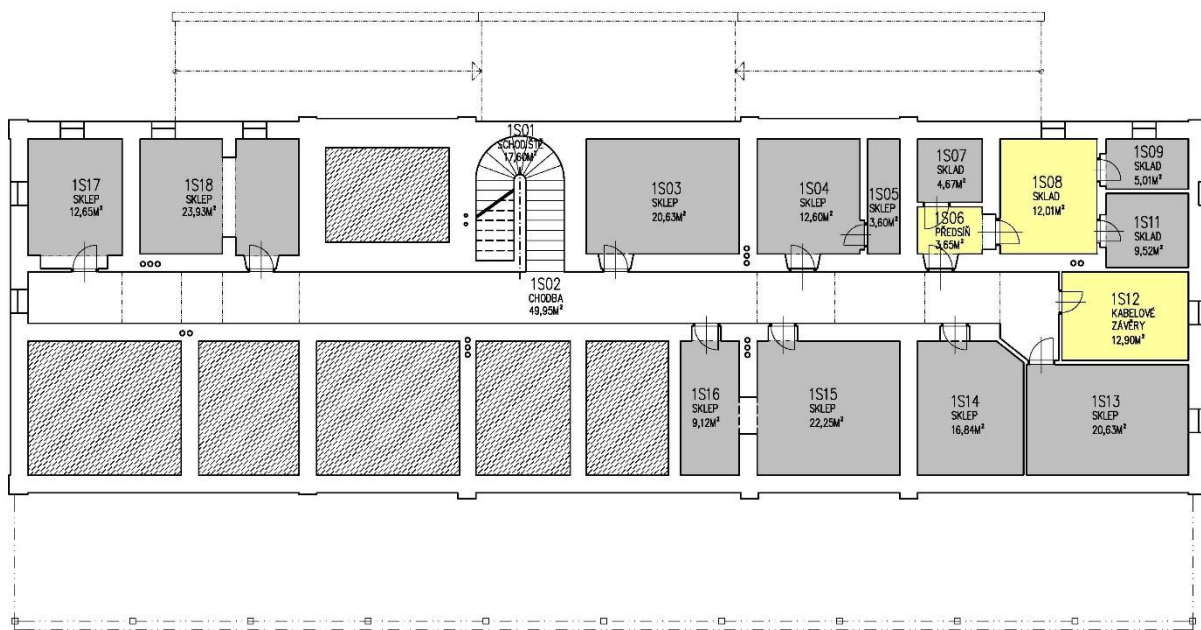
Zdroj: fotodokumentace IPSUM CZ

### 3.4 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele

Současné využití budovy je následující:

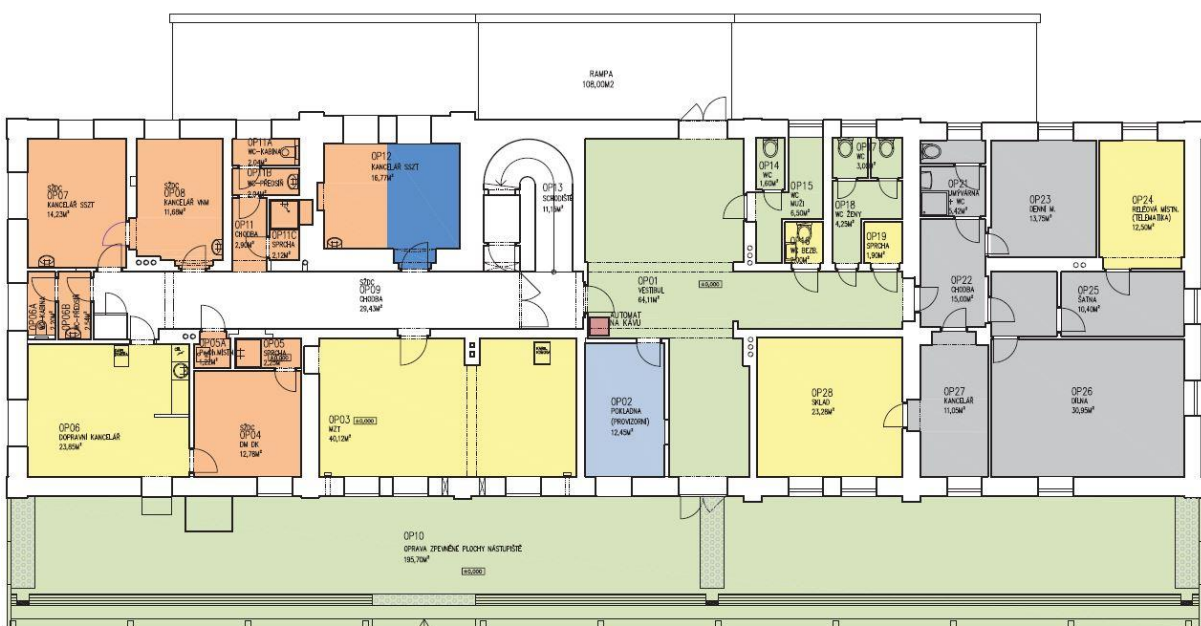
- 1.PP, suterén – technologické prostory a nevyužité prostory
- 1.NP, přízemí – prostory veřejně přístupné, technologické, provozní, provizorní prostory pro dopravce a nevyužité prostory
- 2.NP, patro – byt (jedna obsazená bytová jednotka, byt č. 1 a nevyužité prostory
- 3.NP, půda – volný prostor bez využití

Obrázek 10 Stávající stav – půdorys 1.PP



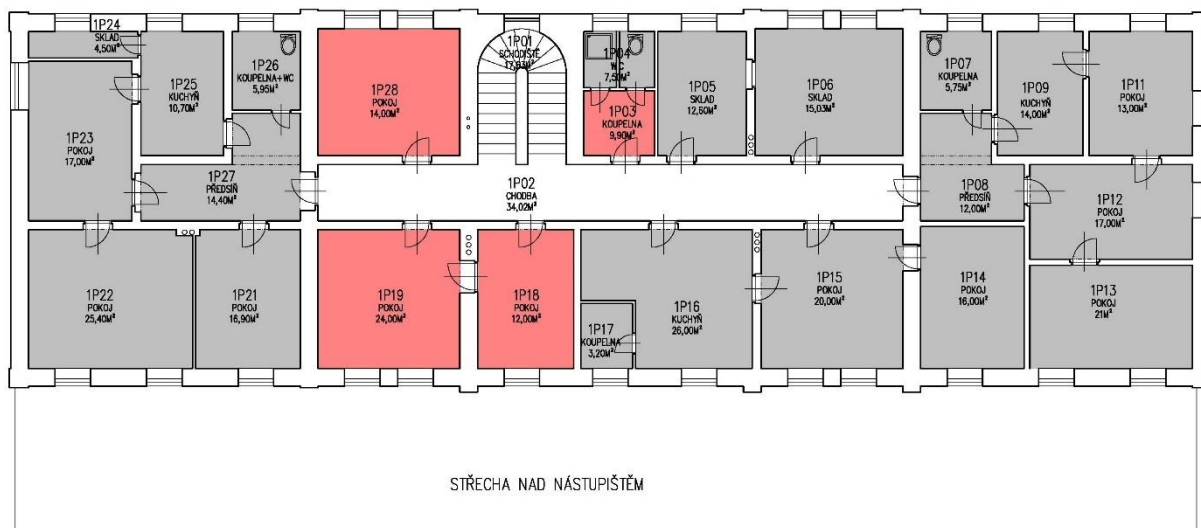
Zdroj: údaje OŘ UNL

Obrázek 11 Stávající stav – Půdorys 1.NP



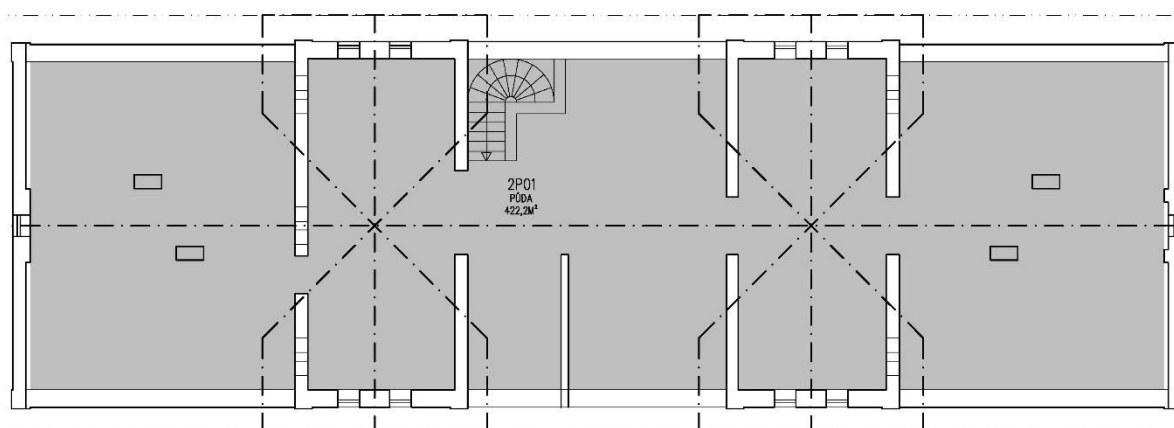
Zdroj: údaje OŘ UNL

Obrázek 12 Stávající stav – Půdorys 2.NP



Zdroj: údaje OŘ UNL

Obrázek 13 Stávající stav – Půdorys 3.NP (půda)



Zdroj: údaje OŘ UNL

V následující tabulce je přehledně znázorněno funkční využití jednotlivých prostor v celkovém vyjádření současného stavu.

Tabulka 2 Funkční využití prostor VB – současný stav

kategorie – prostory	užitná plocha v m <sup>2</sup>	podíl v %
Veřejně přístupné prostory	275,16	22
Technologické prostory	132,21	11
Provozní prostory Správy železnic, státní organizace	64,63	5
Prostory pro dopravce	12,45	1
Ostatní prostory dopravců	8,14	1
Komerční prostory	1	0
Byty	59,9	5
Municipality	0	0
Státní správa	0	0
Nevyužité	525,95	42
Společné prostory	159,78	13
<b>celkem</b>	<b>1239,22</b>	<b>100</b>

Zdroj: údaje OŘ UNL

Rozdělení funkčního využití jednotlivých místností dle výkresů uvedených výše, a to i včetně výnosů z jejich pronájmu, je pak obsaženo v tabulce následující.

Tabulka 3 Přehled nákladů a výnosů – současný stav (stav před zahájením rekonstrukce) – stav bez projektu

- je součástí neveřejné Přílohy L

V následující tabulce jsou podrobněji rozčleněny roční provozní náklady objektu a hospodářský výsledek VB. Jedná se pouze o provozní náklady vznikající správě železnic, státní organizace, tedy bez nákladů přeučtovávaných jednotlivým nájemcům.

Tabulka 4 Přehled provozních nákladů a hospodářský výsledek – stav bez projektu

V případě nerealizování investice se předpokládá zachování současné výše provozních nákladů a výnosů, které byly vyčísleny na základě účetní evidence Správy železnic, státní organizace vedené v systému SAP po celé referenční období.

Periodické náklady byly vyčísleny na průměrnou částku 268 352,- Kč za rok a v následujícím období se vzhledem ke stáří budovy předpokládá od roku 2026 jejich navýšení 1,75 % každý rok.

Aby bylo možné i v dalších letech zajistit chod objektu a kalkulovat se stávajícími výnosy, bude nezbytné provést v následujících letech reinvestici do opravy objektu VB v celkové odhadované výši 8,6 mil. Kč. Jedná se o nutný výdaj z provozních prostředků, který je nutný pro zajištění provozu budovy.

Provozní výnosy jsou tvořeny výnosy z pronájmu prostor jednotlivým nájemcům, kteří jsou blíže specifikováni v Tabulce 3. Přehled nákladů a výnosů – současný stav viz. Příloha L. Tyto roční provozní výnosy dosahují pro rok 2018 výše 80 993,92 Kč. V rámci analýzy se předpokládá jejich zachování po celé referenční období za předpokladu realizování výše uvedené reinvestice do opravy objektu VB většího charakteru (střecha, vytápění, okna).

### 3.5 Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

K naplnění cílů dle čl. 2 a dalších tento ZP řeší zejména:

- nevyhovující a zhoršující se stavebně-technický stav objektu, prodloužení životnosti objektu a odstraněním všech vad minimalizaci nákladů na běžnou údržbu
- bezbariérovost objektu, tedy přístup a nezbytné vybavení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- vyřešení nevyhovujícího stavu-problému s odvodem splaškových vod z objektu (napojením na veřejný kanalizační řad města)
- zásadní zlepšení obslužnosti místa a zlepšení kvality cestování zejména zřízením venkovních parkovacích stání pro osobní vozidla, umístěním stojanů na kola příp. skútrů a cykloboxů
- optimalizaci využití vnitřních prostor objektu pro reálné komerční využití včetně zjištění zájmu nájemců
- zásadní zlepšení bezpečnosti objektu s pozitivním dopadem na provoz železnice díky předpokládanému umístění **trvalého pracoviště** PČR
- v rámci vyššího stupně PD bude zpracován Bezpečnostní projekt. Náklady na zpracování jsou zahrnuty v CIN
- odpovídající orientační systém pro cestující
- celkovou úpravu části okolních pozemků ve správě Správy železnic, státní organizace vnímaných veřejností jako součást železnice pro optimální vzhled a možnosti údržby (revitalizace stávající a výsadba nové zeleně)
- variabilní možnost využití plochy pro parkování jako plochu pro nakládku/vykládku jednorázové (předem avizované pro dopravní omezení) železniční nákladní dopravy

## **4. Požadavky na technické řešení**

### **4.1 Popis navrhovaného stavu**

Výše uvedená rekonstrukce globálně řeší následující technické aspekty:

- nové stavebně technické provedení splňuje všechny požadavky požárně bezpečnostního řešení
- v rámci realizace projektu dojde ke zvýšení pocitu bezpečnosti cestující veřejnost – kamerový systém, vhodnější osvětlení aj.
- umístění služebny Policie ČR do 2.NP objektu výpravní budovy taktéž přispěje ke zvýšení bezpečnosti v celé železniční stanici a jejím okolí. Projednání využití prostor PČR a stanovení výše nájmu je součástí Přílohy K. Připravenost prostor je v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží
- výpravní budova bude splňovat veškeré aspekty kladené na interoperabilitu
- v rekonstruované budově bude doplněn instalovaný orientační a informační systém pro cestující v souladu se směrnici č. 118 a grafického manuálu k této směrnici
- do veřejně přístupných prostor VB bude umístěna informační tabule s informacemi o možných turistických aktivitách
- ve veřejných prostorách výpravní budovy bude navrženo doplnění rozvodů vč. koncových zařízení rozhlasového a hodinového zařízení



- záměr řeší rekonstrukci veřejně přístupných ploch vč. prostor pro cestující veřejnost
- akce řeší kompletní rekonstrukci – interiér i exteriér. V rámci předchozí opravy SZZ došlo již k rekonstrukci části 1.NP viz. Kapitola 3.3. **Interiér této části VB není předmětem řešení ZP**
- v odbavovací hale bude provedena příprava pro instalaci bankomatu, nápojových a jídelních automatů
- nově budou zřízená parkovací místa typu P+R a stán í pro jízdní kola (budou částečně zastřešena), tímto dojde úspoře času cestující veřejnosti
- v rámci rozvoje cestovního ruchu bude v prostorách výpravní budovy zřízen infokoutek (držák prospektů)
- součástí rekonstrukce je i revitalizace stávající a výsadba nové zeleně, konkrétní podoba bude řešena ve spolupráci s ekologem, dle požadavku OŘ UNL Oddělení ekologie
- výpravní budova bude zateplena s ohledem na současné požadavky na snižování energetické náročnosti budov

#### Stručný popis hlavních stavebních prací na objektu VB

Práce v interiéru budovy – rekonstrukce podlah, vnitřních omítek stěn a stropů, úprava schodiště včetně zábradlí, výměna dveřních křídel vč. zárubní, úprava dispozičního řešení místností; dále kompletní rekonstrukce vnitřních rozvodů vody, kanalizace, plynu, elektřiny a UT (vč. výměny kotlů, otopných těles a MaR) ve všech prostorách VB s výjimkou již rekonstruovaných partií. Bude provedeno zateplení budovy, které vyhoví vyhlášce č. 78/2013 Sb. (Vyhláška o energetické náročnosti budov), konkrétně § 6, odst. 2, písm. c), kdy objekt „jako celek“ musí vyhovět doporučeným hodnotám. Pak dojde k zateplení podstřešního prostoru a prostoru v úrovni 1.NP – podlaha vč. výměny oken.

1.PP – maximální možné odvlhčení sklepních prostor, avšak v minimalistickém provedení, možné budoucí využití zřejmě pouze jako skladovací prostory bez velkého ekonomického potenciálu, suterén i nadále zůstane přístupný pouze schodištěm, podlaha ze skládaných betonových dlaždic „na sucho“ kladených do štěrku, omítka bude otlučena a nově hozena pouze špricem, stěny budou vápněny, veškeré dveře musí umožňovat provětrávání (např. křídlo tvořené rámem s výplní z tahokovu) avšak musí zamezit pohybu hlodavců! Veškeré okenní otvory budou otevřeny do své původní podoby i za cenu instalace nových anglických dvorků a tyto otvory budou osazeny provětrávacími mřížkami, dle požadavku ČD-Telematiky bude přemístěna venkovní jednotka ze sklepního prostoru do exteriéru (poškození jednotky vlivem nedostatečně cirkulujícího vzduchu)

1.NP – rekonstrukce vstupní haly, rekonstrukce sociálních zařízení, zřízení výdejny cestovních dokladů a informací dopravce včetně nezbytného zázemí a základní úprava prostor pro archiv Města jako aktuálně jediného komerčního nájemce. Pro potřeby PČR bude zřízen prostor pro výtah s externím nástupem (financování technologie bude v souladu s Konceptcí)

2.NP – celé podlaží upraveno pro aktuálně jediného nájemce- předjednána PČR dle dokladové části. Vybavenost dle standardu a Konceptce. Dispoziční řešení tohoto podlaží již bylo předjednáno a odsouhlaseno budoucím uživatelem (Příloha K). Zde bude končit dojezd výtahu.

3.NP podkroví – pouze odstranění přitěžující stávajících podlahových vrstev a zateplení podlahy spojené s kontrolou stropních trámů

Střecha – nutno zachovat anténní systém TRS a MRS (ČD-Telematika).

Konkrétní požadavky ČD-Telematika na strukturovanou kabeláž a jiné bude řešeno v dalším stupni PD.

Obálka budovy – nová střešní krytina s dlouhodobou životností a minimálními požadavky na údržbu. Provedení kontroly a repase krovu, přezdění poškozených částí komínových těles či jejich případné ubourání. Nová omítka, nové výplně otvorů, jakožto veškeré klempířské a zámečnické práce musí zachovat architektonický ráz budovy.

#### Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

- jednotný čas
- exteriérové digitální podružné hodiny
- systém CCTV
- informační systém
- zvukový hlásič pro nevidomé
- komunikační systém pro výdej jízdenek – instalace přepážkového systému
- ostatní kabelové rozvody – příjem pozemního vysílání a datové vývody pro možné budoucí připojení internetu prostřednictvím vybraného poskytovatele STA + data

#### Komunikace a zpevněné plochy v bezprostředním okolí VB

- rekonstrukce venkovní rampy, nové parkoviště P+R formou kolmého stání při ulici Nádražní, stání pro kola formou integrovaného přístřešku spolu se záložním zdrojem elektrické energie, nové nebo upravené pochozí plochy kolem VB a podél parkoviště (nový chodník řešící i bezbariérovost VB), úprava stávající zeleně a výsadba nové (např. stromořadí podél ulice Nádražní), úprava stávající zeleně a řešení parkování bude realizováno na pozemku 397/1 ve vlastnictví ČD, a.s. a je zahrnut do programu ÚMVŽST, stromořadí je nedílnou součástí realizace parkovacích stání a bude provedeno jako kompenzace za nově vzniklé, zpevněné plochy vytvořené zálivy na automobily a logicky jako přirozený vodící prvek pro chodce směřujícího ho k městu či na nádraží, požadavek na oplocení a zastřešení náhradního zdroje byl dán OŘ UNL SEE – Oblast UL a to z důvodu vyloučení jeho možného poškození (Příloha K)
- bezbariérový přístup bude realizován v prostoru východně od štítu VB, venkovní chodník – rampa musí být široká nejméně 1500 mm s maximálním podélným sklonem v poměru 1:16 (tj. 6,25 %) a maximálním příčným sklonem v poměru 1:100,
- při projednávání vznikl požadavek OŘ UNL ST UL (viz. Příloha K) na zabezpečení plochy pro vykládku a nakládku vozů, toto bude zohledněno v dalším stupni PD, povrch parkovacích stání bude dimenzován na únosnost standardní komunikace
- přípojka splaškové a dešťové kanalizace je projekčně připravena včetně ÚR. V rámci ZP ošetřena nákladově a zakreslením do situace.

Navazující dopravní infrastrukturu zde budou tvořit pouze osobní vozidla či jízdní kola nebo mopedy. Autobusová zastávka u nádraží není a ani se s ní v horizontu realizace stavby nepočítá.

#### Odůvodnění počtu stání pro kola

Návrh uvažovaný v ZP vychází ze špičkové frekvence cestujících, (údaj o počtu osob součást neveřejné Přílohy L – uvažováno 10 % z průměrné denní frekvence) a z doporučení dle „Pravidel pro posuzování parkovacích potřeb kol“, která jsou uvedena ve Stavební příručce – 2. aktualizované vydání. Podle tohoto doporučení je vhodné realizovat 1 parkovací stání na 3-10 cestujících.

V záměru projektu je uvažováno s realizací 20 parkovacích míst pro jízdní kola ve venkovním přístřešku a variantně v uzamykatelných boxech. Bude se tak jednat o zlepšení stavu oproti současné situaci. V rámci projektu není uvažováno s úschovnou kol.

Výpočet: vychází ze špičkové frekvence, podrobnosti v Příloze K

Úschovna kol v objektu nebyla řešena z důvodu zajištění bezpečnosti a nároků na personál. Město o provozování této služby jakožto např. informační kanceláře neprojeví zájem, jediný zájem projevilo o prostory pro uskladnění městského archívu (viz. Příloha K).

#### Odůvodnění počtu stání pro osobní vozidla

Po potřebu parkování zaměstnanců VP a jejich smluvních nájemců jakožto cestujících bylo navrženo parkoviště o kapacitě 40 stání, z toho 2 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Ve vztahu k výpočtu (76 míst) dochází sice k deficitu 36 stání, ze zkušenosti z místa je však zřejmé, že výpočtová kapacita nebude v dlouhodobém časovém horizontu naplněna. Dnes tato potřeba zde evidentně není.

Výsledný počet může být ještě korigován upřesňujícím požadavkem na zábor potřebné plochy pro nakládku a vykládku a toto bude zohledněno v dalším stupni PD.

Podrobný výpočet uveden v Příloze K.

## **4.2 Využití budovy a hlavní provozní ukazatele v projektovém (novém) stavu**

Nájemné za prostory pro dopravce a město Benešov nad Ploučnicí jsou kalkulovány dle oficiálního sazebníku Správy železnic, státní organizace pro dopravce 2019.

Nájemné za prostory pro Policii ČR bude odpovídat nájemnému v místě a čase obvyklému. Nájemné vychází z průzkumu, který provedlo OŘ UNL SOČ. Toto nájemné je kalkulováno ve výši 600,- Kč/m2/rok (viz. Příloha L).

Suterénní prostory budovy (1.PP) budou rekonstruovány s minimální změnou využití. Místnost 1S12 při východním štítu již byla při předchozí opravě upravena a je využívána jako technologický prostor. Přístupová chodba 1S02 k tomuto technologickému prostoru bude využívána jako provozní prostory Správy železnic, státní organizace. Část místnosti 1S03 bude zabrána dojezdem výtahu užívaného Policií ČR (stání zde však realizováno nebude). Využití zbývajících prostor se nemění.

Přízemí budovy (1.NP) bude funkčně rozděleno na 3 základní části.

1/ část využívanou pro řízení drážní dopravy, včetně hygienického zázemí (Správa železnic, státní organizace) ... západní křídlo objektu a 1 místnost ve východní partii domu

2/ prodejnu jízdenek se zázemím (ČD, a.s.) ... východně od odbavovací haly

3/ archiv města Benešov nad Ploučnicí ... při V štítu stavby. Stávající klenby v místě archívu budou zesíleny nadbetonováním rubové skořepiny spřažené s klenbou.

Nabídka poskytovaných služeb pro cestující veřejnost zůstane nejen zachována, nýbrž bude ještě rozšířena o doplňkové služby. Veřejné WC bude kompletně rekonstruováno a doplněno o WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace kde se bude nalézat i sklopný přebalovací pult. Sociální zařízení budou moci být monitorována zaměstnancem, za tímto účelem zřízena malá prostora s okénkem pro obsluhu (požadavek OŘ UNL správy pozemních staveb).

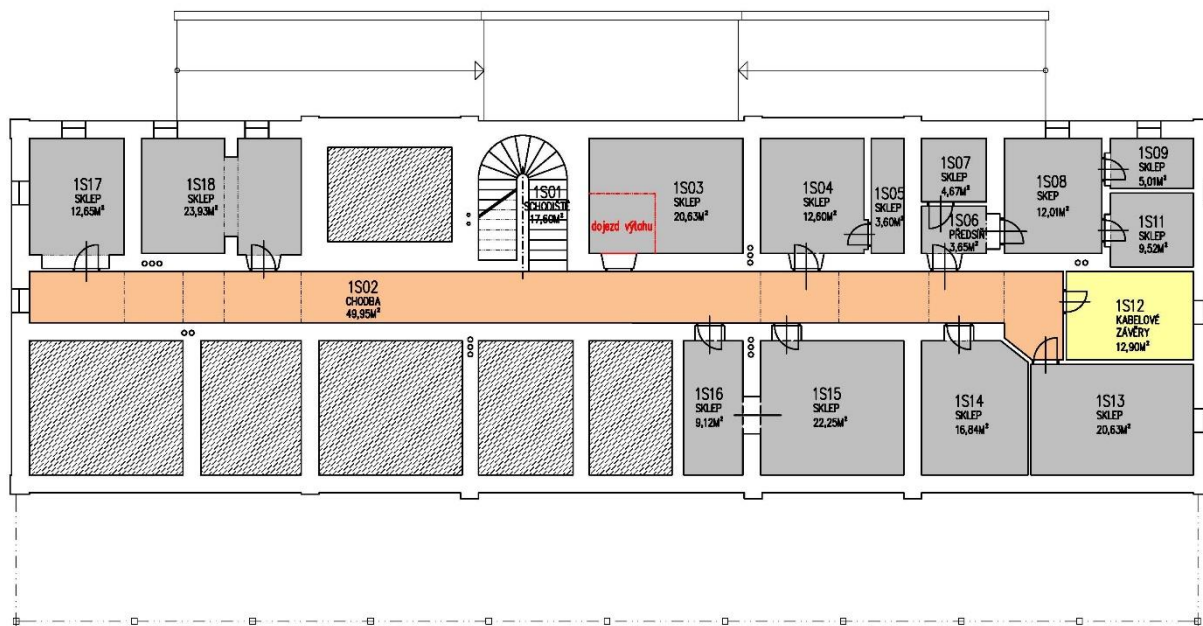
V dalším stupni PD bude zohledněn požadavek Správy železnic, státní organizace OBaKŘ na instalaci „protipanického osvětlení“ v prostorách WC pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace dle čl. 4.3 ČSN EN 1838/2015.

Druhé nadzemní podlaží (2.NP) bude po rekonstrukci celé sloužit jako kanceláře Policie ČR s vlastním hygienickým zázemím. Vertikálně budou obě podlaží propojena stávajícím schodištěm a dále novým výtahem, který bude umístěn ve vestibulu 1.NP. Výtah bude mít samostatný vstup z exteriéru. Prostor schodiště bude od odbavovací haly oddělen dveřmi, pro zamezení vstupu veřejnosti do prostor užívaných Policií ČR.

Půda (podkroví) bude bez využití, bude na ní přístup přes prostory využívané Policií ČR.

Následující obrázky 14 – 17 znázorňují navrhované využití VB ve variantě Rekonstrukce

Obrázek 14 Nový stav – půdorys 1.PP



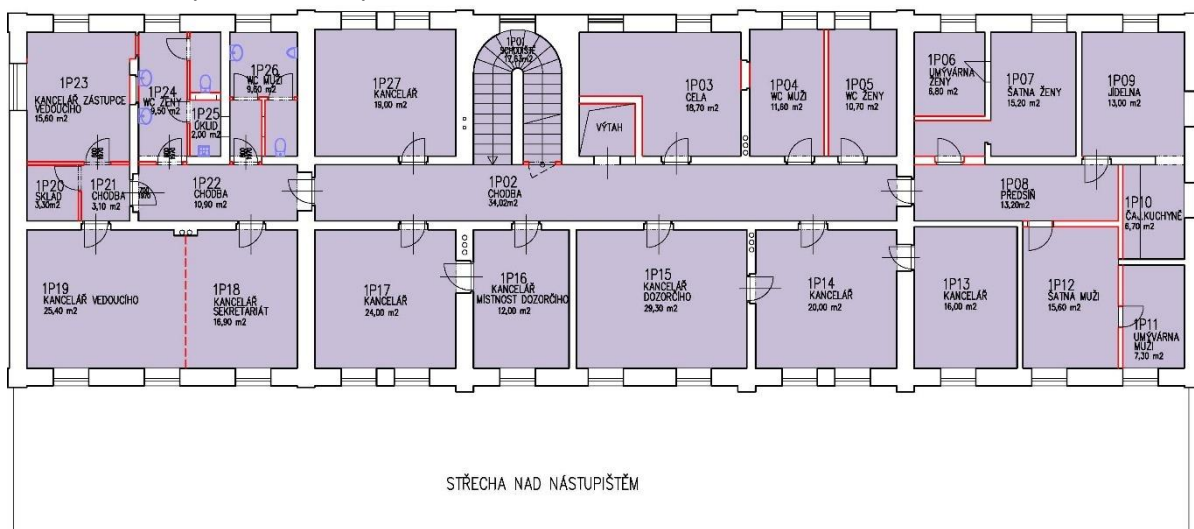
Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 15 Nový stav – půdorys 1.NP



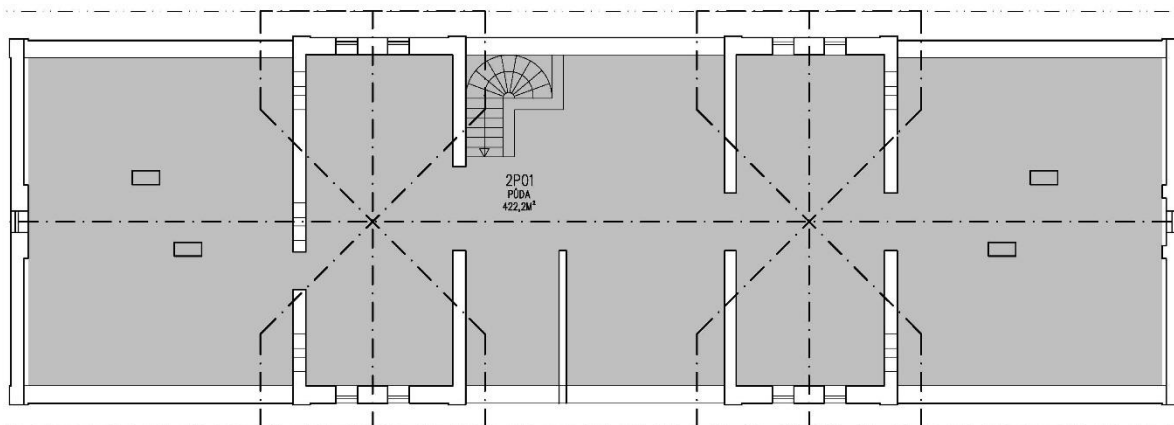
Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 16 Nový stav – Půdorys 2.NP



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 17 Nový stav – půdorys 3.NP (půda)



Zdroj: vlastní zpracování

V následující tabulce je přehledně znázorněno funkční využití jednotlivých prostor v celkovém vyjádření po realizaci projektu.

Tabulka 5 Funkční využití prostor VB – stav s projektem: Rekonstrukce

kategorie – prostory	užitná plocha v m <sup>2</sup>	podíl v %
Veřejně přístupné prostory	301,90	25
Technologické prostory	89,37	7
Provozní prostory Správy železnic, státní organizace	127,92	10
Prostory pro dopravce	22,80	2
Ostatní prostory dopravců	0	0
Komerční prostory	1,00	0
Byty	0	0
Municipality	58,20	5
Státní správa	394,85	32
Nevyužité	117,11	14
Společné prostory	58,18	5
<b>celkem</b>	<b>1231,33</b>	<b>100</b>

Zdroj: vlastní zpracování

Rozdělení funkčního využití jednotlivých místností dle výkresů uvedených výše, a to i včetně výnosů z jejich pronájmu po realizaci projektu, je pak obsaženo v tabulce následující:

Tabulka 6 Přehled nákladů a výnosů – STAV S PROJEKTEM: Rekonstrukce

- je součástí Přílohy L

V následující tabulce jsou podrobněji rozčleněny roční provozní náklady dotčených objektů za první kompletní rok provozu po provedené rekonstrukci, tedy rok 2023. Jedná se pouze o provozní náklady vznikající Správě železnic, státní organizace, tedy bez nákladů přeučtovávaných jednotlivým nájemcům.

Tabulka 7 Přehled provozních nákladů – stav s projektem: Rekonstrukce

### 4.3 Variantní řešení

Kromě návrhu na Rekonstrukci stávající VB v celém objemu stavby (vč. venkovní rampy) a novým funkčním využitím jsou řešeny i varianty:

#### 4.3.1 Optimalizace stávající výpravní budovy

Tato varianta spočívá v odbourání 2.NP, 3.NP se střechou a provedení nové střechy.

Je třeba však konstatovat, že tato druhá varianta je z pohledového hlediska velice problematická a poškozuje estetickou hodnotu domu. Navíc je třeba počítat s vážnými problémy při realizaci stavby v souvislosti s v budově umístěným železničním zabezpečovacím a sdělovacím zařízením a s pracovištěm výpravčího. Během stavby by bylo velice problematické zajistit jejich ochranu před hlukem, prachem, a dalšími možnými haváriemi (děšť ...). Ze zkušenosti s jinými podobným akcemi tohoto typu byl toto často zásadní problém, který vedl k přehodnocení požadavků na ubourávání části budov za jejich provozu. Případně, byť jen dočasné přemístění zabezpečovacího a sdělovacího zařízení vč. jeho obsluhy je finančně velice nákladné a hovoří jednoznačně pro upuštění od navrhované demolice 2.NP.

OŘ UNL správa pozemních staveb trvá na rekonstrukci budovy ve stávajícím objemu, ubourání 2.NP je pro OŘ neakceptovatelné (viz. Příloha K).

#### 4.3.2 Novostavba výpravní budovy

Varianta celkové demolice stávajícího objektu výpravní budovy a jeho náhrada novou výstavbou naráží na zásadní problém, kterým je umístění novostavby. Vzhledem k prostorovým možnostem by musel být nový objekt výpravní budovy umístěn v zásadě na půdorysu stávající budovy a objemově by odpovídal variantě Optimalizace viz. 4.3.1. Součástí realizaci této varianty by musela být předchozí demolice stávajícího objektu výpravní budovy, ve které se nachází zabezpečovací a sdělovací zařízení provozu dráhy. Toto zařízení bylo instalováno v roce 2018 v rámci akce „Oprava SZZ Benešov nad Ploučnicí“ a demolicí by došlo k jeho znehodnocení. Odhad nákladů na vymístění a novou instalaci je cca. 50 mil. Kč. Současně by v souvislosti s touto vyvolanou investicí došlo k rozsáhlé výlukové činnosti. Na základě výše uvedeného **není s touto variantou dále uvažováno**.

Podrobné dispoziční řešení stávajícího stavu i návrhu vč. variantního řešení a vč. pohledů je součástí přílohy D Orientační výkres, detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby.

### 4.4 Porovnání variant (využití ploch a hlavní provozní ukazatele)

V následujících tabulkách je provedeno porovnání přehledu využití ploch a porovnání hlavních provozních ukazatelů stavu bez projektu s předloženými variantami řešení.

Tabulka 8 Porovnání využití ploch variant řešení

Přehled využití ploch – VB Benešov n/Ploučnicí – POROVNÁNÍ						
	Stávající stav		Rekonstrukce		Optimalizace	
	1239,22	m <sup>2</sup>	1231,33	m <sup>2</sup>	844,28	m <sup>2</sup>
Celková plocha ON						
Veřejně přístupné prostory	275,16	22%	301,9	25%	309,7	37%
Technologické prostory	132,21	11%	89,37	7%	89,37	11%
Provozní prostory SŽDC	64,63	5%	127,92	10%	127,92	15%
Prostory pro dopravce	12,45	1%	22,8	2%	22,8	3%
Ostatní prostory dopravců	8,14	1%	0	0%	0	0%
Komerční prostory	1	0%	1	0%	1	0%
Byty	59,9	5%	0	0%	0	0%
Municipality	0	0%	58,2	5%	58,2	7%
Státní správa	0	0%	394,85	32%	0	0%
Nevyužité	525,95	42%	177,11	14%	177,11	21%
Společné prostory	159,78	13%	58,18	5%	58,18	7%

Zdroj: OŘ UNL, vlastní zpracování

Tabulka 9 Porovnání hlavních provozních ukazatelů variant řešení

## 5. Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

Rekonstrukce objektu VB bude rozdělena na následující stavební objekty:

- objekt vlastní VB
- kanalizační přípojka
- úprava venkovních ploch (vč. parkingu a stání pro kola).

Výpravní budova v katastrálním území Benešov nad Ploučnicí.

Stavba na parcelních číslech – 379, 1333, 397/1, 1258/1.

Stavební číslo železniční stanice: 562090.

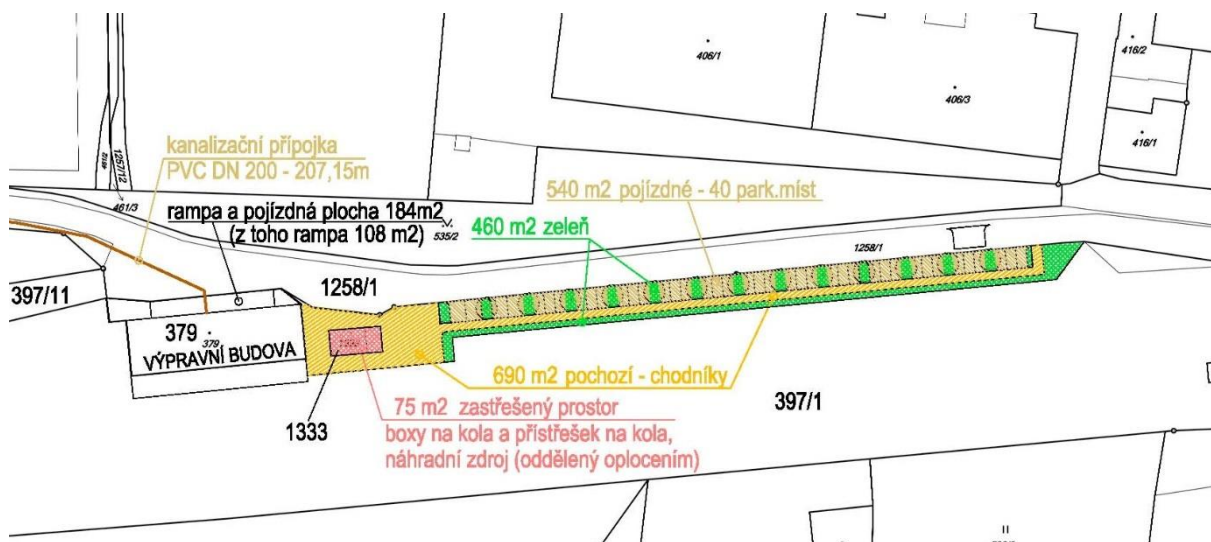
Tabulka 10 Plochy dotčené realizací projektu

popis	podlaží	plocha (m <sup>2</sup> )
výpravní budova (vč. nástupiště)	1.PP	257,56
	1.NP	589,72
	2.NP	387,05
	půda	
travnatá plocha		460
chodník		690
rekonstruovaná dlažba		184
nové parkoviště (při ulici Nádražní)		540
úprava komunikace (kanalizace)		250
celkem		3358,33

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 18 Katastrální mapa s vyznačením úprav venkovních ploch a parkováním



Zdroj: snímek z katastru nemovitostí

## 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, ani infrastruktura lokality.

Rozsah předpokládaných venkovních stavebních úprav (parkoviště osobních vozidel a kanalizační přípojka) není v rozporu se stávající ÚPD.

Výše uvedený rozsah prací byl konzultován s paní Barborou Flachsovou z Městského úřadu Benešova nad Ploučnicí, referentkou odboru stavebního úřadu, telefonicky, podklady byly zaslány mailem, viz Příloha K. Předložený návrh je v souladu se současným i připravovaným územním plánem

Obrázek 19 ÚPO Benešov nad Ploučnicí, D – Závazná část, textová příloha

OSTATNÍ DOPRAVNÍ PLOCHY - DOPRAVNÍ VYBAVENOST (DV)	
Přípustné:	Veřejná doprava a její stavby - autobusová nádraží, vozovny, dopravní vybavenost - ČSPH, opravní, autobazary, garáže a parkovací domy, odstavná a parkovací stání
Podmíněně přípustné:	související služby – ubytování, stravování, obchod stavby nadřazené technické infrastruktury

Zdroj Městský úřad Benešov nad Ploučnicí

Obrázek 20 ÚPO Benešov nad Ploučnicí, D – Závazná část, grafická příloha

## 7. Majetkoprávní vztahy

S pozemky převedenými v rámci ÚMVŽST bude mít právo hospodařit Správa železnic, státní organizace.

Majetkoprávní vztahy k pozemkům demonstrují obrázky a přehledná tabulka níže.

Konkrétní dohoda o postupu majetkového vypořádání mezi Správou železnic, státní organizace a ČD pro potřeby investiční výstavby je uvedena v Příloze K.

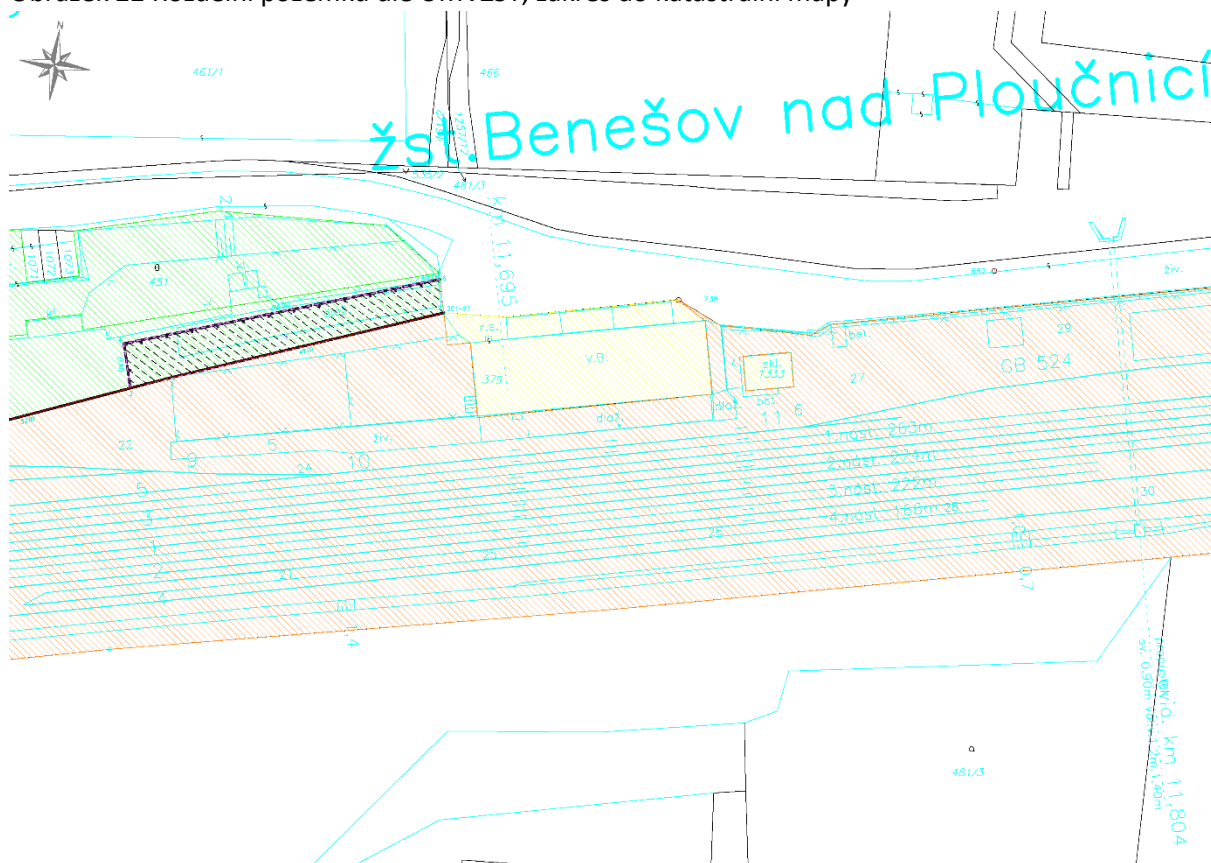
Nová kanalizační přípojka PVC DN200 délky 207,15m bude uložena na pozemcích města: 1251/1 a 453/1.

Obrázek 21 Ortofoto mapa železniční stanice s přehledem pozemků a objektů



Zdroj: mapy.cz

Obrázek 22 Rozdělní pozemků dle ÚMVŽST, zákres do katastrální mapy



Zdroj: Správa železnic, státní organizace

Tabulka 11 Přehled dotčených a sousedních pozemků

PSC	obec	ulice, č.p.	katastrální území	pozemek		
				číslo	druh	vlastník
407 22	Benešov nad Ploučnicí	Nádražní	Benešov nad Ploučnicí	379	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace
407 22	Benešov nad Ploučnicí	Nádražní	Benešov nad Ploučnicí	1333	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace
407 22	Benešov nad Ploučnicí		Benešov nad Ploučnicí	397/1	ostatní plocha	České dráhy, a.s.
407 22	Benešov nad Ploučnicí		Benešov nad Ploučnicí	1258/1	ostatní plocha	město Benešov nad Ploučnicí
407 22	Benešov nad Ploučnicí		Benešov nad Ploučnicí	397/11	ostatní plocha	České dráhy, a.s.
407 22	Benešov nad Ploučnicí		Benešov nad Ploučnicí	453/1	ostatní plocha	město Benešov nad Ploučnicí

Zdroj: vlastní zpracování

## **8. Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních 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 nepředpokládá, 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 zpracovávat vyhodnocení vlivů na životní prostředí (EIA).

Veškerý odpad vzniklý během výstavby musí být řádně zlikvidován dle platných zákonů, zejména vyhlášky 83/2016 Sb., která novelizuje vyhlášku 383/2001 Sb. O podrobnostech a nakládání s odpady. Zpracovaná PD je navržena v souladu s platnými technickými požadavky na stavby dle vyhlášky č. 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. U tohoto projektu nepředpokládáme, že po realizaci záměru dojde k měřitelné změně dopadu na životní prostředí.

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

Správu budovy bude po rekonstrukci vykonávat organizační jednotka Oblastní ředitelství Správy železnic, státní organizace Ústí nad Labem, 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 Správa železnic, státní organizace je dále podrobněji upraveno směrnicemi:

Směrnice SŽDC č. 76 - Dočasné užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic, státní organizace (v aktuálním znění);

SMĚRNICE SŽDC č. 88 - Dočasné užívání bytového fondu Správy železnic, státní organizace (v aktuálním znění).

Směrnice upravují postupy při přenechání do dočasného užívání právnickým 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 Správa železnic, státní organizace. Cena nájmu vychází z Ceníku prostor pro provozní součásti zařízení služeb – železniční stanice dopravcům osobní drážní dopravy v aktuálním znění.

Všechny výnosy z budov ON, a tedy i příjmy z provozování komerčních prostor, jsou řádně vedeny v účetnictví Správy železnic, státní organizace 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 efektivnosti 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 budovy ON jsou tedy dále využívány na úseku Správy majetku nádražních budov Správy železnic, státní organizace 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 Správa železnic, státní organizace OŘ Ústí nad Labem.

## **10. Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu**

Záměrem výše popsaného projektu je dosažení těchto konkrétních přínosů:

- rekonstrukce budovy a celého okolního prostoru povede k celkovému oživení a zatraktivnění prostor nádraží pro cestující i veřejnost
- v souladu s předchozím projektem se dosáhne maximálního výsledného efektu, což znamená, že v rámci rekonstruované železniční stanice se neponechá chátrající výpravní budova
- dojde ke zvýšení komfortu pohybu cestujících i veřejnosti v rámci budovy
- nové sociální zařízení dle soudobého standardu vč. kabiny pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace vč. řešení přebalovacích pultů pro matky s dětmi
- úprava prostor výpravní budovy je v souladu s požadavky interoperability
- dojde k optimalizaci a zefektivnění využití prostor výpravní budovy, předpokládá se její plné obsazení jak potřebami Správy železnic, státní organizace, tak nájemci
- bude řešena doprava v klidu (parkování) vč. parkování jízdních kol, tzn. podpora návazné, soukromé dopravy na nádraží na navazující dopravu vlakovou
- dojde k řešení ekologické zátěže (nevyhovující stávající septik, objekt není napojen na kanalizační síť)
- dojde k úspoře provozních nákladů na energie

Realizace stavby sice nemá přímý vliv na zaměstnanost v daném kraji, předpokládá se však pozitivní vliv na zvýšení komfortu cestujících při cestě do zaměstnání (rekonstrukce budovy, zvýšení počtu parkovacích stání, bezbariérové WC apod.).

### **Ekonomické hodnocení projektu bylo zpracováno v následujícím rozsahu:**

- finanční analýza metodou CBA (Cost-Benefit Analysis)
- posouzení celospolečenských přínosů projektu metodou MKA (multikriteriální hodnocení)

Výsledné hodnoty ukazatelů finanční výkonnosti investice vypočtené pomocí finanční analýzy jsou uvedeny v Příloze B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu, analýzy výsledků a dopadů projektu.

Výsledné hodnoty ukazatelů z Přílohy B4: Finanční analýza FA\_EA\_CBA:

- Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C = - 43,086 mil. Kč
- Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C = - 4,74 %

Z výsledku finanční analýzy vyplývá, že projekt není z pohledu investora finančně návratný a nejedná se tedy o samofinancovatelný projekt.

V souladu s Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, přílohy č. 8 "Obecná metodika hodnocení ekonomické efektivity projektů týkajících se budov a s nimi souvisejících pozemků sloužících k zajištění provozu dráhy a zařízení služeb bylo provedeno hodnocení investice metodou MKA.

Multikriteriální analýzou (MKA) z Přílohy B5 byly zjištěny ukazatele:

- Měrná přínosnost stavby 40 %
- Měrná přínosná plocha stavby 21,34 m<sup>2</sup>/mil. Kč

Z hodnoty uvedených ukazatelů vyplývá, že projekt splňuje požadavky resortní metodiky ekonomického hodnocení a může být **rozhodně doporučen** k dalšímu financování, neboť měrná přínosná plocha stavby >20 m<sup>2</sup>/ mil. Kč.

Maximální hranice CIN (bez rezervy) obhajitelné z pohledu MKA jsou při stanoveném rozsahu stavby 83,950 mil. Kč.

### **Ověření návratnosti investice pro komerční prostory**

Vzhledem k tomu, že budova byla posouzena z hlediska veřejné podpory v rámci souhrnného testu soukromého investora pro komerční prostory budov ON a bylo dosaženo těchto výsledků:

IRR=11 % a návratnost investice 19,5 let,

bylo prokázáno, že v posuzovaných prostorách je zajištěno tržní prostředí a je tudíž vyloučena nedovolená veřejná podpora i veřejná podpora slučitelná s vnitřním trhem. Z tohoto důvodu není pro potřeby záměru projektu zpracován samostatný test soukromého investora.

- 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.

V celkových investičních nákladech Záměru projektu je zohledněn inflační koeficient ve výši 2,35% p.a. v letech realizace (2021–2022).

## **12. Výčet příloh**

- příloha A: Formuláře VZOR 80–83
- příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3. ... NEOBSAZENO
- příloha D: Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby
- příloha E: U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
- příloha F: Prohlášení zpracovatele projektové dokumentace
- příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu ... NEOBSAZENO
- příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace ...NEOBSAZENO
- příloha I: Hodnotící list ...NEOBSAZENO
- 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 L: Neveřejné přílohy